Opmaken van een beleidsplan waterrecreatie en –toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen

Eindrapport

RA-3011

November 2003

Opgesteld door:

Resource Analysis
WES
CIBE
LDR

In opdracht van:

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie Waterwegen en Zeewezen
Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen

Opmaken van een beleidsplan waterrecreatie en –toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen

Eindrapport

Studie in opdracht van:
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen

November 2003

RA-3011

Resource Analysis
Wilrijkstraat 37
2140 Antwerpen
België
Tel. +32 3 270 00 30
Fax +32 3 270 00 31
E-mail RA@resource.be

document	Beleidsplan waterrecreatie en -toerisme
versie	Finaal
auteur(s)	Wouter Verheyen, Tom Scheltjens, Els Lowyck, Marc Van Dyck, Elke Claus, Bart Kamp, Peter De Smedt
paraaf	
bestand	P:\Projecten\3011 Beleidsplan Waterrecreatie Vlaanderen\5-Output\51-Rapporten\Definitief eindrapport_revised\Beleidsplan waterrecreatie en -toerisme def_revised.doc
pagina's	
datum	12-11-2003
screener	Michaël Van Rompaey, Jan Vincke
paraaf	
datum	12-11-2003

Samenvatting voor de beleidsvoerder

Bestaansredenen van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme

In de afgelopen decennia groeide de behoefte aan een verdere en beleidsmatige uitbouw van het waterrecreatiebeleid en de waterrecreatiemogelijkheden. Meerdere oorzaken kunnen daarvoor aangewezen worden:

- Hoewel de recreatieve functie één van de basisfuncties is die de waterwegbeheerder aan de waterwegen toekent, is daaromtrent nog nooit een volwaardig beleid uitgeschreven;

- Het toeristisch-recreatief gebruik van de waterwegen, de kust en de aanpalende jaagpaden en dijkwegen is de afgelopen decennia sterk gegroeid. Naast de toename van het aantal recreanten is er bovendien een steeds verdergaande diversificatie van vormen en combinaties van waterrecreatie en –toerisme;

- Daarnaast wordt door andere maatschappelijke functies (economie, ecologie, landschap, wateraan- en afvoer) beslag gelegd op de waterwegen en de kust, waardoor de recreatieve mogelijkheden in het gedrang kunnen komen. Het is bijgevolg belangrijk na te gaan hoe een optimale coëxistentie bereikt kan worden;

- Door de veranderende eisen van de maatschappij en de gebruikers blijkt een aanpassing van voorzieningen en dienstverleningsniveaus voor (kust)jachthavens noodzakelijk.

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering in de persoon van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, gaf derhalve aan de Administratie Waterwegen en Zeewezen de opdracht om een *Beleidsplan voor de waterrecreatie en het watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen* te ontwikkelen.

Het beleidsplan dat als gevolg hiervan opgesteld werd, heeft betrekking op de recreatie en het toerisme op, in of langs de bevaarbare waterwegen -waarvan de meeste bevaarbaar zijn voor CEMT-klasse I en hoger- en de kustzone (excl. het strandtoerisme). Voor de vormgeving en legitimering van het beleid(splan) worden verbanden gelegd met relevante strategische beleidsdoelstellingen ten aanzien van het waterrecreatieve en –toeristische veld, zoals deze geformuleerd werden in verscheidene recente beleidsnota's op Gewestelijk niveau. Het geografisch gebied waarop het beleidsplan van toepassing is, wordt gevormd door het Vlaams Gewest al is ook de afstemming met de omliggende regio's een belangrijk aandachtspunt.

Omdat toerisme en sport nauw betrokken zijn bij deze materie, zijn de hiervoor bevoegde ministers ook betrokken geworden bij de opmaak van dit beleidsplan.

Een beleidsplan met oog voor de maatschappelijke functionaliteit van waterwegen en kust

Het *Beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en de kust in Vlaanderen* gaat in op potenties en knelpunten van waterrecreatie en watertoerisme.

Enerzijds reikt het een kader aan waardoor de sector zelf (recreanten, ondernemers en vzw's in de sector, …) op een *duurzame wijze* aan waterrecreatie en –toerisme kunnen doen. Hierbij worden de multifunctionaliteit van de waterwegen en de kust en de snel evoluerende maatschappelijke realiteit niet uit het oog verloren. Economisch, maatschappelijk en ecologisch welzijn van de sector en van de samenleving in het algemeen gaan daarbij hand in hand.

Anderzijds reikt het beleidsplan een kader aan waardoor overheden op een integrale wijze beleid kunnen voeren rond waterwegen en kust, rekening houdend met de eigenheid van elk gebied. De recreatieve functie van waterwegen en kust wordt daarmee niet als ondergeschikt maar als een volwaardige maatschappelijke functie benaderd en krijgt aldus haar plaats binnen *integrale beleidsvormingsprocessen*.

Om zo'n volwaardige behandeling te verzekeren, pleit het plan ervoor om bij de voorbereiding van beleid en planvorming rond waterwegen en kust een institutionele en structurele vertegenwoordiging vanuit recreatief perspectief te voorzien.

De bedoeling van het beleidsplan is daardoor tweeledig:

- Enerzijds geeft het aan hoe de recreatieve functie van waterwegen en kust via beleid gestalte dient te krijgen;

- Anderzijds geeft het aan hoe andere maatschappelijke functies en de betrokken beleids- en plancontext rekening zouden moeten houden met waterrecreatie en –toerisme.

Het tracht ook om vanuit die tweeledige visie voor een aantal aangelegenheden reeds duidelijkheid te geven over te volgen beleidslijnen en specifiek te ondernemen beleidsacties.

Prioriteiten vanuit de sector

Van medio 2002 tot medio 2003 werd een grondig vooronderzoek uitgevoerd door middel van literatuurstudie en consultatie van beleidsvoerders, groepen recreanten en andere betrokkenen bij de toeristisch-recreatieve of andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust. Zo werden er hoorzittingen gehouden, met als resultaat circa 1000 inputs vanuit de gebruikers. Er werden daarnaast 25 interviews gehouden met spilfiguren uit het recreatieveld én er werd op het terrein geënquêteerd. Dit maakte een grondige analyse mogelijk van de huidige sterkten en zwakten van waterrecreatie en watertoerisme in Vlaanderen.

De resultaten hiervan voor de recreatieve activiteiten met de meeste beleidsrelevantie, worden hierna kort besproken.

Toervaart

De uitbouw van het infrastructurele netwerk voor de toervaart kende de afgelopen jaren een sterke vooruitgang. Toch dienen op sommige plaatsen nog een aantal verbeteringen aangebracht te worden. De beoogde verbeteringen situeren zich voornamelijk op infrastructureel gebied zoals aanmeervoorzieningen, afvalinstallaties, uitrusting jachthavens, diepgang vaarwegen enz.

Hengelsport

Het hengelen blijft een veel beoefende recreatieve activiteit langs de Vlaamse waterwegen.

Wel ontbreken nog te vaak de nodige faciliteiten zodat zowel de hengelaar als de andere gebruikers van de waterwegen en jaagpaden/dijkwegen niet optimaal hun activiteit kunnen beoefenen. Het inrichten van bepaalde visserzones met toegangswegen en parking zou dit kunnen verhelpen. Daarnaast moet de hengelaar zelf ook oog blijven houden voor het milieu en voor andere recreanten.

Snelvaart

De snelvaart kent vele vormen, maar is voor het beleidsplan voornamelijk relevant in de vorm van het varen met speedboten, waterski en jetski. De grootste problemen die deze sport ondervindt, liggen in de incompatibiliteit met andere recreatievormen op het water en met andere functies van de waterweg. De ruimtelijke afbakening alwaar snelvaart wordt toegelaten en de toepasselijke milieureglementering (geluid, immissie) begrenzen de mogelijkheden ervan.

Daarom dient er voornamelijk aandacht besteed te worden aan het vrijwaren van de snelvaartmogelijkheden vanuit een duurzaamheidperspectief en het spreiden van de snelvaartzones op rationele gronden (zowel vanuit het oogpunt van de beoefenaars als de bredere maatschappij).

Kano, kajak, roei

Deze activiteit wordt door de beoefenaars zelf het liefst beoefend op de kleinere waterlopen.

Daar komen ze echter vaak in conflict met natuurbelangen. Een eerlijke afweging tot doorvaartmogelijkheden voor deze vaartuigen kan gebiedspecifiek bekeken worden. Tevens moeten de nodige in- en uitstapvoorzieningen aanwezig zijn, zodat de veiligheid gegarandeerd

is, de natuurlijke oevers gespaard worden en de kanoërs, kajakkers en roeiers zich niet steeds tot dezelfde vaarroutes moeten beperken.

Jaagpadrecreatie

Bij de jaagpadrecreatie kunnen met name de volgende drie grote groepen geïdentificeerd worden: de wandelaars, de fietsers en de ruiters. De recreatie op jaagpaden en dijkwegen zit de laatste jaren sterk in de lift. Daarom is het zinvol het jaagpaden- en dijkwegennet verder (kwalitatief) uit te bouwen, te ontsluiten en te linken aan de reeds bestaande netwerken.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat de jaagpadrecreanten steeds meer gehinderd worden door het eigen succes. Wandelaars en recreatieve fietsers klagen soms over de bedreiging van te snelle en roekeloze fietsers. Daarnaast verdient ook de ruitersport een plaats langs de waterwegen, meer bepaald langs de onverharde oever ervan. Concrete reglementeringen, afspraken en voorzieningen om cohabitatie te bewerkstelligen worden derhalve aanbevolen.

Passagiersvaart en veerdiensten

Zowel passagiersvaart als veerdiensten kennen nog het nodige groeipotentieel, zeker wanneer ze gecombineerd worden met andere activiteiten in de toeristisch-recreatieve sfeer. Om de ontwikkeling hiervan verder te ondersteunen, moeten enkele conflictsituaties opgelost worden.

Onderlinge afstemming is noodzakelijk bij de aanmeerplaatsen en bij de bediening van de kunstwerken. Een verbeterde integratie tussen water- en walactiviteiten en het aanbieden van “multimodale” recreatiemogelijkheden wordt eveneens aanbevolen.

Kustrecreatie en –toerisme

Binnen het beleidsplan wordt de ‘kustrecreatie’ beperkt tot zeilen en motorbootvaren op zee en de daarbij horende jachthavens. Voor de natte kustjachthavens is vooral de uitbreiding van faciliteiten en ligplaatsen een prioriteit, terwijl het bezitten van een duidelijk statuut de eerste zorg is voor de droge kustjachthavens. Ook het optimaliseren van de verbinding met het hinterland vanuit de kustjachthavens is een aandachtspunt.

Overige vormen van waterrecreatie

Tenslotte zijn er nog een aantal “niche”-recreatievormen die veelal een marginale rol in het waterrecreatieveld spelen. Toch hebben ze de nodige aanhangers en kennen ze elk hun eigen problemen. Meer specifiek gaat het om activiteiten als vliegeren, vinkenzetten, varen met telegeleide modelboten, zwemmen, duiken, varend erfgoed, initiaties van zee- en watergebonden activiteiten en schaatsen. In het beleidsplan wordt ook aandacht besteed aan de belangrijkste gevoeligheden voor elk van deze vormen van waterrecreatie.

Promotie

De promotie van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen verloopt vooralsnog teveel in verspreide slagorde. Vanuit diverse hoeken en via uiteenlopende media en kanalen wordt promotie gevoerd. Enkel mits een onderlinge afstemming van al deze inspanningen kan een echt en slagkrachtig promotiebeleid tot stand komen.

Algemene aandachtspunten voor het beleid

Op basis van bovenstaande analyses en prioriteiten-identificatie kunnen een aantal algemene aandachtspunten voor het beleid aangeduid worden.

- Het infrastructurele voorzieningenniveau kent vaak nog enkele tekortkomingen;
- Er bestaan conflictsituaties tussen de verschillende recreatievormen onderling of tussen waterrecreatie en de andere maatschappelijke functies van de waterwegen;
- Een verbeterde afstemming en integratie tussen recreatie op het water, langs het water of op het jaagpad/dijkweg en het hinterland is geboden;

- Op het vlak van promotie liggen nog de nodige potenties.

Het beleidsplan stelt dat een adequate aanpak van deze leemtes en pijnpunten kan resulteren in een aanzienlijke kwaliteitsverhoging van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen in harmonie met de andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust.

Randvoorwaarden

Gegeven de zorg voor maatschappelijke multifunctionaliteit van waterwegen en kust, moet men bij het verwezenlijken van de geïdentificeerde prioriteiten, een aantal randvoorwaarden in acht nemen. Concreet gaat het om:

- Het optimaliseren van de relatie tussen de toeristisch-recreatieve functie en de andere functies van de waterweg vanuit een integraal en duurzaamheidperspectief;

- Het versterken van binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming op sociaal en infrastructureel vlak zodat Vlaanderen uitgroeit tot een hoogstaand waterrecreatief gebied;

- Het aanbrengen van multifunctionele voorzieningen waar medegebruik kan. Dit bevordert de complementariteit en de zuinigheid in ruimtegebruik;

- Het aanbrengen van monofunctionele voorzieningen en zoneringen waar optimalisering van onderlinge relaties dit vraagt. Zo kunnen te voorziene en moeilijk oplosbare conflicten vermeden worden;

- Het promoten en profileren van de recreatieve en toeristische mogelijkheden langs waterwegen en kust in Vlaanderen opdat gedane en te plegen investeringen voldoende kunnen renderen en de potentiële gebruikers bewust worden van het aanbod;Harde recreatie mag de zachte recreatie niet verdrukken. Daar zachte recreatie de meest duurzame en toegankelijke vorm is, dient deze voorrang te krijgen in de beleidsvoering;

- Het verbeteren van de integratie van water- en walactiviteiten, zodat waterrecreatie en –toerisme een totaalgebeuren wordt;

- Het uniform en transparant maken van regelgeving en dienstverlening. Er is nood aan duidelijkheid rond geboden en verboden van waterrecreatie, zodat iedereen in harmonie kan recreëren;

- Het verbeteren van de communicatie met en binnen de sector. Mogelijke potenties en/of knelpunten kunnen zo snel en efficiënt aangepakt worden.

Prioritaire beleidskwesties

Rekening houdend met de strategische beleidsdoelen, de bespreking van de huidige situatie in het veld alsmede de (beleids)prioriteiten die daaruit voortvloeien en de geschetste randvoorwaarden, komen we uiteindelijk tot twaalf concrete kwesties met bijbehorende sturingsprincipes waarrond verbeteringen nagestreefd worden. Samen vormen ze een kader voor het te voeren beleid.

De ontleding in concrete beleidskwesties zorgt ervoor dat het plan niet enkel een strategische invalshoek heeft, maar ook een insteek waarbij de operationalisering en uitvoerbaarheid van het beleid vooropstaan.

Het geheel vertaalt zich, eenvoudig gezegd, in een "**twaalfpuntenplan** waterrecreatie en watertoerisme":

1. *Institutionaliseren van de recreatieve visie bij beleids- en planvorming rond watergebonden gebieden:* dit voornemen moet ervoor zorgen dat waterrecreatie en –toerisme, oftewel de recreatieve functie, binnen beleids- en planvormingsprocessen ook daadwerkelijk een stem krijgt die zich vertaalt in uiteindelijke beslissingen;

2. *Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken:* zowel met betrekking tot toervaart, kano-kajak en roeien als passagiersvaart, veerdiensten en multimodale knooppunten worden op kwalitatief en kwantitatief vlak verbeteringen voorgesteld;

3. *Uitbouw en gebruik van wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken:* deze aanbeveling moet ervoor zorgen dat de veiligheid voor toervaarders en andere waterrecreanten gevoelig verhoogt in en rond sluizen;

4. *Zoneren en faciliteren van zachte recreatie:* hoewel zachte recreatie prioriteit krijgt op harde recreatie, moet men ook oog hebben voor de conflicten die kunnen optreden tijdens het beoefenen van de zachtere vormen van waterrecreatie. Hiertoe worden enkele eenvoudig te implementeren maatregelen voorgesteld;

5. *Zoneren van harde recreatie:* harde recreatie wordt het best geconcentreerd op bepaalde zones, zodat zachte recreatie zo min mogelijk wordt gehinderd. Wel verdient ook de harde recreatie nog voldoende ruimte om zich te bestendigen en te ontwikkelen indien daar de nodige vraag voor is. Duurzaamheid, zowel sociaal, economisch als ecologisch staat daarbij steeds voorop;

6. *Uitbouw en gebruik van milieuvoorzieningen en reguleren recreatiedruk op natuur:* beoefenaars van waterrecreatie moeten aandacht hebben voor natuur en milieu zodat het rustige en groene gebied rond waterwegen en kust ook bij toenemende recreatie behouden blijft. Zij moeten ook op een milieuvriendelijke wijze kunnen omgaan met hun afval. Op die manier worden ook de mogelijkheden voor toekomstige waterrecreanten gegarandeerd;

7. *Optimaliseren van statutaire, administratieve en financiële reglementen:* het wegwerken, aanpassen of aanvullen van bepaalde specifieke reglementen en wetgevingen moet ertoe leiden dat het recreëren aangenamer en eenvoudiger wordt, terwijl dit niet ten koste hoeft te gaan van het nodige respect voor de andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust;

8. *Zorg voor de bevaarbaarheid van waterwegen:* de potenties voor toervaart en passagiersvaart kunnen aanzienlijk toenemen als de bedieningsregeling van de kunstwerken en de vaardiepte van de waterwegen geoptimaliseerd worden. Voldoende aandacht voor deze recreatievormen bij de mogelijke herinstelling van de zondagsvaart voor goederenschepen is eveneens geboden;

9. *Stroomlijnen van het promotiebeleid:* via de voorgestelde maatregelen kan de effectiviteit en de efficiëntie van promotionele inspanningen gevoelig toenemen;

10. *Opzetten van een informatie-inwinningsbeleid voor monitor- en beheerdoeleinden,* zodat in de toekomst verantwoorde beleidsbeslissingen genomen kunnen worden, gefundeerd op de nodige cijfergegevens;

11. *Instellen van een concessiebeleid met betrekking tot (kust)jachthavens* dat ervoor zorgt dat zowel uitbaters als overheden hun eigen en elkaars rechten en plichten kennen en er voor de uitbaters voldoende ruimte en zekerheid is om de nodige investeringen te plegen;

12. *Opzetten van een overlegplatform:* door periodiek contact tussen de verschillende betrokkenen partijen via een formeel overlegorgaan, kunnen potenties en knelpunten op een vlotte en adequate manier aangepakt worden en verkrijgen waterrecreatie en –toerisme ook een stem en aanspreekpunt voor en naar de buitenwereld, de eigen achterban en beleidsvoerders. Dit overlegplatform moet de continuïteit van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme garanderen.

Door het aanreiken van operationele kaders –welke op zichzelf gekoppeld zijn aan strategische doelstellingen op Vlaams niveau- om met bovengenoemde kwesties om te gaan, biedt het ontwikkelde plan concrete richtsnoeren voor het te voeren beleid.

Tenslotte

Hoewel bestuurlijke, particuliere en ondernemersinitiatieven noodzakelijk zijn om toekomstgerichte en op duurzaamheid gerichte waterrecreatie- en –toerisme mogelijk te maken, blijft verantwoord en plezierig recreëren op, in en langs de waterwegen en de kust toch ook een kwestie van mentaliteit waarbij tolerantie en goede omgangsnormen centraal staan. Alleen zo kan iedereen recreëren in harmonie met elkaar en de omgeving.

Ter afsluiting worden in de volgende tabel de verschillende aanbevelingen uit het beleidsplan en de bevoegde en/of principieel daarbij te betrekken beleidsvelden en Vlaamse ministeries opgelijst.

SYNTHESE VAN AANBEVELINGEN IN HET BELEIDSPLAN WATERRECREATIE EN –TOERISME VAN DE WATERWEGEN EN KUST IN VLAANDEREN

	Aanbeveling	*Beleidsveld/Ministerie*
1.	Institutionaliseren van aandacht voor waterrecreatie in beleids- en planvorming	• Leefmilieu (cfr. bekkenbeheerplannen) • Ruimtelijke ordening (cfr. RSV en afgeleiden)
2a.	Uitbouw infrastructureel netwerk toervaart en passagiersvaart	• Mobiliteit
2b.	Oprichten vaarnetwerken kano-kajak-roeien	• Mobiliteit • Leefmilieu • Sport
2c.	Uitbouwen multimodale knooppunten	• Mobiliteit Eventueel na raadpleging van: ○ Ruimtelijke ordening
3.	Aanbrengen aanmeervoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken	• Mobiliteit Eventueel na raadpleging van: ○ Monumentenzorg
4a.	Inrichten hengelzones	• Mobiliteit • Leefmilieu • (Sport)
4b.	Herbekijken verhardingen jaagpaden en dijkwegen	• Mobiliteit
5.	Herbekijken afbakening en aantal snelvaartzones	• Mobiliteit Na raadpleging van : ○ Ruimtelijke ordening ○ Sport ○ Leefmilieu
6.	Uitbouwen milieustations	• Mobiliteit • Leefmilieu
7.	Reflecteren over meest prangende statutaire, administratieve en financiële kwesties	• Mobiliteit Op te nemen op: ○ Federaal niveau
8.	Garanderen diepgang jachthavens	• Mobiliteit
9.	Stroomlijnen promotiebeleid	• Mobiliteit • Toerisme • Sport
10.	Opzetten informatie-inwinningsbeleid voor monitordoeleinden	• Mobiliteit • Toerisme • Sport (elk voor eigen bevoegdheden)
11.	Invoeren concessie-overeenkomst jachthavens nieuwe stijl	• Mobiliteit
12.	Oprichten en subsidiëren van overlegplatform	• Mobiliteit • Toerisme • Sport

Inhoud

1 Leeswijzer ... 1
1.1 Opdracht ... 1
1.2 Hoofdstukkenindeling ... 1

2 Toelichting bij het Beleidsplan waterrecreatie en –toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen ... 5
2.1 Aanleiding tot het "Opmaken van een beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen/kust in Vlaanderen" ... 5
2.1.1 Positionering van het beleidsplan binnen de Vlaamse beleids- en plancontext ... 5
2.1.2 Compatibiliteit recreatieve en toeristische functie met overige maatschappelijke functies waterlopen en kust ... 9
2.2 Definities van waterrecreatie en -toerisme ... 11
2.3 Waterwegen en kuststroken waarop beleidsplan van toepassing is ... 12

3 Legitimering van de timing voor de opmaak van onderhavig "Beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen" ... 14
3.1 Versterkte beleidsaandacht voor kleine waterwegen ... 14
3.2 Nood aan aangepaste uitbatingsconcessies voor kustjachthavens ... 15
3.3 Economisch belang van waterrecreatie en –toerisme ... 15
3.3.1 Waterrecreatie - algemeen ... 16
3.3.2 Toervaart en zeilen aan de kust en op binnenlandse waterlopen ... 16
3.3.3 Hengelen ... 18
3.3.4 Overige watersporten ... 19
3.3.5 Wandelen en fietsen langs de waterkant ... 20
3.3.6 Passagiersvaart en veerdiensten ... 20
3.4 Opkomende maatschappelijke trends ... 21
3.4.1 Algemene maatschappelijke ontwikkelingen ... 21
3.4.2 Vertaling van algemene maatschappelijke ontwikkelingen naar waterrecreatie- en -toerisme-context ... 22
3.4.3 Specifieke ontwikkelingen waterrecreatie en -toerisme ... 24
3.4.4 Impact van ontwikkelingen en trends op waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen ... 25
3.5 Maatschappelijk belang van waterrecreatie en –toerisme ... 25
3.6 Synthese ... 26

4 Beleidsvisie ... 28
4.1 Visievormingsproces ... 28
4.2 Percepties met betrekking tot huidige stand van zaken waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen ... 29
4.2.1 Toervaart ... 30
4.2.2 Hengelsport ... 34
4.2.3 Snelvaart ... 36
4.2.4 Kano, kajak en roeien ... 39
4.2.5 Jaagpadrecreatie ... 42
4.2.6 Passagiersvaart en veerdiensten ... 44
4.2.7 Kustrecreatie en –toerisme ... 47
4.2.8 Waterrecreatievormen: varia ... 52
4.2.9 Promotie ten behoeve van waterrecreatie en –toerisme in het algemeen ... 54
4.3 Synthese ... 55
4.4 In acht te nemen principes bij waterrecreatie- en -toerismebeleid ... 57
4.4.1 Participatie in planvorming andere velden/sectoren ... 57
4.4.2 Optimaliseren van de relaties tussen de toeristisch-recreatieve en de economische functies van waterwegen ... 57
4.4.3 Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming ... 58
4.4.4 Optimaliseren van de relaties tussen de recreatieve en de natuurlijke functies van waterwegen ... 60
4.4.5 Multifunctionele voorzieningen waar medegebruik kan ... 61

4.4.6 Monofunctionele voorzieningen en zoneringen waar optimalisering van onderlinge relaties dit vraagt ... *61*
4.4.7 Positief stimulerende kaders aanreiken door de overheid ... *62*
4.4.8 Permanente dialoog bevorderen tussen betrokkenen ... *62*
4.4.9 Promotie/profilering van de mogelijkheden ... *63*
4.4.10 Synthese ... *63*

5 Selectie en ontleding van concrete beleidskwesties ... 65
5.1 Stramien voor opzetten beleidskaders ... 68
5.1.1 Beleidskwestie 1: Deelname aan planvorming rond watergebonden gebieden ... *70*
5.1.2 Beleidskwestie 2: "Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken" ... *71*
5.1.3 Beleidskwestie 3 "Uitbouw en gebruik wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken" ... *72*
5.1.4 Beleidskwestie 4: "Zoneren en faciliteren van zachte recreatie" ... *72*
5.1.5 Beleidskwestie 5: "Zoneren van harde recreatie" ... *73*
5.1.6 Beleidskwestie 6: "Milieuvoorzieningen" ... *73*
5.1.7 Beleidskwestie 7: "Statutaire, administratieve en financiële reglementen" ... *78*
5.1.8 Beleidskwestie 8: "Bevaarbaarheid waterwegen" ... *83*
5.1.9 Beleidskwestie 9: "Stroomlijnen promotiebeleid" ... *87*
5.1.10 Opzetten informatie-inwinningsbeleid voor monitor- en beheerdoeleinden ... *90*
5.1.11 Opzetten overlegplatform ... *90*
5.1.12 Concessiebeleid m.b.t. (kust)jachthavens ... *90*

6 Synthese ... 91
6.1 Bestaansredenen van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme ... 91
6.2 Een beleidsplan met oog voor de maatschappelijke functionaliteit van waterwegen en kust ... 91
6.3 Prioriteiten vanuit de sector ... 92
6.3.1 Toervaart ... *92*
6.3.2 Hengelsport ... *92*
6.3.3 Snelvaart ... *92*
6.3.4 Kano, kajak, roei ... *93*
6.3.5 Jaagpadrecreatie ... *93*
6.3.6 Passagiersvaart en veerdiensten ... *93*
6.3.7 Kustrecreatie en –toerisme ... *93*
6.3.8 Overige vormen van waterrecreatie ... *93*
6.3.9 Promotie ... *93*
6.4 Algemene aandachtspunten voor het beleid ... 94
6.5 Randvoorwaarden ... 94
6.6 Prioritaire beleidskwesties ... 94
6.7 Tenslotte ... 96

Lijst van Figuren

Figuur 1: Samenhang tussen diverse hoofdstukken ... 3
Figuur 2: Relevante strategische beleidsvoornemens ... 6
Figuur 3: Positionering beleidsplan waterrecreatie en –toerisme ... 9
Figuur 4: Verhouding tussen maatschappelijke functies waterwegen en kust ... 10
Figuur 5: Samenvatting van de inkomsten, geproduceerd door de watersportmarkt in België (1999) ... 17
Figuur 6: Synthetisering maatschappelijke trends met impact op waterrecreatie en - toerisme ... 22
Figuur 7: Werkwijze probleemanalysefase ... 29
Figuur 8: Visievormingsproces ... 29
Figuur 9: Componenten voor de vorming van waterrecreatie- en –toerismebeleid ... 56
Figuur 10: Operationalisering naar beleidsprincipes van strategische voornemens ... 64
Figuur 11: Beleidsvormingsproces ... 65
Figuur 12: Sturingskaders voor concrete beleidskwesties ... 66
Figuur 13: Beleidskwestietabel ... 69
Figuur 14: Typering van te behandelen beleidskwesties ... 70

Lijst van Tabellen

Tabel 1: Totale bestedingen van recreanten bij watersportactiviteiten in Vlaanderen** 19

Lijst van Kaarten

Kaart 1: Waterwegennetwerk 13
Kaart 2: Toervaartnet 59

Bijlagen

Bibliografie

Tabellen beleidskwesties

Bijlage A: Interactie toervaart met andere waterwegfuncties

Bijlage B: Beleidskader

Bijlage C: Overzicht relevante watersporten en recreatievormen

Bijlage D: Beoordelingskader infrastructuur

Bijlage E: Code goede hengelpraktijken

Bijlage F: Indeling aanmeervoorzieningen

Bijlage G: Broads Authority – Recreation Management

Bijlage H: De Lahn – Recreational navigation and nature

Bijlage I: Integrale natuurparken om zee en kustzones te beschermen

Bijlage J: Mariene milieus

Bijlage K: Politiereglement kanovaren op de Kleine Nete

Bijlage L: Verslag hoorzitting Brussel

Bijlage M: Overzicht van de locatiespecifieke opmerkingen uit de hoorzittingen en interviews

Bijlage N: Enquête bij de beoefenaars

Bijlage O: Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse

Bijlage P: Overlegplatform waterrecreatie en -toerisme

Bijlage Q: Concessieovereenkomst jachthavens

1 Leeswijzer

Onderhavig document en diens appendices belichamen het eindrapport volgens het bestek nr. 16 EA/LP/02/01 met betrekking tot het "Opmaken van een beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen/kust in Vlaanderen".

1.1 Opdracht

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering in de persoon van de Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, heeft aan de Administratie Waterwegen en Zeewezen gevraagd om een beleidsplan voor de waterrecreatie en het watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen te ontwikkelen.

Het gevraagde beleidsplan dient betrekking te hebben op de recreatie en het toerisme dat zich afspeelt op, aan of naast de (bevaarbare) waterwegen en de kustzone (excl. strandtoerisme).

Het geografisch gebied wordt afgebakend door de grenzen van het Vlaams Gewest en is primair gericht op de bevaarbare waterlopen onder het beheer van de Administratie Waterwegen en Zeewezen (zie ook § 2.3 "Waterwegen en kuststroken waarop beleidsplan van toepassing is").

Een opdracht tot het opmaken van genoemd beleidsplan werd toevertrouwd aan een studieconsortium bestaande uit Resource Analysis, WES, CIBE en LDR. De Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen van de Administratie Waterwegen en Zeewezen zag toe op de uitvoering. Zij werd daarin bijgestaan door een ambtelijke stuurgroep, een politieke stuurgroep en een klankbordgroep die tesamen politieke, ambtelijke en sectorale vertegenwoordigers van waterrecreatie en –toerisme verenigde. Onderhavig document vormt het eindrapport van de opdracht tot het "Opmaken van een beleidsplan waterrecreatie en –toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen".

1.2 Hoofdstukkenindeling

Na onderhavige leeswijzer volgt Hoofdstuk 2 "

Toelichting bij het Beleidsplan waterrecreatie en –toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen". Dit betreft in essentie een uiteenzetting rond de bestaansreden, de beleidsmatige situering en de doelstellingen van het op te maken beleidsplan.

Hoofdstuk 3 "Legitimering van de timing voor de opmaak van onderhavig "Beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen"" verschaft een legitimering van de huidige timing met betrekking tot de beleidsvoorbereiding op het vlak van waterrecreatie en -toerisme.

Hoofdstuk 4 "

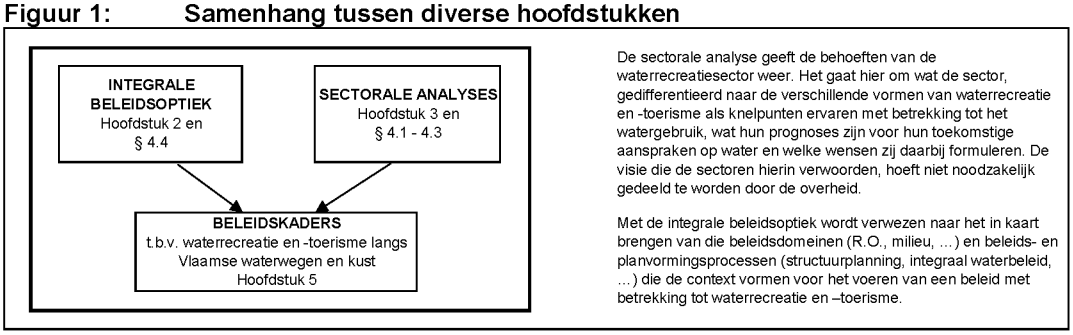
Beleidsvisie" betreft in essentie een weergave van de huidige toestand van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen om van daaruit te bepalen welke zaken prioritair te verbeteren zijn en met in acht name van welke algemene principes die verbeteringen kunnen realiseren.

In Hoofdstuk 5 "Selectie en ontleding van concrete beleidskwesties" wordt vervolgens voor een set van concrete beleidskwesties, die sturing behoeven op basis van passende beleidskaders, een ontleding gegeven.

Nota Bene: daar waar in Hoofdstuk 4 een actorgroep-benadering gehanteerd wordt, wordt in Hoofdstuk 5 een beleidsmaatregelspecifieke indeling gevolgd, met gebeurlijke differentiaties naar afzonderlijke vormen van waterrecreatie en -toerisme.

Tot slot zal onder een laatste titel (cf. Hoofdstuk 6) een synthese van de bepalingen die gepresenteerd worden in het beleidsplan weergegeven worden.

Figuur 1: Samenhang tussen diverse hoofdstukken



Samenstelling: Resource Analysis.

Als Bijlagen zijn verder opgenomen:

Tabellen beleidskwesties: overzicht in tabelvorm van een aantal beleidskwesties die in hoofdstuk 5 worden besproken.

Bibliografie: nota waarin de bibliografische referenties van de bronnen die geraadpleegd werden voor de opmaak van dit beleidsplan zijn weergegeven.

Bijlage A: nota met betrekking tot de interacties tussen de toervaart en de andere maatschappelijke functies van de waterwegen.

Bijlage B: nota met betrekking tot de meest relevante elementen van de beleidscontext aangaande waterrecreatie en –toerisme van de waterwegen/kust in Vlaanderen.

Bijlage C: nota met een oplijsting van vormen van waterrecreatie en –toerisme.

Bijlage D: nota met het beoordelingskader voor de inplanting van waterrecreatieve en –toeristische infrastructuur.

Bijlage E: nota met de code van goede hengelpraktijken.

Bijlage F: nota waarin de verschillende soorten van aanmeervoorzieningen worden gecategoriseerd.

Bijlage G: nota met betrekking tot het waterrecreatief beheer van de "Broads Authority" van de Britse overheid.

Bijlage H: nota met betrekking tot het waterrecreatief beheer in de Lahn-rivier.

Bijlage I: nota betreffende de integrale natuurparken in zee en aan de kust.

Bijlage J: nota betreffende de invoering van de mariene milieus.

Bijlage K: nota aangaande het politiereglement voor het kanovaren op de Kleine Nete.

Bijlage L: nota waarin het verslag van de hoorzitting voor de rederijen georganiseerd in het kader van dit beleidsplan staat neergeschreven.

Bijlage M: nota met een overzicht van de locatiespecifieke opmerkingen uit de georganiseerde hoorzittingen en interviews.

Bijlage N: nota met betrekking tot de resultaten van de enquête bij de beoefenaars van waterrecreatie en –toerisme. Bij de enquête werd voornamelijk gepeild naar de achtergrond van de recreanten, hun recreatiegedrag en hun bestedingen i.v.m. hun recreatieactiviteit.

Bijlage O: nota met betrekking tot maatschappelijke kosten-baten exercities aangaande waterrecreatie- en -toerismebeleid. In de kosten-batenanalyse komt het er op aan de netto bijdrage van een activiteit of een beleidsmaatregel tot de maatschappelijke welvaart te berekenen. In deze nota worden voor een vijftal maatregelen de kosten en baten tegen elkaar afgewogen.

Bijlage P: nota met een voorstel rond een overlegplatform voor waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen. De nota gaat in op de procesarchitectuur voor een overlegplatform waterrecreatie en -toerisme. Dit platform vormt één van de beleidsinstrumenten, die ingezet kunnen worden om bepaalde onderdelen van het beleidsplan te realiseren

Bijlage Q: nota met voorstellen aangaande het rechten- en plichtenkader voor concessies rond jachthavens. In de nota wordt een juridisch concessieovereenkomst uitgewerkt voor een beheercontract tussen overheid en jachthavenuitbater.

2 Toelichting bij het Beleidsplan waterrecreatie en –toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen

2.1 Aanleiding tot het "Opmaken van een beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen/kust in Vlaanderen"

2.1.1 Positionering van het beleidsplan binnen de Vlaamse beleids- en plancontext

Binnen de hedendaagse beleids- en plancontext in Vlaanderen wordt aan waterrecreatie en –toerisme een groeiende aandacht geschonken. Dit is logisch daar de Vlaamse overheid en de Vlaamse waterwegbeheerders 5 hoofdfuncties voor de waterwegen zien weggelegd (zie bijv. LIN-AWZ, Beleidsplan voor de recreatievaart, 1998, p. 5), zijnde:

- Aan- en afvoerfunctie (overstromingen, watertekorten);
- Economische functie (onder meer de scheepvaart);
- Recreatieve en toeristische functie;
- Landschappelijke functie;
- Ecologische functie.

Uit dien hoofde is het niet meer dan normaal dat de waterwegbeheerders de ontwikkeling van de recreatieve en toeristische functie als één van hun beleidsdoelstellingen hebben.

Dit wordt ook zo opgedragen in verschillende Vlaamse regerings- en beleidsverklaringen. Hoewel in het Vlaamse regeerakkoord (Regeringsverklaring door de Minister-president van de Vlaamse regering, Vlaams Parlement - 13 juli 1999) maar een beperkte verwijzing staat naar recreatie en toerisme, wordt er op gewezen dat ze in niet geringe mate bijdragen tot de levenskwaliteit. Eveneens wordt aangegeven dat er naast ruimte voor groen, wonen en economie ook ruimte dient te zijn voor recreatie. De Beleidsnota Toerisme 2000-2004 geeft een verdere uitwerking aan deze intentie. Deze stelt onder andere dat dat het recreatieve "medegebruik" het basisuitgangspunt is bij de ontwikkeling van toeristisch-recreatieve activiteiten in het buitengebied (p. 65). Dit impliceert dat waterweg-specifiek of gebiedsgericht naar de toeristisch-recreatieve draagkracht gekeken dient te worden zonder de andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust (zie boven) uit het oog te verliezen. Een integrale (ruimtelijke) visie op een bepaald watergebonden gebied dient daarbij de leidraad te zijn voor het operationaliseren van dit recreatief medegebruik (p. 84). "Anderzijds wordt er van de andere beleidsdomeinen erkenning verwacht van het feit dat de toeristisch-recreatieve activiteit veelal het noodzakelijk draagvlak biedt voor behoud en beheer van de ruimte en haar functie en van het culturele weefsel." (p. 66).

Ook in de Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2000-2004 wordt opgemerkt dat "Waterwegen niet alleen [dienen] om op te varen. Ze hebben ook andere functies: wateraanvoer, natuur, recreatie, open ruimte, ... Die functies moeten op elkaar worden afgestemd, telkens rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden." (p. 23).

De Beleidsnota Monumenten, Landschappen en Archeologie 2000-2004 sluit eveneens aan bij deze integrale visie door te stellen dat "Landschapswaarden in belangrijke mate mee de kwaliteit van onze stedelijke en landelijke omgeving [bepalen]. De kwaliteit van relatief gave landschappen bijvoorbeeld, vormt een niet te onderschatte troef voor een duurzame ontwikkeling van bepaalde regio's. Het natuur- en landschapsgericht toerisme, waarbij mensen vooral op zoek zijn naar rust, groen en authenticiteit zit duidelijk in de lift en is ook economisch gezien een opportuniteit." (p. 18). Hiermee geeft ze aan dat ook de ontwikkeling van waterrecreatie en –toerisme gebaat is bij het in acht nemen van het gebiedsgericht draagkracht-principe.

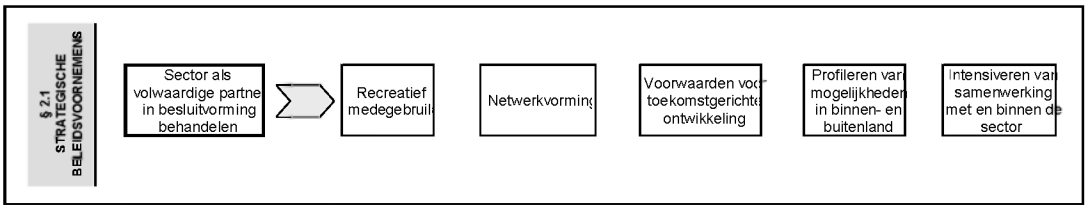
Tenslotte klinkt de oproep tot verstandig recreatief medegebruik met betrekking tot zachte (water)recreatievormen ook door in de Beleidsnota Sport 1999-2004: "Het ecologisch

bewustzijn bij de bevolking groeit [en] de vraag naar sportbeleving in de natuur en naar stille sportvormen [stijgt]. De burger wil meer en meer ontsnappen aan het jachtige ritme en zoekt ontspanning en avontuur in symbiose met of in confrontatie met de natuur. Dit vormt een bedreiging voor de eerder schaarse natuurlocaties, die ook andere functies te vervullen hebben. Het verzoenen van deze tegenstellingen vormt een belangrijke uitdaging voor de toekomst." (p. 7).

De Beleidsnota Toerisme 2000-2004 breekt ook een lans voor netwerkvorming: "Om de toeristisch-recreatieve aanbodelementen in het buitengebied en in de stedelijke gebieden met elkaar te verbinden en op elkaar af te stemmen, wordt netwerkvorming vooropgesteld. Paden en routes (ook vaarroutes) worden met elkaar verbonden (ook internationaal) en als een samenhangend toeristisch-recreatief product (o.a. inschakeling van verblijfsaccommodatie) uitgerust." (p. 85). Voorts wordt gewezen op de noodzaak om gunstige voorwaarden te scheppen voor een toekomstgerichte ontwikkeling van de toeristisch–recreatieve sector (p. 68), op het verhogen van de bekendheid van de troeven en het sturen van de beeldvorming van Vlaanderen en Brussel in binnen- en buitenland (p. 69), meer en betere samenwerking tussen de verschillende actoren van het toeristisch-recreatieve veld (p.69) en het behandelen van de toeristisch-recreatieve sector als volwaardige partner in de maatschappelijke besluitvorming (p. 70).

Tenslotte stelt ook het Ontwerp Waterbeleidsplan Vlaanderen 2002-2006 dat: "Er een brede belangstelling bij de bevolking [bestaat] om deel te nemen aan één of meer vormen van waterrecreatie, recreatievaart in het bijzonder. Het toegankelijk maken van dit waardevol patrimonium is dan ook van groot maatschappelijk belang." (VIWC, juli 2000, pp. 95-96). Aansluitend stelt het dat: "De overheid sturend [dient] op te treden. Ze moet met andere woorden voorwaarden scheppen waarin initiatieven tot ontwikkeling kunnen komen die de recreatievaart bevorderen en de toeristische aantrekkingskracht vergroten. Gelet op het groeiende economische belang van de recreatieve sector en van de grensoverschrijdende pleziervaart in het bijzonder, dient de recreatieve functie een volwaardige plaats te krijgen in het integraal waterbeleid." (Ibid, p. 96).

Figuur 2: Relevante strategische beleidsvoornemens



Samenstelling: Resource Analysis.

Er kan derhalve gesteld worden dat er nut en nood is aan een beleidsplan waterrecreatie en –toerisme waarin –conform de in bovenstaande figuur aangestipte strategische beleidsvoornemens- de grote lijnen worden vastgelegd voor de ontwikkeling ervan, rekening houdend met het multifunctioneel karakter van de waterwegen en de kustzone.

Het opstellen van een dergelijk beleidsplan op gewestelijk niveau lijkt eveneens zinvol om de volgende twee redenen. Enerzijds is de beleidsaandacht voor waterrecreatie en –toerisme tot op heden veelal gedesaggregeerd geweest (bekeken vanuit een lokaler dan gewestelijk beleidsniveau: provinciale plannen met betrekking tot waterrecreatie bijv. zoals "Het blauwe netwerk", "Oost-Vlaanderen te water", waterrecreatievisies op het niveau van streekplatformen of waterwegbeheerders).[1] Anderzijds heeft de beleidsaandacht voor waterrecreatie en –toerisme in beleidsplannen grotendeels een partieel en secundair karakter gehad (ondergeschikt aan andere maatschappelijke functies dan wel beschouwd als complementair aan een andere maatschappelijke functie waarop een beleidsdocument of planningsdocument primair focust: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (hierna ook: RSV), bekkenbeheerplannen

[1] Het Ontwerp Waterbeleidsplan Vlaanderen 2002-2006 (VIWC, juli 2000, p. 96) merkt in dit verband op dat: "Ondanks het feit dat er verschillende beheerders van de waterwegen en de waterjachthavens zijn, dient gestreefd te worden naar een eenvormig beleid inzake recreatie."

(hierna ook: bbp), integraal waterbeheer, ontwikkelingsplannen met betrekking tot afzonderlijke waterlopen en kust, mobiliteitsplan, Totaalplan Fiets, groengebieden, Vlaams Ecologisch Netwerk (hierna ook: VEN), mariene gebieden, etc.).

Onderhavig beleidsplan beoogt een houvast aan te reiken qua waterrecreatieve beleidsvisie zodat "multifunctioneel" beleid en "multifunctionele" plannen op gewestelijk niveau, alsook monofunctionele plannen en plannen voor een lokaler dan gewestelijk niveau (gericht op de recreatieve functie zelf of op andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust) rekening kunnen houden met de randvoorwaarden die de recreatieve functie vraagt van de inrichting, ontwikkeling en beheer van waterwegen en kust. Aldus wordt getracht input aan te reiken waarmee de Vlaamse overheid op een meer integrale wijze beleid kan voeren met betrekking tot waterwegen en kust.

Dat de recreatieve en toeristische functie nu nog vaak op het tweede plan komt in de beleidsvorming, blijkt onder andere uit de planvorming rond de natuurricht- en bekkenbeheerplannen.[2] Hetzelfde geldt voor de opmaak van ruimtelijke structuurplannen in Vlaanderen.

Omdat integrale planvorming met oog voor multifunctionaliteit meer en meer het uitgangspunt voor beleid wordt, is het zinvol dat bij de vorming van beleid en plannen in Vlaanderen ook meer rekening gehouden wordt met het valoriseren van de (water)recreatieve en –toeristische potenties in Vlaanderen. Zo stelt het RSV dat verschillende vormen van (water)recreatie momenteel niet structuurbepalend zijn op Vlaams niveau (RSV, p. 141). Er wordt bijgevolg weinig concreets over waterrecreatie gezegd en er bestaat vooralsnog evenmin een ruimtelijke ordeningscultuur waarbij op een volwaardige manier met waterrecreatie rekening wordt gehouden. Teneinde dat te bereiken, is het nodig dat in volgende versies van het RSV -naast aandacht voor bijv. woningbouw, industrieterreinen, natuur en landbouwgrond- ook explicieter aandacht aan de (water)recreatieve en -toeristische functie geschonken wordt.[3]

Enkel door een betere institutionalisering van de "inbrengmogelijkheden" van administraties die zich met de recreatieve en toeristische functie bezig houden, kunnen de relevante aandachtspunten immers (tijdig) aan bod komen. Bij de steeds meer omvattende planningscontext waarbij menselijke activiteiten en functies steeds preciezer worden gestuurd vanuit de beleidsstrategieën inzake ruimtelijke ordening, mobiliteit en milieu- en natuurontwikkeling, is het belangrijk dat ook recreatieve en toeristische activiteiten een specifieke plaats kunnen krijgen en dat men de voor deze sector noodzakelijke aanspraken kan maken.

---

[2] Zie bijv. de samenstelling van de plan- en stuurgroepen in het "Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende Natuurrichtplannen". Bij de opmaak van de bekkenbeheerplannen (die als "geïntegreerde plannen" worden bestempeld) wordt "Toerisme en recreatie" weliswaar als een sector genoemd; als betrokkenen wiens aanspraken op water in kaart gebracht dienen te worden, maar uiteindelijk focussen de bekkenbeheerplannen zich op de aspecten waterkwaliteit, waterkwantiteit als natuurlijk milieu. De recreatieve (alsook de economische) functie staan daarbij meer op de achtergrond.

[3] Het huidige RSV deelt het Vlaamse waterwegennet in in een hoofdwaterwegennet en een secundair waterwegennet. (zie ook: Kaart 1: Waterwegennetwerk) Het hoofdwaterwegennet heeft naast een (inter)nationale bindende functie ook een ontsluitende functie voor de economische knooppunten. Het hoofdwaterwegennet, dat grotendeels voldoet aan de in Europees verband beschreven minimumklasse IV, bestaat uit de volgende waterwegen:

- Het Albertkanaal;
- Het kanaal Gent-Terneuzen;
- De Schelde-Rijnverbinding en de dokken te Antwerpen;
- De Zeeschelde en de Bovenschelde;
- Het kanaal Brussel-Schelde en Brussel-Charleroi;
- De Ringvaart rond Gent;
- De Leie en een deel van het afleidingskanaal;
- De aansluiting van de havens van Oostende en Zeebrugge op het hoofdwaterwegennet, zijnde het Boudewijnkanaal en het kanaal Gent-Oostende.

De overige bevaarbare kanalen en waterwegen worden als secundaire waterweg beschouwd. Enkel de waterwegen die elk meer dan 4% van de totaal in Vlaanderen op de waterwegen vervoerde vracht afwikkelen hebben volgens het RSV een belangrijke vervoersfunctie. Het RSV geeft hier aan dat de enige secundaire vaarweg die volgens dit criterium een belangrijke vervoersfunctie vervult het kanaal Gent-Brugge is (gedeelte van het kanaal Gent-Oostende).
Het hoofdwaterwegennet verzorgt de verbindingen van internationaal en Vlaams niveau en op dit net is de vervoersfunctie dus prioritair.
Op de secundaire waterwegen is de vervoersfunctie richtinggevend ten opzichte van de recreatieve, de landschappelijke en de waterwinningsfunctie. Op deze waterwegen moet een maximale integratie van alle functies worden nagestreefd.

Op deze manier kan men win-win combinaties creëren waarbij alle vijf de maatschappelijke functies van waterwegen en kust op een meer integrale wijze ondersteund worden.

Het integraal denken legt uiteraard ook principiële beperkingen op aan de uitbouw van een waterrecreatief en –toeristisch beleid zelf. Onderhavig beleidsplan heeft niet de pretentie dat het zinvol is om onder alle omstandigheden de recreatieve en toeristische functie te laten primeren boven de andere maatschappelijke functies die de waterwegen en de kust eveneens dienen te vervullen. In plaats daarvan stelt het dat waterrecreatie en –toerisme met name de natuurlijke waarden en draagkracht op een gebiedsgerichte wijze dient te eerbiedigen en bijv. de waterkwaliteit niet te verslechteren.

Ook de verstandhouding met de beroepsvaart moet op basis van redelijkheidsprincipes zijn beslag krijgen (bijv. aangaande de bediening van en voorrang aan sluizen en inzake het delen en inrichten van de vaarwegen). Men mag immers niet vergeten dat het Ontwerp Waterbeleidsplan Vlaanderen 2002-2006 (VIWC, juli 2000) aangeeft dat de beschikbare waterwegeninfrastructuur toelaat het huidige transport- en verplaatsingsgebruik voor economische binnenvaart te verdubbelen, mits het aanpassen van een aantal sluizen om capaciteitsproblemen daar te voorkomen. Daarnaast wordt de groei van de binnenvaart ook expliciet opgenomen in het Ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen dat een duurzaam mobiliteitsbeleid wenst na te streven door een relatief groter aandeel van de groei in de goederenvervoersmarkt door binnenvaartvervoer te laten opvangen. In dit verband neemt onderhavig beleidsplan het RSV-uitgangspunt over dat de hoofdwaterwegen primair zijn voorbehouden voor de beroepsscheepvaart,[4] maar dat er in alle andere waterwegen naar gestreefd wordt om zoveel mogelijk de verschillende functies van de waterwegen met elkaar te verzoenen en te combineren.[5]

Dezelfde integrale benadering geldt vis-à-vis de andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust.

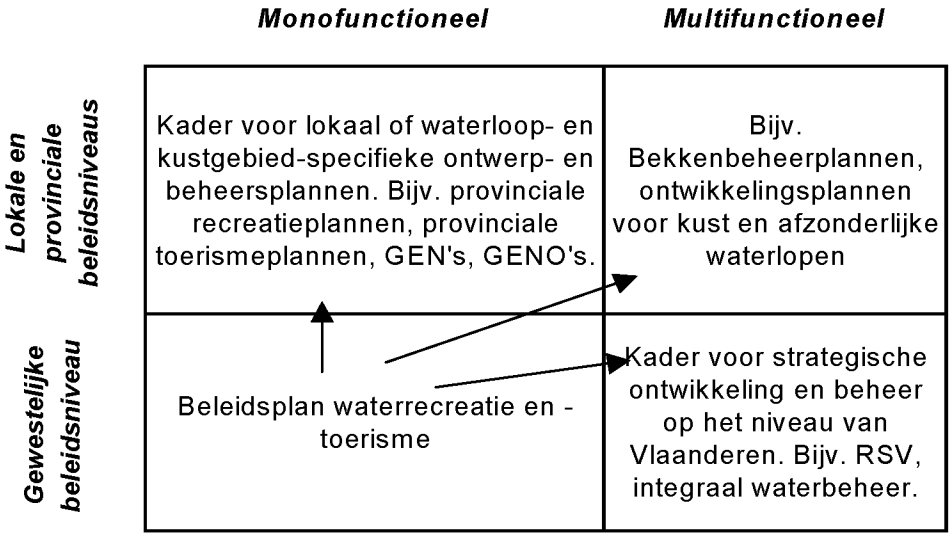
Onderhavig beleidsplan heeft derhalve de bedoeling een visie uit te dragen die kenbaar maakt hoe via beleid de waterrecreatieve functie gestalte dient te krijgen, alsook hoe andere maatschappelijke functies en de betrokken beleids- en plancontext rekening zouden moeten houden met waterrecreatie en –toerisme. Welke ruimte (letterlijk en figuurlijk) de recreatieve functie behoeft ten opzichte van andere maatschappelijke functies en welke ruimte ze behoeft binnen de beleids- en plancontext waarin ze ingebed ligt. Het tracht ook om -vanuit die beleidsvisie- voor een aantal aangelegenheden reeds duidelijkheid te geven over de te volgen beleidslijnen en specifiek te ondernemen beleidsacties.

Betrokken beheerders van waterwegen en beleidsvoerders wordt gevraagd om onderhavig beleidsplan als uitgangspunt te nemen voor hun beleid.

---

[4] Dit impliceert tevens dat een negatieve beïnvloeding van de trafiekcapaciteit van deze vaarwegen door andere functies van de waterwegen niet in het maatschappelijk belang is.
[5] Voor een overzicht van een indeling van het Vlaamse waterwegennetwerk, zie Kaart 1: Waterwegennetwerk.

Figuur 3: Positionering beleidsplan waterrecreatie en –toerisme



Samenstelling: Resource Analysis.

Voor een nadere beschrijving van de beleids- en plancontext waarmee het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme rekening dient te houden, zie Bijlage B "Beleidskader".

2.1.2 Compatibiliteit recreatieve en toeristische functie met overige maatschappelijke functies waterlopen en kust[6]

Wat betreft het onderling samengaan van de verschillende maatschappelijke functies van waterwegen, kan opgemerkt worden dat de toeristisch-recreatieve functie de minst veeleisende is van de meer "utilitaire" of "consumptieve" functies (zijnde de aan- en afvoer-, de economische en de recreatieve functies – de landschappelijke en ecologische functies zijn minder utilitair of consumptief van aard) qua nood aan investeringen. De behoefte aan baggeren is het grootst uit hoofde van de aan- en afvoer en economische functie. Hetzelfde geldt voor de infrastructurele behoeftes. Investerings- en onderhoudskosten zoals baggerwerken die omwille van het in standhouden van de recreatievaart dienen te gebeuren, zijn vrij beperkt. Deze gebeuren immers in eerste instantie ten behoeve van de waterbeheersing en de goederenscheepvaart – zeker voor wat betreft de grotere, bevaarbare waterwegen. Hetzelfde geldt voor het onderhoud aan de sluizen en oevers. Ook de kosten die gepaard gaan met het voorzien van aanlegplaatsen zijn relatief gering vergeleken bij soortgelijke kosten die voor het beroepsgoederenvervoer over water gemaakt moeten worden.[7]

Daarmee is de incrementele kost van recreatievaart voor de waterwegbeheerders beperkt, gegeven dat de waterbeheersings- en de goederenscheepvaartfuncties moeten ingevuld worden.

De toeristisch-recreatieve functie verstoort bovendien het minst de landschappelijke en ecologische functie c.q. ze is het meest complementair met die twee functies daar ze het meest bijdraagt aan het verkrijgen van een milieubewustzijn. Niet zelden zijn natuur en recreatie gediend bij dezelfde doelstellingen. Nota Bene: dit geldt voornamelijk voor wat betreft de zachte recreatie (incl. toervaart en passagiersvaart). Voor de harde recreatie is de relatie minder eenduidig.

---

[6] Zie voor meer specifieke relaties tussen waterrecreatie en –toerisme en de andere functies ook Bijlage A "Interacties met andere waterwegfuncties".

[7] Met uitzondering wellicht van de redelijk grootschalige uitbouw van de kustjachthavens, die enkel mogelijk geweest is dankzij aanzienlijke (financiële) inspanningen van de overheid. De jachthavens in het binnenland daarentegen zijn meestal gegroeid uit privé-initiatieven vanuit de basis, hoewel in de laatste jaren ook daarvoor de nodige publieke middelen, in het bijzonder in de vorm van Interreg-gelden, aangewend zijn. Zie voor een nadere behandeling van de jachthavenproblematiek de bijbehorende nota.

In dit verband verdient het wel aanbeveling te verduidelijken dat de toeristisch-recreatieve functie van een waterweg zich nogal “dubbel” verhoudt ten opzichte van de ecologische en landschappelijke functies. Aan de ene kant kan recreatie immers voor verstoring zorgen in natuurgebieden. De grootte van deze verstoring hangt af van een aantal factoren zoals de geografische spreiding, gebiedsspecifieke draagkracht, het moment, de hoeveelheid recreanten, frequentie en het type van de recreatie (harde en zachte recreatie).

Aan de andere kant hangt de recreatieve functie van een waterweg sterk samen met de landschappelijke en ecologische functie van een waterweg. De mogelijkheden voor zachte recreatie zoals hengelen, recreatief fietsen, wandelen en kanovaren zijn vooral afhankelijk van een goede ecologische en landschappelijke functie van de waterloop. Een waterweg met een goede waterkwaliteit, morfologische structuur in een historisch landelijk gebied biedt meer mogelijkheden voor de zachte recreant. De zachte recreant prefereert ook expliciet dat soort gebieden.

Ten derde zorgen voornoemde vormen van recreatie op hun beurt voor een gedeeltelijke bijdrage tot het milieubewustzijn en vergroting van het draagvlak voor natuur. Een hengelaar zal minder vis bovenhalen in een rivier of kanaal met een slechte waterkwaliteit. Een wandelaar kan door het leren kennen van watervogels in een natuurgebied meer inzicht krijgen in de ecologische waarde van het gebied. Waterrecreanten zijn dus ook vragende partij voor een goede ecologische en landschappelijke waarde van een waterloop en bijhorend landschap.

Bij hardere vormen van recreatie zoals waterskiën en snelfietsen (wielertoeristen) spelen de ecologische en de landschappelijke functie van een waterloop een minder grote rol. Vooral de ecologische functie zal minder spelen dan de landschappelijke. De waterskiër en de snelfietser willen in de eerste plaats hun sport beoefenen. Een mooi landschap en een “groene” omgeving zijn minder belangrijk. Deze groep recreanten hecht ook veel belang aan de infrastructuur zoals slipways, verharde paden, etc. Deze recreatie zal op haar beurt ook een meer storend effect hebben op de ecologische waarde van een waterloop: geluidsbelasting, verharding en versnippering. Er dient dan ook voldoende aandacht geschonken te worden aan een voldoende bewustmaking (“sensibilisering”) van de beoefenaars rond dergelijke negatieve effecten van hun activiteit.

Tenslotte, recreatievaart vormt een belangrijke versterking van het toeristisch weefsel in een gebied. De toeristische succesfactoren van een gebied zijn de aantrekkelijke omgeving en een divers aanbod aan toeristische en recreatieve mogelijkheden. De waterrecreatie draagt bij tot de uitdieping van een divers aanbod. Vooral combinaties van passagiersvaart en themavaart (milieu en landschap, IJzervlakte, ...) bieden opportuniteiten voor diversifiëring en het aanbrengen van reliëf in het recreatie-aanbod van een streek. Een toename van het aantal (water)toeristen en -recreanten heeft bovendien tot gevolg dat er meer geld besteed wordt aan de horeca in een streek: cafés, hotels en restaurants kennen er meer succes en bieden er meer werkgelegenheid. Ook dit is een bijkomend positief maatschappelijk effect van waterrecreatie en –toerisme.

Figuur 4: Verhouding tussen maatschappelijke functies waterwegen en kust

Complementariteit met landschappelijke en ecologische functie	Beslag op algemene en private middelen: *Laag*	*Hoog*
Laag		Aan- en afvoerfunctie en economische functie
Hoog	Recreatieve functie	

Samenstelling: Resource Analysis.

In aanvulling op bovenstaande figuur en ter herhaling van eerdere stellingname is het uiteraard belangrijk om per gebied of waterloop te bepalen hoe complementair waterrecreatie en –toerisme is met de andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust. Dit betekent dat gebiedsgericht nagegaan dient te worden hoe hoog de recreatiedruk mag worden: wat de draagkracht is, en hoe deze ruimtelijk en temporeel verdeeld moet worden, om zo recreatie met de andere hoofdfuncties van de waterwegen duurzaam te verweven.

2.2 Definities van waterrecreatie en -toerisme

In dit beleidsplan wordt aangesloten bij definities/omschrijvingen met betrekking tot (water)recreatie en -toerisme uit een selectie van referentiewerken: Beleidsnota toerisme 2000-2004 (Kabinet van de Vlaamse Minister van Werkgelegenheid en Toerisme, 2000), Beleidsplan voor de recreatievaart (LIN-AWZ, 1998) en "Basisbegrippen recreatie en toerisme" (Boerjan en Lowyck, 1995).

Recreatie wordt daarbij omschreven als *"het geheel van interrelaties en verschijnselen die verband houden met gedragingen die men in de vrije tijd vrijwillig onderneemt of ondergaat en die primair gericht zijn op het bevredigen van de eigen verlangens inzake fysieke en geestelijke ontspanning"* (Beleidsnota toerisme 2000-2004, p. 12). Deze definitie stemt nagenoeg volledig overeen met die van Boerjan en Lowyck (1995, p. 10). Zij definiëren recreatie als: *"het geheel van gedragingen die men in zijn vrije tijd vrijwillig onderneemt of ondergaat, waarvan wordt verondersteld dat ze primair gericht zijn op het bevredigen van de eigen verlangens naar ontspanning als belevingsactiviteit"*.

Toerisme wordt door voornoemde bronnen als volgt omschreven: *"het geheel van interrelaties en verschijnselen die verband houden met de occasionele verplaatsing naar en van het tijdelijk verblijf van mensen in een andere dan de alledaagse leefomgeving, hetzij bij wijze van vrijetijdsbesteding, hetzij in de context van beroepsuitoefening of studie"* (Beleidsnota toerisme 2000-2004, p. 12); *"het geheel van interrelaties en verschijnselen die verband houden met de verplaatsing naar en het tijdelijk verblijf van mensen in een andere dan de alledaagse leefomgeving, hetzij bij wijze van vrijetijdsbesteding, hetzij in de context van de persoonlijke ontwikkeling (congrestoerisme, studie, gezondheidstoerisme), hetzij in het kader van de beroepsuitoefening"* (Boerjan en Lowyck, 1995, p. 13).

Onder waterrecreatie wordt vervolgens verstaan: *"alle vormen van recreatie waarbij de recreant zich op, in of langs het water bevindt"* (Beleidsplan voor de recreatievaart, 1998, p. 6).

Dat we ook van watertoerisme kunnen spreken in bepaalde gevallen, heeft te maken met de gebeurlijk gebruikte transportmodus, de verplaatsingsroute en/of de te bezoeken bezienswaardigheid.

Watertoerisme kan derhalve als volgt gedefinieerd worden: *"een occasionele verplaatsing [op of langs het water] naar en van het tijdelijk verblijf van mensen [al dan niet ook aan of op het water gelegen] in een andere dan de alledaagse leefomgeving, hetzij bij wijze van vrijetijdsbesteding, hetzij in de context van beroepsuitoefening of studie"* (Resource Analysis, vrij naar Kabinet van de Vlaamse Minister van Werkgelegenheid en Toerisme, 2002).

Watersport, tenslotte, kan gedefinieerd worden als *"een lichamelijke bezigheid op, aan of in het water ter ontspanning of als beroep met spel- of wedstrijdelement waarbij conditie en vaardigheid vereist zijn, respectievelijk bevorderd worden en waarvoor bepaalde regels gelden"* (Resource Analysis, vrij naar Van Dale, Groot woordenboek der Nederlandse taal, Utrecht/Antwerpen, 1999).

De vormen van waterrecreatie en –toerisme die onderhavig beleidsplan in beschouwing neemt, worden opgelijst in de Bijlage C "Overzicht recreatievormen". We onderscheiden daarbij de volgende hoofdcategorieën: niet-gemotoriseerde watersport, gemotoriseerde watersport, jaagpadrecreatie, oeverrecreatie en kustrecreatie. Enkele belangrijke recreatievormen daarbinnen zijn o.a. toervaart; kano, kajak en roei; snelvaart; hengelsport; fietsen en passagiersvaart.

Nota Bene: gemakshalve zal in het verloop van het beleidsplan vaak gesproken worden in termen van "waterrecreatie" en "waterrecreatief". Echter, de aangeduide kwesties en voorstellen zullen in het merendeel van de gevallen zowel betrekking hebben op of ten goede komen aan waterrecreatie én –toerisme. Daar waar het accent met betrekking tot bepaalde verschijnselen of aanbevelingen eerder een sterk toeristische component hebben (bijvoorbeeld bij de verhuur van schepen of bij meerdaagse passagiersvaart), zal dit uiteraard geëxpliciteerd worden.

2.3 Waterwegen en kuststroken waarop beleidsplan van toepassing is

Dit beleidsplan reikt een kader dat van toepassing kan zijn op alle (bevaarbare) waterwegen in Vlaanderen. Vermits dit plan echter primair uitgaat van de Administratie Waterwegen en Zeewezen richt het zich in de eerste plaats op de waterwegen die onder bevoegdheid van deze laatste (AWZ) vallen. Daarbij gaat het voornamelijk om de Vlaamse bevaarbare waterwegen van CEMT-klasse I en hoger. Dit zijn de vaarwegen die minstens bevaarbaar zijn door Spitsen (tot 350 ton laadvermogen).

"Bevaarbare" waterlopen betekent in termen van recreatieve vaartuigen: bevaarbaar voor recreatieve scheepvaart, bestaande uit collectieve recreatievaart (met passagiersschepen), individuele, gemotoriseerde recreatievaart (jachten, motorboten) en niet-gemotoriseerde recreatievaart (kajak, Canadese kano, vlotten).

De totale lengte van de bevaarbare waterlopen in Vlaanderen bedraagt 1395 km (Resource Analysis, Eindrapport "Kleine Waterwegen", december 2002, p. 7). Van die 1395 km wordt nog slechts 1076 km door het handelsverkeer gebruikt. De vaarwegen voor schepen die minder dan 1350 ton kunnen vervoeren, vertegenwoordigen 467,4 km (ibid, p. 6).

Voorts heeft het beleidsplan betrekking op de complete kustlijn van Vlaanderen (circa 70 km). Naast de zuiver recreatieve activiteiten op de kustlijn, worden ook een aantal sportief-recreatieve activiteiten op het strand in beschouwing genomen. Het kusttoerisme dat voornamelijk verbonden is aan de zonnebaders, valt buiten de draagwijdte van dit plan.

Verder worden de stilstaande wateren, zoals meren en plassen en (vis)vijvers, niet meegenomen in de visie van dit beleidsplan.

Bevaarbare waterlopen en de gehele kustlijn inclusief aanpalende dijkwegen en jaagpaden (voor zover deze onder de bevoegdheid van AWZ vallen) vormen dus het "werkterrein" van dit beleidsplan. Het is voor dit samenstelsel dat -naar rato van wat aanvaardbaar en draagbaar is- aangegeven wordt hoe de mogelijkheden voor waterrecreatie en –toerisme geoptimaliseerd kunnen worden. Dat geldt zeker voor die waterlopen die voor de beroepsvaart meer en meer in onbruik vallen (cfr. infra), dan wel voor die vaarwegen wiens hoofd- of primaire functie niet de economische functie is (zie met name het RSV).[8]

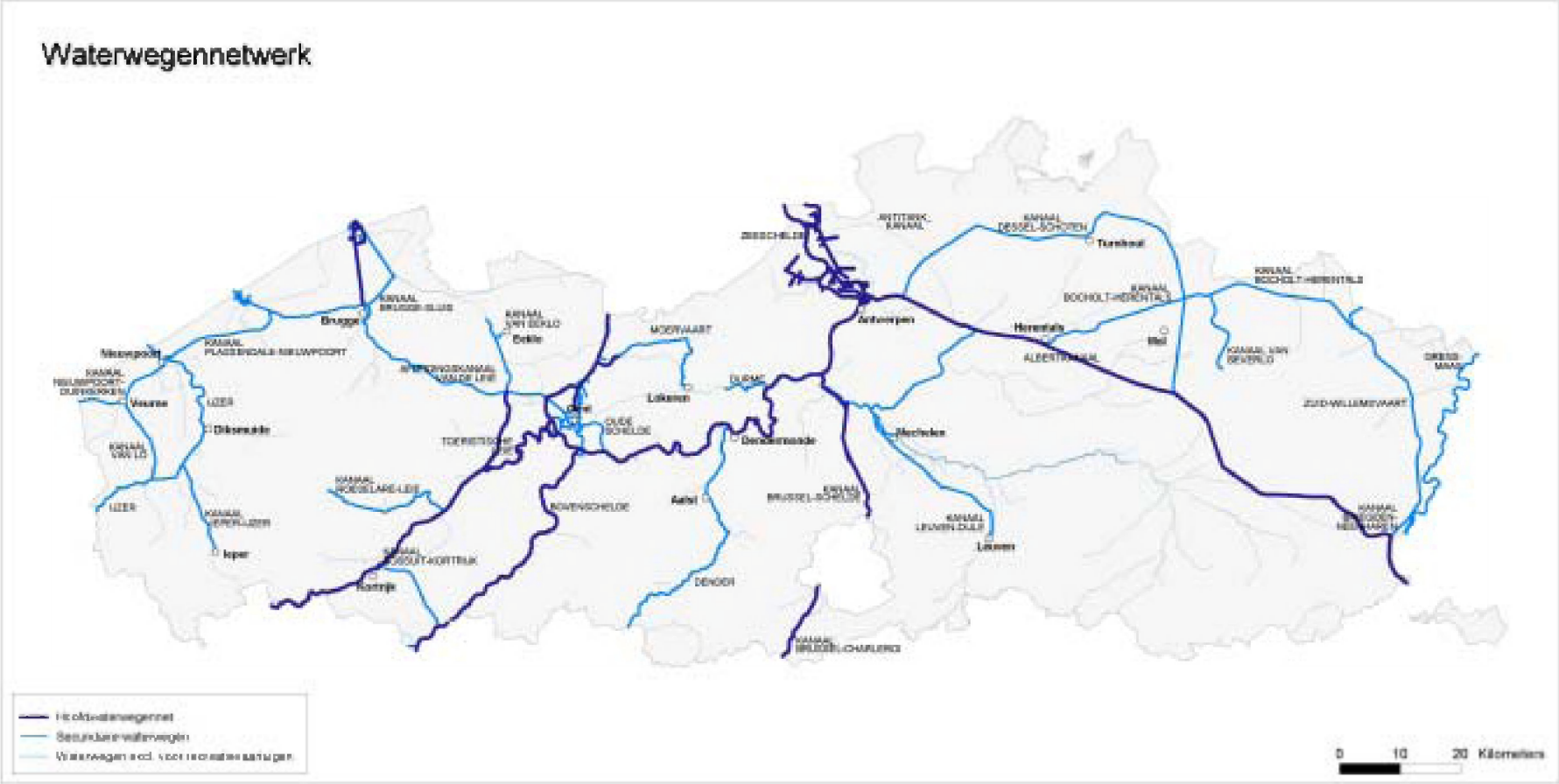
Met betrekking tot aanpalende jaagpaden en dijkwegen geldt nog het volgende. De wetgeving rond jaagpaden en dijkwegen is zeer gecompliceerd (zie o.a. zaken als erfdienstbaarheid). Onderhavig beleidsplan stelt geen amendementen daarrond voor. Wel tracht het een visievorming op het recreatief gebruik van jaagpaden en dijkwegen te ontwikkelen, voor zover AWZ daar zeggenschap over heeft. Zie verder de Bijlage B "Beleidskader" voor een bloemlezing van de beleidscontext die met deze materie verband houdt.

In het verlengde van dit primaire werkterrein wenst het beleidsplan ook een lans te breken voor het mee in beschouwing nemen van de aanbevelingen en voorstellen in onderhavig beleidsplan voor de beleidsvorming rond waterwegen die stricto senso niet (meer) bevaarbaar zijn, maar die wel aansluiten op bevaarbare waterwegen en/of waarop eveneens aan zachte recreatie gedaan wordt. Deze waterlopen vallen in de regel onder beheer van provincies of van Aminal, afdeling Water.

---

[8] Voor een overzicht van het werkterrein, zie Kaart 1: Waterwegennetwerk.

Kaart 1: Waterwegennetwerk



Samenstelling: Resource Analysis.

3 Legitimering van de timing voor de opmaak van onderhavig "Beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen"

In § 2.1.1 werden reeds verscheidene redenen -ontleend aan diverse strategische beleidsverklaringen dan wel verband houden met een suboptimale beleidsvorming vanuit integraal/multifunctioneel oogpunt- opgevoerd om de opmaak van een beleidsplan waterrecreatie en –toerisme in gang te zetten. In aanvulling daarop zijn er nog verscheidene actuele processen en verschijnselen die maken dat juist nu de tijd rijp is voor zo'n oefening. De meest belangrijke worden in het hiernavolgende overlopen.

3.1 Versterkte beleidsaandacht voor kleine waterwegen

Zoals uit § 2.3 blijkt, is Vlaanderen een waterrijk gebied dat meer dan 1350 km bevaarbare waterwegen kent en een kustlijn van zo'n 70 km. Dit geheel biedt -tezamen met de voorhanden zijnde infrastructuur- een uitstekende basis voor een bloeiende waterrecreatie en watertoerisme.

In relatie tot een indeling van waterwegen dient opgemerkt te worden dat tot voor enkele jaren de kleine waterwegen (d.w.z. waterwegen die slechts kunnen bevaren worden door schepen met een laadvermogen van 1000 ton of minder) in het vervoers- en mobiliteitsbeleid onderbelicht werden. Hoewel het binnenvaartbeleid niet specifiek tegen de kleine waterwegen gericht was, lagen de accenten toch vooral bij de grootschalige scheepvaart. De belangrijkste doelstelling van bijvoorbeeld het Europees infrastructuurbeleid, is de uitbouw van Trans-Europese netwerken. In het geval van het vervoer via de binnenvaart bestaan deze uit waterwegen die minimaal geschikt zijn voor schepen met een laadvermogen van 1350 ton en wordt er gestreefd naar een net geschikt voor schepen met een laadvermogen van 3000 ton. Ook in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd een dergelijke tweedeling doorgevoerd tussen hoofdwaterwegen (grotendeels 1350 ton en meer) en secundaire waterwegen, met daaraan gekoppeld een aanbeveling voor de prioritaire besteding van investeringen in waterbouwkundige werken aan het hoofdwaterwegennet.

Deze tweedeling leidde er in het verleden enerzijds toe dat in de secundaire waterwegen minder prioritair geïnvesteerd werd teneinde de mogelijkheden voor de beroepsvaart aldaar te behouden. Anderzijds leidde het evenmin tot het -vanaf gewestelijk niveau- coördineren en uitbouwen van een stelselmatig pro-waterrecreatiebeleid met betrekking tot die "secundaire" waterwegen.

Momenteel is het zo dat de Vlaamse overheid een offensief beleid voert om toch vooral ook de secundaire waterwegen te blijven betrekken in de benutting van de vrachtvaart (getuige de studie-opdracht rond "Kleine Waterwegen" en de recente studie-oproep rond het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten).

Het is ook in dit licht dat het belangrijk is tijdig aandacht te vragen voor de recreatieve uitbouw van de (kleine) waterwegen. In het algemeen kan gesteld worden dat de opwaardering van waterwegen ten behoeve van de beroepsvaart (baggeren, bedieningsregimes, …) ook de waterrecreatie ten goede komt. Een harmonieus medegebruik van waterwegen en dus ook van kleine waterwegen is derhalve goed mogelijk. Echter, waterrecreatie, watertoerisme en de recreatieve functie in het algemeen vereisen ook bepaalde functie-eigen faciliteiten en/of principes die voorzien dan wel gerespecteerd dienen te worden. Daarmee stelt zich de vraag welke zaken, bezien vanuit de recreatief-maatschappelijke functie, in acht genomen dienen te worden bij de uitbouw van beroepsvaartmogelijkheden op (kleine) waterwegen. Dezelfde vraag dringt zich op in relatie tot bijvoorbeeld de opmaak van het RSV en van natuurricht- en bekkenbeheerplannen.

Een doordacht beleidsplan waterrecreatie en –toerisme kan een belangrijke bijdrage leveren aan de beleidsvorming rond kleine waterwegen, als voorname "verblijfsgebieden" voor de waterrecreatie. Het kan er tevens toe bijdragen dat ook op de hoofdwaterwegen, die voor de

waterrecreatie en –toerisme grotendeels "doorvaartgebieden" vormen,[9] opbouwende beleidsaandacht uitgaat naar waterrecreatie en -toerisme.

3.2 Nood aan aangepaste uitbatingsconcessies voor kustjachthavens

De kustjachthavens aan de Vlaamse kust kennen een enorm succes. Zeker wanneer gekeken wordt naar de vraag naar ligplaatsen en de bezetting daarvan. Daaruit spreekt een grote belangstelling voor zowel de toervaart alsook de locaties waar de kustjachthavens gelegen zijn. Anderzijds is er in feite een structureel tekort aan ligplaatsen. Het tekort aan ligplaatsen in kustjachthavens is volgens de beschikbare schattingen aanzienlijk, zie o.a. Bardyn (2001) die het tekort schat op 1879 eenheden.

In het licht van de toenemende koopkracht en de evolutie naar meer actieve vrijetijdsbesteding in een natuurlijke omgeving wordt tevens nog een groei van het aantal zeiljachten verwacht. Belangrijke vaststelling binnen deze actorgroep is eveneens de verschuiving naar grotere en exclusievere schepen. Mede dankzij al deze ontwikkelingen signaleren de kustjachthavens een behoefte aan capaciteitsuitbreiding. Om enige zekerheid te hebben over de termijn waarop de te maken investeringen in o.a. aanleginfrastructuur kunnen renderen, zou het toekennen van concessies over termijnen die langer lopen dan nu veelal het geval is aan de uitbaters van de kustjachthavens een adequaat instrument zijn. Enkel zo kan men er redelijkerwijs zeker van zijn dat de uitbater ook daadwerkelijk geneigd zal zijn de nodige investeringen te doen.

Een andere reden die pleit voor het invoeren van concessies van middellange termijn is het gegeven dat de jachthavens in het verleden quasi-volledig gebouwd zijn door de overheid en op het openbare domein gelegen zijn. Hoewel de overheid de investeringen financiert, heeft ze weinig controle op de werking van de jachthavens. Door het invoeren van langdurige concessie-overeenkomsten geeft de overheid niet enkel rechten aan de uitbaters, maar kunnen er eveneens plichten aan een uitbating verbonden worden. Onder andere op het gebied van milieumanagement, veiligheid, onderhoud, kwaliteit van de diensten, etc. Met een dergelijk kader van rechten en plichten kan de aanbestedende overheid de kwaliteit van de uitbating van de jachthavens dan beogen te versterken. Zie in dit verband ook de bijbehorende opmerkingen in het Ontwerp Waterbeleidsplan Vlaanderen 2002-2006 (VIWC, juli 2000, p. 96).

Tevens maken recente dynamieken in het milieubeleid ten aanzien van jachthavens alsook in het behoefteprofiel van bezoekers van jachthavens het wenselijk dat het service- en voorzieningenniveau van jachthavens met zijn tijd meegaat. Een concessie biedt ook een goede basis om wat dat betreft de minimumniveaus te kunnen garanderen en uitbaters aan te zetten tot constante verbeteringen.

3.3 Economisch belang van waterrecreatie en –toerisme

Er is een groeiend besef dat de waterrecreatie en het watertoerisme in Vlaanderen een niet te verwaarlozen "industrie" vormen. Ook dit is een reden dat heden ten dage de vraag naar de opmaak van een beleidsplan met betrekking tot deze sector of functie versterkt klinkt. Het vormt immers een extra aanleiding om de sector en functie te "koesteren". Het besef groeit dat vrije tijd, recreatie en toerisme niet alleen een kostenpost voor het budget van een gemeente of regio is, maar dat er ook inkomsten en werkgelegenheid uit voortvloeien. Voor bepaalde regio's zoals de kust geldt zelfs dat (water)recreatie en –toerisme een belangrijke katalysator voor de economische ontwikkeling is of kan zijn. Toerisme en recreatie, al dan niet watergebonden, creëert immers werkgelegenheid, stimuleert de economische activiteit in sectoren die direct of indirect met de toeristische activiteit in contact komen. Bovendien genereert het belastingen en andere directe en indirecte opbrengsten waardoor de overheid over middelen beschikt om bijv. maatschappelijke voorzieningen als opleidingen, gezondheidszorgen en andere publieke diensten aan de gemeenschap te verschaffen. Toerisme en recreatie levert aldus een belangrijke bijdrage tot het regionaal of gewestelijk product en de sociale welvaart van een streek of regio. Vandaar dat het logisch is dat, naast bedrijven en individuen, ook overheden meer en meer aandacht aan deze sector schenken.

---

[9] Dit geldt uiteraard niet voor bijv. waterski of andere vormen van snelvaart.

Het specifieke economisch belang van waterrecreatie en –toerisme blijkt onder meer uit de beschrijvingen in de § 3.3.1-3.3.6.

3.3.1 Waterrecreatie - algemeen

Een studie uitgevoerd in 1988 door Verdoolaege betreffende de economische impact van de waterrecreatiesector in zijn totaliteit sprak van een totale omzet voor de sector waterrecreatie in ruime zin in België van 26 miljard BEF. In euro en prijzen van 2002 (index t.o.v. 1988: 136,0) komt dit overeen met zo'n 876,55 miljoen euro op jaarbasis.

De coëfficiënt voor de berekening van de toegevoegde waarde (hierna ook: TW) ten opzichte van de omzet bedroeg volgens het onderzoek van Verdoolaege (1988) 0,4. Wanneer dit toegepast wordt op de geactualiseerde resultaten van de omzetschatting staat de waterrecreatiesector in België in voor een jaarlijkse toegevoegde waarde van zo'n 347 miljoen euro.

Verdoolaege schatte ook de werkgelegenheidscoëfficient van de waterrecreatiesector in. Wanneer deze herberekend wordt naar de huidige prijzen, wordt er in de waterrecreatiesector 1 arbeidsplaats per 112.265 euro toegevoegde waarde geschapen. Dit is vrij laag in vergelijking met andere sectoren.

Hieruit blijkt dat deze sector minder arbeidsintensief is dan de Belgische economie in haar geheel (waarvoor geldt: 1 arbeidsplaats per 65.000 euro TW). Dit is enigszins verwonderlijk, zeker gezien de hoge arbeidsintensiteit in sectoren zoals "Hotels en restaurants" (1 arbeidsplaats per 39.260 euro TW) en "Vervaardigen van transportmiddelen" (1 arbeidsplaats per 61.000 euro TW) – NBB, cijfers 2001. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat in de sector veel werk op vrijwillige basis gebeurt, vooral in de sport- en jachthavenclubs.[10]

Het betreft hier zowel directe als indirecte werkgelegenheid. Directe en indirecte activiteiten die meegenomen worden zijn dan: producten van boten en accessoires, uitbaters jachthavens, horeca, verzekeringen en jachtmakelaars en toelevering aan deze bedrijven. Voor België betekent dit dus dat er 3.091 betaalde arbeidsplaatsen door de waterrecreatiesector geschapen worden.

De coëfficiënt voor terugvloei naar de overheid via taksen, heffingen en belastingen bedraagt volgens Verdoolaege 41% van de toegevoegde waarde, oftewel 142,27 miljoen euro voor 2002.

Deze terugvloei naar de overheid bestaat vooral uit federale belastingen zoals de inkomstenbelasting, de BTW, accijnzen op benzine en belastingen verbonden met de inschrijving en inverkeersstelling van vaartuigen. Daarnaast zijn er voor de Vlaamse overheid ook nog inkomsten uit vaarwegvignetten. Deze bedragen zo'n 300.000 euro/jaar (AWZ, 2001).

3.3.2 Toervaart en zeilen aan de kust en op binnenlandse waterlopen

Ook het aantal op Vlaamse waterwegen circulerende vaartuigen onderstreept het belang van de sector. Gaytant (2001) reconstrueerde op basis van immatriculatieplaten dat er in België zo'n 35.000 vaartuigen geregistreerd staan. Zo'n 10% daarvan is in het bezit van buitenlanders. Een extra 15.000 boten zou in het bezit zijn van Belgen in het buitenland (Gaytant, 2001).

In België is de vlaggenbrief verplicht voor pleziervaartuigen die varen op de Beneden-Zeeschelde, het Kanaal Gent-Terneuzen, het Boudewijnkanaal, het Kanaal Brugge-Oostende en alle kustwateren. Men schat het aantal vlaggenbrieven in omloop in België op zo'n 15.000 exemplaren (Bardyn, 2001, p. 29).

Welk aandeel van deze werkgelegenheid of TW in Vlaanderen gegenereerd wordt, kan niet zonder meer uit voorgaande cijfers afgeleid worden, aangezien geen regionale input/output modellen beschikbaar zijn. Ook ontbreken specifieke onderzoeksgegevens op Vlaams niveau.

---

[10] Dit beeld werd bevestigd tijdens de gehouden hoorzittingen en de diverse afgenomen interviews met sectorvertegenwoordigers. Dit geeft ook aan dat de sector een belangrijke functie in de sociale sfeer vervult.

Een eigen reconstructie leidt tot de bevinding dat de totale omzet van de Vlaamse jachthavens (exclusief jachthavens aan waterplassen) geschat kan worden op zo'n 5,262 miljoen euro per jaar (eigen berekeningen Resource Analysis).

De totale impact van de jachthavens op de economie is echter veel groter door de vele indirecte effecten (aankoop boten en materiaal, horeca, dienstverlening, toeristische aantrekkingskracht). Zo schat Gaytant (2001) de totale toegevoegde waarde van de kustjachthavens alleen al in op zo'n 25,26 miljoen euro.

Nautiv (2000) schat de directe omzet van de pleziervaartsector alleen in België op bijna 150 miljoen euro. Hierin zit zowel de aankoop van boten en accessoires en alle andere directe uitgaven van booteigenaars, alsook de uitgaven aan botenverhuur en lesgelden. Indirecte economische effecten, bijvoorbeeld in de horeca, werden hierin niet meegenomen.

Figuur 5: Samenvatting van de inkomsten, geproduceerd door de watersportmarkt in België (1999)

De jaarlijkse verkoop van nieuwe plezierjachten	41.245.351
De jaarlijkse verkoop van tweedehands plezierjachten	39.066.102
Diverse accessoires	15.865.186
Verbruik van brandstof	14.232.222
Diverse onderhoudsbeurten	11.298.838
Verkoop van aanhangwagens voor plezierjachten	1.471.446
Inkomsten geproduceerd door jachthavens	3.614.288
Inkomsten,verbonden aan verzekeringen	3.185.233
Federaties en clubs	1.735.255
Inkomsten, verbonden aan financieringen	1.623.591
Magazines - boeken en zeevaartkaarten	1.458.060
Verkoop van zeilboten	1.239.468
Administratieve kosten	842.838
Huur van boten in België	495.787
Verkoop van motoren ter vervanging	670.056
Onderricht in besturing van vliegtuigen en valschermspringen (diploma-onderdeel)	278.880
Directe economische impact van de watersport-markt	**138.322.600**

Bron: Nautiv, 2000.

Daarnaast onderstreept ook het aantal beoefenaars dat aangesloten is bij Vlaamse watersportverenigingen en -clubs dat de sector een aanzienlijke omvang heeft. In totaal zijn er zo'n 8.163 bij watersportverenigingen aangesloten toervaarders (motorbootvaarders) en 21.594 andere leden (zeilers, surfers, …).

In het binnenland tonen de Interreg-projecten[11] aan dat de creatie van additionele jachthavens en ligplaatsen op vruchtbare bodem valt. De bezettingsgraad van nieuwe ligplaatsen is riant, al vanaf het eerste jaar van oplevering. Sprekende voorbeelden zijn onder andere Bocholt en Turnhout. Uit cijfers aan telpunten blijkt verder ook dat het aantal doorvaarten van recreatieboten op het kanaal Bocholt-Herentals sinds 1991 met ongeveer 50% is toegenomen

[11] Het Communautaire Initiatief "INTERREG", dat in 1990 werd goedgekeurd, was bedoeld om grensgebieden voor te bereiden op een Gemeenschap zonder binnengrenzen. Het doel van het Regen Initiatief dat in het zelfde jaar wordt gelanceerd was enkele ontbrekende verbindingen in de transeuropese netwerken voor vervoer en energiedistributie in objectieve gebieden te helpen invullen. INTERREG II combineerde de functies van INTERREG I en Regen. Het had drie verschillende bundels met een totale begrotingstoewijzing van 3.519 miljoen van ECU in de prijzen van 1996 (waarvan 2613 miljoen van ECU naar de gebieden van Doelstelling moeten gaan 1 en 6): INTERREG II A (1994-1999): grensoverschrijdende samenwerking INTERREG II B (1994-1999): voltooiing van energienetwerken INTERREG II C (1997-1999): samenwerking op het gebied van ruimtelijke ordening, in het bijzonder beheer van watervoorraden. INTERREG III is een Communautair initiatief dat poogt interregionale samenwerking in de EU tussen 2000-06 te bevorderen. Het wordt gefinancierd in het kader van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (het EFRO) Deze nieuwe fase van het initiatief van INTERREG wordt ontworpen om economische en sociale samenhang door de EU te versterken, door de evenwichtige ontwikkeling van het continent door grensoverschrijdende, transnationale en interregionale samenwerking te bevorderen. De speciale nadruk is gelegd bij het integreren van verre gebieden en die die externe grenzen met de kandidaatlanden delen.

(Resource Analysis, Eindrapport "Kleine Waterwegen", december 2002, p. 101). Deze opwaardering bewerkstelligt bovendien een verhoogde dynamiek: meer doorstroming van jachten van binnenlandse bootbezitters van de ene regio naar de andere, maar ook een sterkere aantrekkingskracht van buitenlandse bootbezitters (zie bijv. gesprekken met VYF/LBWB en VVW) met gunstige bestedingseffecten tot gevolg. De voorzieningen in de jachthavens langs de Kempische kanalen zijn daarbij dusdanig verbeterd, dat Nederlanders die lange tijd de Vlaamse waterwegen meden (vanwege de vaarvignetten) nu steeds meer naar de Kempische kanalen komen. Zij zien in dat het kwaliteitsniveau van de havens de moeite van het varen in dit gebied loont (ondanks de kleine meerkost).

Naast de Kempische kanalen heeft ook de kanalenstrook tussen Oostende en Duinkerke onder impuls van Interreg recent een serieuze opwaardering ondergaan. Ook daar blijkt dat het investeren in goede infrastructuur een noodzakelijke voorwaarde is voor het aanzwengelen van toerisme en recreatievaart in gebieden met mogelijkheden voor waterrecreatie. De Kempische kanalen en de binnenwaterwegen net inlands van de kustlijn tonen dat aan. Het in positieve zin onderscheiden van onze infrastructuur ten opzichte van omringende landen/gebieden brengt duidelijk een aanzuigende kracht op niet-Vlaamse toervaarders teweeg. Over het algemeen wordt een significante groei opgetekend in het aantal doorvaarten op de Vlaamse waterwegen van pleziervaartuigen over het laatste decennium (Resource Analysis, Eindrapport Kleine Waterwegen, 2002, p. 101). De Kempische kanalen en die nabij de kustlijn en het IJzerbekken hebben momenteel in de zomerperiode gemiddeld tegen de 15 passages per dag. Op het kanaal Bocholt-Herentals waren er in 2002 tijdens de maanden mei tot en met september bijvoorbeeld 16.545 doorvaarten van pleziervaartuigen.

3.3.3 Hengelen

De openbare visserij is een recreatievorm welke traditioneel en onlosmakelijk gebonden is aan wateren. Qua omvang kan de binnenvisserij ingeschat worden aan de hand van de verkoop van visverloven in Vlaanderen. In 2001 werden in Vlaanderen 68.458 visverloven van het Vlaamse Gewest verkocht voor het hengelen op openbaar water. In het Vlaamse Gewest bestaan 3 soorten visverloven:

- Het jeugdvisverlof voor jongeren beneden de 14 jaar om te vissen met 1 hengel (kostprijs € 3,72). In 2001 werden 3.880 jeugdvisverloven afgeleverd of 5,7 % van het totale aantal afgeleverde visverloven;

- Het gewoon visverlof om te vissen vanaf de oever met één of twee hengels (kostprijs € 11,16). In 2001 werden 62.793 gewone visverloven afgeleverd of 91,7 % van het totaal aantal visverloven;

- Het groot visverlof om te vissen anders dan vanaf de oever (kostprijs € 45,86) (bijv. bootvisserij, wadend,...). Voor het vissen met andere tuigen dan de hengel, bijv. met het kruisnet of de fuik, is een tweede visverlof van € 45,86 nodig. In 2001 werden 1.785 grote visverloven afgeleverd of 2,6 % van het totaal aantal afgeleverde visverloven.

Naast deze visverloven worden nog vergunningen afgegeven op basis van een internationale overeenkomst om te vissen in de Schelde stroomafwaarts van Antwerpen. Het betreft de enige vorm van semi-beroepsvisserij waarbij een beperkt aantal tuigen zoals fuiken, afsteeknetten, staande netten, de ankerkuil en het kruisnet zijn toegelaten. In 2001 werden hiervoor 14 vergunningen afgeleverd.

De evolutie van het aantal uitgereikte visverloven in Vlaanderen vertoont sinds 1984 tot heden een daling.

Het aantal uitgereikte visverloven per provincie is afhankelijk van het totaal aantal inwoners, het viswaterareaal en de waterkwaliteit. Traditioneel worden in Antwerpen de meeste visverloven verkocht, in Limburg en Vlaams-Brabant de minste. De algemene daling in de verkoop van visverloven weerspiegelt zich ook in de verkoopcijfers per provincie. Vlaams-Brabant weet de laatste twee decennia het aantal hengelaars het best op een zelfde niveau te houden.

Het aantal vissers wordt geraamd op +/- 150.000 (Provinciale Visserijcommissie, 2002), waarbij ongeveer 70.000 vissers (vgl. met de 68.458 uitgegeven visverloven hierboven) op openbaar water vissen en de andere grote helft op private wateren. Een recent uitgevoerde enquête door de Vlaamse Vereniging Hengelsport Verbonden (VVHV) geeft aan dat gemiddeld 750 euro/hengelaar/jaar wordt uitgegeven. Deze cijfers vermenigvuldigd met het aantal vissers komt neer op ongeveer 112,5 miljoen euro/jaar. Het visserijfonds beheert de gelden afkomstig van verkochte visverloven en de inkomsten daaruit bedragen jaarlijks bijna 1 miljoen euro.

Een studie van de Provincie West-Vlaanderen (1998) wees uit dat een visser op openbare wateren gemiddeld zo'n 18 keer per jaar gaat vissen en daarbij 9-10 euro per trip besteedt (los dus van de uitgaven voor basismateriaal). In totaal is dit jaarlijks goed voor 11,6 miljoen euro aan gecumuleerde bestedingen.

3.3.4 Overige watersporten

Het gaat hier met name om het kanoën, roeien, kajakken, waterski en andere vormen van snelvaart en niet-gemotoriseerd zeilen. Deze watersporten kennen zowel een georganiseerd deel als een gelegenheidsdeel. Zo zijn er bijvoorbeeld wat kajakken betreft kajakclubs en recreanten die voor de ontspanning zo nu en dan een kajaktrip ondernemen. Het Nederlandstalig Kano Verbond (NKV) groepeert momenteel 40 kano- en kajakclubs gespreid over heel Vlaanderen met rond de 3200 aangesloten leden.

Nemen we ook de "gelegenheidsrecreanten" mee in beschouwing, dan kunnen de volgende cijfers opgevoerd worden.

Tabel 1: Totale bestedingen van recreanten bij watersportactiviteiten in Vlaanderen**

	Geschat aantal participanten (aangesloten leden en gelegenheidsrecreanten)	*Geschat aantal "trips"*	*Bestedingen/trip (euro)*	*Totale bestedingen (miljoen euro)*
Roeien, Kano & Kajak	38.000	500.000	15	7,5
Snelvaart	19.000	166.000	13,2	2,2
Zeilen*	32.500	337.000	17,3	5,8
Totaal	184.500	2.960.000	13,81	35,1

**: Enkel strandzeilen en zeilen met kleinere boten.*

***: Exclusief materiaalkosten van de actieve sportbeoefenaars.*

Bron: Resource Analysis op basis van bestedingscijfers uit het onderzoek in Nederland van TRN (2002) en Provincie West-Vlaanderen (1998).

De cijfers wat betreft aantallen beoefenaars onderstrepen het belang van de toeristisch-recreatieve functie van waterwegen en kust. De bestedingscijfers die het belang van de toeristisch-recreatieve functie eveneens accentueren, vertegenwoordigen slechts een percentage van de totale directe en indirecte omzet gegenereerd door deze watersporten (zie ook **). Het totale bestedingsbedrag en de totale TW van deze groep watersporters en -recreanten in Vlaanderen kunnen dus ook hoger ingeschat worden.

De zeilwagenfederatie LAZEF telt zo'n 1.250 leden verdeeld over 12 clubs. Deze bezitten tezamen zo'n 400 zeilwagens. Jaarlijks volgen ongeveer 3.000 personen een initiatiecursus. Een groot aantal gaat gepaard met overnachtingen (seminaries, incentives) en met restaurantbezoek etc. De activiteiten van deze sport concentreren zich rond de Westkust. In De Panne bevindt zich een zeilwagenschool, die beschikt over 25 duo-zit zeilwagens en een uitgebreide infrastructuur. Het strandwagenrijden vormt een belangrijk imagoverlenend element aan dit deel van de kust en het levert ook een bijdrage aan de lokale toeristische industrie, zeker in het laagseizoen (in het bijzonder tijdens de winter).

3.3.5 *Wandelen en fietsen langs de waterkant*

Ook bij bepaalde vormen van oeverrecreatie is de aanwezigheid van water een belangrijke factor. Dit is bijvoorbeeld het geval bij wandelen en fietsen. De aanwezigheid van water (rivieren, kanalen) of strand is daarbij een belangrijke aantrekkingsfactor.

In de voorbije jaren is er in een aantal provincies in Vlaanderen onderzoek gebeurd naar het (economische) belang van fiets- en wandelrecreatie (zie met name Toerisme Provincie Antwerpen, 2002). Hieruit bleek onder meer dat de gemiddelde fietser zo'n 12,10 euro per persoon per dag uitgeeft. Indien de vervoerskosten hiervan afgetrokken worden, besteden zij nog zo'n 7,8 euro per persoon per dag. Beide cijfers betreffen enkel consumptieve bestedingen tijdens de tocht en eventuele logies. Aankoop van fiets en toebehoren zijn hierin niet inbegrepen. De grootteorde van bestedingen van fietsers en wandelrecreanten volgens de TPA-studie wordt bevestigd door de resultaten van de enquête die werd uitgevoerd in de schoot van dit beleidsplan. Hieruit blijkt dat fietsers en wandelaars ongeveer 6 tot 8 euro besteden aan randgebonden activiteiten (dit is excl. het transport tot aan de plaats waar men recreëert).

Met betrekking tot de provincie Antwerpen alleen al, wordt het totaal aantal fietstochten op jaarbasis geschat op zo'n 5 miljoen. Hieruit kan dan afgeleid worden dat de totale bestedingen door de sector van het fietstoerisme in de provincie Antwerpen zo'n 60,5 miljoen euro per jaar vertegenwoordigen (exclusief vervoer 39 miljoen euro). Een groot deel van deze fietstochten vindt (gedeeltelijk) plaats langs waterlopen.

In algemene zin blijkt uit het Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets (Mobiliteitscel, oktober 2002)[12] dat met name de vrije tijdsverplaatsingen per fiets een sterke groei doormaken (Ibid, p. 7, p. 25, pp. 27-29). Zo'n 20% van het aantal fietsverplaatsingen vindt plaats in het kader van ontspanning. Tenslotte blijkt uit het Totaalplan Fiets dat de vrijetijds-fietsverplaatsingen de verplaatsingen zijn die over de langste afstanden gaan. Bijgevolg vertegenwoordigen deze verplaatsingen in totaal meer dan de helft van het totaal per fiets afgelegde aantal kilometers in Vlaanderen (Ibid, p. 56).

Demografische evoluties zorgen ervoor dat de groep 45-plussers aan het toenemen is. Dit is traditioneel gezien de groep die vele actieve recreatieve fietsgebruikers herbergt (zie ook Bijlage N "Enquête bij de beoefenaars", p. N-8). Voorts kan de sterke verstedelijking van Vlaanderen aangevoerd worden als een mogelijke reden voor een toenemende interesse in fietsen in landelijke gebieden en langs waterlopen als vorm van ontspanning.

Vlaanderen kent een bloeiende wandelcultuur. Naast het grote aantal particuliere wandelaars zijn er daarenboven ruim 70 wandelclubs die tezamen bijna 15.000 leden tellen. De Vlaamse Wandel Federatie en daarbij aangesloten clubs organiseren met regelmaat wandeltochten. Een beduidend aantal van de tochten die de wandelaars ondernemen loopt ook (ten dele) langs de waterweg en het jaagpad.

3.3.6 *Passagiersvaart en veerdiensten*

Ook de passagiersvaart vertegenwoordigt een groot economisch belang. Zo gaf de FET (27/12/1999) aan dat in 1999 zo'n 20.000 mensen tussen de drie à zeven dagen doorbrachten op de Belgische binnenwateren. Het betreft hier vooral cruises georganiseerd door Franse, Duitse, Nederlandse en Zwitserse rederijen.

Bovenstaande betreft slechts een gedeelte van de markt van de passagiersvaart: die van de meerdaagse tochten aangeboden door vooral buitenlandse rederijen. In Vlaanderen zelf zijn talloze rederijen actief die op de binnenwateren en voor de kust (toeristische) dagtochten organiseren.

Officiële cijfers van het aantal vervoerde passagiers door deze verschillende Vlaamse rederijen en operatoren zijn niet beschikbaar. De sector echter schat jaarlijks zo'n 1 miljoen tot 1,3

---

[12] Dat weliswaar in de eerste plaats betrekking heeft op functionele verplaatsingen per fiets (woon-werk, woon-school en woon-winkelverkeer).

miljoen passagiers te vervoeren op de verschillende tochten die zij organiseren en dit aantal groeit jaarlijks met zo'n 10% (correspondentie met Scaldisnet, 2003).

Dit is exclusief de veerdiensten welke jaarlijks goed zijn voor de overzet van zo'n half miljoen personen op de kleine voetveren van de Schelde, de Rupel en de Durme. Ook dit aantal groeit elk jaar à rato van 10% aan. Ook op de IJzer, het Kanaal Gent-Terneuzen, de Dender, de Grensmaas en de Leie zijn de veren succesvol (zie: http://www.lin.vlaanderen.be/uitweg/nummer-18/veren.html). Alle veren tezamen genomen is er naar schatting een gebruikersaantal van meer dan 1 miljoen per jaar. Een groot deel daarvan bevindt zich in de recreatieve sfeer.

3.4 Opkomende maatschappelijke trends

Een aantal hedendaagse maatschappelijke verschijnselen en processen maken dat het belang en de omvang van de waterrecreatie-"industrie" nog zal toenemen in de komende jaren.

3.4.1 Algemene maatschappelijke ontwikkelingen

Op het algemeen maatschappelijk vlak zijn er een achttal processen op te merken die relevant zijn voor de verdere ontwikkeling van de sector van (water)recreatie en –toerisme. Deze zijn:

- Bevolkingsgroei: zorgt bij gelijkblijvende interesse voor toename van het aantal (water)recreanten en –toeristen (demografisch van aard);
- Vergrijzing, vroegere pensioenleeftijd en een verbetering van de gezondheid (waardoor men langer actief blijft) leidt tot een groter wordende groep senioren met tijd en geld die interesse hebben in de combinatie van actieve recreatie en rust en natuur welke een groeiende doelgroep vormen voor waterrecreatie (demografisch);
- Toegenomen koopkracht en toenemend aantal tweeverdieners: meer financiële armslag kan leiden tot toenemende bestedingen aan recreatiegoederen en aan (water)recreatie en -toerisme algemeen (economisch);
- De over het algemeen kortere werktijden onder werkenden zijn complementair aan het vorige punt; zij dragen door de band genomen bij aan de beschikbaarheid van meer vrije tijd voor werkenden (economisch);
- Toenemende individualisering leidt tot een toenemende behoefte aan privacy, die met name op of rond het water gevonden kan worden (cultureel);
- Behoefte aan rust en ruimte: het willen ontvluchten van de drukke woon- en werkomgeving richting ruimte en natuur maakt dat steeds meer mensen recreatie op of rond niet-overvolle waterlopen en –vlakken doet opzoeken (cultureel);
- Groeiende mobiliteit: de toename van (vrijetijds)verkeer biedt kansen voor waterrecreatie (toeristen en recreanten zijn bereid om steeds grotere afstanden te rijden om naar (water)recreatieoorden te gaan),[13] maar ook bedreigingen (toeristen en recreanten verplaatsen zich ook gemakkelijk naar het buitenland).[14] Een additionele bedreiging is dat toenemende verplaatsingen ook ongereptheid of niet-overbezochte karakter van bepaalde locaties kan aantasten (mobiliteitsgerelateerd).

---

[13] Wanneer een eerste verplaatsing met een ander transportmiddel dan hetgeen van de recreatieactiviteit noodzakelijk is, legt men gemiddeld bijna 50 kilometer af. Dit is iets hoger bij zeilen (circa 58 kilometer) en geringer bij bijvoorbeeld vissen (ongeveer 12 kilometer). Indien wandelaars zich eerst verplaatsen met een ander transportmiddel vooraleer de activiteit te starten, leggen ze gemiddeld ongeveer 50 kilometer af. (WES-enquête, 2003).

[14] Dit kan er natuurlijk ook toe leiden dat buitenlandse recreanten de Vlaamse waterwegen en kuststroken versterkt komen opzoeken. Zeker als zij met een gerichte promotie en voorlichting gewezen worden op de mogelijkheden in Vlaanderen.

Figuur 6: Synthetisering maatschappelijke trends met impact op waterrecreatie en -toerisme

Demografische trends	Economische trends
* bevolkingsgroei * vergrijzing * vervroegde pensioenleeftijd * gezinsverdunning	* toegenomen koopkracht * toename tweeverdieners * kortere werktijden
Mobiliteitstrends	**Culturele trends**
* groeiende mobiliteit	* individualisering * onthaasting

Samenstelling: Resource Analysis.

3.4.2 Vertaling van algemene maatschappelijke ontwikkelingen naar waterrecreatie- en -toerisme-context

Als gevolg van de vorige macro-sociale processen staan recreatie en toerisme, al dan niet watergebonden, in een groeiende belangstelling. Dit leidt onder meer tot toenemende uitgaven en tijdsbesteding aan toeristisch-recreatieve activiteiten.

Om een beeld te krijgen van hoe –met name onder invloed van de elementen uit § 3.4.1- de vraag naar en beleving van waterrecreatie en –toerisme in de toekomst kan evolueren, wordt in het hiernavolgende een nadere ontleding gemaakt van een aantal evoluties die op basis van literatuuronderzoek (WES, 2003) het meest significant lijken te zijn.

Verschillende maatschappelijke factoren kunnen het economische belang van de recreatie– en toerismesector in het algemeen en die van waterrecreatie en watertoerisme in het bijzonder nog doen toenemen:

- Evoluties met betrekking tot de hoeveelheid vrije tijd die men beschikbaar heeft.

  Uit onderzoek in Nederland van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) blijkt dat de hoeveelheid vrije tijd in de periode van 1975 tot 1995 over het algemeen weinig is veranderd. Deze ogenschijnlijke stabiliteit maskeert echter belangrijke veranderingen die binnen verschillende bevolkingsgroepen zijn opgetreden (Stipo, 2003).

  Zo hebben in het algemeen mensen van onder de 50 jaar een vermindering van de hoeveelheid vrije tijd ervaren in de bestudeerde periode terwijl senioren van 50 jaar en ouder en mensen met een lager inkomensniveau meer vrije tijd ter beschikking hadden in 1995 dan in 1975.

  Voor diverse groepen (o.a. tweeverdieners) neemt de gelijktijdig beschikbare vrije tijd af (Stichting Recreatie, 2002). Dit terwijl waterrecreatie een redelijk tijdsintensieve vrijetijdsbesteding is. Gemiddeld besteedt de waterrecreant ongeveer 3 uur en 20 minuten aan zijn/haar activiteit. Activiteiten op het water duren gemiddeld iets langer dan deze langs het water (respectievelijk gemiddeld ruim 5 uur tegenover nagenoeg 3 uur) (WES-enquête, 2003).

  De manier waarop mensen deze vrije tijd invullen, is bij alle bevolkingsgroepen sterk veranderd. De scheiding tussen ontspannen en werken is diffuser geworden. Ontspanning wordt actief als onderdeel van de dagindeling opgenomen.

  De groep met minder vrije tijd bestaat dus vooral uit tweeverdieners die beiden verschillende taken zoals huishouden, werk en opvoeding combineren. Door de hoge eisen die deze groepen stellen aan ontspanning krijgt hun vrije tijdsbesteding een wispelturig karakter, met een grote gevoeligheid voor trends en hypes. De behoefte aan afwisseling in de vrijetijdsbesteding groeit en mensen zoeken zowel rust, cultuurhistorie als evenementen en sensaties.

- De spreiding van de momenten waarop men recreëert als gevolg van veranderingen in arbeidspatronen.

  Door flexibelere arbeidstijden en verhoogde mogelijkheden op tele- en thuiswerken neemt de scheiding tussen werken gedurende de week en ontspannen gedurende het weekend af. Dit betekent dat ook werkenden gedurende de traditionele werkweek recreatie en toerisme zullen opzoeken. Enerzijds betekent dit dat er ook dienstverlening en productaanbod op dergelijke midweekse recreatie ingespeeld moet worden. Anderzijds betekent het dat daardoor meer mogelijkheden ontstaan op meer spreiding in de tijd van recreatieactiviteiten met een positieve invloed op de drukte op en langs het water.

- Recreanten en toeristen worden kritischer en veeleisender: men gaat meer en meer op zoek naar kwaliteit.

  De verschillende groepen recreanten laten zich bijvoorbeeld opdelen op basis van de factoren veel/weinig geld, veel/weinig tijd. Op basis van de demografische en economische ontwikkelingen lijken vooral de groepen met veel geld en weinig tijd (alleenstaande werkenden en tweeverdieners) en de groepen met voldoende geld en veel vrije tijd (met name de groeiende groep ouderen) in belangrijke mate de vraag in de vrijetijdssector te zullen gaan bepalen.

  Twee belangrijke trends kunnen hier onderscheiden worden:

  - Beleving: beleving van verschillende vrijetijdsbelevingen: winkelen, culturele activiteiten, sportbeoefening. In toenemende mate gelijktijdig en/of aanvullend;

  - Gemak: kant en klare belevenissen, combinatiepakketten van dag- of weekenduitstapjes. Deze trend verklaart ook in toenemende mate de groeiende populariteit van korte vakanties (minder dan 4 overnachtingen).

- Mix van belevenissen en ervaringen (Stichting Recreatie, 2002): het gaat de recreant en toerist om een totaalbeleving, niet alleen om de activiteit. Waterrecreatie biedt vaak een totaalbeleving in een sfeervolle omgeving.

- Diversiteit in recreatieaanbod en zapgedrag (Stichting Recreatie, 2002): een steeds groter wordende groep recreanten en toeristen wil kunnen kiezen uit een brede waaier aan activiteiten en wil veel diverse activiteiten ondernemen. Deze groep kan haar gading vinden in de waterrecreatie voor zover er een aanbod is van totaal- en combipakketten van recreatie en toerisme (Recreatie en Toerisme, 1995), bijv. in de vorm van fiets-boot excursies, een tour over het water met aansluitend een museumbezoek of een koppeling van dagprogramma aan een overnachting. Afwisseling in de recreatieve producten is zeer belangrijk voor deze recreanten (Recreatie en Toerisme, 2002). De combinatie van vakantie en evenementen, kwaliteit, authenticiteit en variëteit zijn belangrijk in de bestemmingskeuze, zoals ook de wens om meerdere bestemmingen tijdens één vakantie te kunnen aandoen, toeneemt. Ook thematische vakanties (sport, cultuurhistorie, ...) winnen aan populariteit.[15] De combinatie van tijdsdruk, veelvormige vrijetijdswensen en professionalisering van de vrijetijdssector versterkt nog de vraag naar dit soort gecommercialiseerde toeristisch-recreatieve producten.

- Groeiende behoefte aan rust en actie (Stichting Recreatie, 2002): combinatie van actie en rust (onthaasting) is gewild in de vrijetijdsbesteding. Dit biedt aanknopingspunten voor waterrecreatie en –toerisme. Zie ook de vraagevoluties onder senioren en onder invloed van individualisering en de wens van met name de stadsmens om zijn drukke woon- en werkomgeving te ontvluchten op gezette tijden, zoals aangegeven in § 3.4.1.

- In combinatie met voorgaande constateringen (o.a. verhoogde vraag naar korte combipakketten en mogelijkheden tot onthaasting) is het ook belangrijk dat kan worden

---

[15] Zie onder andere ook Toerisme Recreatie Nederland (2002). Ook daaruit blijkt dat het recreatief vaargedrag, waarbij naast het varen ook vertier aan de wal gezocht wordt, toeneemt. Zo winnen vaarroutes gekoppeld aan toeristische bezienswaardigheden aan populariteit.

vastgesteld dat er een toenemende wens is om recreatiemogelijkheden dicht bij huis te kunnen benutten (teneinde ze beter te kunnen inpassen in de drukke planning).

- De verhoogde mobiliteit van mensen maakt anderzijds dat de toenemende concurrentie van andere vakantiebestemmingen in het buitenland sterker wordt gevoeld (Recreatie en Toerisme, 2001). Potentiële doelgroepen van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen wegen daardoor eerder hun opties in eigen land en elders tegen elkaar af. Dit maakt dat gerichte impulsen gewenst zijn om het binnenlands aanbod van waterrecreatiemogelijkheden van een afdoende kwalitatief peil te houden om de steeds bewustere recreant en toerist ook hier te bedienen. Naast een aangepast producten- en dienstverleningspakket voor de "consumerende" waterrecreant en –toerist, betekent dat ook dat er een zeker basisuitrustingsniveau en toegankelijkheidsbeleid (bijv. tot de waterweg en kust en tot aanpalende interessante natuur- of cultuurhistorische gebieden) dient te zijn opdat aanbieders van waterrecreatieproducten en "zelfverzorgende" waterrecreanten (jachtbezitters, waterskiërs, hengelaars, jaagpadrecreanten etc.) zich goed kunnen bewegen op en langs het water.

Verschillende kwantitatieve vaststellingen met betrekking tot toerisme en recreatie ondersteunen bovenstaande tendensen. Zo nemen de uitgaven voor vakanties sneller toe dan de uitgaven voor andere diensten en producten, groeit het aantal vakanties per persoon en vermindert de gemiddelde duur van de vakantie.

3.4.3 Specifieke ontwikkelingen waterrecreatie en -toerisme

Naast de hiervoor aangestipte maatschappij-brede evoluties, zijn er ook bepaalde waterrecreatie-specifieke ("niche"-)trends die de verhoogde aandacht voor waterrecreatie en -toerisme kunnen verklaren, namelijk:

- Water(recreatie) is "in": er is globaal genomen een toenemende belangstelling voor water, voor watergebonden activiteiten en voor zones en objecten aanpalend aan water, alsook voor het watergebonden patrimonium. Er is daarbij een groeiende aandacht voor nostalgie op en rond het water (o.a. in stand houden varend erfgoed, kunstwerken en watergebonden landmarks): meer aandacht voor authenticiteit en de sfeer van het verleden.

- Technologische ontwikkelingen maken dat de communicatie- en navigatieapparatuur van vaartuigen verbetert en vereenvoudigt. Dit maakt het varen een stuk toegankelijker. Ook het comfort van schepen verhoogt stelselmatig.

- Er is een groeiende aandacht voor milieu op en rond water in het algemeen en in waterrecreatie en –toerisme via de inrichting van milieustations en de ontwikkeling van schonere motoren. Dit maakt dat waterwegen en kust in het algemeen in aanzien stijgen. Met name de binnenwateren ondergaan een perceptietransformatie van functionele afvoerwegen naar natuurlijke landschapselementen.

- De beleidsmatige aandacht voor waterrecreatie en –toerisme groeit: investeringen in ontwikkeling en versterking van waterrecreatie, aanleggen van wandel- en fietsroutes aan waterwegen, promotie voor het toervaartnetwerk, …

- Watersport kent traditioneel diverse tijdelijke trends: windsurfen bijvoorbeeld heeft een enorme groei gekend, maar wordt nu nog door een beperkte groep beoefend. Een nieuwe dynamische sport van vandaag is "kitesurfen" (surfen op zee met een kite of vlieger als zeil). Andere nieuwe trends in de niet-gemotoriseerde activiteiten zijn golfsurfen (surfen op golven met plank zonder zeil), zeekajak en –kano en zeerafting. Voorbeelden van vrij nieuwe trends in de gemotoriseerde activiteiten zijn jetski, jetscooters, sea-riding (opgeblazen banaan getrokken door een motorboot), parasailing (parachute getrokken door een motorboot) en wave-karting (varen op zee in groep met speciale jetskiboten). Er zit derhalve een constante dynamiek in de watersport die er doorlopend voor zorgt dat bepaalde groepen naar het water toegetrokken worden.

3.4.4 Impact van ontwikkelingen en trends op waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen

In résumé kunnen we besluiten dat de in § 3.4.1-3.4.3 besproken evoluties de volgende uitwerkingen hebben:

- Toename van de vraag naar "package deals": bijvoorbeeld combinaties boottraject met cultuurbezoek, evenementenbezoek en diens meer;
- Toename van de vraag naar recreatiemogelijkheden dicht bij huis. Voor korte recreatie (bijv. na het werk even gaan surfen, zaterdagmiddag een zeiltochtje);
- Vraag naar betere integratie van de watersportactiviteiten met de omgeving;
- Toename van de vraag naar occasionele waterrecreatie en dus toename van chartering en verhuring;
- Hoger kwaliteitseisen, eis naar professionalisering van de waterrecreatiesector;
- Toename van actieve vormen van waterrecreatie (watersporten zoals waterski, jetski en nieuwe activiteiten);
- Blijvende waardering door velen van het element "rust" en natuur in de beleving van waterrecreatie en –toerisme.

Het voorzieningenaanbod (infrastructuur, regulering van toegankelijkheid tot gebieden, producten, dienstverlening) zal op deze vraagtendensen moeten inspelen. Dit impliceert een verdere professionalisering en commercialisering van de sector waterrecreatie en –toerisme, maar ook een aangepaste opstelling van de overheid als aanbodverschaffer en regelgever. Bijgevolg kan de sector dan nog op een constructieve wijze –ook ten aanzien van de andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust- aan economisch en maatschappelijk belang winnen.

3.5 Maatschappelijk belang van waterrecreatie en –toerisme

De huidige omvang van waterrecreatie en –toerisme als sector in Vlaanderen en het feit dat de toeristisch-recreatieve functie één van de hoofdfuncties is van waterwegen legitimeren het vormgeven van een eigen beleidsvisie reeds afdoende.

De te verwachten groei aangaande waterrecreatie en -toerisme, alsook het economisch en met name het maatschappelijk "surplus" (denk aan welzijnsbevordering plus natuur- en watereducatie) dat de sector (door die groei nog extra) genereert, benadrukken het extra belang van het tijdig voorzien in een beleidsplan voor de sector.

Aangaande het maatschappelijk surplus van de sector kan gesteld worden dat recreanten en natuurliefhebbers in toenemende mate de weg vinden naar waterlopen en de waterkant.

De verbetering van de waterkwaliteit is daarbij een factor, ook het verdwijnen of oplappen van verloederde industriecomplexen langs de waterweg speelt een rol. Ook de bewust gevoerde politiek van cultivering en uitbreiding van watergebonden natuurgebieden in combinatie met een toenemende waardering en eerbied voor de natuur is van aanduidbaar belang. Tenslotte maakt ook de zorg voor jaagpaden en dijkwegen, alsmede de kwaliteit van veerdiensten, dat een verhoogde toegankelijkheid tot en aantrekkelijkheid van waterrecreatie ontstaat. De waterwegen vormen bovendien voor velen een oase van groen en rust vergeleken met het jachtige (stads)leven. Als zodanig bieden ze mogelijkheden te over voor verkwikking en herbronning en vormen ze een belangrijke bron van welzijn. Ze bieden tegelijkertijd

mogelijkheden voor educatie op het vlak van natuur en allerlei andere watergebonden fenomenen.[16]

Ook de rust en stilte en de non-verstedelijking langs vele waterlopen vormen een attractiviteit van dergelijke gebieden die behouden moet blijven. Waterwegen vormen vaak stiltegebieden en zijn alleen daarom al een weldaad. Ook dat is van maatschappelijk belang en moet niet vergooid worden.

Waterrecreatie en -toerisme vormt daarbij een zeer waardevolle aanvulling op het toeristisch aanbod van een streek. Het gebruik van een waterweg voor recreatie kan significant bijdragen tot de revalorisatie van een regio, onder meer via een regelmatiger onderhoud van waterwegen en kunstwerken en de verfraaiing van waterfronten en natuurlijke oevers langs de waterwegen, alsook via de bestedingen van passanten.

Tenslotte dient gewezen te worden op het aanzienlijk maatschappelijk belang dat de sector vertegenwoordigt inzake het sociaal actief houden van zogenaamde "inactieven": bijv. werklozen en gepensioneerden die via het verenigingsleven en vrijwilligerswerk in deze sector de mogelijkheid vinden om zich dienstbaar op te stellen, zich in een sociaal weefsel te bewegen en zin weten te geven aan hun tijd. Het verenigings- en vrijwilligerswerk is bovendien van groot belang voor het in stand houden van vakmanschap rond onderhoud en stuurmanskunst tegen billijke kosten. Het is derhalve ook in belangrijke mate dankzij degenen die actief zijn in het verenigingsleven en het vrijwilligerswerk dat de waterrecreatie een gemoedelijke sfeer heeft en (zeker wat betreft de gemotoriseerde recreatievormen) niet tot een dure liefhebberij verwordt die enkel voor de elite bereikbaar is.

3.6 Synthese

Resumerend kan gesteld worden dat er sprake is van een groeiend toeristisch-recreatief gebruik van waterwegen, kust en aanpalende jaagpaden en dijkwegen. Niet alleen nemen de aantallen recreanten toe, maar ook de diversificatie van vormen en combinaties van waterrecreatie en –toerisme neemt toe. Daar komt bij dat in de huidige maatschappelijke en beleidscontext ook vanuit andere perspectieven beslag wordt gelegd op waterwegen en kust en dat het derhalve belangrijk is, na te gaan hoe een optimale coëxistentie bereikt kan worden.

Het feit dat met name de kleine waterwegen, die uitstekend gesitueerd zijn als drager van vele vormen van waterrecreatie, zich recent in een vergrootte beleidsaandacht mogen verheugen, mede vanuit een stijging van het goederenvervoer langs deze waterwegen, draagt eveneens bij aan het belang om beleidsmatig vooruit te kijken en de mogelijkheden voor waterrecreatie en -toerisme te bestendigen of te verbeteren.

De veranderende maatschappelijke en gebruikerseisen en de daaruit voortvloeiende aangepaste voorzieningen en dienstverleningsniveaus die aan (kust)jachthavens worden gesteld, maken eveneens dat een consistente beleidsmatige benadering van de waterrecreatie en het watertoerisme gewenst is. In dit verband gaat het dan specifiek om de uitbatings- en inrichtingsregulering van jachthavens. Deze vormen belangrijke uitvalsbases voor diverse vormen van waterrecreatie en –toerisme en zijn aldus vitale schakels in het bijbehorende netwerk van waterwegen en kust. Het beleidsplan en diens richtlijnen omtrent uitbating vormen daarbij een belangrijk instrument om de gewenste dynamiek en kwaliteit in de sector te verzekeren.

Door het feit dat de beoefening van waterrecreatie en –toerisme steeds pluriformer wordt, kan het in toenemende mate voorkomen dat afzonderlijke recreantengroepen "in elkaars vaarwater" kunnen komen (in letterlijke dan wel figuurlijke zin). In dit verband dient ook gewezen te worden op de periodieke opkomst en doorbraak van allerlei watersporttrends. Ook dit vraagt om een zekere regulering alsook ondersteuning van de sector.

---

[16] Zie ook de Beleidsnota Monumenten, Landschappen en Archeologie 2000-2004 waarin gesproken wordt van "natuurgerichte recreatie /educatie" (p. 22).

Het groeiend socio-economisch belang dat de sector vertegenwoordigt, hetgeen nog zal toenemen onder impuls van een serie maatschappelijke en “niche”-ontwikkelingen en trends, rechtvaardigt de opmaak van een beleidsplan voor de waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen eveneens.

Om meerdere redenen is er derhalve juist nu concreet behoefte aan een verdere en geleide uitbouw van de waterrecreatiemogelijkheden. Als gevolg van de pluriformiteit van waterrecreatieve en –toeristische activiteiten is er niet alleen behoefte aan kaders die aangeven op welke wijze de toeristisch-recreatieve functie de andere maatschappelijke functies rond waterwegen en kust het best in hun waarde kan laten en vice versa. Tevens is er een duidelijk kader nodig, dat aangeeft hoe resp. recreatievormen met elkaar dienen om te gaan, alsook welke voorzieningen (kunstwerken, aanmeervoorzieningen, aanleg en onderhoud lijninfrastructuur, …) getroffen dienen te worden met richtlijnen voor het beheer ervan. Immers, het “succes” van de sector vraagt ook om betere regels om met elkaar (resp. recreantengroepen) om te gaan.

De tijd is daarom meer dan ooit rijp om op een doordachte en beleidsmatige wijze de mogelijkheden van waterrecreatie en –toerisme langs waterwegen en kust in Vlaanderen waar mogelijk te vrijwaren en te valoriseren.

4 Beleidsvisie

4.1 Visievormingsproces

Op basis van de vaststelling dat er nood is aan een gewestelijk kader voor waterrecreatie en -toerisme, heeft AWZ besloten om een proces in gang te zetten teneinde een voldragen beleidsplan te bekomen. Dat beleidsplan dient in grote lijnen aan te geven waarlangs de ontwikkeling van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen dient te verlopen temidden van het multifunctioneel karakter van de waterwegen en de kustzone.

Het beleidsplan zoals dat in dit en de komende hoofdstukken ontvouwen wordt, verschaft een visie op de gewenste recreatieve ontwikkeling van de waterwegen en de kust in Vlaanderen. Het uitgangspunt hierbij is te komen tot een zo hoog mogelijk maatschappelijk welzijn vanuit duurzaamheidperspectief.

Op basis van een doorgedreven probleemanalysefase onder beleidsvoerders, groepen recreanten en andere betrokkenen bij de toeristisch-recreatieve of andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust, is in de periode mid 2002 – mid 2003 nagegaan wat de huidige stand van zaken is met betrekking tot waterrecreatieve voorzieningen en mogelijkheden in Vlaanderen; welke zaken verbeterd kunnen worden of ontbreken en volgens welke principes de waterrecreatieve functie van waterwegen en kust geoptimaliseerd dient te worden. De beschrijving hiervan is ondergebracht in hoofdstuk 4.

De hierboven aangehaalde "doorgedreven probleemanalysefase" behelsde de volgende onderzoeksactiviteiten:

1. *Een aantal inwerkinggesprekken met de opdrachtgever*: bedoeld om een beeld te krijgen van de specifieke potenties en conflictmogelijkheden die vanuit zijn gezichtspunt bestaan. Evenzeer werd op die wijze snel een beeld verkregen van de meest nijpende problemen en werd een preliminaire prioretisering opgemaakt naar (latente) conflictvormen.

2. *Literatuurstudie:* raadplegen van documenten met betrekking tot praktijksituaties en beleidsvorming in Vlaanderen die een raakvlak hebben met waterrecreatie en –toerisme en met de toeristisch-recreatieve functie van waterwegen en kust. In hoofdzaak werden de volgende documenttypes geraadpleegd: beleidsdocumenten, juridische documenten, brochures en gidsen, studie- en onderzoeksrapporten, internetsites, e.a.

3. *Benchmarking in het buitenland:* via een benchmarking exercitie werd nagegaan welke lessen uit ervaringen en ideeën uit regio's en landen buiten Vlaanderen konden getrokken worden. Er werd daarbij meer specifiek gebruik gemaakt van rapporten die praktijksituaties en beleidsvorming aangaande waterrecreatie en –toerisme in het Waals Gewest, Nederland, Frankrijk, Duitsland en Engeland weergaven.

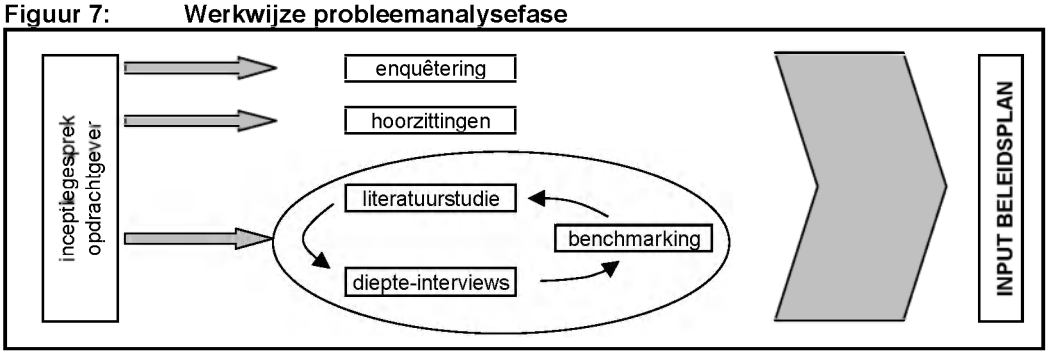
4. *Diepte-interviews met een aantal bevoorrechte getuigen:* door middel van diepte-interviews werd getracht een meer "in-depth" beeld te krijgen van structurele en actuele punten die aandacht behoeven in de sector waterrecreatie en –toerisme en welke aanbevelingen daarrond geformuleerd kunnen worden. Daarbij werden tevens bepaalde feiten, onvolledigheden, onduidelijkheden en/of bedenkingen -die mogelijkerwijs naar voor kwamen in de inwerkinggesprekken, literatuurstudie en buitenlandse benchmarking- getoetst en gecontroleerd door gerichte diepte-interviews met bevoorrechte getuigen en recreanten. Naast de inventarisering van feiten en diverse beleidsperspectieven, -scenario's en -strategieën werd daarbij ook expliciet gevraagd naar de visies en opinies van de betrokkenen en recreanten zelf. Voor een overzicht van de geïnterviewde personen en instanties, zie Bijlage M.

5. *Hoorzittingen:* een achttal hoorzittingen werden georganiseerd. Deze zittingen richtten zich qua publiek op de (koepels van) gebruikers zoals jachthavenexploitanten,

watersportverenigingen, toervaartverenigingen, fietsersbonden, wandelclubs, visserijverenigingen, commerciële bedrijven actief in de sector, enz. Ze werden georganiseerd verspreid over het hele Vlaamse Gewest. In totaal kwamen er 403 personen af op deze 8 hoorzittingen met een goede vertegenwoordiging van quasi alle gebruikers. Dat betekent een gemiddelde van 50 deelnemers per hoorzitting, met een hoogtepunt in Brugge van niet minder dan 70 aanwezigen. Tijdens de hoorzittingen konden de aanwezigen hun opmerkingen in verband met een bepaald thema rond waterrecreatie en –toerisme schriftelijk communiceren via speciaal daarvoor ontworpen invulformulieren. In totaal werden er 891 opmerkingen ingediend. Voor verdere details rond opkomst en samenstelling van publiek op deze hoorzittingen, zie Bijlage M.

6. *Enquêtering:* deze had tot doel het profiel, gedrag en de beoordeling vanwege de gebruikers van de waterwegen voor toeristisch-recreatieve doeleinden nog verder in kaart te brengen. Een eerste enquête-ronde werd gehouden tijdens het weekend van 28 en 29 september 2002 en een tweede ronde werd gehouden tijdens de paasvakantie van 2003. Tijdens deze enquêtes werd onder andere ook gepeild naar het bestedingsgedrag van de recreanten. Voor details rond respons en opbrengsten van deze enquêtes, zie Bijlage N.

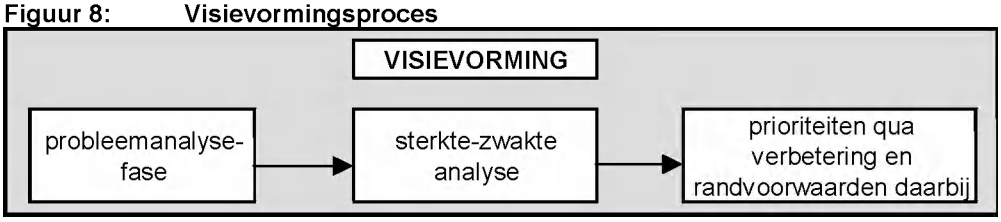
Figuur 7: Werkwijze probleemanalysefase



Samenstelling: Resource Analysis.

Het resultaat van bovenstaande activiteiten was een scherper inzicht in allerlei potenties en knelpunten die in de actualiteit spelen of die een meer structureel karakter hebben in de waterrecreatiesector in Vlaanderen. Dit resulteerde eveneens in inzichten om te komen tot een aantal mogelijke strategieën om knelpunten op te heffen en om potenties te valoriseren. Hiermee werd de basis gelegd om tot een visievorming op het te voeren beleid te komen.

Figuur 8: Visievormingsproces



Samenstelling: Resource Analysis.

4.2 Percepties met betrekking tot huidige stand van zaken waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen

Op basis van de probleemanalysefase kon een balans opgemaakt worden met betrekking tot de huidige toestand in Vlaanderen aangaande waterrecreatie en –toerisme en diens sterkten en zwakten. Volgende activiteiten, die blijkens de probleemanalysefase de meeste beleidsrelevantie herbergen, worden daarbij nader besproken: toervaart; hengelen; snelvaart; kano, kajak en roeien; jaagpadrecreatie; passagiersvaart en veerdiensten; kustrecreatie en

–toerisme; promotie ten behoeve van waterrecreatie en –toerisme in het algemeen. Tenslotte worden in de rand nog een aantal overige waterrecreatievormen besproken.

In résumé leverde dit het volgende op:

4.2.1 Toervaart

Op basis van de trends (vergrijzing, economische welvaart, het zoeken naar onthaasting in een groene omgeving, …) mag er verwacht worden dat de toeristisch-recreatieve toervaart in de komende jaren behoorlijk zal toenemen. In Nederland bijvoorbeeld is men ervan overtuigd dat de toervaart een sector is met aanzienlijke economische potentie. De groei van de toervaart zal positieve economische effecten genereren. In de eerste plaats zijn er de directe effecten op het vlak van omzet en tewerkstelling in de watersportindustrie. Daarnaast zijn er ook de indirecte effecten (toeleveranciers aan de watersportindustrie) en de bestedingen van de toervaarder in de bezochte regio's.

Door de aangroei van de toervaart zal er een toenemende behoefte aan goede walvoorzieningen ontstaan, van waaruit aantrekkelijke gebieden kunnen bezocht worden.[17] De belangstelling voor het bezoek van steden en dorpen en het cultuurhistorisch erfgoed zal naar verwachting nog sterk groeien. Vooral de oudere toervaarder vertegenwoordigt op dat vlak een groeimarkt. Mede gezien het feit dat hij/zij langere vakanties kan nemen en ook relatief veel rustdagen inlast. Het komt er dus op neer de toervaarder voldoende faciliteiten aan te bieden, zowel toervaart-gerelateerd (aanlegsteigers, bewegwijzering, toervaartgidsen, sluis- en brugbediening, dienstverlening en organisatie in de jachthavens) als voor wat betreft de overige voorzieningen aan wal, met als doel de toervaarder zo lang mogelijk in de bezochte regio te boeien. Aanvullend daarop moeten ook de waterlopen zelf aantrekkelijk zijn. Aandacht voor het groene karakter ervan, gezien van op de boot, is derhalve evenzeer belangrijk. De boot wordt steeds meer een vervoermiddel om een toeristische regio te verkennen en steeds minder een recreatievorm op zich. In deze context is het ook belangrijk de verbinding tussen de aanlegplaatsen en het nabije toeristische of stedelijke centrum te verbeteren (bijvoorbeeld via de belbus).

In het verlengde hiervan evolueren jachthavens in het buitenland ook steeds meer naar toeristisch-recreatieve hotspots. De scheiding tussen watersport en verblijfsrecreatie of –toerisme wordt kleiner. De jachthaven van de nabije toekomst biedt niet enkel ligplaatsen aan, maar ook een levensmiddelenwinkel, een speeltuin, informatie over de omgeving, fietsverhuur, enz.

Bovendien is het belangrijk om zich te realiseren dat jachthavens niet alleen een gebruikswaarde voor de watersporters hebben, maar dat ze ook een meerwaarde kunnen geven aan de bebouwde kom waar ze is gesitueerd door de sfeer die ervan uitgaat. Zorg voor waterfronts en omringende openbare ruimtes is dus van belang. Dit verhoogt zowel de belevingswaarde voor toervaarders als omwonenden, maar kan dus ook de lokale bestedingseffecten een impuls geven.

Dat een boot niet enkel gebruikt wordt voor dagrecreatie, maar ook steeds meer voor meerdaags toerisme en dat ook niet-bootbezitters zich hierdoor aangetrokken voelen, heeft ook implicaties voor het benodigde aanbod van vaartuigen en diensten. Eén van die diensten, zeker met het oog op het lokken van buitenlandse toeristen en de op occasionele waterrecreatie gerichte consument uit het binnenland, is het aanbieden van chartervaart[18] in Vlaanderen. Een voordeel van de chartervaart is dat ook niet-bootbezitters of toervaarders wiens vaartuig niet mee naar Vlaanderen wordt genomen zich op het water kunnen begeven en circuits en/of lussen kunnen afvaren. De mogelijkheden die de chartervaart derhalve biedt, houdt een enorme toegevoegde waarde in qua waterrecreatie- en –toerismemogelijkheden en het biedt tevens de mogelijkheid om een groep klanten aan te spreken die nu niet bediend (kunnen) worden. Deze sector is in Vlaanderen echter nog maar beperkt vertegenwoordigd. Een ondersteuning van de initiatieven middels promotie (ook in het buitenland) of door ze anderszins dichter bij het publiek

---

[17] Voor een indeling van de verschillende soorten aanmeervoorzieningen voor toervaarders, zie Bijlage F.
[18] Chartervaart is het varen met een gehuurd vaartuig, vaak in functie van het toervaren door particulieren.

te brengen (bijv. door de punten van verhuur op te nemen in multimodale knooppunten en/of door ze te linken aan openbare vervoersdiensten), lijkt dan ook de moeite om deze niche in Vlaanderen en daarbuiten beter op de kaart te zetten.

Momenteel is de integratie tussen recreatievaart en walactiviteiten soms nog (te) zwak. Toervaarders varen slechts enkele uren per dag en liggen het grootste deel van de dag aangemeerd. Nochtans zijn hun uitstappen op de wal meestal beperkt tot horecabezoek en winkelen. Ze maken maar weinig gebruik van het cultureel aanbod. Het huidige vaarpubliek blijkt vooral te bestaan uit mensen die in een rustige vakantie geïnteresseerd zijn en die een boot en de waterwegen daarvoor een zeer geschikte plaats vinden. Op zichzelf is daar geen bezwaar tegen, maar het vormt een bedreiging voor de meerwaarde van watertoerisme voor de omgeving en daarmee voor de bereidheid om in watertoerisme te investeren.

Na de inspanningen van de afgelopen jaren is een goed netwerk van aanmeerfaciliteiten ontstaan in grote delen van Vlaanderen. Met name dankzij Interreg-initiatieven zijn de toervaartmogelijkheden (aantal ligplaatsen en uitrustingsniveau van aanmeerplaatsen) in de Westhoek/West-Vlaanderen en de Kempen vandaag de dag van een hoog niveau.

Enige details met betrekking tot West-Vlaanderen anno 2000:

- Goed uitgeruste jachthavens op 13 locaties met in totaal 3.600 ligplaatsen (inclusief kustjachthavens);
- 10 jachthavens met voorzieningen op de binnenwateren met in totaal 630 ligplaatsen;
- 20 aanmeerlocaties zonder of met beperkte voorzieningen met in totaal 200 ligplaatsen;
- Gemiddeld om de 5 km een aanmeerplaats.

Tevens is de binnenjachthaven op het Spaarbekken in Nieuwpoort met 160 ligplaatsen één van de grootste binnenjachthavens van Vlaanderen en vormt ze tevens een draaischijf voor de verhuur van toervaartboten (ze bezit de grootste verhuurvloot van Vlaanderen) en een belangrijke vertrekplaats voor passagiersboten.

Op de kanalen beheerd door de Dienst voor de Scheepvaart, in het bijzonder op de Kempische kanalen, werden de jachthavens de voorbije jaren in het kader van Interreg-projecten uitgebreid en nieuwe passantenhavens werden eveneens aangelegd. Al de jachthavens gelegen binnen het Benelux-middengebied zijn bovendien voorzien van toeristische aanduidingborden met info over de jachthaven en over de toeristische mogelijkheden in de nabijheid van de haven.

In het bijzonder hebben delen van Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen qua kwalitatieve en kwantitatieve uitbouw van basisvoorzieningen langs de bevaarbare waterlopen een achterstand op de eerstgenoemde zones. Vanuit een netwerkperspectief, i.c. uit oogpunt van verruiming van trajectmogelijkheden en het vormen van lussen voor de toervaarder, dient die achterstand ingelopen te worden. Immers, een netwerk is maar zo sterk als zijn zwakste schakel. Dit dient beleidsmatig begeleid te worden door hier in de plan- en beleidsvorming op gewestelijke en lokale overheidsniveaus expliciet aandacht aan te besteden.

Om de voorzieningen in alle jachthavens naar een hoog peil te tillen, is het aangewezen om een bepaald kwaliteitsniveau op te leggen aan de jachthavenuitbaters, met -waar dit van toepassing is- een passende tegenprestatie aangaande concessievoorwaarden vanwege de overheid. Zo staan precaire vergunningen met betrekking tot bepaalde jachthavens een dergelijke dynamiek nogal eens in de weg. Ook wordt gevraagd om bij een kwaliteitsvolle uitbating van jachthavens oog te hebben voor het geheel aan gebruikersgroepen en de omliggende omgeving. Ten behoeve van de doorstroming dienen jachthavens –voor zover zij die nu nog niet herbergen- ook de nodige passantensteigers te voorzien teneinde internationale netwerkvorming van Vlaamse jachthavens als schakel in internationale pleziervaartroutes in de hand te werken.

De problematiek van het tekort aan ligplaatsen voor passanten speelt met name in het binnenland. Daar kennen de jachthavens meer dan aan de kust het fenomeen van de jachten

die zelden uitvaren, met bijgevolg een gebrek aan passantenplaatsen. Daarnaast dient er in de toekomst ook aandacht te zijn voor ligplaatsen voor steeds grotere boten.

Het waterwegennet in Vlaanderen maakt het mogelijk om de meeste, zoniet alle, cultuursteden per boot te bereiken. Dit betekent een enorme troef voor de recreatievaart. De meeste Vlaamse steden zijn via de waterweg bereikbaar. Dit vormt als zodanig een extra reden om de waterrecreatieve en –toeristische mogelijkheden in Vlaanderen te bestendigen en uit te bouwen. In veruit de meeste van deze steden is een jachthaven aanwezig hetgeen nog een additionele troef is. Wel moet er voorkomen worden dat aanmeerplaatsen voor jachten gaandeweg ingepalmd worden door passagiersvaartuigen en vice versa. Regulering van medegebruik en toezicht daarop of het uitbreiden van aanmeervoorzieningen voor beiden dient bijgevolg bekeken te worden.

In dit verband wordt tevens opgemerkt dat het aantal ligplaatsen langs kanalen in zuid West-Vlaanderen in de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen is (onder impuls van Interreg-projecten samen met Frankrijk). Dit is naar de mening van diverse hoorzittingen-gangers echter op een kleinschalige basis gebeurd: een paar steigers hier en daar om even aan te meren op plekken waar men binnen een paar uur is uitgekeken. Er zijn echter te weinig grotere havens uitgebouwd met serieuze voorzieningen en nabij polen met bezienswaardigheden voor een langere tijd. De "echte" jachthavens liggen (bijgevolg) te ver uit elkaar. Ook de situatie in zuid West-Vlaanderen lijkt in dit opzicht dus nog voor verbetering vatbaar. In het kader van Interreg werden er ook meerdere aanlegsteigers geplaatst in Oost-Vlaanderen in 2001 zonder dat daar heuse jachthavens bijkwamen, uitgezonderd de in Gent in aanbouw zijnde Portus Ganda.

Binnen het nieuwe Interreg-III project "Beleef het Water" –waar vooral de Kempische kanalen van zullen profiteren- zal, in aanvulling op de eerdere Interreg-inspanningen in het Benelux-middengebied die meer de uitbouw van heuse jachthavens ondersteunde, aandacht worden gegeven aan de bouw van kleine steigers voor het aanmeren van jachten ter hoogte van knooppunten van het fietsroutenetwerk. Dit kan gezien worden als een hoogst interessante complementariteit ten opzichte van het bestaande aanmeeraanbod voor toervaart (de uitgebouwde jachthavens in het gebied) en andere recreatievormen.

Deze complementariteit en het tweeledige aanbod van zowel heuse jachthavens als object-gebonden ligplaatsen is ook nastrevenswaardig in de andere delen van Vlaanderen.

Daarnaast is ook de bediening van de kunstwerken een punt van discussie. Uniforme en uitgebreide scheepvaarturen worden gevraagd doorheen heel Vlaanderen. Ook interregionale afstemming van bedieningsregimes zou een verbetering van het serviceniveau aan de toervaarder inhouden.

Wachtsteigers zijn aanwezig ter hoogte van de meeste beweegbare bruggen en sluizen. Daar waar dit niet het geval is, is dit aangewezen. Verbeterde bevestigingsmogelijkheden voor recreatievaartschepen in sluizen wordt ook op prijs gesteld. Momenteel ontbreken er op verschillende locaties in Vlaanderen nog adequate aanhechtingspunten in en aan sluizen voor de recreatievaart. Het wegwerken van dit knelpunt zou de veiligheid en het imago van de Vlaamse binnenwateren sterk kunnen doen stijgen in binnen- en buitenland. De bevaarbaarheid van waterwegen is over het algemeen goed. Slechts een enkele waterweg of jachthaven heeft nood aan frequenter baggeren of een inhaalslag dienaangaande. Dit geldt met name voor de toegang tot Ieper en de jachthavens van Blankenberge en Leuven. Die zijn voor een deel dichtgeslibd en een deel van de ligplaatsen is dus niet meer bruikbaar. Clubs aldaar zijn dientengevolge ten dode opgeschreven of zullen een grote aderlating ondergaan. Ook het fraaie aanzicht van een haven met jachtjes gaat daardoor teniet, hetgeen ook nog eens voor de gemeenten in kwestie een verlies aan blikvangers betekent. Continue aandacht voor de minimum-vaardiepte blijft dus een noodzaak; ook al omdat er op vele plaatsen een verschil blijkt te zijn tussen de theoretische en de reële vaardiepte.

In algemene zin wordt de staat van de infrastructuur en de toestand van waterwegen voor de recreatievaart als goed gekwalificeerd, op een aantal lokale zwaktes na qua afmeermogelijkheden aan wal en in sluizen. En er zijn de laatste jaren al vele zaken sterk verbeterd. Zo gaf VVW in 1999 een "Zwart-witnota" uit met daarin 40 minpunten ten aanzien van het Vlaamse waterwegennet en de kust. In 2000/2001 bleek daarvan al veel aangepakt te

zijn (grosso modo: zo'n 80% wel, 20% niet). Een punt dat in de toekomst nog verdere aandacht verdient, is o.a. de toegankelijkheid van steigers voor rolstoelpatiënten en oudere mensen.

De prijs van de vaarwegenvignetten wordt als billijk beschouwd, gezien de service die er tegenover gesteld wordt (bediening kunstwerken, alleenrecht waterrecreatie op waterwegen op zondagen) en het aantal maanden dat ze geldig is.

Er is onder grote delen van de toervaarders vrees voor de effecten van de zondagsvaart. Hoewel de beroepsvaart niet van alle vaarwegen gebruik maakt, ook niet op zondagen. De effecten hiervan zullen dus eerder waterweg-specifiek zijn.[19] Nota Bene: de mogelijke herinvoering van de zondagsvaart betekent niet alleen dat de recreatievaart de beroepsvaart moet dulden op de zondagen, maar ook dat de beroepsvaart zal moeten inzien dat men dan de waterweg niet voor hen alleen heeft (cfr. mentaliteitskwestie). Men kan een vergelijking trekken met de vrachtwagenchauffeurs die in de zomer in de file staan ten gevolge van de toeristische trek naar de kust. Zij klagen niet snel over deze situatie en dit zou hetzelfde moeten zijn voor binnenschippers die aan een sluis moeten wachten omwille van recreatievaartuigen. Ook de vaarsnelheid van de beroepsvaart ter hoogte van o.a. aanmeerplaatsen is een punt van zorg.

Verschillende jachthavens hebben reeds het voortouw genomen –sommigen wederom onder impuls van Interreg-projecten- om milieustations uit te bouwen om zo tegemoet te komen aan de Europese regelgeving met betrekking tot afvalbeheer.[20] Voorbeelden voor wat betreft West-Vlaanderen zijn: Nieuwpoort, Oostende, Veurne en Blankenberge. Voorbeelden in het noordoosten zijn Hasselt, Leopoldsburg en Maaseik, alwaar de inrichting van een milieustation voor 2003 is voorzien. Ook in Gent is er door de provincie Oost-Vlaanderen in 2001 een milieustation geplaatst (Gent-Snepdijk).

Behalve deze lichtende voorbeelden zijn in nogal wat jachthavens (m.n. in het binnenland) de afvalvoorzieningen voor verbetering vatbaar. Voor een deel is dit terug te voeren op de hoge kosten die de oprichting van afvalbeheerinstallaties met zich meebrengt (begeleiding bij financiering daarvan wordt dus gewenst) en op het regelmatige sluikstorten dat plaatsvindt in dergelijke installaties waardoor de beheerders ze "intrekken". Vuilcontainers aan jachthavens worden vaak gevuld met zaken van niet-vaarders (zelfs sloopmateriaal). De beheerder reageert op dergelijke sluikstortactiviteiten al eens door de vuilcontainers gewoon weg te nemen. Dit verhoogt echter het risico van zwerfvuil van de recreant omdat deze nergens meer naartoe kan met zijn/haar afval. Het is geboden om de afvalbeheerinstallaties doorheen het hele Gewest op peil te brengen.

Op sommige plaatsen kan een expansie van de recreatievaart tot overlast voor de omgeving leiden: schade aan oevers, watervervuiling, geluidshinder, hinder voor niet-gemotoriseerde waterrecreatie o.a. omwille van het overschrijden van de maximumsnelheid, etc.

---

[19] De beroepsvaart kan nu reeds tegen betaling per schutting op zondagen op het Albertkanaal varen.
[20] Vanuit de internationale en regionale wetgeving zal binnen afzienbare termijn elke jachthaven over een afvalbeheerplan moeten beschikken alsook de nodige voorzieningen moeten bezitten om het afval van de recreatievaartuigen te ontvangen. (zie ook: Bijlage B "Beleidskader"; § B.1.3. Scheepsafvalstoffen).

Kader 1: Prioriteiten toervaart

"Uitbouw van een kwalitatief hoogstaand en aantrekkelijk toervaartnet in heel Vlaanderen"

Prioriteiten:

1. Netwerkvorming en lusvorming verzekeren en uitbouwen missing links toervaart in Vlaams waterwegenlandschap, met oog voor balans bezoekerssteigers / passantensteigers en jachthavens;
2. Reguleren van (mede)gebruik van (aanmeer)voorzieningen;
3. Facilitering uitbouw chartervaart;
4. Op peil brengen milieu- en afvalvoorzieningen en brandstofdistributie;
5. Systematisch verfraaien waterfronten rond jachthavens in het bijzonder en bebouwde kom rond waterlopen in het algemeen;
6. Wegwerken tekort aan ligplaatsen;
7. Nastreven welomschreven kwaliteitsniveaus in jachthavens;
8. Opheffen «onzekere» voorwaarden voor uitbating jachthavens;
9. Systematisch voorzien adequate bevestigingsmogelijkheden en wachtsteigers in/aan sluizen;
10. Versterken integratie en verbeteren interfaces tussen recreatievaart en recreatiemogelijkheden aan wal;
11. Achterstallig baggeren op een aantal locaties;
12. Optimaliseren bediening bruggen en sluizen;
13. Ontwikkelen van groene corridors.

Samenstelling: Resource Analysis.

4.2.2 Hengelsport

Uit de WES-enquête blijkt dat vissen een belangrijke vorm van waterrecreatie op waterwegen in Vlaanderen vormt. Ruim 11% van de meer dan 500 respondenten beoefent deze sport tijdens het jaar, waarbij ruim één derde daarvan minstens enkele keren per week gaat vissen.[21]

Qua omvang kan de binnenvisserij ingeschat worden aan de hand van de verkoop van visverloven in Vlaanderen. In 2001 werden in Vlaanderen 68.458 visverloven van het Vlaams Gewest verkocht voor het hengelen op openbaar water.

De evolutie van het aantal uitgereikte visverloven in Vlaanderen vertoont sinds 1984 tot heden echter een daling. Deze afname in de verkoop van visverloven wordt verklaard door een samenloop van omstandigheden waaronder:

- de slechte bereikbaarheid en bevisbaarheid van een aantal viswateren;

[21] Gezien de tamelijk beperkte en ongecontroleerde groep van respondenten moet hier wel gewezen worden op het feit dat de cijfers van de enquête – zeker wat betreft de proportie beoefenaars van één of andere recreatievorm – met de nodige voorzichtigheid moeten worden behandeld.

- de sterke opkomst van de private viswateren met een zeer hoge bezetting aan makkelijk vangbare vissoorten;
- het hoog aanbod aan nieuwe alternatieve recreatieve mogelijkheden en de daarmee gepaard gaande beperkte opkomst van de jongere hengelaar;
- de verhoging van de prijs van het visverlof in 1987 en 1995;
- het groeiend aantal beperkingen op de visserij (kruisnetten, fuiken);
- achteruitgang van de vangsten en de kennis van de viswijzen;
- de problematiek van micro-polluenten, met terugzetplicht voor paling in 2002.

Ondanks het feit dat het aantal hengelaars daalt, blijft het een zeer aanzienlijke groep vertegenwoordigen onder de waterrecreanten (zie ook Tabel 1). De waargenomen frequentie waarmee volgens de WES-enquête gevist wordt door de hengelaars, accentueert dit nog extra.

Uit de enquête bleek dat de vissers voornamelijk belang hechten aan:

- kwaliteit van de visstand;
- toegankelijkheid van de oevers, dijken en de kwaliteit van deze oevers;
- aantal visplaatsen;
- parkeerruimte.

De waterkwaliteit is over het algemeen verbeterd in de achterliggende decennia. De belangrijke inspanningen om de kwaliteit van de Vlaamse waterlopen te verbeteren, leveren duidelijk resultaat op. Dit is onder meer te merken aan de opvallende toename van de vispopulatie in onze grote rivieren. Bovendien komen in rivieren die tot voor kort biologisch zo goed als dood waren, opnieuw vissoorten voor. Een aantal zwakke "plekken" blijven voor verbetering vatbaar (bijvoorbeeld de Dender). Het is ook in het belang van de hengelarij dat milieustations worden uitgebouwd om zo bij te dragen aan een verminderde vervuiling van het oppervlaktewater (door het terugdringen van vermijdbare lozingen en de hoeveelheid zwerfvuil).

Spijts de verbeterde waterkwaliteit is het aantal visverloven dat wordt uitgegeven dus toch teruggelopen. Naast de hierboven aangehaalde oorzaken speelt ook de interactie met andere recreatievormen en de multifunctionaliteit van oevers daarbij een rol. Op sommige locaties worden de hengelaars ook sterk gehinderd door voorbijgangers (in casu: fietsers en wandelaars). Sommige vissers klagen ook over vervuiling door uitwerpselen van honden en zijn vragende partij voor de aanleg van hondentoiletten.

Hoewel de "openbare" visserij een natuurgerichte vorm van openluchtrecreatie is, is de mate waarin de natuurbeleving wordt nagestreefd variabel.[22] Zo zijn er hengelaars die zeer op natuur en rust gericht zijn (de natuurbewuste hengelaar). Ook zijn er sportvissers die vanuit een sportieve en competitieve ingesteldheid de wedstrijdvisserij beoefenen. Op de meeste punten hebben zij toch gemeenschappelijke wensen of signaleren zij dezelfde punten voor verbetering: met name wat betreft bereikbaarheid en beschikbaarheid van visstekken (o.a. gedurende bepaalde periodes (zoals paaiseizoen, e.d.), voorzieningen om een vervoermiddel zonder anderen te hinderen te kunnen achterlaten en een optimalisering van de relatie met andere recreanten en vormen van recreatie.

Het lijkt aangewezen om in samenspraak met de vissector gebieden aan te duiden welke specifiek voor de uitoefening van het visrecht worden ingericht met hengelfaciliteiten en bij voorkeur voor de hengelarij worden voorbehouden. Ten behoeve van die gebieden kan dan tevens een opwaardering van parkeergelegenheden en een zodanige inrichting van jaagpaden

---

[22] Zie voor een handleiding van milieubewust hengelen Bijlage E "Code van goede hengelpraktijken".

nagestreefd worden dat men tijdens viswedstrijden zonder hinder te veroorzaken aan anderen tot op de wedstrijdstek kan geraken. Op deze wijze zal er onder hengelaars automatisch een concentratiebeweging geschieden naar de beter uitgeruste hengelplaatsen. Nog idealer zou het zijn als deze visstekken bereikt kunnen worden zonder gebruik te moeten maken van het jaagpad.

Ook de algemene afstemming van activiteiten tussen vissers en andere oever- en jaagpadrecreanten kan nog verbeterd worden. Hierbij dient ook gewezen te worden op de recente herintroductie van "jaagpaarden".[23] De jaagpaden worden structureel gebruikt door meerdere recreanten, getuige het bestaan van wandelpaden, fietspaden, mountainbike routes en ruiterroutes. Mogelijks ontstaan conflictsituaties als deze routes te dicht bij een hengelzone zijn gelegen. Meer in het bijzonder doen zich situaties voor waarbij de vaak dure hengeluitrusting wordt "overreden of beschadigd" met discussies over aansprakelijkheid.

Verder bestaat er behoefte aan het scheppen van duidelijkheid en het faciliteren van bootvisserij (registratie en administratieve verplichtingen van vissersbootjes, gebruik van slipways).[24]

Tenslotte blijken er verschillen te bestaan tussen waterwegbeheerders wat betreft het heffen van de retributie voor het organiseren van viswedstrijden op openbare wateren. Vanuit de sector bestaat de vraag om ook hier één lijn in te trekken en deze retributies bij voorkeur af te schaffen.

Kader 2: Prioriteiten hengelen

"Stimuleren van een duurzame en goed uitgeruste hengelactiviteit langs de Vlaamse waterwegen"

Prioriteiten:

1. Bereikbaarheid van viswateren verbeteren;
2. Uitbouwen van goed uitgeruste stroken voor hengelaars langs de Vlaamse waterwegen;
3. Stimuleren van verantwoord en duurzaam gedrag van de hengelaar (zowel op sociaal als milieuvlak) volgens de code goede hengelpraktijken;
4. Toegang verlenen tot bepaalde viswateren op bepaalde tijden indien mogelijk;
5. Duidelijkheid verschaffen rondom een aantal administratieve en financiële regels (bootvisserij, retributies).

Samenstelling: Resource Analysis.

4.2.3 Snelvaart

Algemeen

Het begrip snelvaart behelst een ruim gamma aan recreatieve activiteiten op het water. Hier wordt onder snelvaart voornamelijk het varen met een zgn. speedboot, het waterskiën en het jetskiën verstaan.

Blijkens de probleemanalysefase zijn snelvaartzones en jetskizones voorradig. Dit is een "sterkte" die behouden dient te worden. Een "zwakte" die opgeheven dient te worden is de gebrekkige spreiding over Vlaanderen van de beschikbare snelvaart- en jetskizones. Een

[23] Paard dat schepen door kanalen voorttrekt via het jaagpad.
[24] Slipway of botenhelling: een verharde helling die van op de oever vertrekt en tot in het water reikt en waarbij een jacht (en vissersboot) op trailer kan worden te water gelaten.

gelijkmatigere spreiding –in functie van de aanwezigheid van waterwegen en kust enerzijds en concentraties van beoefenaars anderzijds- van de mogelijkheden over heel Vlaanderen is gewenst. Bij de selectie van eventuele nieuwe zones moet ook rekening gehouden worden met zaken zoals de aanwezige oeverbekleding.

Het kunnen voortbestaan van diverse snelvaartvormen of de plaatsgebonden mogelijkheden tot uitbreiding zijn met name onderhevig aan de herinvoering van de zondagsvaart voor vrachtschepen en de locatiespecifieke emissienormen (geluidsdrempels) aan wal in functie van tijdstippen door de dag. De herinvoering van de zondagsvaart baart vele van de snelvaartbeoefenaars zorgen. Temeer daar deze sport juist beoefend wordt op de vaarwegen die ook door de beroepsvaart het sterkst gesolliciteerd worden.

Ook kampt de snelvaart met onduidelijkheid omtrent waar allerlei accommodaties langs bevaarbare waterlopen mogen liggen (douches, slipways, parkeerplaatsen, brandstofdepots). Met name omdat bestuurlijke instanties niet altijd weten of en welke ruimtelijke ordenings- en milieuwetgeving van toepassing is op de bijbehorende activiteiten en inrichtingen. Nota Bene: Voor zover snelvaart plaats vindt op de openbare waterwegen, is de activiteit niet het voorwerp van een milieuvergunning. Toch ondervinden vele clubs moeilijkheden om hun clublokaal vergund te krijgen, omdat gemeentes met dezelfde onduidelijkheid kampen. Transparantie en uniformiteit hieromtrent zijn derhalve geboden.

Snelvaart kan moeilijk tegelijk beoefend worden naast zachte recreatievormen zoals kajak e.d. vanwege de golfslag. Dit is een belangrijke reden waarom de snelvaart zich concentreert op de primaire waterwegen en de kajakkers en roeiers niet in de snelvaartzones komen.

Waterski en speedboten

Waterski omvat in totaal zeven disciplines: klassiek, racing, blootsvoet, wakeboarden, disabled, showski en kabelski.

De bedenkingen en constateringen die in het hiernavolgende opgevoerd worden, zijn voornamelijk op het racen en het wakeboarden van toepassing.

In Vlaanderen zijn slechts enkele waterwegen geschikt voor het beoefenen van waterski. Het betreft met name de primaire waterwegen vanwege de minimum vereiste breedte van de waterweg om vlot te kunnen draaien met de boot. Ze zijn in feite alleen voor waterski bruikbaar op dagen dat er geen beroepsvaart is. Ook de betonnering van de oevers bemoeilijkt het uitoefenen van de sport door de langdurige golfslag die veroorzaakt wordt door passerende vaartuigen (met name door beroepsvaart). Dit fenomeen is met name terug te vinden langs de primaire waterwegen. Daardoor stagneert het aantal beoefenaars momenteel. Met de mogelijke nakende invoer van de zondagsvaart is een eventuele aanwas van waterskiërs evenmin te verwachten, o.a. doordat debutanten niet goed met golfslag kunnen omgaan.

Bovendien is er een EU-emissierichtlijn (emissie van koolwaterstof) op komst die tot gevolg zal hebben dat veel buitenboordmotoren van nu ontoelaatbaar worden.[25] Bijgevolg zal men moeten overstappen op duurdere motoren en de verwachting is dat de sport daardoor niet zal groeien maar juist het aantal beoefenaars zal zien teruglopen. Ook wordt gevreesd dat de sport er meer elitair door zal worden.

Hoewel er momenteel dus wel waterskistroken bestaan, wordt gevreesd voor de levensvatbaarheid ervan in de toekomst.

De sector is vragende partij voor het waarborgen van de mogelijkheden op de huidige stroken en voor een uitbreiding van de (lengte of het aantal) snelvaartzones om zo de toegankelijkheid tot deze waterrecreatievorm te verhogen.

In het geval dat een waterskiclub als gevolg van bijvoorbeeld de herinvoering van de zondagsvaart of veranderingen in de ruimtelijke ordening van een bepaalde locatie zal moeten

[25] Het betreft het voorstel dat de Europese Commissie in oktober 2000 heeft ingediend om tot een Richtlijn te komen betreffende de uitlaat- en geluidsemissies van motoren bestemd voor pleziervaartuigen.

vertrekken, dan zou de overheid de zorg op zich moeten nemen om een vervangende locatie te zoeken, als blijkt dat anders een gepaste spreiding in het gedrang komt.

Een bijkomend probleem dat zich stelt voor de sector is de huidige maximumsnelheid op sommige snelvaartzones.[26] De adequaatheid daarvan wordt betwist door de beoefenaars. Zij pleiten voor een optrekking van de maximumsnelheid en een versoepeling van de snelheidsnormen, onder meer op basis van de op komst zijnde emissierichtlijn. Daardoor zou het mogelijk zijn dat een hogere snelheid niet meer emissies of geluid met zich meebrengt. Momenteel bepaalt de CE-norm (emissies), die voor alle nieuwe boten van toepassing is, dat de maximum toegelaten geluidsdrempel 90 dB(A) bedraagt. Wat echter van groter belang is, zijn de immissienormen[27] of de geluidsdrempels aan wal (Vlarem). Deze zijn afhankelijk van het soort gebied en het tijdstip. Er zijn namelijk drie tijdszones gedurende de dag, met verschillende normen.[28] De huidige snelheidsbeperkingen worden echter niet enkel opgelegd omwille van de emissie-normen, maar ook omwille van veiligheidsredenen en invloeden op oevers (druk, beplanting, etc.). Of deze normen op een verantwoorde manier versoepeld kunnen worden is daarom niet zeker.

Jetski

Sinds de opkomst van de jetskisport is er van de kant van het grote publiek vrees geweest jegens de sport. Men is bevreesd voor lawaai en de snelheid van de vaartuigen. Dit wordt nog gevoed door de negatieve publiciteit die de sport incidenteel ten deel valt. Zo zijn er de afgelopen jaren als gevolg van onverantwoordelijk jetskigedrag een paar ongelukken gebeurd.

De toegenomen organisatiegraad van de sector (o.a. in de hoedanigheid van de organisatie Belgian Jetsport & Boating Association "BJSBA") heeft er inmiddels toe bijgedragen dat er een soort van gedragscode en een sectorinterne controle op gedrag ontstaan is. Dit vermindert het aantal negatieve voorvallen en draagt bij tot het verkrijgen van betere verstandhoudingen met de maatschappij en andere takken van watersport.

Voor jetski zijn er een aantal aparte zones voorzien en voor de rest delen ze dezelfde zones als die voor waterski zijn aangeduid. Ook hier kan de spreiding –in functie van de aanwezigheid van waterwegen en kust enerzijds en concentraties van beoefenaars anderzijds- nog verbeterd worden. Jetskiërs worden ondanks het verbeterde imago toch nog vaak geweerd. In dezelfde zone jetski en waterski combineren is zeer moeilijk: een jetskiër vaart onvoorspelbaar en speelt meer op het water, terwijl een waterskiër een constant parcours aflegt. Het is daarom noodzakelijk dat de mogelijkheden van deze recreatievorm planmatig gereguleerd en/of gezoneerd worden, om te voorkomen dat onrechtmatige beperkingen worden opgelegd aan de sector.

Het delen van dezelfde stroken met waterskiërs is over het algemeen geen punt: men komt normaliter altijd tot een modus vivendi. De indeling naar zones is iets dat reeds dateert van de jaren '60. Toen werden op de grote kanalen (Albertkanaal, Zeekanaal) segmenten aangeduid voor stille recreatievormen (vissen o.a.) en waterski. Op de Schelde is het allemaal vrijer.

Een wezenlijk onderscheid tussen waterski en jetski is dat jetski's te water kunnen gaan vanaf de berm, terwijl waterskiërs en hun boten te water moeten gaan via slipways. Vanaf de berm te water gaan, kan in principe ook makkelijker schade aanbrengen aan de oever en derhalve moet op plaatsen waar jetski beoefend mag worden voor aangepaste infrastructuur of oeverbekleding gezorgd worden.

---

[26] Bijv.voor de Leie is de maximumsnelheid binnen de snelvaartzones 40 km/uur.

[27] De immissienormen zijn locatiespecifieke geluidsdrempels (qua ruimtelijke zonering) gemeten aan wal in functie van tijdstippen door de dag.

[28] Ook bestaat de mogelijkheid om in plaats van achter boten via kabelbanen voortgetrokken te worden. Deze bestaan nog niet in Vlaanderen, maar lijken voor een milieuvriendelijke en veilige beoefening van de sport ook het overwegen waard. Een dergelijke kabelbaan kan echter enkel op gesloten water geïnstalleerd worden en is hier dus niet van toepassing.

Overige snelvaartvormen

Naast de meer voorkomende snelvaartvormen zoals waterski, jetski en varen met een speed-boot, zijn er de laatste jaren ook nog een aantal minder bekende en beoefende varianten ontstaan met Angelsaksisch klinkende benamingen, zoals "knee-boarding", "parasailing", "airchairing", "skurfing" en "surfjet" die hier toch ook een aparte vernoeming verdienen.[29]

Al deze activiteiten kunnen in principe beoefend worden binnen de zones die nu reeds worden voorzien voor één of andere vorm van snelvaart. Wel kunnen niet al deze vormen tegelijkertijd op hetzelfde wateroppervlak beoefend worden, o.a. omwille van de vereiste kenmerken van het water (met of zonder golfslag) en het specifieke gedrag tijdens het beoefenen (cfr. rechtlijnigheid versus onvoorspelbaarheid). Enkel het parasailen is een activiteit die eerder beoefend wordt aan de kust, o.a. uit praktische en veiligheidsoverwegingen: geen bomen, gebouwen of hoogspanningskabels in de nabije omgeving van de parachute.

Er is ook geen extra infrastructuur nodig voor de beoefening van deze snelvaartvarianten.

De grootste bedreiging voor deze vormen van snelvaart is het aantal beoefenaars van de sport. Vaak ontstaan ze als variant op de reeds bestaande snelvaartvormen zoals waterskiën, waarna ze een plotse stijging ondervinden onder het aantal (vaak jeugdige) beoefenaars, gevoed door een modegril. Vervolgens kennen veel van deze vormen echter een stille dood, nadat er weer een nieuwe variant is opgedoken. Toch groeien sommige varianten soms uit toch volwaardige watersporten, zoals het wakeboarden. Zo wordt er van het wakeboarden al een Belgisch Kampioenschap georganiseerd.

Verdere knelpunten vallen ongeveer samen met die van de meer reguliere snelvaartvormen, zoals het aantal snelvaartzones, de invoering van de zondagsvaart voor de beroepsvaart, toepassingen van milieureglementeringen, e.d.

Kader 3: Prioriteiten snelvaart

"Vrijwaren van de mogelijkheden tot beoefening van duurzame snelvaart"

Prioriteiten:

1. Spreiding van snelvaarmogelijkheden over Vlaams Gewest;
2. Voorzien van aangepaste infrastructuur in en naast het water;
3. Verschaffen van duidelijkheid en uniformiteit wat betreft toegestane locaties alwaar voorzieningen ten behoeve van deze recreatievormen ingeplant mogen worden;
4. Afstemmen van behoeften van snelvaart t.o.v. andere waterrecreanten en waterfuncties (bijv. zondagsvaart beroepsvaart).

Samenstelling: Resource Analysis.

4.2.4 Kano, kajak en roeien

Kano en kajak

Kanoërs en kajakkers bewegen zich bij voorkeur over smalle en kronkelige waterwegen en over onbevaarbare waterlopen (dus zonder beroepsvaart) met lage, glooiende en natuurlijk begroeide oevers in een afwisselend landschap. De recreant vindt voornamelijk de rust in combinatie met de natuurlijkheid van de oevers en schoon en helder water belangrijk.

[29] Voor meer uitleg in verband met de juiste inhoud van elk van deze activiteiten, zie Bijlage C "Overzicht recreatievormen".

Binnen het geheel aan kanoërs en kajakkers kan men twee groepen onderscheiden, namelijk de ervaren en de ongeoefende kano- en kajakvaarders. De ervaren beoefenaars hebben veelal een eigen kano of kajak en zijn vooral gericht op natuur- en rustbeleving.

De ongeoefende kano- en kajakvaarders huren in sterke mate een kano of kajak en zijn minder gericht op de omgeving en des te meer op de sociale contacten en het "pretaspect" van een dagje kanoën of kajakken.

Naast het maken van korte tochten neemt het maken van één- of meerdaagse trektochten met overnachting toe. Landschappelijk aantrekkelijke gebieden met mogelijkheden om toertochten te maken, hebben een potentie naar de toekomst toe. Ook hebben de kano- en kajakvaarders nood aan meer aangepaste infrastructuur (aanmeervoorzieningen, in- en uitstapplaatsen om vaartuigen over te dragen en faciliteiten aan sluizen).

Met betrekking tot de kano- en kajakvaart wordt positief gewezen op het ruime aantal waterwegen waarop gevaren kan worden en de ruime hoeveelheid circuits die in principe af te varen zijn, alhoewel er op dit laatste vlak nog heel wat vooruitgang te boeken valt. Momenteel ontbreken er immers nog vaak lusvormige circuits die kunnen dienen voor dagtochten. Er wordt zowel door de ervaren alsook door de recreatieve kanoërs en kajakkers hardop gevraagd om dit soort circuits tot stand te brengen en daarvoor de benodigde materiële (infrastructuur) en regelgevende (toegang van kano en kajak gedurende bepaalde periodes tot gerestringeerde waterlopen) voorzieningen te treffen.

De sector heeft de achterliggende jaren veel dynamiek te zien gegeven en meerdere organisaties zijn ontstaan die zich op professionele wijze bezig houden met deze tak van waterrecreatie. Zo zijn er allerlei commerciële verhuurbedrijven ontstaan, die kano's en kajakken verhuren aan derden. Er zijn in het recente verleden een aantal voorvallen geweest van (groepen) huurders die zich niet al te eerbiedig gedroegen ten opzichte van andere waterweggebruikers of -functies. Dit moet geenszins aangegrepen worden om het kanoën en kajakken ongediscrimineerd aan banden te leggen. De incidentele huurder van een kano of kajak is immers geenszins representatief voor de doorsnee georganiseerde kanoër of kajakker. In voorkomende gevallen is het wellicht beter om commerciële verhuuractiviteiten te stoppen of te reguleren. Maar zoiets mag niet automatisch tot gevolg hebben dat bij de bond aangesloten kanoërs en kajakkers ook worden geweerd van een bepaalde waterweg. Bij correct kano- en kajakgedrag is het volgens de sector perfect mogelijk om de natuurwaarden en andere recreanten (bijv. vissers) in hun waarde te laten. Dit is ook in het belang van de kano- en kajakvaart omdat zij ook al weggedrukt worden op de grotere waterwegen door de beroepsvaart en de harde waterrecreatie.

Net als voor de roeisport is ook de kano- en kajakvaart vragende partij voor een systematische voorziening van adequate (getrapte) in- en uitstapmogelijkheden volgens een zeker afstandsinterval en ter hoogte van sluizen zodat men een verbetering van het daadwerkelijk kunnen afvaren van lussen of routes mogelijk maakt. Vlottende of getrapte aanlegsteigers en sleephellingen zijn hier belangrijk. Eventueel zou men op bepaalde plaatsen ook met houten (ladder)constructies kunnen volstaan. Momenteel zijn de aanlegplaatsen voor recreatievaartuigen vaak niet aangepast om kano's en kajaks in en uit het water te laten.

Duidelijkheid omtrent het "statuut" van de kano of kajak als vaartuig en vereenvoudiging van de bijbehorende plichten wordt ook gewenst. In de huidige wetgeving wordt een kajak en een kano immers gelijkgesteld aan een pleziervaartuig met allerlei weinig zinvolle en haalbare verplichtingen van dien.

Er wordt ook gevraagd om duidelijkheid over en idealiter een verruiming van de vaarmogelijkheden voor kano's en kajaks op "onbevaarbare" waterlopen. Hierrond bestaat nu geen (éénduidige en duidelijke) regulering. Op een aantal plaatsen is reeds sprake van een convenant tussen zachte recreanten, waterwegbeheerders en natuurbeheerders om zo cohabitatie van natuur en recreatie op waterlopen met uitzonderlijk natuurschoon mogelijk te maken. Dit voorbeeld kan gebeurlijk een meer algemene toepassing en navolging krijgen. Met betrekking tot waterlopen die als schakels in rondvaartlussen kunnen fungeren, maar niet onder

AWZ vallen, kunnen wellicht gedragscodes voor kanoërs en kajakkers opgesteld worden, zodat op die manier interessante circuits verkregen worden. [30]

De herinvoering van de zondagsvaart kan met name het houden van kano- en kajakwedstrijden in het gedrang brengen. In Vlaanderen zijn er namelijk maar twee watersportbanen, en dat is niet voldoende om alle wedstrijden en evenementen van alle watersporttakken te organiseren. Bijgevolg dient er ook gebruik gemaakt te worden van kanalen om wedstrijden te organiseren. Indien de beroepsvaart op zondag verder ontwikkeld wordt, vreest men dat er geen stremmingen meer kunnen aangevraagd worden en dat er bijgevolg geen wedstrijden meer georganiseerd kunnen worden.

Als laatste kan opgemerkt worden dat ook de kanoërs en kajakkers hinder ondervinden van "rechte" oevers die lang aanhoudende, hoge golfslag in de hand werken. Bij eventuele vervanging van oeverbekleding is deze sector voorstander van golfbrekende oeverbekleding.

Roeien

Het recreatieve roeien wordt in Vlaanderen momenteel enkel in clubverband beoefend. Vrijblijvende particuliere roeiers bestaan nagenoeg niet in Vlaanderen. De roeisport is met andere woorden een redelijk gestructureerde sector, gelokaliseerd rond de vestigingsplaatsen van de diverse clubs. Nieuwe leden worden voornamelijk aangetrokken via mond-tot-mondreclame door de bestaande leden. De roeisport wordt beoefend op waterwegen die voldoende breed zijn en bijgevolg ook door andere vaartuigen worden gebruikt. Een minimumbreedte van een waterweg voor een eenvoudige roeitraining is al gauw 20 meter; een minimumbreedte voor de organisatie van wedstrijden 40 meter.

Er kan ook wel getraind worden op een watersportbaan (al zijn er maar twee in Vlaanderen), maar deze zijn vaak te kort: tijdens een training wordt er al gauw 10 à 15 km gevaren, waarbij het niet aangenaam is om elke 2 km te moeten keren.

In globo zijn de mogelijkheden om in Vlaanderen de roeisport te kunnen beoefenen nogal beperkt. In belangrijke mate hangt dit samen met de beroepsvaart op de waterwegen die voor roeien geschikt zijn. Bijgevolg is het aantal roeiclubs in Vlaanderen zeer gering. In totaal zijn er slechts een tiental clubs aangesloten bij de Vlaamse Roeiliga.

Ook de spreiding over het Vlaamse Gewest laat sterk te wensen over. Zo situeren de meeste clubs zich in Oost-Vlaanderen en Antwerpen. In Limburg is geen enkele roeiclub gevestigd.

Momenteel zijn er langs de waterwegen waar geroeid kan worden tevens nog (te)veel kunstmatige "betonnen" dijken waardoor er te veel golfslagreflectie is van gemotoriseerde vaartuigen. Ook dit hindert de roeisport in haar mogelijkheden.

De sector veronderstelt dat er van de eventuele herinvoering van de zondagsvaart een negatief effect op de roeisport zal uitgaan. Een passende regulering wordt dan ook verlangd.

De in- en uitstapmogelijkheden om van de wal in de skiff[31] te stappen en vice versa zijn ook op vele plekken voor verbetering vatbaar. Dit remt de prettige en veilige beoefening van de roeisport. Met name voor langere (trainings- of recreatieve) tochten –als men niet slechts binnen daartoe voorbestemde (vrij korte) roeistroken blijft- manifesteert zich dit euvel.

Meer duidelijkheid omtrent het statuut met bijbehorende rechten en plichten van een skiff als vaartuig wordt ook gewenst.

Naast de breedte van de waterweg is het ook belangrijk dat er een fiets- of jaagpad naast de waterweg gelegen is. Tijdens trainingen is het namelijk belangrijk dat de trainer de roeiers kan volgen te voet of per fiets. Omdat de trainer daarbij ook zijn aandacht voornamelijk op de roeiers richt, mag het jaagpad ook niet te druk bezocht zijn. Roeien wordt dus idealiter in een zo rustig mogelijke omgeving beoefend.

---

[30] Zie Bijlage K "Politiereglement kanovaren".
[31] Het vaartuig voor wedstrijdroeisport.

Met de vissers langs de waterwegen komt de roeier in het algemeen weinig in conflict.

Voor het meer toeristisch-recreatieve luik van het roeien, met name de zgn. toertochten, zou het nuttig zijn indien een aantal aanlegplaatsen voorzien worden, waar ook roeiboten gebruik van kunnen maken.

Wat betreft de relatie met het milieu en de natuur kan roeien aanschouwd worden als één van de "puurste" watersporten.

Kader 4: Prioriteiten kano, kajak, roeien

"Faciliteren van ecologisch verantwoord kanoën, kajakken en roeien"

Prioriteiten:

1. Aanpassen van het skiff-, kano- en kajakstatuut;
2. Milderen van negatieve effecten van zondagsvaart op roeimogelijkheden;
3. Verruimen van (spreiding) mogelijkheden tot roeien doorheen Vlaanderen;
4. Voorzien van voldoende en aangepaste infrastructuur (in- en uitstapplaatsen) volgens welomschreven afstandsintervals op waterwegen alsook aan sluizen;
5. Onder voorwaarden toegang verlenen tot niet-bevaarbare waterwegen voor kano's en kajaks teneinde boeiende rondvaartcircuits te verkrijgen.

Samenstelling: Resource Analysis.

4.2.5 Jaagpadrecreatie

Jaagpadrecreatie omvat verschillende activiteiten, maar de hoofdmoot wordt ingenomen door twee groepen van recreanten, namelijk de fietsers en de wandelaars. Daarnaast kunnen de ruiters geïdentificeerd worden als een derde belangrijke groep, waarvan het belang in de toekomst kan toenemen mits bijbehorende coördinatie en regulering.

Uit de WES-enquête (mei 2003) blijkt zelfs dat fietsen en wandelen langs waterwegen de meest beoefende vormen van waterrecreatie zijn. Respectievelijk 75% en 69% van de respondenten fietsen of wandelt wel eens langs waterwegen in Vlaanderen. Uit de enquêteresultaten bleek eveneens dat zo'n 80% van de ondervraagden minstens enkele keren per maand fietst, wandelt of jogt langs de waterwegen of de kust in Vlaanderen.

Om deze groep fietsers en wandelaars te kunnen accommoderen, is een goed uitgebouwd netwerk van jaagpaden en dijkwegen van grote waarde.

Momenteel beschikken grote delen van het geheel aan jaagpaden en dijkwegen in Vlaanderen over een voor fietsen zeer geschikte verharding en zij trekken derhalve veel recreatieve fietsers aan. De opname van jaagpaden en dijkwegen in bepaalde (recreatieve) fietsroutenetwerken en netwerken van ruiterspaden onderstreept de kwaliteit van deze paden en wegen. Tevens levert het fraaie en veilige -want zonder al teveel interferenties van snelverkeer- fietsroutes op. Ze zijn veilig vergeleken met de gewestwegen. Er is geen autoverkeer buiten het dienstverkeer voor de waterwegen.

Tijdens de weekends zitten sommige dijkwegen en jaagpaden wel overvol. Dit leidt dan vaak tot knelpunten met de voetgangers die zich niet meer veilig voelen op deze jaagpaden. Zeker tengevolge van hardrijders op de fiets.

Teneinde het snelverkeer op de jaagpaden en dijkwegen verder te reguleren, wordt meermaals gewezen op het aanbrengen van snelverkeerwerende verharding of ontharding (met name gericht op beïnvloeden fietssnelheid wielrenners en toegankelijkheid gemotoriseerd verkeer). Er wordt vanuit verschillende hoeken gevraagd om het beteugelen van het wielrennen op de

jaagpaden en dijkwegen, zeker ter hoogte van attractiepunten of in- en uitstapvoorzieningen voor bijv. kanoërs, kajakkers en roeiers en veerdiensten. Ook uit de WES-enquête kwam naar voor dat hardrijders op de fiets door velen als hinderlijk worden ervaren. Ontharding van bepaalde stukken jaagpad en dijkweg kan daartoe een oplossing bieden. Daarbij dient evenwel steeds aandacht te zijn voor de kwaliteit van de dijkweg/jaagpad, zodat de gewone recreatieve fietser alsook de functionele fietser die het jaagpad/dijkweg gebruikt voor een veilige route voor het woon-werkverkeer geen overdreven ongemak ondervindt. Ook dienen aanpassingen in het licht van doorsnijding en het aantal overwegen over een waterweg bekeken te worden.

Tevens klinkt meermaals dat het aanbod van rust- en andere flankerende voorzieningen aan de oever op meerdere plekken verbeterd kan worden (transferia/multimodale knooppunten, rustbanken). Temeer daar uit de WES-enquête blijkt dat de aanwezigheid van horecavoorzieningen in de buurt van waterwegen en kust een belangrijk aspect is voor wandelaars en fietsers, lijkt dit aangewezen. Zij combineren een horecabezoek immers vaker met hun "eigenlijke" recreatieve activiteit dan andere waterrecreanten.

Soms stoppen de jaagpaden plots en zijn er geen veilige aansluitingen voor fietsers naar bruggen en wegen. Het wegwerken van dit soort missing links is geboden. Ook voor zover aaneengesloten fietspaden over lange stroken langsheen de waterlopen ingetekend kunnen worden, kunnen missing links / ontbrekende stukken doorgetrokken worden dan wel omleidingen ter verbinding van stukken voorzien worden.

Voor zover watergebonden natuurgebieden, gezien vanuit ecologische draagkracht, voor de recreant toegankelijk gemaakt kunnen worden, is het wenselijk dat een passende toegang wordt voorzien.

Ook wordt gewezen op de aandacht voor het onderhoud van de oevers. Zo onttrekt de natuurlijke (over)begroeiing tussen dijk en water het zicht op het water. De recreant en andere gebruikers van de dijk fietsen i.p.v. langs het water, langs een groene muur. Dit doet de toeristisch-recreatieve beleving van waterwegen dalen. Een zekere (verhoging van de) onderhoudsfrequentie lijkt vanuit het perspectief van deze recreatievorm dus geboden.[32] Op andere plaatsen is het dan weer aanbevelenswaardig dat de oevers juist groener gemaakt en verfraaid worden, zeker in stedelijke gebieden en industriële zones.

Hoewel jaagpaden en dijkwegen niet gelijkgesteld zijn aan fietspaden[33] en er dus niet dezelfde dienstverlening gegeven kan worden c.q.voorzieningen aangebracht kunnen worden, is het ook uit oogpunt van veiligheid voor fietsers belangrijk dat te water geraakte fietsers zich op de wal kunnen hijsen. Het niet-fietspad zijn impliceert bijvoorbeeld dat er geen vangrails tussen het jaagpad of dijkweg en de waterweg geplaatst worden, onder andere omdat dit een obstakel vormt voor dieren en het maaien van de bermen. Langs bepaalde waterwegen en segmenten is het daarom –net als voor de roeiers en kanoërs- van belang dat in- en uitstapplaatsen bestaan. Die hebben dan dus niet enkel een comfortfunctie, maar ook een veiligheidsfunctie.

Met betrekking tot de ruiters, die een relatief kleine groep gebruikers van jaagpaden en dijkwegen vertegenwoordigt en in de scheepvaartreglementering (Algemeen Scheepvaartreglement, Art. 93) gelijkgeschakeld worden met de categorie "gemotoriseerde voertuigen", kan opgemerkt worden dat een te resoluut doorvoeren van verharding van jaagpaden en dijkwegen de mogelijkheden van deze groep sterk verkleint. Een halt aan de verharding of een "ontharding" –zeker daar waar er aan weerszijden van een waterweg jaagpaden of dijkwegen zijn- is bovendien niet alleen gunstig om het hardrijden op de fiets te ontmoedigen. Het verhoogt ook het natuurlijk karakter van de jaagpaden en dijkwegen en kan ook dienen als wandelpad. Indien een dergelijke onverharde oever niet aanwezig/mogelijk is, kan er eventueel een ruiterpad naast de verharde dijkweg/jaagpad voorzien worden, idealiter met een zekere scheiding. Wel dient er dan voldoende oog te zijn voor het meer onderhoudsintensieve karakter van een onverhard pad ten opzichte van zijn verharde tegenhanger.

---

[32] Het bermbesluit (cfr. Bijlage B "Beleidskader") stelt echter wel dat met gras begroeide bermen slechts twee maal per jaar mogen gemaaid worden.
[33] Dit betekent o.a. geen winterdienst: geen zout strooien, verwijderen van gevallen bladeren en systematische verlichting en verkeerssignalisering. Zie ook Bijlage B "Beleidskader".

Tenslotte wordt er op gewezen dat ook de natuurverenigingen gebruikers van de jaagpaden/dijkwegen zijn en dat deze de oever vaak eerder als natuurgebied dan wel als een waterkering met een dienstweg daarbovenop zien.

Kader 5: Prioriteiten jaagpadrecreatie

"Ruimte creëren voor de toegenomen jaagpadrecreatie vanuit de idee van een harmonisch samenleven "

Prioriteiten:

1. Uitbouwen van een geïntegreerd netwerk van jaagpaden en dijkwegen waar actueel mogelijk;
2. Minimaliseren van het aantal potentiële conflictsituaties bijv. door selectieve ontharding van jaagpad- en dijkweg-fragmenten;
3. Uitwerken van een verantwoorde toegang tot natuurgebieden;
4. Verfraaien van de omgeving om aldus de belevingswaarde van bepaalde deeltrajecten te verhogen;
5. Voorzien van voldoende voorzieningen (o.a. rustplaatsen, knooppunten, afvalvoorzieningen en signalisatie bij in- en uitstapvoorzieningen, rust- en knooppunten);
6. Afstemming bekomen tussen de verschillende beheerders/eigenaars van de jaagpaden, zodat er sprake is van één visie.

Samenstelling: Resource Analysis.

4.2.6 Passagiersvaart en veerdiensten

Algemeen

Voor het vervoer van personen via het water bestaan er momenteel twee verschillende vormen van diensten met elk hun eigen finaliteiten. Eén: de passagiersdienst. Deze komt eerder tegemoet aan het toeristisch-recreatieve aspect van de menselijke activiteiten door voornamelijk bepaalde trips aan te bieden tussen of via bepaalde interessante locaties. Twee: de veerdiensten. Deze zijn eerder gericht op het utilitair-recreatief aspect van het menselijke handelen door het verzorgen van een verbinding tussen twee oevers en daarmee om ten behoeve van utilitair en recreatief verkeer het barrière-effect van de waterloop weg te werken.

Met betrekking tot de passagiersvaart en veerdiensten valt de grote (en) jaarlijkse hoeveelheid personen op die beiden vervoeren. Het totaal aantal passagiers dat de veerdiensten en de passagiersvaart elk jaarlijks vervoeren, bedraagt naar schatting ruim 1 miljoen. Voor de veerdiensten behoort tot dat getal uiteraard ook een groep die de veren gebruikt voor woon-werkverkeer en ander utilitair verkeer. Uit de passagierscijfers van een aantal veerdiensten blijkt evenwel dat de veren hoofdzakelijk gebruikt worden voor recreatief verkeer.

Er kan gesteld worden dat passagiersvaart en veerdiensten de meest democratische vormen van waterrecreatie zijn. Eén schip vertegenwoordigt al gauw tientallen passagiers, het equivalent aan vele jachten. Deze twee branches leveren daardoor ook een belangrijke bijdrage aan het vertrouwd maken van de bevolking met het water en met waterrecreatie en -toerisme. Los van het feit dat passagiersvaart en deels een overzet met een veerdienst als waterrecreatie op zich beschouwd kan worden, moet ook de impuls die er vanuit gaat om andere vormen van waterrecreatie en -toerisme te bedrijven niet onderschat worden. Daarnaast vormen beide branches een veelgebruikt middel om meerdere vormen van waterrecreatie te combineren of om een attractie aan wal via het water te bezoeken. Alzo kunnen passagiersvaart en veerdiensten ook ingezet worden als schakel in de recreatieve netwerken om lussen te creëren voor met name de jaagpadrecreanten.

Voor dit soort combipakketten is het aangewezen dat alle betrokken partijen in een voorbereidingsfase worden samengebracht (toeristische diensten, waterwegbeheerders, reders, exploitanten van bezienswaardigheden, …). Voor de verschillende waterwegen in het centrum van Vlaanderen wordt deze formule reeds gepractiseerd, waarbij de betrokkenen (overheden, rederijen, exploitanten bezienswaardigheden) samen gebracht worden en diverse nieuwe initiatieven ontwikkeld en gepromoot worden. Dit soort voorbeelden lijken geschikt voor een bredere navolging.

Zowel de passagiersvaart als de veren zijn vragende partij voor flankerende (milieu)voorzieningen op aanmeerplaatsen, ticketverkooppunten of onthaalinfrastructuur en parking, alsmede voor (panelen) met meer toeristische/historische informatie rondom het veer / de aanmeerplaats.

Daar waar de veren reeds over vertegenwoordigende organen beschikken, de Vereniging van Zelfstandige Veeruitbaters in Vlaanderen en in feite ook de Vrienden van de Vlaamse Veren, is de passagiersvaartsector net bezig zich te organiseren. Recent hebben de eigenaars van schepen die ingezet worden voor de passagiersvaart zich verenigd in een Vlaamse Federatie voor de Passagiersvaart en in een Vlaams overleg- en adviescomité passagiersvaart, die zich naar verluid zullen aansluiten bij de werkgroep recreatie van Promotie Binnenvaart Vlaanderen en bij een zelfde soort werkgroep in verband met de Rijnvaart.

Passagiersvaart

Algemeen wordt aangenomen dat er nog duidelijke groeikansen bestaan voor de passagiersvaart.

Recreanten en toeristen zijn steeds meer op zoek naar clustering van activiteiten en ervaringen, getuige ook de beschreven trends in § 3.4. De gecombineerde activiteiten moeten bovendien in een kort tijdsbestek genoten kunnen worden. Daarnaast zijn toeristen en recreanten bereid om meer geld te besteden op voorwaarde dat de kwaliteit van hoog niveau is. De rederijen spelen hierop in door meer aandacht te besteden aan full-service producten (boottocht, catering, bezoeken, …).

Ook is er een trend van thematisering. Sommige rederijen verwerken thema's in hun arrangementen om zich op deze manier te kunnen onderscheiden van de concurrenten. De themavaart komt nog niet zoveel voor in Vlaanderen. De milieuboot heeft enige naambekendheid, andere projecten minder. Momenteel zijn er reeds verschillende originele initiatieven: bedrijfsrecepties, huwelijksfeesten, ... maar er zijn nog steeds tal van mogelijkheden. De hoge kostprijs voor de huur van een passagiersschip en bemanning is de belangrijkste negatieve factor waarom de vraag naar dit soort producten nog geen grote vlucht heeft genomen.

Een andere specifieke vorm binnen de passagiersvaart is de "toeristische rondvaart". De toeristische rondvaart vertrekt en komt aan in toeristische steden. Deze sector is reeds goed uitgebouwd. Een verbreding van het aanbod is mogelijk door de te combineren activiteiten uit te breiden: bezoeken van toeristische attracties, wandel- en fietstochten. Men kan zelfs met een minimale inspanning gecombineerde fiets- en boottochten aanbieden. De meeste toeristische rondvaarten hebben vaste vertrek- en aankomstplaatsen en tijden, en kunnen mits enige aanpassing ook fietsen vervoeren.

Ondanks deze rooskleurige vooruitzichten en allerhande initiatieven, bestaan er ook een aantal punten ter verbetering.[34] Diverse operatoren van passagiersvaart signaleren dat de afstemming binnen het Vlaamse grondgebied tussen de verschillende waterwegbeheerders niet altijd optimaal verloopt. Ook de toepassing van de gemeenschappelijke reglementeringen en beleidslijnen is niet altijd uniform hetgeen tot verwarring en ergernis kan leiden. Het feit dat tot op heden passagiersvaartuigen een extra zware bijkomende belasting (doorvaarttaks) dienen te betalen als ze tijdens de zomerperiode op zondag nog tussen 16 u en 18 u op bepaalde delen van het Vlaamse waterwegennet een kunstwerk laten bedienen, terwijl jachten en andere recreatievaartuigen daarvan worden vrijgesteld, en terwijl alle waterwegbeheerders anderzijds

[34] Zie ook Bijlage L "Hoorzitting Brussel".

verklaren de zondagsvaart te willen aanmoedigen, is daar een passend voorbeeld van. Daarnaast is er ook nood aan een éénduidige interpretatie en toepassing van het statuut (beroepsvaart versus recreatievaart) van passagiersvaartschepen door alle Vlaamse waterwegbeheerders.

Er dient m.a.w. meer samenhang te komen voor het gehele grondgebied onder bevoegdheid van de Vlaamse waterwegbeheerders. Ook wordt een verbeterde interregionale afstemming met Brussel, Wallonië, Noord-Frankrijk en Nederland bepleit.

De mogelijkheid om bedieningsregimes (aanvangs- en sluitingstijdstippen voor schuttingen), gebeurlijk gekoppeld aan aanvraag- en vergoedingsvoorschriften, beter te doen aansluiten bij recreatieve producten die de sector aanbiedt, is eveneens het overwegen waard. Ook het respecteren van bestaande regels ten behoeve van de sector zou nog strikter kunnen (voorrangsregels aan sluizen met betrekking tot schepen die volgens klokvaste schema's dienen te varen). Dit alles is in het bijzonder ook van belang in het licht van tochten die gebeuren over vaargebieden die onder het beheer vallen van verschillende waterwegbeheerders.

Ter hoogte van bepaalde steden met toeristisch potentieel die aan/nabij een waterweg liggen, kan de aanleg van of verbetering van aanmeervoorzieningen nog nieuwe kansen opleveren. Drie veelgehoorde locaties zijn Nieuwpoort, de scheepswerf van Baasrode en Oudenaarde.

Ook voor deze sector speelt dat, net als bij de toervaart, er op diverse locaties door zowel toervaart als passagiersvaart van dezelfde steigers gebruik wordt gemaakt. Dit leidt dan nogal eens tot wederzijds onbegrip en ergernis. Ten behoeve van allen is een betere regulering en/of onderlinge afstemming van medegebruik gewenst. Zie voor een nadere analyse van dit punt § 4.2.1.

Tenslotte wordt nog gewezen op het bestaan van de cruisevaartsector, en dan met name het cruisevaren op de binnenwateren. Hoewel deze activiteit tot op heden vrijwel onbestaande is in Vlaanderen (uitgezonderd op bepaalde locaties met een eventueel speciaal uitgebouwde cruiseterminal, zoals Antwerpen), biedt deze naar de toekomst toch nog ontwikkelingskansen. Wel zal dan voor het cruisevaren de doorvaarthoogte van een aantal bruggen aangepast moeten worden. Dit knelpunt kan normaliter ook opgelost worden op conto van de ontwikkelingen in de containerbinnenvaart. Mogelijks kunnen er in de toekomst cruisemogelijkheden ontstaan langs Vlaamse en/of Belgische toeristische steden aan de Leie, Schelde, Centrumkanaal, Antwerpen, Albertkanaal en Maas.

Veren

De laatste jaren is AWZ begonnen aan een inhaalmanoeuvre wat betreft de veiligheid en het gebruiksgemak van de veersteigers. Onveilige, moeilijk te onderhouden vaste houten veersteigers worden vervangen door comfortabele, veilige vlottende veersteigers. De veersteigers worden gebouwd conform de Europese regelgeving en voldoen aan de vereiste veiligheidseisen. Ook de veerboten hebben zich aan deze regelgeving moeten aanpassen. Alle nieuwe veerboten op de Schelde, de Rupel en de Durme zijn gemaakt op maat van de nieuwe veersteigers. Dit alles heeft sterk bijgedragen aan een verbetering van de kwaliteit waarmee veerdiensten uitgevoerd kunnen worden. Een gevolg van de verbetering wat betreft de steigers is ook geweest dat de passagiersvaart nogal eens uitwijkt naar de veersteigers als aanlegmogelijkheid. Zeker in die steden of oorden die aan het water liggen en toeristisch potentieel bieden, maar die aparte passagiersvaartvoorzieningen op specifieke plekken ontberen.

Ook in de veersector is de teneur dat medegebruik mogelijk moet zijn, mits het serviceniveau van veerdiensten (klokvastheid, veiligheid, staat van dienst van aanmeersteiger e.d.) niet in het gedrang komt. Dit serviceniveau van de veerdiensten dient daarbij te primeren. Selectief zouden ook aanvullende aanmeervoorzieningen (aanlegmogelijkheid voor de tweede per contract vereiste reserveveerboot en elektriciteit- en watervoorzieningen voor het onderhoud van boot en steiger) een verbetering van de mogelijkheden van de sector inhouden. Op langere termijn zijn gescheiden voorzieningen op een aantal plaatsen het meest ideaal (zie voorbeelden

in Nederland en Duitsland). Daarenboven zou een actievere samenwerking met toeristische diensten om recreatieve producten uit te bouwen de sector ten goede komen.

Kader 6: Prioriteiten passagiersvaart en veerdiensten

"Stimuleren en reguleren van de veren en passagiersvaart uit oogpunt van hun democratisch karakter "

Prioriteiten:

1. Aanpakken van de aanmeerproblematieken en reguleren van het (mede)gebruik;
2. Optimaliseren van de bediening van de kunstwerken ook in interregionaal verband;
3. Duidelijkheid scheppen rond het statuut van de passagiersvaartschepen;
4. Versterken integratie tussen passagiersvaart en veren enerzijds en toeristisch en recreatief netwerk en vervoersmodi aan wal anderzijds;
5. Verbeteren (flankerende) infrastructuur op in- en uitstapplaatsen passagiersvaart en veren;
6. Selectief uitbouwen aanmeermogelijkheden.

Samenstelling: Resource Analysis.

4.2.7 Kustrecreatie en –toerisme

Algemeen

De beoefening van watersporten op zee is over de voorbije jaren sterk toegenomen. Naast de blijvers (zeilen, surfen, vissen, …) komen er ook steeds nieuwe watersporten op. De nieuwe (kust)watersporten (bijv. zeerafting, kite-surfing, jetski, strandzeilen, …)[35] kennen veel bijval bij jongeren. Ze vormen een potentieel voor een meer avontuurlijk aanbod van sportieve activiteiten, ook voor andere doelgroepen dan jongeren (incentive-publiek, avontuurarrangementen).

De watersportactiviteiten op zee vergen een infrastructurele omkadering die ruimte inneemt ofwel op het strand, de zeedijk of in de jachthavens (opberg- en parkeerruimte, clubhuis, enz.). Ze vragen tevens een specifieke dienstverlening (reddingsdiensten, sportclubs, schippers voor gehuurde boten,…). Dergelijke activiteiten brengen echter wel een aanzienlijke werkgelegenheid met zich mee voor de kustregio en de benodigde investeringen en dienstverlening zijn derhalve te legitimeren.

Veiligheid op zee is ook een belangrijk kwaliteitsaspect voor de kustwatersporten. Zij wordt vooral gegarandeerd door de Afdeling Vloot en de strandreddingsdiensten. Niettegenstaande de veiligheid op zee heel degelijk is, kunnen nog een aantal verdere verbeteringen aangebracht worden zoals een aangepaste reglementering om de recreatiedruk op zee te beheersen (de reddingsdiensten worden immers geconfronteerd met een toenemende druk op het sportieve gebruik van de zee), een oproepsysteem op alle stranden waardoor redders van op afstand kunnen communiceren met baders, sensibiliseren van de toerist omtrent zwemmen in de bewaakte zones, verdere uitbreiding van de reddingsdiensten tijdens drukke weekends buiten juli en augustus, …. [36]

---

[35] Het strandtoerisme belichaamd in de zonnebaders wordt niet meegenomen in het blikveld van dit beleidsplan (zie ook: § 2.3 "Waterwegen en kuststroken waarop beleidsplan van toepassing is").

[36] Voor een nadere bespreking van de huidige toestand en voorstellen tot verbetering van de veiligheid op zee, verwijzen we naar het "Strategisch Beleidsplan voor Toerisme en Recreatie aan de Kust" (Westtoer 2002).

Recreatievaart en kustjachthavens

De recreatievaart aan de kust bestaat niet enkel uit de gemotoriseerde toervaartboten, maar evenzeer uit zeiljachten. Uit de WES-enquête blijkt dat zeilen een belangrijke vorm van waterrecreatie in Vlaanderen vormt. Zo'n 9% van de respondenten gaf aan dat ze deze sport tijdens het jaar beoefenen. Ongeveer de helft daarvan zeilt minstens een keer per week.

Volgens de enquête hechten zeilers ook extra belang aan de toegankelijkheid van het water, het aantal aanlegsteigers en het onderhoud ervan, de parkeerruimte en de rust op het water.

In het licht van de toenemende koopkracht en de evolutie naar een meer actieve vrijetijdsbesteding in een natuurlijke omgeving wordt een groei van het aantal zeiljachten verwacht naar de toekomst toe. De groeiende interesse kan nu reeds afgeleid worden uit het toenemend aantal cursisten dat een brevet haalt. Ook het aantal zeilscholen neemt toe.

De goede verbinding van de meeste kustjachthavens met de waterwegen in het binnenland vormt dan weer een troef voor de Vlaamse Kust voor de toervaarders.

Een belangrijke vaststelling aangaande deze actorgroep is eveneens de verschuiving naar grotere en exclusievere schepen. Mede dankzij al deze ontwikkelingen signaleren de kustjachthavens een behoefte aan capaciteitsuitbreiding. De bestaande kustjachthaveninfrastructuur wordt weliswaar steeds verder uitgebouwd, maar volstaat nog steeds niet voor de stijgende vraag.

Eén van de verklarende factoren daarvoor is het bestaan van de zgn. "drijvende campinggast" die semi-permanent in een kustjachthaven verblijft omdat dit voordeliger is dan bijv. een appartement huren. Dit nekt de doorstroming en de mogelijkheden voor passanten om af te meren en vormt een barrière voor Vlaamse kustjachthavens om aan internationale netwerkvorming te doen en opgenomen te worden als schakel in internationale recreatievaartroutes.

Tegelijkertijd stelt men bij sommige jachtclubs een vergrijzing van de leden vast. Daarom ontplooit men er activiteiten om meer jongeren aan te trekken (opleidingen, boten ter beschikking stellen) en om de bestaande leden over te halen tot meer activiteit (zeilwedstrijden, toervaart in groep). Ook de activiteiten van de zeescouts zijn in dit opzicht belangrijk voor het interesseren op jonge leeftijd voor het water en het varen en aldus voor aanwas van (kust)recreatievaarders.

Ook het voorzieningenniveau laat op diverse vlakken te wensen over in verschillende kustjachthavens (sanitaire en milieuvoorzieningen met name).

Zowel qua aantallen ligplaatsen, de bezetting daarvan door vaste liggers en passanten, als qua uitrusting en beheer van de kustjachthavens is het aangewezen dat dit alles naar een hoger plan begeleid wordt. Aangepaste concessies met een bijbehorend rechten- en plichtenkader en een dito financieringsverdeling lijken daarvoor het meest geëigende instrument (zie ook § 3.2).

Daarbij dienen een aantal uitgangspunten in het oog gehouden te worden.

Een kustjachthaven moet meer zijn dan een hotel dat enkel infrastructuur en ligplaatsen ter beschikking stelt aan leden en bezoekers. Er dient eveneens een sportieve component aan de uitbating verbonden te zijn. Met andere woorden: kustjachthavens zijn er tevens voor de sportbeoefenaars (al dan niet lid van de jachtclub gevestigd in een bepaalde jachthaven). Het zou daarnaast ook geen puur commerciële aangelegenheid moeten zijn. Er zou ook minimaal aandacht voor de lokale meerwaarde/inbedding moeten bestaan.

Kustjachthavens hebben niet alleen een gebruikswaarde voor de watersporters, maar geven ook een meerwaarde aan een badstad door de sfeer die ervan uitgaat. Dit aspect van openbaar domein wordt vooralsnog onvoldoende ondersteund in de diverse jachthavens aan de Kust. De nieuwe inrichting van de Visserskaai in Oostende is een voorbeeld van een toenemende

kwalitatieve inschakeling van de jachthaven in het openbaar domein. Vooral in Nieuwpoort stelt zich het probleem van de eilandpositie van de jachthaven tegenover de stad en de badplaats.[37]

Tevens is de verbinding tussen de kust en de binnenwateren niet voldoende ontwikkeld. Onder andere de kustjachthaven van Nieuwpoort kan door zijn internationale uitstraling functioneren als een poort voor de binnenlandse waterrecreatie. Het voorzien van voldoende aanmeerplaatsen voor doorgaande vaart en het bekendmaken van de mogelijkheden tot doorvaart naar de binnenwateren vanaf Nieuwpoort dienen dan ook voldoende in de verf gezet worden.

Droge kustjachthavens en windsurfen

Naast de welbekende kustjachthavens voor de gemotoriseerde recreatievaartuigen zoals toervaartboten en zeilers, bestaan er langs de Vlaamse kust ook enkele zogenaamde "droge jachthavens" waar o.a. zeilbootjes zonder motor en windsurfers hun thuishaven vinden.

Langsheen de Vlaamse kust liggen 15 watersportverenigingen, verdeeld over 9 van de 10 kustgemeenten, met hun basis op het strand. Nieuwpoort is de enige kustgemeente die geen strandclub heeft. Deze verenigingen tellen gezamenlijk meer dan 5.000 vaste leden. D.w.z. dat die leden van wal steken vanaf deze stranden om vooral te windsurfen of te zeilen in open boten. Alle clubs beschikken over een al dan niet permanente strandaccommodatie.

Naast de vaste leden organiseren de meeste clubs zeil- en surflessen, alsook stages voor tijdelijke of proefleden.

Uit een beperkte studie in 2002 (VVW) bleek dat het aantal inschrijvingen voor die stages van 2.322 in 1988 gestegen was tot 7.370 in 2001. Zo'n 80 procent van de proefleden is tussen de 11 en 16 jaar voor wat de surflessen betreft. Voor de zeilstages situeert zich 52 procent van de beoefenaars tussen 8 en 13 jaar en 34 procent tussen de 20 jaar en ouder.

Deze clubs zijn historisch gegroeid uit enkelingen die een plaats zochten om hun bootje of surfplank te bergen op het strand. In het begin van de jaren tachtig, en op initiatief van het BLOSO, duidde de overheid over de ganse kustlijn stranden aan die dienst konden doen als insteekzones voor surfers en zeilers. Er mocht dan ook niet gezwommen worden in deze zones. Gezien de meeste appartementbewoners het liefst vlak voor hun deur zwommen, werden deze zones meestal geïnstalleerd op afgelegen plaatsen of plaatsen met weinig of geen bebouwing. De respectievelijke verenigingen installeerden veelal zelf douches en bouwden zelfs sanitair op het strand.

Ondanks het in gang gezette beleid is er tot op vandaag echter nog steeds geen wettelijke regeling voor het plaatsen van vaste strandaccommodaties. Nochtans beschikken 13 van de 15 clubs over een permanente bebouwing die al die jaren oogluikend is toegestaan. Daarenboven kan gesteld worden dat een permanente bebouwing ook noodzakelijk is om hygiënische en didactische redenen. De precariteit van de installaties blijft echter een feit. De provincie West-Vlaanderen heeft in juni 2000 in opdracht van AWZ een inventaris gemaakt van alle constructies op strand en dijk middels het "Planologisch en juridisch kader voor het gebruik van de zeewering en in het bijzonder van strand en dijk". (Terra Coastal Zone Management, 2000). Daarna werden verschillende hoorzittingen georganiseerd om tot een voorstel van oplossing te komen voor deze problematiek. Dit najaar zou dit gefinaliseerd moeten worden waarna de Provincie een voorstel tot wetgeving zal overmaken aan de Vlaamse Gemeenschap (zie ook Bijlage B "Beleidskader", i.h.b. het gedeelte rond "strandconstructies"). Vanuit duurzaam recreatief oogpunt lijkt het wenselijk dat de precariteit van de inrichtingen opgeheven wordt.

Een tweede knelpunt is de maximale windsterkte tot wanneer een zeiler of surfer zijn sport nog mag beoefenen op zee. Een verouderde wet die de watersporten voor vaartuigen minder dan zes meter beperkte tot 3 Beaufort zeewind en 4 Beaufort landwind werd onlangs gewijzigd, waarbij het toegelaten is om tot 8 Beaufort te surfen. Het probleem is dat de verantwoordelijkheid bij de verschillende watersportverenigingen werd gelegd. Er bestaat echter

[37] Aan de ontsluiting wordt momenteel wel gewerkt door de voorziening van een voet- en fietsveer.

geen mogelijkheid om bijv. bij 6 Beaufort zeewind nog met een reddingsboot het water op te gaan.

Vanuit de sector is het voorstel om surfers op eigen risico hun sport te laten beoefenen, waar dat voor de grootzeilerij ook bestaat. De clubs kunnen dan zelf beslissen wanneer ze geen veiligheid meer kunnen garanderen en dit dan ook kenbaar maken aan hun leden (rode vlag). Wie dan nog surft, doet dit volkomen op eigen risico waarbij dan de kosten van een eventuele redding ook bij het individu liggen.

Een derde knelpunt is de wet op de vzw's. Alle watersportverenigingen worden aangemoedigd om ook en vooral voor niet-leden en toeristen, hun accommodatie open te stellen. De wet op de vzw's laat echter niet toe om met niet-leden te werken, vermits dit dan tot de commerciële sfeer wordt gerekend. Ook hier dient een oplossing gevonden te worden.

Zeilwagenrijden

Het zeilwagenrijden wordt in Vlaanderen uitsluitend beoefend op het strand aan de Belgische kust. Het is de enige locatie die qua oppervlakte en terreinkenmerken geschikt is.

Het strandzeilen in Vlaanderen kent een vijftal clubs met in totaal ongeveer duizend leden. Het groeipotentieel van de sport bedraagt 6 procent voor de komende jaren. Het strandzeilen wordt in principe heel het jaar beoefend met een piekperiode tussen september en maart (o.a. omwille van de gemeentelijke reglementen).

Het strandzeilen wordt enkel beoefend bij laag tij en dan nog op het harde gedeelte van het strand. Daarom is ook de eventuele kans op conflictsituaties met andere strandgebruikers (zonnebaders, e.a.) uitermate klein. Het veiligheidsrisico omwille van de grote snelheden van de zeilwagens blijft ook beperkt, omdat indien er veel wind is, er weinig zonnebaders of spelende kinderen zijn. Dankzij de bestaande federaties (voor Vlaanderen: LAZEF vzw) bestaat er een uniforme reglementering die internationaal wordt toegepast, bijv. voorrangsregels, gedragscodes, eigen veiligheid, etc. De Landelijke Zeilwagenfederatie kan de overheid bijstaan bij het bekendmaken van de leefregels.

Verder kunnen er in principe conflicten optreden met de natuursector, al is de zeilwagensport een recreatieve bezigheid die weinig overlast op het gebied van geluid, emissie of afval met zich meebrengt. Er zijn zelfs voorbeelden in het buitenland waar de zeilsport beoefend wordt in natuurgebieden, zoals: Duitsland - St. Peter Ording; Nederland - Terschelling; VS - Ivanpah Dry Lake & Black Rock Desert.[38] Bij de afbakening van de mariene zones en het vastleggen van de reglementering daarrond, dient er specifiek aandacht besteed te worden aan het zeilwagenrijden, dat – bij het respecteren van de natuurwaarden van een gebied – geen extra zware hinder of druk veroorzaakt voor het respectievelijke gebied.

Qua regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu is de enige beperkende wetgeving die op de mariene milieus.[39] Voor de zeilwagensport is het belangrijk dat de huidige toegewezen zones verder kunnen gebruikt worden en dat de inplanting van natuurzones geen beperkingen met zich meebrengen. Verder moet er een doorgang blijven door de geplande beschermde strook ter hoogte van de grens zodat er van en naar het Franse territorium kan gereden worden. Immers, zowel het individuele als het competitief zeilwagenrijden kunnen letterlijk grensoverschrijdend zijn tijdens de beoefening.

Indien het zeilwagenrijden niet langer toegestaan zou worden, zou het bij het ontbreken aan geschikte terreinen gedoemd zijn om te verdwijnen. De zeilwagensport kan slechts beoefend worden op plaatsen die breed en lang genoeg zijn en een voldoende harde ondergrond kennen. De Westkust is wegens de breedte en hardheid van het strand de meest geschikte plaats voor de beoefening van de zeilwagensport. Vanaf de havenmuur in Duinkerke (Frankrijk) kan gereden worden tot aan Groendijk in Oostduinkerke. Het strand is als baai van Duinkerke tot Nieuwpoort een gebied waar onmogelijk een stuk kan uitgesneden of afgebakend worden. Het

---

[38] Zie ook Bijlage I "Integrale natuurparken".
[39] Zie ook Bijlage J "Mariene milieus"

zeilwagenrijden vereist een breed strand met voldoende hard zand dat niet onderbroken wordt door golfbrekers. Daarnaast is er ook behoefte aan een clubhuis met parking.

Verder is het strandzeilen nog onderworpen aan de gemeentelijke politiereglementeringen. Aangezien de gemeentelijke bestuursorganen dikwijls een eigen politiereglementering kunnen opleggen in verband met toegelaten of verboden activiteiten op het strand, moet hier duidelijk naar harmonisering gestreefd worden tussen de verschillende kustgemeenten wat betreft de toegelaten recreatie op het strand.

Overige kustrecreatie

Naast het zeilen, gemotoriseerd varen en zeilwagenrijden zijn er nog verschillende andere waterrecreatie-activiteiten die zich afspelen op het water of het strand aan de kust. Eerder werden al zee-rafting, kite-surfing en jetski vernoemd. Daarnaast kunnen we ook nog activiteiten als vliegeren, wave-karting, parasailing, e.a. aangeven. Het zou ons hier te ver leiden om al deze vormen afzonderlijk te bespreken. Daarom wordt verwezen naar andere paragrafen zoals die rond de snelvaart (cfr. § 4.2.3) en § 4.2.8 ("Waterrecreatievormen: varia"). Daarnaast vindt men ook in de bijlagen een korte beschrijving van de verschillende vormen onder Bijlage C "Overzicht recreatievormen".[40]

Kader 7: Prioriteiten kustrecreatie

"Valoriseren van mogelijkheden kustrecreatie"

Prioriteiten:

- Kustjachthavens:

De beperkte ruimte aan de kust laat niet toe om aan de bestaande vraag vanuit België naar ligplaatsen te voldoen. Er zou gestreefd moeten worden naar:

1) Een selectieve uitbreiding van de kustjachthavens met het oog op passantenverkeer en doorstroming;

2) Verbeteringen op en rond bestaande jachthavenlocaties qua voorzieningenniveau en qua aanblik met het oog op het verhogen van het service-level en ter veraangenaming van openbare ruimten binnen badplaatsen;

3) Stimuleren van passanten naar de Belgische kustjachthavens door verbeterd onthaal van passanten in de kustjachthavens;

4) Onderzoek naar het beheer in buitenlandse jachthavens als benchmark voor het beheer van de Vlaamse jachthavens aan de kust.

[40] Voor een volledig overzicht van de reglementeringen rond waterrecreatie aan de kust en op het strand verwijzen we graag naar het boek "Juridische inventarisatie van de kustzone in België". (Cliquet, A., Vercruyse, J. & Maes, F.; 2000).

"Valoriseren van mogelijkheden kustrecreatie"

Met betrekking tot het versterken van de verbinding van de kustjachthavens met de binnenlandse waterwegen worden volgende maatregelen en acties voorgesteld ter ontwikkeling van Nieuwpoort als draaischijf:

1. Verzekeren van een voldoende aanbod van terreinen voor watergebonden toeristisch-recreatieve bedrijven in de achterhaven van Nieuwpoort;
2. Verzekeren van een voldoende aantal ligplaatsen en aanmeerfaciliteiten voor passagiersschepen in de achterhaven;
3. Voorzien in recreatieve inrichting en voorzieningen voor watersport en waterrecreatie rond het spaarbekken van Nieuwpoort.

- Droge kustjachthavens:

1. Wegwerken van rechtsonzekerheid;
2. Waarborgen van veiligheid;
3. Openstellen van faciliteiten voor iedereen.

- Zeilwagenrijden:

1. Eenvormigheid in (gemeentelijke) reglementering bekomen;
2. Toegang behouden tot strandzone en mariene milieus.

- Overige kustrecreatie:

1. Ruimte laten voor nieuwe ontwikkelingen;
2. Mogelijkheden geven tot verankering van nieuwe recreatievormen.

Samenstelling: Resource Analysis.

4.2.8 Waterrecreatievormen: varia

Vinkenzetten

Eén van de voornaamste onderdelen van het vinkenieren is ongetwijfeld de wedstrijd zelf. Het houden van zangwedstrijden voor vinken is slechts toegestaan van 1 april tot en met 31 augustus. Het is de federatie voor de vinkenzetterij die zangwedstrijden organiseert voor vinken. Omdat bij het vinkenzetten stilte en rust belangrijke elementen tot het welslagen van deze sport zijn, wordt ten behoeve van wedstrijden al eens op een zondagvoormiddag het stille en rustige jaagpad ingenomen. De geclaimde exclusiviteit schept dan soms problemen met de andere recreatieve activiteiten die er plaatsvinden op het jaagpad.

In het Vlaamse landsgedeelte geldt een strenge wetgeving ter bescherming van inlandse vogels. Ook het houden van botvinken is streng gereglementeerd. De wetgever bepaalt dat ze officieel moeten geringd worden en ingeschreven in een inventaris van "niet in gevangenschap geboren vogels". Ook de gekweekte botvinken dienen voorzien te worden van een gesloten voetring en ingeschreven te zijn in een afzonderlijk register. Eveneens dient een individuele steekkaart sinds 1982 de vogel steeds te vergezellen.

Iedere vinkenier dient aangesloten te zijn in een maatschappij. Iedere maatschappij is aangesloten bij een gewest. Soms zijn de gewesten nog opgesplitst in één of meerdere verbonden. Het gewest is op zijn beurt aangesloten bij de federatie.

Modelboten

Ook het varen met modelboten door middel van telegeleiding is een vorm van waterrecreatie. De Koninklijke Federatie der Model Yacht Clubs van België is een overkoepelend orgaan voor alles wat met modellisme zowel in als rond het water te maken heeft. De Belgische Federatie maakt deel uit van het wereldwijde NAVIGA en groepeert in ons land achttien verenigingen met een gezamenlijk bestand van meer dan driehonderd leden. Een schatting vanuit de sector doet daar nog eens een 1000-tal niet gefedereerde scheepsmodelbouwers in België bij. De clubs varen op plassen en vijvers hen toegewezen door de lokale besturen. Het kan gebeuren dat zij occassioneel eens op een kanaal of rivier een vriendenwedstrijd organiseren, maar dan wordt dit geregeld met de verantwoordelijke waterwegdirecties. De competitiewedstrijden worden echter steevast georganiseerd op vijvers en spaarbekkens. Deze wateroppevlakken vallen buiten het domein van onderhavig beleidsplan en zijn hier dus niet van toepassing

De federatie zet zich in voor het promoten van de sporttak en organiseert verschillende evenementen. Een standaard reglementering voor navigatie en conformiteit van de modellen worden tijdens de regelmatige bijeenkomsten besproken en zonodig aangepast. De federatie organiseert om de drie à vier jaar opleidingscursussen voor scheidsrechters, die dan ingezet worden in de door haar georganiseerde wedstrijden. Zij benoemt ook commissarissen die erop moeten toezien dat alles volgens het boekje verloopt. De Federatie herbergt nog een aantal commissies die instaan om de veiligheid van de modellen (keuring van stoomketels enz.), lawaaihinder (raceboten met verbrandingsmotoren) en het toekennen van startnummers / zeilnummers. Tijdens de vergaderingen van het sportcomité worden ervaringen en voorstellen uitgewisseld om eventuele moeilijkheden en misverstanden bij te sturen.

Zwemmen

Het algemeen scheepvaartreglement doet geen uitspraken over zwemmen of baden in de waterwegen en kanalen. Wel stelt artikel 44 dat het verboden is in de havens van de Belgische kust te zwemmen of te baden. Daarnaast bestaan er voor de kust ook nog gemeentelijke reglementeringen. Het betreft hier besluiten van de gemeenteraden van de verschillende kustgemeenten. Deze besluiten bakenen de badzones af en handelen voornamelijk over het feit dat baden in zee enkel toegelaten is in bewaakte zones.

Tevens melden bepaalde bijzondere reglementen van specifieke scheepvaartwegen wel enkele bepalingen daarrond. Zo is het in het kanaal Charleroi-Brussel “verboden te zwemmen of te baden tot op 250 meter van beide kanten van de kunstwerken, alsmede in de vakken voor grote snelheid en in het dok van Feluy.” (Art. 19).

Daarnaast wordt de milieureglementering voor open zwemgelegenheden en watersportzones geregeld door Vlarem-II, subafdeling 5.32.9.8.

Het blijft echter de uitdrukkelijke wens van de waterwegbeheerder dat het zwemmen in kanalen en bevaarbare waterlopen, mits in achtnemen van voldoende veiligheidsvoorzieningen, opnieuw als bijna vanzelfsprekend wordt ervaren.

Schaatsen

Vermits het beleidsplan zich vooral toespitst op de bevaarbare en dus grotere waterwegen is de kans dat deze dichtvriezen in de winter, zeker gezien het vaak intense scheepvaartverkeer, eerder beperkt. Voor de niet-bevaarbare afvoerkanalen zijn er dan specifieke gemeentelijke reglementeringen uit te vaardigen.

Varend erfgoed

Onder varend erfgoed wordt verstaan: “het nautisch erfgoed, inzonderheid de schepen, de boten en de drijvende inrichtingen met inbegrip van hun uitrusting en van hun

voortstuwingsmiddelen, waarvan het behoud van algemeen belang is wegens hun historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde" (Decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed, B.S. 18.05.2002).

Varend erfgoed geeft niet enkel een cultuur-historische meerwaarde, maar zorgt tevens voor een extra aantrekkingspool voor het watertoerisme. De massale publieke belangstelling voor bijeenkomsten met oude (zeil)schepen bewijst dat. De sector is vragende partij om ergens langs de waterwegen vaste ligplaats te krijgen en dan liefst op een zinvolle plaats zodat dit varend erfgoed in ene totaal scheepvaartproject kan opgenomen worden. Het gaat dan niet alleen over "bezoeken van", maar ook over "varen met".

4.2.9 Promotie ten behoeve van waterrecreatie en –toerisme in het algemeen

Er is een algemene waardering voor de vele promotie-inspanningen die ten behoeve van waterrecreatie en –toerisme worden geleverd door de betrokken instanties op lokaal, provinciaal en gewestelijk niveau. Zo worden er door de verschillende promotie-instanties zowel brochures uitgewerkt als persberichten opgesteld, contact- en informatiemogelijkheden via e-mail en internet verzorgd, opleidingen en voordrachten georganiseerd en deelgenomen aan beurzen en andere promotie-evenementen. Ook stellen velen dat de communicatie met de overheid (AWZ) er sterk op vooruit is gegaan de laatste jaren. Er is duidelijk meer luisterbereidheid. De verschillende instanties richten zich zowel op binnen- als buitenland en daarbij wordt dan, afhankelijk van de doelstellingen, nog eens gedifferentieerd naar waterrecreatieve activiteit, zoals toervaren, fietsen, e.d.

Daarnaast is er een algemene roep om onderlinge afstemming tussen de verschillende promotie-inspanningen en om duidelijkheid omtrent aanspreekpunten bij en bevoegdheden van promotieorganisaties en andere instanties die zich met watergebonden materie bezig houden (bijvoorbeeld AWZ, VOI's …). Momenteel wordt er door de verschillende instanties en organisaties die zich (ten dele) richten op de promotie van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen nog te vaak een eigen promotiebeleid gevoerd met weinig tot geen afstemming met de promotieactiviteiten van anderen. Dit zorgt er niet alleen voor dat de effectiviteit van de promotie door o.a. overlap achteruit gaat, maar tevens dat bepaalde sectoren binnen het waterrecreatief en -toeristisch veld weinig tot niet aan bod komen. Een goede afstemming en rolverdeling tussen de verschillende promotieorganen kunnen hieraan tegemoet komen.

Uit de probleemanalysefase kwam verder naar voren dat vele zaken die nog voor verbetering vatbaar zijn, grotendeels oplosbaar zijn middels overleg tussen de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) enerzijds, en Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV), Toerisme Vlaanderen en de federaties en dergelijke anderzijds. Het meer systematisch energie steken vanwege de water-autoriteiten (AWZ, VOI's, PBV, …) in overleg richting federaties, gebeurlijk gecombineerd met de opzet van een overlegplatform, is daarom geboden. Hoewel een goede taakverdeling tussen betrokkenen tot minder overlap van taken en bevoegdheden kan leiden, lijkt een intensivering van het contact met de sector aan te raden. Daarvoor dienen er voldoende middelen (budgetten en menskracht) beschikbaar te zijn voor de instanties die zich met het overleg rond en de ondersteuning van de waterrecreatie bezig houden (cfr. verminderde financiële vooruitzichten PBV).

Een kritische analyse van het waterrecreatiebeleid in binnen- en buitenland kan bijdragen aan de vormgeving van een toekomstgericht promotiebeleid, waarvan een actiegeoriënteerd marketingplan voor de promotie van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen afgeleid kan worden. Ook kan het inzicht verschaffen in welke de meest optimale taakverdeling tussen de beschikbare promotieorganen is. Naast de genoemde organen moeten ook de diverse diensten op provinciaal of lokaal niveau niet over het hoofd gezien worden. Deze zijn immers drijvende krachten achter de ontwikkeling van vele toeristische en recreatieve producten. Op een zelfde manier kan bijv. AMINAL afdeling Natuur of Bos & Groen betrokken worden bij de promotie rond de relatie tussen zachte recreatie en groene of bosgebieden.

Een mooi voorbeeld van dit soort bundeling van krachten is terug te vinden in het Interreg-project "Beleef het water". De daar gebruikte structuur kan als leervoorbeeld voor promotie dienen.

Zo'n marketingplan moet toelaten om de troeven die Vlaanderen heeft wat betreft waterrecreatie en –toerisme beter uit te spelen in internationaal verband, hetgeen nu nog onvoldoende gebeurt. Ter illustratie: zo'n beetje alle (cultuur)steden in Vlaanderen zijn via de waterweg bereikbaar. Ook kan het dienen om meer mensen (uit eigen land/gewest) te motiveren om aan waterrecreatie en –toerisme te doen. Zeker voor het bekendmaken van nieuwe producten zou er een (vast) actieplan en kanaal gevolgd moeten worden, opdat het zowel de doelconsumenten bereikt als dat ook de diverse promotieorganen gericht met elkaar kunnen samenwerken.

Er wordt tevens aangedrongen op een verbreding van de IT-ondersteuningen ten behoeve van waterrecreatie en –toerisme, zoals verbindingen en programma's die het mogelijk maken om bijv. overnachtingen in jachthavens te kunnen boeken via moderne (online) boekingssystemen. Ook de aanmaak van specifiek kaartmateriaal, websites om jachthavens te presenteren met aangeboden voorzieningen, toeristisch-recreatieve gidsen en de oprichting van een klachtenbank wordt meermaals gevraagd.

Tenslotte bestaat er behoefte aan duidelijkere aanspreekpunten bij de overheid omtrent allerlei waterrecreatie-gerelateerde aangelegenheden.

Kader 8: Prioriteiten promotie

"Structurering en coördinatie ten gunste van een betere profilering"

Prioriteiten:

1. Opmaken van een algemeen marketingplan voor promotie;
2. Opmaken van een duidelijkere taakverdeling met het oog op een betere afstemming van de ondersteuningsactiviteiten van de verschillende diensten die zich met promotie van de sector bezig houden;
3. Intensiever overleg met de sector om promotie en ondersteuning van allerlei zaken doeltreffender te maken;
4. Een duidelijke positionering in/t.o.v. het buitenland;
5. Aanbieden van gerichte informatie en toepassingen gericht op specifieke doelgroepen (o.a. vaarkaarten en boekingssystemen).

Samenstelling: Resource Analysis.

4.3 Synthese

Met betrekking tot de opgevoerde punten van aandacht dringen zich een aantal terugkomende elementen op:

Ten eerste kan gewezen worden op het verbeteren van het infrastructurele voorzieningenniveau dat nog een aantal gebreken of missing links vertoont. De knelpunten liggen vooral bij: ligplaatsen voor passanten (zowel voor overnachtingen als voor kortstondige halten bij attractiepunten), aanmeerfaciliteiten aan kunstwerken, faciliteiten voor niet-gemotoriseerde recreatievaart (hellingen, ladders) en de uitrusting van de jachthavens.

Ten tweede is een steeds terugkomend punt van aandacht dat er over gewaakt moet worden dat, bijvoorbeeld, een uitbreiding van de beroepsvaart de recreatievaart niet verdrukt en vice versa of dat, bijvoorbeeld, de gemotoriseerde recreatievaart de niet-gemotoriseerde waterrecreatie niet in het gedrang brengt. In de meeste van dit soort gevallen waarin de recreatieve functie in relatie treedt tot een andere maatschappelijke functie of waarin verschillende recreatievormen in onderlinge interactie treden, kunnen de mogelijk negatieve interacties vermeden worden door het volgen van goede gedragsregels, door uit te gaan van de primaire functies van waterwegen en vervolgens naar draagkracht afspraken te maken. Derhalve is het belangrijk dat omgangsregels opgesteld worden die de onderlinge relaties

tussen afzonderlijke waterrecreatievormen reguleren of die de verstandhouding tussen de recreatieve functie reguleert met de andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust. Zonering van activiteiten kan hierbij ook een middel zijn.

Een derde gemeenschappelijk element vloeit voort uit de vaststelling dat waterrecreatie- en –toerismebeleid gericht kan zijn op het beïnvloeden van de integratie tussen recreatievaart en walactiviteiten. De waterwegen bieden immers ook mogelijkheden voor de cultuur- en natuurtoerist, die het schip gebruikt als vervoersmiddel tussen verschillende attractiepunten.

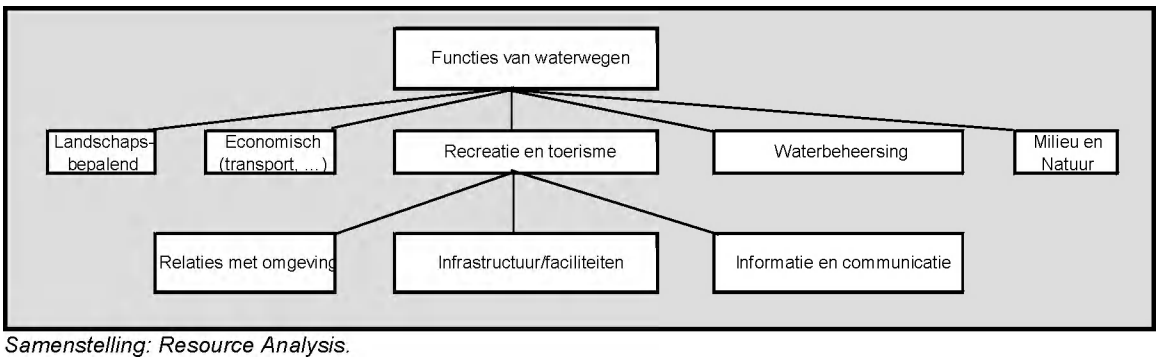
Tenslotte is een passende promotionele en communicatie-ondersteuning ter verspreiding van informatie rond mogelijkheden en regels een manier om de functie op een betere manier te besturen.

Dit impliceert dat naast infrastructurele en regulerende maatregelen er ook nood is aan een samenwerkingsmodel, waarbij alle lokale actoren uit de toeristische sector betrokken zijn.

Als zodanig kan een waterrecreatie- en –toerismebeleid, dat recht doet aan de multifunctionaliteit van waterwegen en kust, gerealiseerd worden volgens de inzet van drie typen beleidsmiddelen –zie hierna. Dit drie "sporen"-beleid bestaat uit het kwantitatief en kwalitatief sturen van infrastructurele voorzieningen, van de betrokken relaties en interacties en het verbeteren of aanscherpen van ondersteunende informatie-, communicatie-, promotie- en marketingactiviteiten.

Schematisch wordt dit weergegeven in de volgende figuur.

Figuur 9: Componenten voor de vorming van waterrecreatie- en –toerismebeleid



Samenstelling: Resource Analysis.

Het beïnvloeden van de infrastructurele faciliteiten, de relaties met de omgeving en de informatie en communicatie rondom en ten behoeve van waterrecreatie en –toerisme kunnen - zoals duidelijk zal worden onder § 5 "Selectie en ontleding van concrete beleidskwesties"- grotendeels gelijkgeschakeld worden aan de volgende drie types beleidsmiddelen of –opties ter beschikking, te weten:

(1) materiële beleidsmiddelen - geld, knowhow en arbeidskracht (ten behoeve van eigen investeringen of ondersteuning van initiatieven van derden);

(2) juridische beleidsmiddelen - gezag (ten behoeve van gedragsregulering, zoals uitbatingregulering door middel van concessievoorwaarden, zachte regulering (convenanten), harde (financiële) reglementering inclusief toezicht op naleving regels); en

(3) communicatieve en organisatorische beleidsmiddelen – opzetten van bijv. overlegstructuren en PPS-arrangementen alsook het mobiliseren van partijen (ten behoeve van mededelingen, planning en besluitvorming ter bespoediging en promotie van initiatieven van eigen overheid en/of van andere betrokkenen).

4.4 In acht te nemen principes bij waterrecreatie- en -toerismebeleid

Ter realisering van de voorgenomen verbeteringen, bleek uit de probleemanalysefase tevens dat het daarbij wenselijk en geboden is om de volgende principes in acht te nemen bij de beleidsimplementatiefase (cfr. § 5 "Selectie en ontleding van concrete beleidskwesties").

4.4.1 Participatie in planvorming andere velden/sectoren

Momenteel zijn er vaak slechts beperkte inspraakmogelijkheden vanuit recreatie en toerisme bij de opmaak van allerlei sectorale en integrale plannen. Een voorbeeld daarvan vindt men onder andere bij het proces van de bekkenbeheerplannen.

Dit beleidsplan neemt de toeristisch-recreatieve functie van waterwegen echter als primair uitgangspunt. Het reikt een kader aan op Vlaams niveau. Eén van de consequenties van dit beleidsplan is dan ook dat bij de verschillende planprocessen meer betrokkenheid dient te zijn vanuit het waterrecreatief en –toeristisch perspectief. In de toekomst zou er meer pro-actief gekeken worden vanuit het standpunt van waterrecreatie en –toerisme naar de verschillende planprocessen.

Bij de natuurrichtplannen (hierna ook: nrp) die opgemaakt worden door de zgn. plangroepen is in eerste instantie niet voorzien dat voor gebieden waar waterwegen doorheen lopen, ook de respectievelijke waterwegbeheerders van de bevaarbare waterlopen in de plangroep worden opgenomen. In de geest van dit beleidsplan dient hierin verandering te komen. Het is immers belangrijk dat het recreatief medegebruik wordt gefaciliteerd. Dit laatste kan immers enkel maar voor problemen zorgen op korte of middellange termijn en kan de beslissingen en uitgestippelde objectieven i.v.m. de natuurrichtplannen mogelijks zelfs in de war sturen.

De bepalingen in onderhavig beleidsplan waterrecreatie en –toerisme dienen ook in de mate van het mogelijke en noodzakelijke meegenomen te worden bij de opmaak van de bekkenbeheerplannen, waarvan de insteek vanuit recreatie –hoewel behorende tot één van de twaalf sectoren die aan bod komen in de opmaak van de bekkenbeheerplannen- momenteel slechts minimaal is. De Vlaamse Waterbeleidsnota –dat als uitgangspunt geldt voor de bekkenbeheerplannen– moet immers dit beleidsplan als één van zijn inputs nemen.

Naast het kader dat in dit beleidsplan wordt gepresenteerd, kan ook nog vanuit een andere hoek input komen voor verschillende planvormingsprocessen. Het uit te bouwen overlegplatform voor waterrecreatie en –toerisme kan eveneens dienen voor het aanleveren van input in de beleids- en planvormingfase door als klankbord of anderszins als besluitvormingsactor mee te fungeren in de beleids- en planvormingfases.

4.4.2 Optimaliseren van de relaties tussen de toeristisch-recreatieve en de economische functies van waterwegen

Het is gewenst om een zo goed mogelijke afstemming te realiseren tussen enerzijds de toeristisch-recreatieve en anderzijds de economische en afwateringsfunctie van waterwegen. Het optimaliseren van de relatie tussen waterrecreatie en –toerisme met de beroepsvaart en de watergebonden (waterrecreatieve) bedrijvigheid dient dus nagestreefd te worden. Daarom zouden dergelijke bedrijven gesitueerd kunnen worden rond multimodale knooppunten en andere locaties in de waterrecreatieve sfeer.[41]

Het economisch en maatschappelijk surplus dat de sector/functie genereert, rechtvaardigt de stellingname dat de economische en afwateringsfunctie (binnenvaart, watergebonden bedrijvigheid) de toeristisch-recreatieve functie niet dient te beletten en vice versa. Dit dient ook tot uiting te komen in termen van bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, concipiëring van routes aan wal, omgangsregels aan kunstwerken en ligplaatsen en inrichting van ruimtes. In concreto kan dit tot uiting komen in de vormgeving van jachthavens, jaagpadroutes, fietserbruggen,

[41] Uiteraard dient dit conform de heersende reglementering te gebeuren. Verder kunnen als afwegingscriteria degene van het beoordelingskader infrastructuur meegenomen worden (zie bijlage D "Beoordelingskader infrastructuur").

visinfrastructuur, kano-kajak-roei-infrastructuur, snelvaartinfrastructuur, voorrangsregels aan kunstwerken, …

Hierbij dient in acht te worden genomen dat niet alle waterwegen gelijkgesteld kunnen worden qua prioritaire maatschappelijke functie. Als uitgangspunt hierbij geldt de categorisering van waterwegen qua hoofdfunctie volgens het RSV.

Het aanbrengen van voorzieningen op de resp. vaarwegen dient daarmee rekening te houden. In eerste instantie komen de secundaire waterwegen meer in aanmerking voor het prioritair uitbouwen van waterrecreatieve faciliteiten aan en op de wal. Bijzondere aandacht dient daarbij uit te gaan naar die gebieden die nu zwakker zijn uitgebouwd voor waterrecreatie en –toerisme (de "missing links"). Evenzo kan men nog een verbijzondering maken qua uitbouw van waterrecreatie naar bijvoorbeeld "verblijfsgebieden" en "doorvaartgebieden".[42]

Een optimalisering tussen de toeristisch-recreatieve en economische functie op waterwegen impliceert ook dat men bij de beroepsvaart geduld en begrip aankweekt jegens recreatievaart die zij -net als trucks dat doen met personenwagens- als "medeweggebruikers" dienen te beschouwen. Concrete zaken in dit verband zijn: voorrangsregels, vaarsnelheid ter hoogte van aanmeerplaatsen, enz. In dit verband moeten waar nodig regels opgesteld, herbekeken of opnieuw onder de aandacht van de betrokkenen gebracht worden. Uiteraard kan ook gewerkt worden aan een verbeterde dialoog tussen de partijen in kwestie.

4.4.3 Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming

Zoals de beroepsvaart de Trans-Europese Netwerken kent, kan ook bij de recreatieve uitbouw langs waterwegen gekeken worden naar aansluitingen met interessante buitenlandse vaargebieden en naar netwerkvorming met aanmeerplaatsen en toeristische aantrekkingspolen.

Dit impliceert het voorzien van haltes/aanmeerplaatsen om x aantal km ten behoeve van de resp. recreatievormen in functie van de recreatievorm-specifieke behoeftes en de categorisering van waterwegen.

Voor een tentatieve indeling van het Vlaamse waterwegen naar verblijfsgebieden en doorvaartgebieden, zie de bijbehorende Kaart 2: Toervaartnet.

---

[42] Doorvaartgebieden zijn zones of linken die voornamelijk gebruikt worden als verbinding om op een vlotte manier van punt A naar punt B te geraken, zonder dat er een grote recreatieve, toeristische of cultuur-historische waarde door de gebruikers aan het gebied toebedeeld wordt. Een bestemmingsgebied is een zone of locatie die voornamelijk bezocht wordt tijdens de recreatieve activiteit omdat binnen deze zone of locatie zich het eindpunt van de toer bevindt. Vaak gaat het om doodlopende kanalen of rivieren met een jachthaven en daaraan verbonden evt. een cultuurhistorisch centrum. Verblijfsgebieden tenslotte zijn zones in het toervaartnet waaraan de recreant een bepaalde recreatieve waarde (zoals rust, natuurschoon, plezier, e.d.) hecht en die daarom door de toervaarder gebruikt worden om gedurende enige tijd te verblijven tijdens zijn tocht. Vaak gaat het daarbij om de kleinere waterwegen en de waterwegen die gelegen zijn in de omgeving van een toeristisch gebied zoals de Belgische kust.

Kaart 2: Toervaartnet

Samenstelling: Resource Analysis.

4.4.4 *Optimaliseren van de relaties tussen de recreatieve en de natuurlijke functies van waterwegen*

Het is gewenst om een zo goed mogelijke afstemming te realiseren tussen enerzijds de recreatieve en anderzijds de landschappelijke en ecologische functie van waterwegen. Het optimaliseren van de relatie tussen waterrecreatie en –toerisme met de natuur dient dus nagestreefd te worden. Het draagvlak van de natuurlijke omgeving alsook landschapsinrichtingdirectieven zijn daarbij belangrijke uitgangspunten.

Zoals uit § 2.1.2 afgeleid kan worden, is het interessant om de landschappelijke en ecologische functie naar draagkracht te combineren met de toeristisch-recreatieve functie. Daarmee creëert men niet alleen recreatieve opportuniteiten. Ook heeft dit zekere "pedagogische" en welzijnseffecten tot gevolg. "Natuurconsumptie" leidt immers tot verhoogde kennis en een verhoogd respect voor natuurwaarden, het heeft tevens een verhoogd welzijn tot gevolg en het draagt bij aan een verhoogde natuurbeleving.

Wel moet er aandacht zijn voor de druk van waterrecreatie en –toerisme op de natuur en het milieu. Daarom is het zaak om gebiedsgericht te zoeken naar hoe hoog de recreatiedruk in een gebied mag worden, en hoe deze ruimtelijk en temporeel verdeeld moet worden, om zo natuur en recreatie duurzaam te verweven en rust en stilte te waarborgen. Recreatie en toerisme moeten afgestemd worden op de draagkracht van het watersysteem. Momenteel is er nog te weinig inzicht in de effecten van verstoring van de verschillende recreatievormen op de natuur. Meer onderzoek naar deze verstoringeffecten is nodig.[43]

Het is wenselijk om vooral voor harde recreatie duidelijke zones af te bakenen buiten de natuurgebieden. Deze zonering in ruimte zorgt er ook voor dat andere recreatievormen minder worden gehinderd. Harde recreatievormen worden vaak als storend ervaren bij zachte recreanten.

Nogmaals: draagkracht van gebieden is een relevante factor in deze, maar met dat als basis kan gekeken worden naar additionele mogelijkheden en formules voor "natuurrecreatief medegebruik" en bevordering van een verantwoorde milieuconsumptie vermits dit het milieubewustzijn verhoogt.

Het willen bevorderen van natuurrecreatie kan tevens een input vormen voor ruimtelijke ordening. Het afbakenen van zoneringen en het ontwerpen van en locaties aanduiden voor flankerende infrastructuur ten behoeve van water- en oeverrecreatie kan het beste verankerd worden in de ruimtelijke ordening (teneinde de rechtszekerheid ervan te bevorderen).

Momenteel zijn de provincies en de gemeenten bezig met de opmaak van ruimtelijke structuurplannen, sommige zijn reeds afgerond en goedgekeurd (zie Bijlage B "Beleidskader"). Daarnaast zijn er eveneens op deze drie niveaus ruimtelijke uitvoeringsplannen (hierna ook: RUP's). Die worden gemaakt in uitvoering van de betrokken structuurplannen (op voorwaarde dat de opmaak ervan wordt aangegeven in het betrokken ruimtelijk structuurplan). Deze RUP's zijn zowel bindend (voor de overheid) als verordenend (voor de burger). Als in een RUP bijv. een bouwvrij agrarisch gebied wordt bestemd, kan daar geen bouwvergunning voor verleend worden. De RUP's vervangen dus stelselmatig de bestaande gewestplannen en BPA's geheel of gedeeltelijk. Bij de uitwerking van deze RUP's wordt er een afweging gemaakt tussen de verschillende functies en sectoren. Dit planningsproces is eveneens een forum om natuur en recreatie beter te verwerven.

Naast deze meer formele fora bestaan er nu reeds lokale, informele overlegvergaderingen tussen de verschillende betrokkenen zoals vissersclubs, gemeenten en natuurverenigingen in verband met natuur en recreatie. Het initiatief voor dit overleg wordt meestal genomen door de betrokkenen zelf.

---

[43] Bij toename van de waterrecreatieve activiteiten dienen evt. ook de controles van de waterkwaliteit opgevoerd worden.

Het beleidsplan kan een kader en de principes aanreiken waar het overleg m.b.t. verweving van recreatie (in, op en langs het water) en natuur kan worden gesitueerd. Tevens kan dit als een startpunt worden gezien om te komen tot een afwegingskader op gebiedsniveau voor recreatie t.o.v. natuur en rust, ook qua inrichtingseisen en –mogelijkheden.

4.4.5 Multifunctionele voorzieningen waar medegebruik kan

Het lijkt aangewezen om waar mogelijk het principe van multifunctionaliteit te hanteren als basisleidraad voor de inrichting, het gebruik en (aanbestedingsrichtlijnen met betrekking tot) het beheer/de uitbating van punt- en lijninfrastructuur.

Multifunctionaliteit dient daarbij eveneens te slaan op (1) het leveren van een bijdrage aan de lokale gemeenschap en niet enkel aan de recreantengemeenschap en (2) het concipiëren van voorzieningen zodat interfaces tussen een veelheid aan activiteiten kunnen ontstaan (denk aan transferia/multimodale knooppunten).

Voor zover meerdere recreatievormen zonder onderling hinder van elkaar te ondervinden, gebruik kunnen maken van dezelfde voorzieningen en waterpanden -en aldus integratievoordelen (bijv. via gecombineerde excursiepakketten) en kostenbesparingen gerealiseerd kunnen worden- moet dit nagestreefd worden. Zo kunnen -mits duidelijke omgangsregels afgesproken worden- in meerdere gevallen interessante kruisbestuivingen ontstaan en kunnen dezelfde voorzieningen ten goede komen aan een groter publiek. Hierdoor wordt de maatschappelijke en economische “return on investments” positief beïnvloed.

Ook dient er bij eventuele hertekening van waterwegeninfrastructuur rekening gehouden worden met potentieel toekomstig recreatieve medegebruik ervan, o.a. door de jaagpadrecreatie.

4.4.6 Monofunctionele voorzieningen en zoneringen waar optimalisering van onderlinge relaties dit vraagt

Het is evident dat niet alles met alles samengaat. In veel gevallen zullen actorgroepen exclusieve voorzieningen en stroken zelfs prefereren. Echter, ruimte en geldelijke middelen zijn schaarse goederen en derhalve kan men niet op elke plek en voor elke vorm van waterrecreatie specifieke “dedicated” stroken en infrastructuur voorzien.

Hoewel als basisuitgangspunt het gecombineerd gebruik van voorzieningen en waterlopen en kust een goed beginsel is, dient ment toch activiteiten te scheiden daar waar dat nodig is, om zo conflictsituaties tussen gebruikersgroepen te minimaliseren en om de plezierige beleving van de resp. recreatievormen te bevorderen. Dit geldt zowel voor de recreatievormen die zich op het water afspelen alsook voor de recreatievormen op de jaagpaden en dijkwegen. Denk bijvoorbeeld aan het weren van gemotoriseerd en ander snelverkeer op de oevers ten behoeve van de zachte (trage) recreatie op de jaagpaden en dijkwegen.

Selectief zal men dus unifunctionele faciliteiten of zoneringen, die juist een “gescheiden” gebruik in de hand werken, moeten voorzien, zodat hinderlijke en ongewenste interferenties vermeden worden. Met name in § 4.2 komen reeds meerdere situaties naar voren, waarbij de onderlinge incompatibiliteit tussen afzonderlijke vormen van waterrecreatie gebaat zijn bij gescheiden voorzieningen en/of zoneringen. Uiteraard zal telkens een afzonderlijke behoefte-analyse de uiteindelijke beslissing tot inrichting van een monofunctionele voorziening moeten ondersteunen.

Als algemeen principe kan vooropgesteld worden dat zachte recreatie gefaciliteerd dient te worden. Zij moet daarvoor in bescherming worden genomen tegen harde recreatie. De uitoefening van zachte recreatievormen moet uiteraard ook onderling afgestemd worden middels flankerende afspraken en voorzieningen. Ter hoogte van in/uitstapplaatsen voor kanoërs langs jaagpaden waar veelvuldig fietsrecreanten passeren kan er bijv. gekozen worden voor een aangepaste verharding of voor andere infrastructurele ingrepen zodat de recreanten op het jaagpad ook de nodige voorzichtigheid ten toon spreiden bij het passeren van een dergelijk potentieel conflictpunt.

Ook de beleidswens om het beoefenen van de verschillende recreatievormen zoveel mogelijk gespreid over Vlaams Gewest mogelijk te maken, kan aanleiding zijn om te zoneren.

4.4.7 Positief stimulerende kaders aanreiken door de overheid

De overheid dient voorwaarden te scheppen zodat de sector kan voldoen aan regelgeving die zij van buitenaf (hoger: EU) of vanwege andere maatschappelijke functies van waterwegen (bijvoorbeeld milieu) opgelegd krijgt. De redelijkheid en homogeniteit van regelgeving dienen daarbij doorlopend gewaarborgd te zijn.

Ook dient de overheid ervoor te zorgen dat privé- of non profit-initiatieven in de sector kunnen plaatsvinden in een stimulerend en transparant (EU-conform) ondernemersklimaat. Dit betreft dan met name de uitbating van (kust)jachthavens, bootverhuur, passagiersvaart en de inplanting van clublokalen. In plaats van precaire vergunningen, of onduidelijke statutaire behandeling op de gebieden van resp. waterwegbeheerders, dient een lange termijnzekerheid en duidelijkheid geboden te worden.

Voor zover de overheid dient in te staan voor operationele dienstverlening aan de sector (zoals bediening van kunstwerken), dient deze eveneens klantgericht te zijn. Hier hoort ook een passend promotiebeleid bij. Duidelijkheid omtrent de taakverdeling tussen bij promotie betrokken organisaties is daarbij geboden. Dit dient eveneens op een transparante (EU-conforme) en niet-concurrentieverstorende wijze vorm te krijgen.

Ook het bijhouden van bagger- en andere onderhoudswerkzaamheden is een vereiste.

Voor zover bepaalde waterrecreatieve en –toeristische activiteiten niet geheel zelfbedruipend zijn en deze toch een maatschappelijke meerwaarde bieden, lijkt het zinvol om uit te gaan van het principe “wat anders verdwijnt, kan in aanmerking komen voor ondersteuning”. Hieraan kunnen dan uiteraard de nodige rechten en plichten verbonden worden. Ook dient hierbij het beginsel van niet-concurrentieverstoring gewaarborgd te worden.

Dergelijke kaders kunnen bij voorkeur uitgewerkt worden in samenspraak met de betrokken clubs en organisaties, zodat de ontwikkelde kaders ook een doorgedreven effectiviteit en toepasbaarheid kennen. Het op te richten overlegplatform waterrecreatie en –toerisme (cfr. Bijlage P) kan daarbij als structuur gehanteerd worden.

4.4.8 Permanente dialoog bevorderen tussen betrokkenen

Dit principe dient op twee wijzen gestalte te krijgen.

Enerzijds is er nood aan het creëren van duidelijke en gekende aanspreekpunten waar de verschillende actorgroepen met vragen en opmerkingen terechtkunnen. Dit kan als onderdeel van een bestaande publieke instantie worden opgevat. Het kan ook in de schoot van een nieuw op te richten orgaan of structuur gesitueerd worden. In elk geval is er duidelijk nood aan een regelmatiger en meer gestructureerd overleg tussen de resp. recreantengroeperingen en publieke instanties (zoals provincies, waterwegbeheerders en Gewest) om tezamen coherente afspraken te kunnen maken en voorzieningen te treffen.

Voor de coördinatie van het waterrecreatiegebeuren zou er bijvoorbeeld een aanspreekpunt kunnen opgericht worden op provinciaal niveau als tussenschakel tussen het lokaal niveau (clubs, jachthavens, gemeenten, particulieren, …) en het regionaal (Vlaams) en hoger (nationaal, europees) niveau.

Tevens wordt er van verschillende kanten verzocht om op termijn te komen tot een overlegorgaan en samenwerkingsverband op Vlaams niveau. Hiervoor dient een modeloverlegstructuur ontwikkeld te worden waarbij missie en bijhorende doelstellingen uitgewerkt worden. (cfr. Bijlage P).

Anderzijds is er nood aan het multidisciplinair voorbereiden van het kiezen van locaties voor inplantingen van voorzieningen en het ontwerp ervan. Dit principe dient belichaamd te worden

in een dialoog tussen ingenieurs en de uiteindelijke gebruikers (watersporters). Zo voorkomt men dat faciliteiten op een zodanige wijze geconcipieerd en gelokaliseerd worden dat zij een laag (gebruiks)rendement zullen hebben.

4.4.9 Promotie/profilering van de mogelijkheden

Promotie en communicatie is één van de belangrijkste peilers voor de toekomst van de waterrecreatie en het –toerisme. Promotie kan dienen om een persoon te motiveren en aan te trekken om aan waterrecreatie en –toerisme te doen. Het zorgt ervoor dat de mogelijke geïnteresseerden weet hebben van de mogelijkheden en hoe ze die kunnen benutten. Daarnaast wordt ook aan zij die reeds aan één of andere vorm van waterrecreatie of –toerisme doen idealiter voldoende informatie aangereikt zodat ze hun activiteit naar behoren kunnen beoefenen.

Promotie en communicatie proberen de activiteit en/of de locatie waarrond men publiciteit voert in het mooiste daglicht te stellen. Op die manier vormt het ook een instrument om Vlaanderen in zijn geheel te promoten in het buitenland en investeringen in de regio te bevorderen.

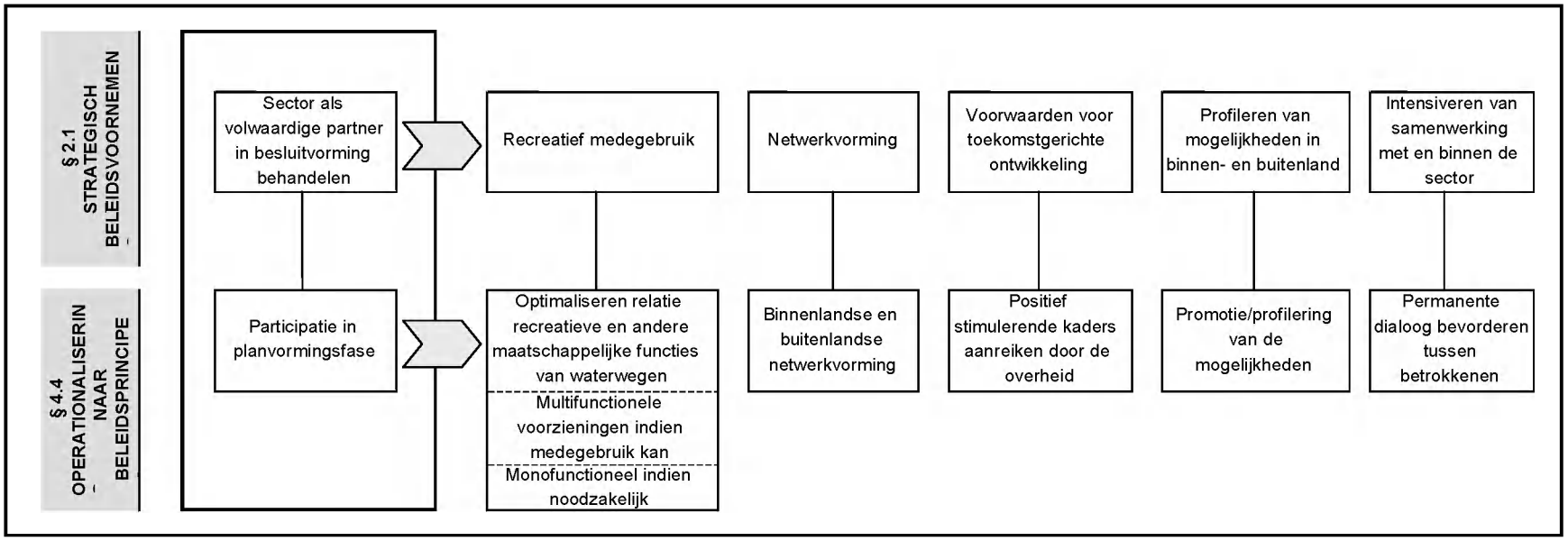
De promotie moet dan ook, o.a. omwille van de economische consequenties, zo optimaal mogelijk verlopen. De afstemming tussen de verschillende organisaties en instanties die zich bezighouden met de promotie van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen, ontbreekt echter in vele gevallen. De efficiëntie kan dan ook vaak verbeterd worden door een duidelijkere positionering en rolverdeling van de desbetreffende actoren. Naar de toekomst toe zou er dan ook een gecoördineerde promotiestrategie uitgewerkt moeten worden voor geheel Vlaanderen op basis van een marketingplan (cfr. brochures, mailings, deelname aan beurzen, advertentiecampagnes, internetsite, …).

4.4.10 Synthese

Op basis van een dwarsdoorsnede vanuit vogelperspectief van de prioriteiten bleek dat een aantal praktische (beleids)principes aangehouden dienen te worden bij verdere invulling van het beleid, wil dit de multifunctionaliteit van waterwegen huldigen alsook de pluriformiteit van waterrecreatie en -toerisme kunnen waarborgen. Deze hebben dus ook een link met, vloeien voort uit, kunnen gezien worden als operationaliseringen van de strategische beleidsuitgangspunten zoals eerder gepresenteerd (zie bovenste deel Figuur 10). Als metavoorwaarde voor het te voeren beleid geldt het “verbeteren van de mogelijkheden om de recreatieve functie op een meer volwaardige wijze mee in beschouwing te nemen vanaf het begin van de plan- en beleidsvorming”. Een principe dat tot nu toe niet het geval is geweest. Voorts kan op de volgende principes gewezen worden als bouwstenen voor het te voeren beleid: Wegwerken missing links;

- Harde recreatie de zachte recreatie niet laten verdrukken;
- In redelijkheid coëxistentie zoeken met andere maatschappelijke functies waterwegen;
- Verbeteren integratie water- en walactiviteiten;
- Uniformere en transparantere regelgeving en dienstverlening;
- Betere communicatie met en binnen sector;
- Zinvolle (promotionele) ondersteuning bieden aan sector

Figuur 10: Operationalisering naar beleidsprincipes van strategische voornemens



Samenstelling: Resource Analysis.

5 Selectie en ontleding van concrete beleidskwesties

In het vorige hoofdstuk werd een beschrijving gegeven van de huidige situatie, de prioritair voor verbetering in aanmerking komende kwesties en de daarbij te huldigen principiële randvoorwaarden.

Met name de principiële randvoorwaarden vormen een richtsnoer, een soort van kapstok om beleidsbeslissingen aan op te hangen en om de gewenste sturing te kunnen bepalen.

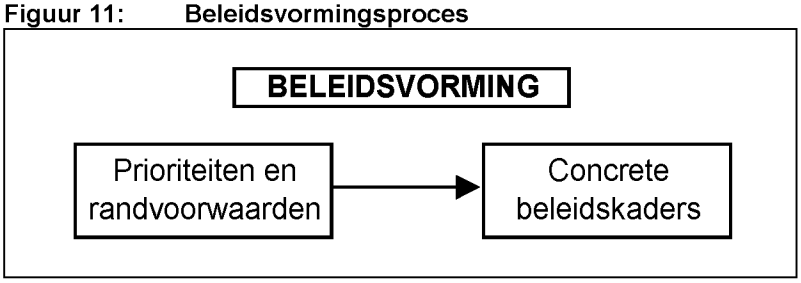
De prioriteiten geven aan welke issues het meest in aanmerking komen voor behandeling. De principiële randvoorwaarden geven aan op basis van welke principes c.q. criteria beleidsvorming en acties rond die issues gestalte dienen te krijgen. In combinatie met de strategische beleidsvoornemens uit § 2.1.1 vormen zij de basis voor het operationaliseren van het beleid ten aanzien van waterrecreatie en –toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen.

Op basis daarvan wordt in dit hoofdstuk overgegaan tot het opvoeren van een aantal concrete beleidskaders waarlangs een beleid met betrekking tot waterrecreatie en –toerisme gevoerd kan worden.

Hierbij wordt, enerzijds, steeds uitgegaan van het besef dat ook in alle redelijkheid de overige maatschappelijke functies van waterwegen en kust gerespecteerd dienen te worden en dat dus geen niet-haalbare monofunctionele aanspraken van recreatie en toerisme op waterwegen en kust gedaan kunnen worden. De kwesties worden, anderzijds, ook steeds benaderd vanuit de optiek: hoe dienen andere maatschappelijke functies en de betrokken beleids- en plancontext rekening te houden met waterrecreatie en –toerisme? Met andere woorden: op welke wijze dient er in beleid dat wellicht primair op een andere maatschappelijke functie gefocust is, rekening gehouden te worden met waterrecreatie en –toerisme? En welke voorwaarden moeten daarbij, wederom vanuit waterrecreatief-toeristisch perspectief, idealiter vervuld worden? Door middel van dit alles wordt getracht om de ruimte die de recreatieve functie behoeft ten opzichte van andere maatschappelijke functies en binnen de beleids- en plancontext waarin ze ingebed ligt op een transparante en consistente wijze te institutionaliseren.

Het beleidsvormingsproces wordt weergegeven middels de volgende figuur.

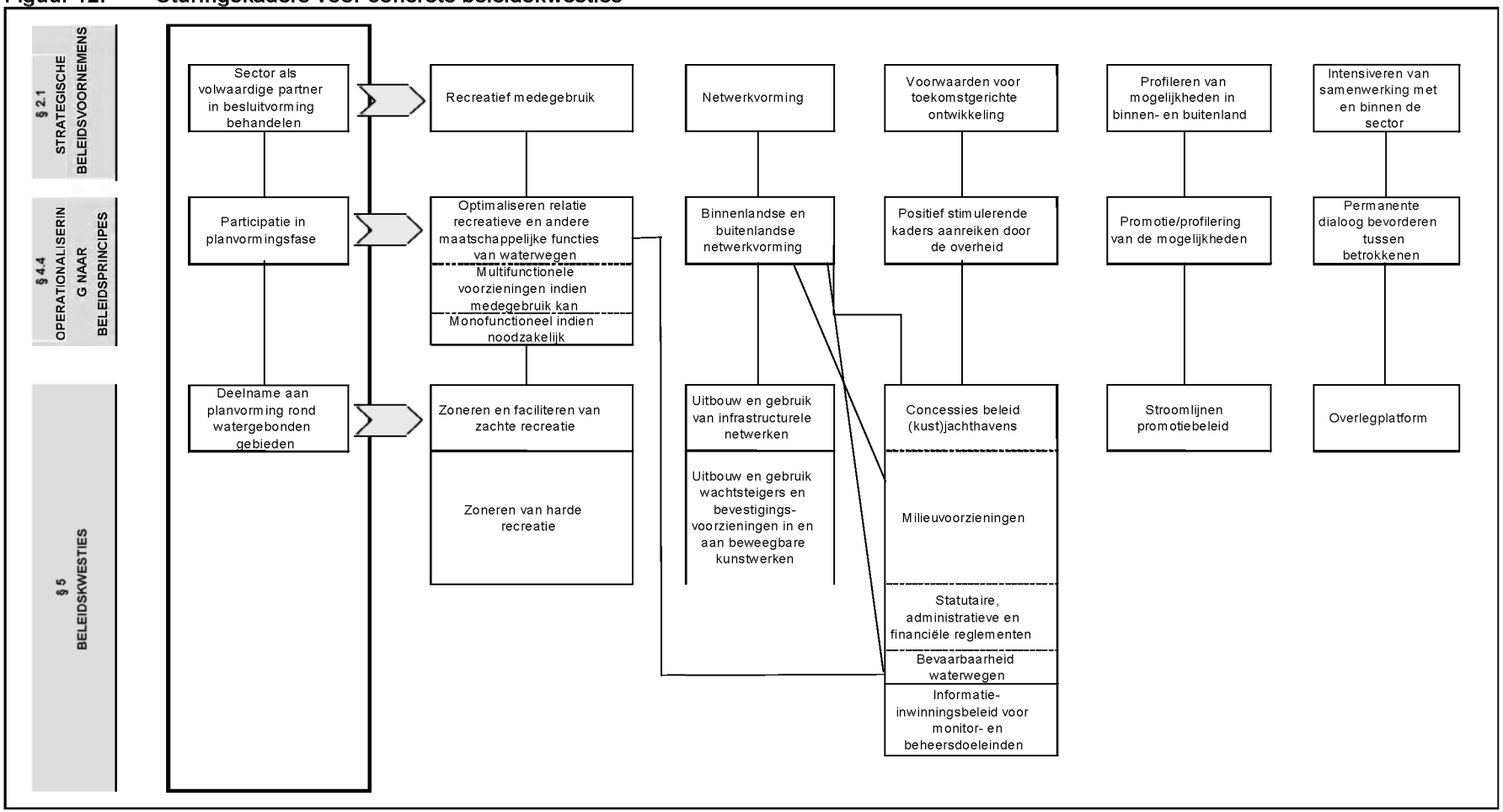
Figuur 11: Beleidsvormingsproces



Samenstelling: Resource Analysis.

In concreto mondt dit uit in een ontleding naar de volgende concrete kwesties die sturing behoeven op basis van passende beleidskaders.

Figuur 12: Sturingskaders voor concrete beleidskwesties



Samenstelling: Resource Analysis.

De beleidskwesties (zie onderste lijn in bovenstaande figuur) kunnen daarbij nog als volgt onderverdeeld worden:

Meer specifiek gaat het om volgende kwesties:

1. Deelname aan planvorming rond watergebonden gebieden;
2. Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken;
    a. Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur toervaart;
    b. Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur kano-kajak-roei;
    c. Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur passagiersvaart;
    d. Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur veerdiensten;
    e. Uitbouw en gebruik multimodale knooppunten aan wal.
3. Uitbouw en gebruik wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken;
4. Zoneren en faciliteren van zachte recreatie;
    a. Zoneren en faciliteren van vismogelijkheden;
    b. Zoneren en faciliteren van fiets- en wandelmogelijkheden;
5. Zoneren van harde recreatie;
    a. Zoneren van snelvaart;
    b. Zoneren van snelfietsers, skeelerers (pro memorie: zie beleidskwesties 1-3);
    c. Zoneren van ruiters (idem);
    d. Zoneren “kustsporten” en van aanmeer- en clubvoorzieningen aan de kust;
6. Milieuvoorzieningen;
    a. Afvalvoorzieningen voor waterrecreanten;
    b. Organische tinverbindingen;
7. Statutaire, administratieve en financiële reglementen;
    a. Statutaire reglementen;
    b. Administratieve reglementen;
    c. Financiële reglementen;
    d. ondersteuningsbeleid;
8. Bevaarbaarheid waterwegen;
    a. Bediening van kunstwerken;

b. Zondagsvaart voor goederenschepen;

c. Vaardiepte waterwegen;

9. Stroomlijnen promotiebeleid;

10. Opzetten informatie-inwinningsbeleid voor monitor- en beheerdoeleinden (zie Bijlage O "Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse");

11. Opzetten overlegplatform (zie Bijlage P "Overlegplatformnota");

12. Concessiebeleid m.b.t. (kust)jachthavens (zie Bijlage Q "Concessie-overeenkomst jachthavens").

5.1 Stramien voor opzetten beleidskaders

In § 4.3 werd reeds aangegeven dat sturing gerealiseerd kan worden volgens een drie-sporenbeleid; door de inzet van drie typen beleidsopties.

In de eerste plaats door middel van beïnvloeding van infrastructurele voorzieningen. Voor bepaalde recreatievormen kan dit tot uiting komen door iedere x aantal kilometers of (vaar)tijd aanlegvoorzieningen of haltes te voorzien, zeker wanneer men bepaalde lange-afstandscircuits wil afleggen. Dit kan ook tot uiting komen in het uitrustingsniveau en de gewestelijke spreiding van voorzieningen.

In de tweede plaats door het reguleren van de betrokken relaties en interacties rondom de resp. punten voor verbetering of een recreatievorm in kwestie.

In de derde plaats door het afstemmen van ondersteunende informatie-, communicatie-, promotie- en marketingactiviteiten met betrekking tot het punt of de recreatievorm in kwestie.

In § 4.4 werd aangegeven met welke principiële randvoorwaarden daarbij rekening gehouden dient te worden.

Een deel daarvan zijn als universele basisuitgangspunten te beschouwen, geldend voor alle beleidsissues waarrond beleidsopties genomen kunnen worden. Het gaat hier over:[44]

- het hanteren van een integrale en multifunctionele benadering op waterwegen en kust;[45]
- het uitgaan van de gebiedsgerichte toeristisch-recreatieve draagkracht van een waterweg of kustzone of locatie daaraan;
- het vertrekken vanuit de RSV-categorisering van waterwegen.

Met deze "baseline" in gedachten, kan men qua beleidskwesties een onderscheid maken tussen twee typen.

Eén; die kwesties waarbij de overheid een soort van voluntaristisch beleid kan voeren (waar zij zelf haar opties kan afwegen en keuzes kan maken). Bijv. bij de uitbouw van de basisvoorzieningen (aanmeerplaatsen) voor een bepaalde vorm van waterrecreatie.

Twee; die kwesties die hun prioriteit ontlenen aan supranationale directieven op het vlak van milieu- en economisch beleid. Deze worden bijv. door Europa opgelegd en vragen op het Vlaams niveau een zo optimaal mogelijke uitwerking en implementatie. Voor deze kwesties is de Vlaamse bewegingsvrijheid derhalve beperkt. Dit geldt bijvoorbeeld voor de plicht om

---

[44] Zie linksonder in Figuur 12: Sturingskaders voor concrete beleidskwesties.
[45] Zie ook de Bijlage A "Interactie toervaart met andere waterwegfuncties".

mettertijd milieustations beschikbaar te hebben op jachthavens (beleidskwestie 5). In zekere zin vloeien ook de beleidskwesties 10 en 11 daaruit voort, omdat deze samenhangen met de toenemende druk om op een transparante en -vanuit grensoverschrijdend perspectief- niet-concurrentievervalsende wijze economisch (ondersteunings)beleid te voeren.[46] Het verzekeren dat beleidsvoornemens een zekere rechtsgrond of plan-legitimiteit en draagkracht krijgen (beleidskwestie 1 en 12), wordt ook onder dit tweede type geschaard omdat zij ook voortvloeien uit de noodzaak om eventueel te maken voluntaristische keuzes op gepaste wijze te institutionaliseren.

Voor het eerste type beleidskwesties zijn er afzonderlijke, beleidskwestie-specifieke aandachtspunten of criteria die in acht genomen kunnen worden teneinde tot de uiteindelijke vormgeving van de verkozen sturing en beleidsopties te kunnen komen. Dit is van toepassing op beleidskwesties 2-5 en 7-9.

Het tweede type beleidskwesties bieden veel minder mogelijkheden tot dat soort afwegingen en keuzes. Zij zijn voor het beleid ten aanzien van waterrecreatie en –toerisme prioritair als gevolg van overmacht en dienen daardoor op de beleidsagenda te komen. Dit is van toepassing op beleidskwestie 1, 6, 10, 11 en 12.

Voor beide typen beleidskwesties geldt dat het belangrijk is te bepalen welke partijen welke rol spelen bij het te voeren beleid (zowel qua besluitvorming als qua uitvoering).

Het eerste type beleidskwesties kan bijgevolg ontleed worden aan de hand van het volgend stramien dat analyseert op welke wijze de overheid sturend kan optreden ten aanzien van een beleidskwestie.

Figuur 13: Beleidskwestietabel

Beleids-kwestie	Duiding	Streef-beeld / beleids-opties	Link met strategische beleids-voornemens	Link met operationele beleids-principes	Basis-beginselen voor sturing	Kwestie-specifieke criteria en aandachts-punten	Taakverdeling

Samenstelling: Resource Analysis.

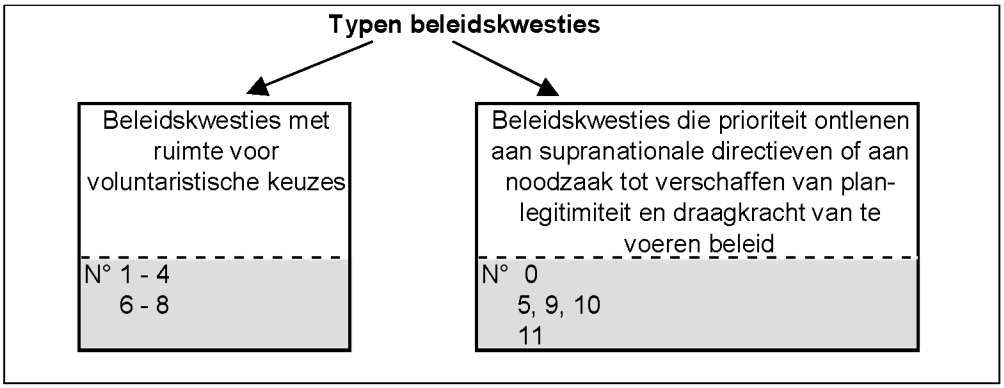
Voor de bespreking van de beleidskwesties 2-5 zal gebruik gemaakt worden van deze tabelsgewijze behandeling (zie Bijlagen). De beleidskwesties 7-9 behelzen een veelheid aan afzonderlijke punten die zich minder lenen om tabelsgewijs behandeld te worden. Derhalve wordt voor de bespreking daarvan een kwalitatieve beschrijving gevolgd.

Het tweede type beleidskwesties kan niet via deze opdeling geanalyseerd worden en behoeft een andere benadering. Hiervoor zal ook een kwalitatieve beschrijving gevolgd worden.

Nota Bene: de beleidskwesties 10, 11 en 12 worden in aparte nota's behandeld (zie Bijlagen).

[46] Hier speelt ook de wens mee om de kosten en baten van waterrecreatie en –toerisme en van beleid en initiatieven ten aanzien van waterwegen doorzichtig te maken om van daaruit tot een verantwoord overheidsbeleid te komen en een billijke kostenverdeling tussen publiek en privé.

Figuur 14: Typering van te behandelen beleidskwesties



Samenstelling: Resource Analysis.

Het gaat in alle gevallen om kwesties met een voldoende strategisch karakter, opdat ze op gewestelijk niveau via een kaderregeling behandeld zouden worden.

5.1.1 *Beleidskwestie 1: Deelname aan planvorming rond watergebonden gebieden*

Voor zover het de aanleg aan waterwegen of kustzones van voorzieningen betreft of het betreden van watergebonden gebieden met bijv. natuurwaarden, wordt voorgesteld dat t.b.v. "waar wat mag ingeplant worden" en "welke bewegingsvrijheid aan recreanten, met name aan wal, gegeven wordt" een afwegingskader wordt opgesteld. Dit dient op gebiedsniveau te gebeuren, met name voor waterrecreatie t.o.v. natuur en rust, ook qua inrichtingseisen en –mogelijkheden. Dit afwegingskader kan opgesteld worden in samenwerking met het "Overlegplatform waterrecreatie en –toerisme" (cfr. Bijlage P) t.b.v. het Vlaams Integraal Waterbeleid. De criteria die voor dat afwegingskader gebruikt worden, kunnen vervolgens ook dienen als input voor de opmaak van bbp, nrp en structuur- en bestemmingsplannen. Waardevolle aangrijpingspunten hiervoor zijn terug te vinden in Engelse en Duitse ervaringen in het beleidsmatig omgaan met deze kwestie.[47] Zo moet voor de uitbouw van waterrecreatie op het hoofdwaterwegennet ook de economische activiteit aldaar meegenomen worden in het afwegingskader.

In combinatie met een institutionele vertegenwoordiging van de waterrecreatie en –toerisme (opties: door AWZ in te brengen in de resp. plangroepen of door sectorale partners in te brengen in werkgroepen) bij de opmaak/in de planvormingfase van die bbp, nrp en structuur- en bestemmingsplannen kan de sector als een volwaardige partner in de besluitvorming fungeren. Het op te richten overlegplatform waterrecreatie en –toerisme kan daarbij met haar vast secretariaat de nodige opvolging en continuïteit verzekeren. Ook dient er binnen AWZ een waterrecreatie-poot uitgebouwd worden of dient men ervoor te zorgen dat een aantal aangestelden zich daar hoofdzakelijk mee (kunnen) bezighouden, zodat die personen in de bekkencomités ook de nodige kennis en richtsnoeren ter zake kunnen inbrengen.

---

[47] In Duitsland kan gewezen worden op de volgende "best practice" qua beleidsvoorbereiding en –vorming inzake. Voor de rivier de Lahn heeft men een karakterisering opgemaakt van de huidige en de autonoom te voorziene toekomstige toestand van het gebied. Er werd daarbij tevens gekeken naar ideaaltoestanden voor zowel de natuur als voor de recreatie in het gebied. Vervolgens werd gekeken hoe deze streefbeelden in overeenstemming gebracht konden worden. Er werd aansluitend een landschapsbeschermingsdecreet opgesteld. Dat duidde beschermde natuurgebieden langs de rivier aan, het duidde aan welke activiteiten toegestaan en verboden waren per gebied en welke gebieden gebruikt konden worden voor recreatie. Zie voor meer details de bijbehorende Bijlage H "De Lahn".
In Engeland bestaat de nodige ervaring met beleidsuitvoering inzake. Het formuleren van voorschriften en het reguleren van de toegang tot en intensiteit van beoefening van recreatieve activiteiten in kwetsbare gebieden nadat de draagkracht van het gebied in kwestie is geschied (bijv. door middel van toegangsregulering; het enkel voorzien van faciliteiten voor bepaalde vaartuigen, trafiek-/passantenaantallenrestricties, oeversparende aanlegplaatsen, instellen van no-anchoring, no-shipping of no-aanleg zones middels plaatsen van boeien, snelheidsbeperkingen, etc.). Zie voor meer details eveneens de Bijlage G "Broads Authority".

Dit dient gezien te worden als een metavoorwaarden scheppende maatregel, die flankerend is t.o.v. de meer operationele beleidskwesties die in de hiernavolgende paragrafen behandeld worden.

Op deze manier wordt eveneens verzekerd dat men, in het kader van het opmaken van de bekkenbeheerplannen, recreatieve activiteiten op waterlopen kan toetsen aan en in overeenstemming brengen met de principes en doelstellingen van het integraal waterbeheer. (cfr. besprekingen en beslissing VIWC 8 mei 2003; doc. VIWC 2003 2 7.1 van 26/02/2003).

Die beleidskwesties waarrond de overheid een voluntaristisch beleid kan voeren, kunnen zodoende ook in de beleids- en planvormingarena rond de bbp, nrp, RUP's, structuur- en bestemmingsplannen ingebed worden.

5.1.2 Beleidskwestie 2: "Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken"

Als uitvloeisel van het beleidsvoornemen om zowel in het binnenland als met het buitenland tot netwerkvorming te komen,[48] is het ten aanzien van die waterrecreatievormen die circuits of langere tochten plegen af te leggen, aangewezen om daarvoor de benodigde aanmeervoorzieningen te treffen.

Wil men de waterrecreatie een impuls geven, dan zullen er voor de verschillende vormen van waterrecreatie (recreatie over water en oeverrecreatie) frequente halteplaatsen moeten zijn opdat netwerken en circuits uitgebouwd kunnen worden. Om te beginnen zullen de belangrijkste missing links geïdentificeerd en ingevuld dienen te worden.

Het is echter niet gewenst om een wildgroei te krijgen van aanmeerplaatsen of knooppunten voor één of meerdere vormen van waterrecreatie. Er moet derhalve een visie bestaan op de uitbouw, zodat bijv. gemeentelijke verzoeken of verzoeken van federaties om aanmeersteigers of in- en uitstapplaatsen op een bepaalde locatie te voorzien op een consistente wijze behandeld kunnen worden.[49]

In de beleidskwestie-tabellen (zie Bijlagen) worden voor de toervaart, de kano-kajak-roei, de passagiersvaart, de veerdiensten en de multimodale knooppunten aan wal algemene aanknopingspunten gegeven om te kunnen omgaan met verzoeken tot de aanleg van infrastructuur.

Het gebruik en de inrichting van die halteplaatsen moeten vervolgens ook gereguleerd worden, opdat de bestemmelingen er optimaal gebruik van kunnen maken.[50] Ook dient het reguleren van het gebruik om mogelijke conflicten tussen de respectievelijke gebruikersgroepen te ondervangen. Ook op deze punten wordt in de desbetreffende tabellen ingegaan.

Het gebeurlijk aannemen van één of meerdere van de beleidsopties in deze, impliceert tevens dat deze input zullen vormen voor de Vlaamse Waterbeleidsnota en allerlei planvormingsprocessen (bijv. van de bekkenbeheerplannen) en allerlei beheerplannen rond de verschillende waterwegen in Vlaanderen. Bijgevolg zal er in die processen een passende opvolging aan gegeven dienen te worden (zie ook Beleidskwestie 1).

Beleidskwestie 2a: "Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur toervaart"
Zie corresponderende tabel als bijlage.

Beleidskwestie 2b: "Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur kano-kajak-roeien"
Zie corresponderende tabel als bijlage.

Beleidskwestie 2c: "Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur passagiersvaart"
Zie corresponderende tabel als bijlage.

---

[48] Immers, Vlaanderen is ingebed in het vaarwegennet van Nederland, Wallonië en Noord-Frankrijk en kan derhalve ook vanuit grensoverschrijdend oogpunt interessante synergieën opwekken.
[49] Zie ook Bijlage D "Beoordelingskader infrastructuur".
[50] De kwestie van de aanmeervoorzieningen heeft enkel betrekking op de openbare aanmeerplaatsen.

Beleidskwestie 2d: "Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur veerdiensten"
Zie corresponderende tabel als bijlage.

Beleidskwestie 2e: "Uitbouw en gebruik multimodale knooppunten aan wal"
Zie corresponderende tabel als bijlage.

5.1.3 Beleidskwestie 3 "Uitbouw en gebruik wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken"

Duiding
Uit oogpunt van netwerkvorming en om de veiligheid van het varen op de Vlaamse waterwegen voor o.a. de toervaarder nog te verhogen, en alzo Vlaanderen als waterrecreatief en -toeristisch gebied aantrekkelijker te maken, dienen de voorzieningen aan en in sluizen en voor beweegbare bruggen verder geoptimaliseerd te worden.

Een eerste punt in verband met deze kwestie is het *in het geheel niet* aanwezig zijn van aanmeervoorzieningen voor recreatieve vaartuigen (jachtjes, kano's, kajaks, roeiboten en skiffs) *buiten* de sluis. Dit betekent dat de recreatievaartuigen zich vaak niet kunnen vastleggen of aanmeren vóór de sluis voor een overnachting en/of bij het wachten op een schutting aan de sluis. Daarop ingerichte wachtsteigers kunnen hierbij een adequaat middel zijn.

Een tweede punt in verband met deze kwestie is het niet aanwezig zijn van *adequate* aanmeervoorzieningen voor recreatieve vaartuigen *buiten* de sluis. In een aantal gevallen zijn er wel aanmeervoorzieningen aanwezig aan een sluis, zodat men normaal gezien kan vastliggen bij het wachten op de versassing. Deze infrastructuur is soms echter enkel geschikt voor de grotere passagiersvaartuigen of beroepsschepen, maar niet voor de kleinere toervaartuigen. Zeker aan een tijgebonden sluis vormt dit een probleem voor de kleinere vaartuigen.

Een derde punt in verband met deze kwestie is het niet aanwezig zijn van aanmeervoorzieningen voor recreatieve vaartuigen *in* de sluis. Dit betekent dat de recreatievaartuigen zich niet of onvoldoende kunnen vastmaken tijdens de versassing met alle veiligheidsproblemen van dien.

Daarnaast zou er aan beweegbare kunstwerken zoals bruggen, ook een soort wachtsteiger moeten zijn waar de toervaarder, indien hij/zij toekomt buiten de bedieningstijden, kan aanmeren en eventueel voor één nacht kan overnachten als noodsteiger.

Het gebeurlijk aannemen van deze beleidsopties zal tevens input vormen voor de Vlaamse Waterbeleidsnota en allerlei beheerplannen rond de verschillende waterwegen in Vlaanderen. Bijgevolg zal er bij onderhoud en opwaardering van kunstwerken een passende opvolging gegeven dienen te worden aan deze beleidsoptie (zie ook Beleidskwestie 1).

Verdere behandeling van deze kwestie: zie corresponderende tabel als bijlage.

5.1.4 Beleidskwestie 4: "Zoneren en faciliteren van zachte recreatie"

Zachte recreatie kan over het algemeen omschreven worden als die recreatieactiviteiten die uitgeoefend worden zonder gebruik te maken van een motor. Enkele partijen die met zonering tijdens de beoefening van hun activiteit in aanraking komen, zijn: (1) vissers en (2) fietsers en wandelaars. Vanuit het standpunt dat de zachte recreatie niet door de harde vormen van recreatie verdrongen dienen te worden, maar ook vanuit het besef dat "vreedzame coëxistentie" met behoud van ieders mogelijkheden en plezier een illusie kan zijn, is het geboden om passende richtlijnen aan te houden ter vrijwaring en facilitering van de mogelijkheden van deze zachte recreatievormen.

Dit impliceert tevens dat de gebeurlijk te accorderen beleidsopties in deze input zullen vormen voor de Vlaamse Waterbeleidsnota en allerlei planvormingsprocessen (bijv. van de bekkenbeheerplannen) en allerlei beheerplannen rond de verschillende waterwegen in

Vlaanderen. Bijgevolg zal er in die processen een passende opvolging aan gegeven dienen te worden (zie ook Beleidskwestie 1).

Verdere behandeling van deze kwestie: zie corresponderende tabellen als bijlage.

Beleidskwestie 4a: "Zoneren en faciliteren van vismogelijkheden"
Zie corresponderende tabel als bijlage.

Beleidskwestie 4b: "Zoneren en faciliteren van fiets- en wandelmogelijkheden"
Zie corresponderende tabel als bijlage.

5.1.5 Beleidskwestie 5: "Zoneren van harde recreatie"

In lijn met het standpunt dat de zachte recreatie niet door de harde vormen van recreatie verdrongen mag worden en dat recreatief medegebruik mogelijk moet zijn, maar dat de hardere recreatievormen op een gereguleerde wijze toch mogelijk moeten zijn -mits in acht neming van duurzaamheidprincipes- dienen ook daarvoor passende richtlijnen gehanteerd te worden.

Dit impliceert tevens dat –bij niet compleet verbannen van deze recreatievormen uit Vlaanderen- dit input vormt voor de Vlaamse Waterbeleidsnota en allerlei planvormingsprocessen (bijv. van de bekkenbeheerplannen) en allerlei beheerplannen rond de verschillende waterwegen in Vlaanderen. Bijgevolg zal er in die processen een passende opvolging aan gegeven dienen te worden (zie ook Beleidskwestie 1).

Verdere behandeling van deze kwestie: zie corresponderende tabellen als bijlage.

Beleidskwestie 5a: "Zoneren van snelvaart"
Zie corresponderende tabel als bijlage.

Beleidskwestie 5b: "Zoneren van snelfietsers, skeelerers"
Pro memorie: zie tabellen met betrekking tot Beleidskwesties 2-4 als bijlage.

Beleidskwestie 5c: "Zoneren van ruiters"
Pro memorie: zie tabellen met betrekking tot Beleidskwesties 2-4 als bijlage.

Beleidskwestie 5d: "Zoneren van "kustsporten" en van aanmeer- en clubvoorzieningen aan de kust"
Zie corresponderende tabel als bijlage.

5.1.6 Beleidskwestie 6: "Milieuvoorzieningen"

De milieu-impact van waterrecreatie beperkt zich niet tot afval en het gebruik van bepaalde materialen, maar bestaat ook uit:

- inbeslagname van ruimte (onder meer door infrastructuren) wat eveneens aanleiding kan geven tot versnippering, degradatie van het landschap;
- verstoring van fauna en flora;
- lawaaihinder;
- emissies van uitlaatgassen bij gemotoriseerde sporten;
- vervuiling van oppervlaktewater, onder meer door vuilwaterlozingen, gebruik van milieubelastende verven, lekken van brandstof;
- vervuiling van bodem (oevers) door morsen van brandstof (door het veelvuldig gebruik van jerrycans).

Hoewel al deze bovenstaande aspecten in verband met milieu aandacht verdienen, zal de focus onder deze paragraaf verdeeld worden over twee prioritaire punten, met name: afvalvoorzieningen en milieuvriendelijke bootverven. De andere aspecten in verband met het milieu worden vaak ook al ter sprake gebracht onder de paragrafen die gewijd zijn aan bepaalde recreatievormen en die voor dat milieuaspect een grote invloed hebben. Ook worden een aantal andere aspecten zoals versnippering slechts marginaal beïnvloed door de waterrecreatiesector. Andere waterwegfuncties, zoals bijv. de beroepsvaart, zijn in deze vaak belangrijker.

Het zich beperken tot de twee genoemde prioriteiten is gebaseerd op het feit dat ze betrekking hebben op de aangelegenheden met de meeste urgentie, met de breedste impact en het meest generiek zijn (het minst locatiespecifiek zijn) en dus het meest in aanmerking komen voor een generieke kaderregeling.

De kwestie van het voldoen aan milieuvoorschriften zal zich hier dus voornamelijk toespitsen op de afvalvoorzieningen voor de waterrecreanten en op de materialen die gebruikt mogen worden voor het beschermen van de buitenlaag van jachten. Er zal aangegeven worden hoe de overheid sturing kan geven aan de milieuzorg in de sector en hoe de sector zelf de nodige inspanningen dient te leveren.

Uit oogpunt van netwerkvorming, duurzaamheid en het scheppen van voorwaarden voor een toekomstgerichte ontwikkeling van de sector stelt het beleidsplan voor om de milieuzorg middels een aantal maatregelen te bevorderen.

Het gebeurlijk aannemen van deze beleidsopties zal tevens input vormen voor het Vlaams beleid ten aanzien van de waterwegen en het concessiebeleid ten aanzien van de jachthavens. Bijgevolg zal het mede richting geven aan die beleidsterreinen (zie ook Beleidskwestie 1 en Bijlage Q "Concessieovereenkomst jachthavens"). Ook kan het aanleiding geven tot het ontwerpen van een gewestelijke kaderregeling aangaande de betoelaging op de oprichting van milieustations in jachthavens.

Beleidskwestie 6a: "Afvalvoorzieningen voor waterrecreanten"

Duiding

De roep om voldoende afvalvoorzieningen te voorzien, hangt met name samen met de overlast die gecreëerd wordt door drijf- en zwerfvuil.

Dat drijf- en zwerfvuil een belangrijke bron van irritatie is, blijkt ook uit de resultaten van de enquête die werd uitgevoerd in het kader van de opmaak van dit beleidsplan (WES, 2003): ruim een vijfde van de ondervraagden signaleert problemen in verband met milieuvervuiling. Vuilnis langs water en wegen en watervervuiling in het algemeen vormen de voornaamste probleempunten (resp. 60% en 25,5%).

Ook niet-huishoudelijk afval afkomstig van recreatievaartuigen, waaronder giftige verfresten, bilgewater,[51] etc. kan terechtkomen in de waterwegen en op zee. Het leidt o.a. tot geurhinder, stank en een verslechterd vis- en duikwater.

Een recreatievaartuig kan grosso modo een tweetal soorten afval aan boord hebben/produceren, nl.: scheepsafval en ladingresiduen.[52] Om die afvalsoorten op een passende manier te verwerken dienen er bijbehorende ontvangst- en beheervoorzieningen te bestaan.

De zorg voor de waterkwaliteit en het afvalbeheer is niet iets dat enkel op Vlaams niveau speelt. Ook op Europees niveau heeft dit de nodige beleidsaandacht. Dientengevolge is de Europese richtlijn 2000/59/EG uitgevaardigd die stipuleert dat in alle lidstaten milieustations tot de basisuitrusting van jachthavens dienen te behoren, voor de ontvangst en het beheer van de diverse scheepsafvalsoorten.

---

[51] Bilgewater: oliehoudend water uit de bilge van de machinekamer, de voor- en achterpeik, de kofferdammen en de ruimten tussen zijwand en beunwand.
[52] Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, artikel 2.

Deze Europese reglementering is een feit en een volgende stap is een omzetting ervan naar nationale wetgeving die ervoor zorgt dat de reglementering op het terrein ook daadwerkelijk geïmplementeerd en nageleefd wordt.[53]

Deze milieustations zullen behalve deponeermogelijkheden ook het in goede banen leiden van de verdere verwerking of eliminering verzorgen.

Beleidsopties

Het terugdringen van drijf- en zwerfvuil kan onder andere gebeuren door het installeren van voldoende voorzieningen om afval te deponeren. Deze zijn namelijk momenteel niet op alle daartoe bestemde plekken voldoende aanwezig zijn – zowel langs jaagpaden/dijkwegen als in (kust)jachthavens. Uiteraard dient het negatief gedrag van recreanten wat dit betreft ook aangepakt te worden, vermits zwerfvuil niet goed gepraat kan worden door een onvoldoende aanwezigheid van afvalvoorzieningen. Mogelijke maatregelen zijn het verbaliserend optreden.

Aan de plicht om een milieustation te herbergen in elke (jacht)haven ontkomt men waarschijnlijk niet. De beleidsoptie om het inrichten van een aantal milieustations per provincie of territorium van de resp. Vlaamse waterwegbeheerders te organiseren zal waarschijnlijk niet aanvaard worden door Europa. Indien die beleidsoptie –eventueel tijdens een overgangsperiode- overwogen wordt, dient ze zonder meer aan Europa voorgelegd te worden. Ze kan niet op eigen houtje aangehouden worden.

Omdat de oprichting van dergelijke milieustations nogal kostbaar is, kan als flankerende beleidsoptie overwogen worden of een algemene kaderregeling ter betoelaging van tenminste een deel van de kosten op een EU-conforme en –acceptabele wijze uitgewerkt kan worden. Het gaat immers om investeringen die bijdragen aan het gemeenschappelijk belang. Momenteel zijn er in Vlaanderen in het kader van Interreg-projecten of op initiatief van bepaalde provincies (Oost-Vlaanderen) alsook aan de kust op min of meer ad hoc basis een aantal milieustations opgericht. Om te waarborgen dat echter ook jachthavens die niet in dergelijke provincies of in gebieden met Interreg-projecten liggen, eveneens een milieustation zullen uitbouwen, is een gewestelijke kaderregeling het meest aangewezen. Daarmee dient men niet enkel het algemeen belang van een optimalere waterkwaliteit en afvalbeheer. Het voorkomt ook dat jachthavens gesloten dienen te worden omdat ze de kosten van een milieustation niet kunnen dragen met als gevolg dat er op die manier (nog) meer missing links in het waterwegennet ontstaan. Het is dus ook uit hoofde van de netwerkvorming van belang dat de overheid ondersteuning biedt inzake de milieuzorg.

De plicht om milieuvoorzieningen te herbergen dient ook opgenomen te worden in de concessievoorwaarden met de jachthavenuitbater (zie Bijlage Q). Het niveau van deze voorzieningen en de verleende diensten, kunnen daarbij –net als dat andere voorzieningen daartoe aanleiding kunnen geven- resulteren in de toewijzing van een bepaalde certificering, bijv. een Blauwe Vlag[54] of iets dergelijks.

Additionele sturingsmiddelen

Met de jachthavens die volledig met privé-kapitaal zijn uitgebouwd zal eveneens tot een passende regeling hieromtrent gekomen moeten worden en ook zij dienen aanspraak te kunnen maken op de gebeurlijk uit te werken kaderregeling. Hoewel bepaalde jachthavens met privé-kapitaal uitgebouwd zijn, dienen zij zich eveneens te bekommeren om het gemeenschappelijk belang, zeker als zij aan de openbare wateren liggen.

---

[53] In het ontwerp tot wijziging van titel II van het Vlarem wordt er rekening gehouden met (de omzetting van) de Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingsresiduen.

[54] De Blauwe Vlag is een initiatief van de Stichting Milieueducatie in Europa (FEE). FEE is een private, niet-gouvermentele organisatie die de toeristische sector en de milieubeweging bijeen wil brengen op lokaal, regionaal en nationaal niveau in 21 Europese landen. De Blauwe Vlag campagne richt zich tot kuststranden, jachthavens en zwem- en recreatievijvers. Deze milieuonderscheiding wordt jaarlijks toegekend en is slechts één jaar geldig. De Blauwe Vlag is een kwaliteitslabel dat uitbaters van jachthavens en beleidsverantwoordelijken aanzet tot concrete, milieugerichte inspanningen. Een Blauwe Vlag is het bewijs dat een jachthaven aan zekere gestandaardiseerde milieu-, veiligheids- en kwaliteitsregels voldoet.

De uitbouw van afvalontvangstvoorzieningen in de jachthavens heeft uiteraard pas zin als de individuele toervaarder ook een vuilwatertank in zijn/haar boot heeft ingebouwd. Voor de kosten die het inbouwen van afvaltanks aan boord met zich meebrengen, kan een regeling ter tegemoetkoming in de kosten uitgewerkt worden. In Nederland wordt dit bijv. aangemoedigd door de inzet van provinciale subsidies. (De Water, 2003). Om ook de individuele toervaarder aan te moedigen volledig mee te werken aan het afvalbeheer nieuwe stijl, kan men behalve het eventueel opleggen van het bijhouden van een logboek ook met positievere incentives werken zoals het toekennen van bijv. een individuele (blauwe) wimpel in de geest van een milieugedragscode.[55] Aanvullend op deze acties richting de individuele toervaarder, kan nog een sterke sensibiliseringsactie rond milieubewust toervaren op touw gezet worden.[56]

Voor wat betreft de afvalvoorzieningen aan wal dienen er enerzijds voldoende vuilnisbakken te worden geplaatst naast de jaagpaden en dijkwegen, volgens bepaalde afstandintervals, en dat deze ook volgens een zinvolle frequentie worden geledigd door een vuilophaler. Anderzijds moeten de afvalbakken ook regelmatig geledigd te worden, zeker aan specifieke locaties zoals picknickplaatsen en knooppunten, zoals clubhuizen, kruisingen met de openbare weg, begin- en eindpunten van fietsroutes (zie hiervoor ook de tabellen behorend bij de beleidskwesties 2e en 4b). Zonder dergelijke opvolging heeft het plaatsen van extra vuilbakken langs de oevers weinig nut. Daarom dienen er op plaatsen waar geen aanduidbaar cliënteel is (zoals buiten jachthavens) de nodige afspraken gemaakt worden met de lokale overheden.

Afzonderlijk dient gekeken te worden hoe men de afvalontvangstvoorzieningen voor de passagiersvaart en de veren praktisch implementeert. Het installeren van dergelijke faciliteiten aan elke steiger die geschikt is voor de passagiersvaart en/of de veren is misschien wel overbodig. Het clusteren van de voorzieningen op strategische, veel gebruikte locaties en/of begin- en -eindbestemmingen van deze vaartuigen kan een efficiëntere oplossing zijn.

Ten aanzien van de jachthavenuitbater of –beheerder kan er – naast de Blauwe Vlag-campagne – ook gewerkt worden met een zgn. “Environmental Management System” (EMS). Het EMS is net zoals de Blauwe Vlag-campagne niet enkel gericht op de behandeling van afval, maar op het duurzaam omgaan met de omgeving in het algemeen, afvalbehandeling maakt daar natuurlijk wel een belangrijk onderdeel van uit (zie hiervoor Bijlage Q).

Tenslotte kunnen sensibiliseringscampagnes een zinvolle bijdrage leveren aan de te nemen wettelijke en infrastructurele maatregelen.

Taakverdeling

Het primaat van de hier uit te voeren acties ligt duidelijk bij én de waterwegbeheerders én bij de milieuadministraties. Voor de sensibilisering ook nog bij hen die promotie voeren. Zij doen er uiteraard wel goed aan om de meest betrokken derden (toervaarders, botenherstellers, …) te consulteren rondom specifieke zaken. Dit kan het best bi- of trilateraal gebeuren.

Beleidskwestie 6b: “Organische tinverbindingen”

Duiding

Als een schip voortdurend in beweging zou zijn, bestond er nauwelijks een aangroeiprobleem van zeedieren en –planten aan de romp. De meeste recreatievaartuigen liggen echter meer in de haven dan dat ze varen. Als er niets wordt ondernomen, wordt de scheepshuid met een dikke laag bedekt. Door het toenemende gewicht komt het schip dan steeds dieper in het water te liggen. De harde, onregelmatige begroeiing zorgt tegelijk voor meer wervelingen. De weerstand die de romp ondervindt, wordt dus steeds groter. Het resultaat is minder laadvermogen, een lagere snelheid en/of een 25-50% hoger brandstofverbruik.

---

[55] Verder kan naar de individuele toervaarder ook aan sensibilisering gedaan worden voor wat betreft het brandstofgebruik. Het gebruik van LPG is daarbij milieuvriendelijker dan diesel. Hoewel dit federale materie is, wil dit beleidsplan toch een eerste aanzet geven tot bewustmaking van deze kans tot meer milieuvriendelijke waterrecreatie.
[56] Vergelijk met subsidies op investeringen ten behoeve van het gemeenschappelijk belang als isolatie op huizen of de installatie van zonnecellen.

Om de aangroei tegen te gaan zijn er in het verleden verfproducten ontwikkeld met biociden die aangroeiende organismen weren. Zelfpolijstende antifoulings op basis van tributyl-tinoxide (TBTO) en tributyl-tinfluoride (TBTF) werden snel populair. Deze organotinverbindingen zijn zeer effectief, maar helaas ook erg giftig.

In 2000 en januari 2001 liet de VMM (Vlaamse Milieumaatschappij) meetcampagnes in havens en waterlopen uitvoeren. Daarbij bleken zowel de bodem als het oppervlaktewater sterk verontreinigd te zijn met tributyltin (TBT), afkomstig van aangroeiwerende producten.

Vanaf 1 januari 2003 geldt een wereldwijd gebruiksverbod voor TBT-antifoulings, zowel voor plezier- als beroepsvaart. Vanaf 1 januari 2008 mogen zulke producten wereldwijd zelfs niet meer op de scheepsromp en/of externe scheepsdelen of –oppervlakken aanwezig zijn, tenzij ze zijn voorzien van een coating die verhindert dat organotincomponenten uit de onderliggende laag lekken. Alternatieve verfproducten worden nu gepromoot.

Een Vlaamse ontwerpnorm is inmiddels opgesteld in het kader van het reductieprogramma ter voldoening aan de eerder uitgevaardigde EU-richtlijn 76/464. Voor organische tinverbindingen zijn deze echter nog niet wettelijk vastgesteld als kwaliteitsnorm.

Daarnaast werd ook het koninklijk besluit van 20 maart 2001 uitgevaardigd "tot wijziging van het koninklijk besluit van 25 februari 1996 tot beperking van het op de markt brengen en van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen en preparaten"

Beleidsopties

Het wettelijk vastleggen van het reductieprogramma en bijbehorend maatregelenpakket met maximale normen met betrekking tot organische tinverbindingen is een eerste sturingsmaatregel die genomen kan worden ter realisering van de doelstellingen in deze (handhaven situatie dat vanaf 1 januari 2003 geen TBT-foulings meer gebruikt mogen worden en dat deze tegen 1 januari 2008 van alle scheepsrompen verdwenen moeten zijn).[57]

Additionele sturingsmiddelen

De overheid kan ook door gerichte voorlichting aan vaarders, jachthavens en scheepswerven bijdragen aan het toepassen van milieuvriendelijkere methoden om de scheepsrompen te behandelen.

Met betrekking tot de voorhanden zijnde of te ontwikkelen methodes kunnen resultaten uit product- en methode-evaluaties via dergelijke voorlichtingen gecommuniceerd worden aan de gebruikers zodat deze zich oriënteren richting producten en methodes die:

- onschadelijk zijn voor de mens in de eerste plaats;
- zo weinig mogelijk belastend zijn voor het milieu;
- zo effectief mogelijk aangroei verhinderen;
- zo snel mogelijk afgebroken kunnen worden in het milieu;
- zo weinig frequent mogelijk aangebracht dienen te worden;
- niet te duur zijn voor de consument.

---

[57] In het ontwerp tot wijziging van titel II van het Vlarem wordt er rekening gehouden met (de omzetting van) de Richtlijn 2002/62/EG van de Commissie van 9 juli 2002 en de Richtlijn 2003/2/EG van de Commissie van 6 januari 2003 betreffende het verbod tot het gebruik van organische tinverbindingen en arseenverbindingen ter voorkoming van de aangroeiing van micro-organismen, planten of dieren op alle apparatuur of uitrusting die zich geheel of gedeeltelijk onder water bevindt (bijvoorbeeld scheepsrompen).

Ter ondersteuning van een dergelijke campagne kan -voor zover er al geen flankerende organen bestaan- een task-force opgericht worden met vertegenwoordiging van de verfindustrie, scheepswerven en havenbedrijven met als doel alternatieve producten en methodes te promoten onder de gebruikers.

De jachthavens en scheepswerven dienen de nodige uitrusting te bezitten opdat verfresten en andere verwijderde beschermingslagen niet terechtkomen in het aquatische milieu. Daarnaast dienen ze in de mate van het mogelijke ook te beschikken over de nodige uitrusting voor de mechanische verwijdering door middel van borstels van aangegroeide dieren en planten aan scheepsrompen.

Het stimuleren van jachthavens en scheepswerven om hiervoor de passende voorzieningen (zoals het beschikken over een speciale ondergrond waar vervuild water of verf e.d. niet indringt) te treffen kan via een bijbehorend concessie- en vergunningenbeleid bevorderd worden (zie hiervoor ook Bijlage Q rond concessionering van (kust)jachthavens).

Aanvullend kan nog aan de volgende actie gedacht worden:

- het opstellen van een afwegingskader om te komen tot een voorstel van een prioriteitenlijst voor het saneren van waterbodems omwille van de verontreiniging door organotinverbindingen.

Taakverdeling

Het primaat van de uit te voeren acties ligt hier bij het departement Leefmilieu en Infrastructuur (LIN) in meer brede zin (waterwegbeheerders, milieuadministratie). Zij doet er uiteraard goed aan om de meest betrokken derden (toervaartsector, industrie) te consulteren rondom specifieke zaken. Dit kan het best in direct onderling contact met alle betrokken partijen.

5.1.7 Beleidskwestie 7: "Statutaire, administratieve en financiële reglementen"

Met betrekking tot een veelvoud aan regels aangaande de diverse vormen van waterrecreatie en –toerisme is er sprake van onduidelijkheid en –in de ogen van de sector- van ogenschijnlijke onredelijkheid.

Hoewel de betreffende regels normaliter zijn opgesteld ten bate van het gemeenschappelijk nut en ze dus niet teruggedraaid of aangepast kunnen worden ten behoeve van één of meerdere specifieke partijen of sectoren, is het minste dat men van een regelgever mag verlangen –uit oogpunt van beginselen van behoorlijk bestuur- dat er sprake is van een uniforme, transparante, rechtvaardige en billijke toepassing ervan. Dit dienen dan ook de belangrijkste criteria te zijn om (bij)sturing aan de diverse statutaire, administratieve en financiële reglementen te geven.

In het hiernavolgende wordt een oplijsting gemaakt van die statutaire, administratieve en financiële reglementen die qua uniformiteit, transparantie, rechtvaardigheid en billijkheid in vraag worden gesteld. De oplijsting beperkt zich tot die zaken met de meeste impact of het meeste belang voor de resp. vormen van waterrecreatie en –toerisme.

Het beleidsplan pleit –uit oogpunt van het scheppen van voorwaarden voor een toekomstgerichte ontwikkeling van de waterrecreatie en watertoerisme- in algemene zin voor uniformiteit, transparantie en pragmatisme met betrekking tot de diverse reglementen.

Het gebeurlijk accorderen van de diverse beleidsopties zal dan moeten leiden tot een wijziging van de betreffende reglementen via de daarvoor geëigende kanalen en een adequate communicatie van de aanpassingen naar alle betrokken partijen.

Beleidskwestie 7a: "Statutaire reglementen"

Kano, kajak, roei

De kano's en kajaks staan in het Algemeen Scheepvaartreglement als "recreatievaartuigen" geboekstaafd. Dit heeft onder andere tot gevolg dat ze in het bezit moeten zijn van een immatriculatieplaat, alsook een vlaggenbrief op bepaalde waterwegen in Vlaanderen en alle voorwerpen zoals opgesomd onder art. 9, § 5 van het Algemeen Scheepvaartreglement. De zinvolheid hiervan kan in vraag gesteld worden. Kano's, kajaks en skiffs kunnen wellicht als een op zichzelf staande groep beschouwd worden in de toekomst en verschoond blijven van de immatriculatieplicht.

De zogenaamde "zeekajak" kent een onduidelijk statuut. Dit dient verheldering opdat een duidelijk rechten- en plichtenkader ontstaat.

Jetski

Ook de jetskibeoefenaar kent een aantal onduidelijkheden. Met name met betrekking tot de categorie waartoe diens voertuig/vaartuig behoort: welk type vaartuig is het en welke rechten en plichten kunnen er dan aan ontleend worden (ook vanwege de pluriformiteit van soorten vaartuigen die dit aangaande bestaan)? Voor zover deze zaken wel eenduidig zijn, is er op zijn minst een gebrek aan communicatie naar of binnen de sector zelf hieromtrent.

Passagiersvaart

Een derde vorm die problemen kent omtrent de wettelijke categorisering is de passagiersvaart.

Er heerst een ambigue behandeling van de passagiersvaart inzake de bediening van de kunstwerken op zondag, de voorrangsregels en de scheepvaartrechten. Niet alle waterwegbeheerders in Vlaanderen –laat staan binnen België- passen dezelfde categorisering toe.

Hoewel in de huidige wetgeving de grootte van een schip bepalend is voor de wettelijke categorie (met bijhorende rechten en plichten) waaronder men valt, blijkt dit in de praktijk wisselend toegepast te worden door de verschillende waterwegbeheerders en ook afhankelijk van het feit of men de verkeersactiviteit of het aanleggen van een passagiersvaartschip beschouwt.

Op korte termijn dient uitgeklaard te worden of de passagiersvaart onder de beroepsvaart valt of niet, waarbij alle waterwegbeheerders deze interpretatie met bijbehorende rechten en plichten dienen te hanteren. In algemene zin is het stroomlijnen van regelgeving zoals die gehanteerd wordt door de verschillende waterwegbeheerders met betrekking tot de passagiersvaart geboden, die nu soms gelijk is aan en soms afwijkt van die van de vrachtvaart.

Paardrijden

Ook ruiters kennen een statutair precaire situatie. Ze worden momenteel gelijkgeschakeld met het gemotoriseerd vervoer in het kader van de toegang tot de jaagpaden/dijkwegen met bijhorende restricties. De herintrede van de jaagpaarden langs de boorden van één Vlaams kanaal tast de vanzelfsprekendheid aan van de status "gemotoriseerd vervoer" en de bijbehorende verboden. Een aangepaste reglementering aangaande deze recreatievorm op de jaagpaden en dijkwegen dringt zich dus op. Een verbijzondering van toegangsrecht of gedogen van toegang in functie van (on)verharding, breedte van jaagpaden en dijkwegen en bepaalde zoneringen is mogelijk een leefbare oplossing (zie ook tabel behorend bij beleidskwestie 4b).

Boten met langdurige ligplaats

Tenslotte wordt hier in de marge ook nog aangegeven dat er geen statuut bestaat voor varende en niet-varende woon- en horecaboten. Hierdoor is het aan elke watergebonden gemeente om op een eigen wijze om te gaan met dit fenomeen en zijn afspraken op hoofdlijnen qua lokalisering ervan of omgang met recreatievaart of beroepsvaart moeilijk. Dit is overduidelijk niet

alleen nadelig voor de woon- en horecaboten, maar ook voor de andere waterweggebruikers, zoals de recreanten. In gang gezet werk hierrond dient voortgezet te worden.

Beleidskwestie 7b: "Administratieve reglementen"

Algemeen

Eenduidigheid en bekend maken van voorschriften (formularia, tijd dat verzoek op voorhand ingediend moet worden, aan welke objectieve voorwaarden voldaan moet worden voor honorering verzoek, …) met betrekking tot het treffen van maatregelen en communiceren rond wedstrijden en andere evenementen.

Faciliteiten die beschikbaar gesteld worden ten behoeve van organisatoren (in termen van afzetten terreinen of toegangswegen, begeleiding door waterwegbeheerder) alsook rechten die ontleend kunnen worden aan "goedgekeurd" evenement (onderbreken of stremmen andere passantenstromen of vrachtverkeer over water).

Visserij

Scheppen van duidelijkheid van registratieplichten en administratieve verplichtingen van vissersbootjes en gebruik van slipways door bootvisserij.

Recreatievaart

In Vlaanderen moet men tot op vandaag slechts onder bepaalde voorwaarden (snelheidsbepalingen en groottebepalingen van het schip) in het bezit zijn van een stuurbrevet. De andere toervaarders zijn niet verplicht tot het behalen van een stuurbrevet en doen dat vaak ook niet vrijwillig uit eigen beweging. Dit brengt nogal eens heel wat gevaarlijke situaties op de waterwegen met zich mee omdat personen die hun brevet niet hebben gehaald niet alle reglementeringen kennen. Hoewel diverse toervaarders van mening zijn dat de sector niet onnodig geregulariseerd moet worden, kan een evaluatie van de effecten van de huidige situatie op de waterrecreatie en bijv. de veiligheid op het water in Vlaanderen een nuttige oefening zijn.

Een ander punt in verband met administratieve situatie van de recreatievaart, betreft de droge kustjachthavens voor o.a. niet-gemotoriseerde zeilbootjes en windsurfers. Tot op vandaag worden deze wel getolereerd binnen bepaalde zones, maar is er nog steeds geen duidelijk wettelijk statuut voor het plaatsen van vaste strandaccommodaties.

Tenslotte kent ook de snelvaart bepaalde onduidelijkheden betreffende de heersende regelgeving voor het beoefenen van deze activiteiten. Zo is er heel wat onduidelijkheid bij zowel beoefenaars als (lokale) overheden rond het al dan niet nodig hebben van een vergunning voor het plaatsen van bepaalde infrastructuur (zoals een clublokaal met douches), de snelheid en emissiewetgeving en andere milieureglementering. Daarom zou het aangewezen zijn om de betrokken partijen voldoende voor te lichten zodat misverstanden en conflicten vermeden kunnen worden.

Taakverdeling

Het primaat van de uit te voeren acties ligt hier in het bijzonder bij AWZ, maar ook bij de Administratie Wegen en Verkeer(AWV) (als gevolg van diverse jaagpad- en dijkweg-relaties, in het bijzonder aangaande de ruiters). AWZ en AWV doen er uiteraard goed aan om de meest betrokken derden (takken van waterrecreatie) te consulteren rondom de zaken in kwestie. Dit kan het best in direct contact tussen de betrokken administraties en de resp. betrokken sectoren en diens vertegenwoordigingsorganen.

Met betrekking tot een evaluatie van de noodzaak om alle toervaarders een stuurbrevet te laten halen, zijn de toervaartfederaties uiteraard verplichte gesprekspartners. De bespreking van dit punt kan waarschijnlijk het best gebeuren via het gebeurlijk te formeren overlegplatform omdat ook andere recreatievormen betrokken partij zijn in deze kwestie.

Beleidskwestie 7c: "Financiële reglementen"

Passagiersvaart

Er bestaan een aantal "belastingen" voor de passagiersvaart die op onbegrip stuiten in die sector. Meer specifiek gaat het om de 5% vaartax/scheepvaartrechten op de bruto dagomzet en de speciale doorvaarttaksen op zondagen tussen 16-18 uur (enkel) op het Zeekanaal Brussel-Schelde ter waarde van ongeveer 100 euro. Nota Bene: vroeger werd de vaartax geheven op basis van de waterverplaatsing en de beroepsvaart –waarmee de passagiersvaart op bepaalde vlakken mee gelijkgeschakeld wordt- moet deze taks niet meer betalen. Uniformiteit tussen beroepsvaart en passagiersvaart en tussen de hantering van doorvaarttaks door de verschillende (Vlaamse/Belgische) waterwegbeheerders lijkt op zijn plaats, dan wel een verantwoorde afwijking daarvan.

Voor de vaartax kan er gebruik gemaakt worden van een systeem dat meer sluitend en rechtvaardig is, zoals het innen van een forfaitair bedrag op basis van het aantal zitplaatsen, eventueel aangepast aan het aantal uitgevoerde vaarten. Een ander systeem is dat van de federatie van Belgische Autobus en Autocarondernemers (FBBA) waarbij een vaste bijdrage gecombineerd met een variabele bijdrage gevraagd wordt. De variabele bijdrage is in dat geval dan afhankelijk van het aantal bussen en het type bus.

Recreatievaart

Momenteel wordt er nog steeds BTW toegepast op liggelden. De liggelden worden geïnd door clubs die vzw's zijn. Er is hier een tegenstrijdigheid met andere Europese landen. Gelijkvormigheid is geboden.

Sinds 1 juni 1992 is in België de belasting op de inverkeersstelling (BIV) van kracht. Het is een belasting waarover heel wat onduidelijkheid heerst, vooral wat betreft jachten met een ligplaats in het buitenland. De BIV wordt enkel geheven op alle jachten en recreatievaartuigen, langer dan 7,50 meter: (1) wanneer voor deze vaartuigen een vlaggenbrief moet worden afgegeven; (2) wanneer deze vaartuigen op de openbare (vaar)weg in het verkeer worden gesteld en (3) wanneer zij in België worden gebruikt. Deze belasting is onafhankelijk van de aankoopwaarde van een boot en wordt in zijn huidige vorm als onrechtvaardig ervaren (Eliaerts e.a., 1998). Ook dit vraagt om herbeschouwing.

Het laatste BLOSO-decreet en uitvoerende besluiten met betrekking tot ondersteuning van sportfederaties[58] stipuleren dat subsidies enkel verstrekt worden aan clubs die wedstrijdactiviteiten organiseren en die kunnen aantonen dat ze 30 weken per jaar diensten verlenen aan clubleden.

Het BLOSO-decreet deelt daarbij federaties in 3 categorieën in: topsportfederaties of –bonden (olympische federaties), unisportfederaties en federaties voor sportieve vrijetijdsbeleving. De laatste federaties komen niet (meer) in aanmerking voor de Vlaamse subsidies die door BLOSO worden verdeeld. Dit is bijvoorbeeld het geval voor federaties die zich enkel of onder meer ten behoeve van het motorbootvaren bestaan.

Dit betekent bijgevolg voor clubs die aangesloten zijn bij dergelijke federaties ofwel onthouding van subsidies, ofwel onwerkbare situaties omdat de meerderheid van de clubs faciliteiten hebben die zowel door zeiljachten als door motorboten gebruikt worden (en ze feitelijk alleen subsidies kunnen krijgen voor het deel dat de faciliteiten voor zeiljachten wordt ingezet – hetgeen enkel op een omslachtige wijze is na te gaan). Dit zou betekenen dat eventuele voorzieningen die met BLOSO-geld ge(co-)financierd werden, wel door de zeiljachteneigenaars gebruikt zouden mogen worden, maar niet door de motorbooteigenaren.

Dit decreet draagt als risico in zich dat het de (water)recreatie in Vlaanderen sterk kan beperken in haar mogelijkheden. Immers, hoewel veel clubs voor een belangrijk deel op vrijwilligers draaien, zijn de subsidies broodnodig om de nodige materiële uitrustingen voor reparatie,

---

[58] Decreet van 31 juli 2001 houdende de regeling van de erkenning en subsidiëring van de Vlaamse sportfederaties, de koepelorganisatie en de organisaties voor de sportieve vrijetijdsbesteding. B.S. 14.09.2001.

veiligheid en redding te kunnen bieden. De huidige regels bemoeilijken het in stand houden van dat soort zaken, kunnen het clubstelsel bedreigen en bijgevolg een erosie van de netwerkvorming veroorzaken. Temeer daar ook de meer recreatieve clubs essentiële schakels in het bindweefsel van de toervaart-/motorbootvaart-gemeenschap en toervaartnetwerk vormen en zij tevens nuttige instituties zijn voor het overbrengen en doorgeven van (vaar)regels en andere instructies voor correct gedrag op en langs de waterweg.

Deze gevaren bestaan met name in die gebieden waar (nog) geen Interreg-initiatieven ontplooid zijn.

Watersportwedstrijden

Bij het organiseren van een watersportwedstrijd op een bevaarbare waterloop door eender welke watersport, moet er quasi altijd een zogenaamde stremming aangevraagd worden, zodat de wedstrijd niet gehinderd wordt door het voorbijvarende (recreatief en/of beroepsscheepvaart)verkeer. Zeker met de potentiële invoering van de zondagsvaart voor de beroepsvaart zal het inroepen van een stremming een "must" zijn bij de organisatie van watersportwedstrijden. De kosten van een stremming zijn echter een niet te onderschatten belasting voor de organisatoren van evenementen en wedstrijden. Een gedeeltelijke of gehele betoelaging van de prijs voor het inroepen van een dergelijke stremming zou soelaas kunnen bieden voor de organiserende clubs en federaties.

Visserij

Uniformiteit aanbrengen tussen de waterwegbeheerders en andere Vlaamse waterwegbeheerders wat betreft het heffen van de retributie voor het organiseren van viswedstrijden op openbare wateren.

Taakverdeling

Het primaat van de uit te voeren acties ligt hier in het bijzonder bij AWZ, maar ook het Ministerie van Economie of Financiën (op Vlaams of op federaal niveau) zal wellicht inspraak vragen in deze. Met betrekking tot een evaluatie van het BLOSO-decreet op de waterrecreatie en de leefbaarheid van jachthavens en –clubs[59] is BLOSO zelf uiteraard een verplichte gesprekspartner. AWZ doet er goed aan om de resp. betrokken derden (takken van waterrecreatie) te consulteren rondom de zaken in kwestie. Dit kan het best in direct contact tussen de betrokken administraties en de resp. betrokken sectoren en diens vertegenwoordigingsorganen. Wat betreft de bespreking van het BLOSO-decreet kan dit gebeurlijk ook op basis van consultatie van het eventueel te vormen overlegplatform.

Beleidskwestie 7d: "Ondersteuningsbeleid"

Betreffende subsidiëring van de waterrecreatie en verwante sectoren wordt voorgesteld om de volgende algemene regel te hanteren: "die vormen die een algemeen belang vertegenwoordigen, maar die -bij gebrek aan eigen middelen of mogelijkheden om zich te vermarkten- zonder ondersteuning zouden verdwijnen, komen in aanmerking voor subsidie".

Dergelijke subsidiëring kan gefinancierd worden vanuit verschillende hoeken, waarbij zowel aan publieke (o.a. AWZ) als private actoren (zoals federaties) kan worden gedacht. Er kunnen daarbij ook bepaalde tegenprestaties verwacht worden (los van reclamemogelijkheden). Twee voorbeelden van takken van waterrecreatie die hiervoor in aanmerking lijken te komen, zijn: het behoud van het varend erfgoed[60] en initiatieven rond initiaties van "zee- en watergebonden activiteiten" zoals bijvoorbeeld de zeescouts[61] doen

---

[59] Het waarborgen van deze leefbaarheid is ook één van de criteria ter concipiëring van de type-concessies voor (kust)jachthavens in de corresponderende Bijlage Q.

[60] Ofschoon voor de varende monumenten nooit een specifiek beleid werd gevoerd, bleven van dit vakmanschap toch nog diverse waardevolle materiële getuigen bewaard. Hoewel de historische vaartuigen niet meer of nauwelijks in te passen zijn in de huidige transportnoden, hebben ze inmiddels een dermate monumentale relictwaarde gekregen dat

In het algemeen dient het te gaan om activiteiten die een bijdrage leveren aan het maatschappelijk belang. Hetzij bijv. in sociaal opzicht (werkgelegenheid, opleiding, jeugdwerking, zorg voor gepensioneerden), toeristisch en cultuurhistorisch erfgoedelement (riviertoerisme, geschiedenis van havens, waterwegen en vaartuigen), pedagogisch-educatief (opleiding, behoud van bepaalde ambachten) en museaal.

In lijn met deze criteria kunnen eventueel ook andere activiteiten in aanmerking komen voor betoelagingen.

Taakverdeling

Rondom de criteria "algemeen belang" en "aantoonbaar verschil tussen totaal benodigde middelen en inkomsten uit marktwerking en eigen middelen" dient AWZ een beoordelingskader uit te werken. Het indienen van verzoeken om aanspraak te maken op een betoelaging is uiteraard de taak van de vragende partijen. Zij zullen bij hun verzoek uiteraard gericht moeten ingaan op de vooropgestelde criteria en aannemelijk moeten maken dat zij op basis daarvan in aanmerking komen voor betoelaging. Een uiteindelijke toekenning en de hoogte daarvan is uiteindelijk de bevoegdheid van AWZ. Zij kan ter verhoging van de transparantie en consistentie wellicht op voorhand maxima (bijv. percentages van totaal benodigde middelen) communiceren.

5.1.8 Beleidskwestie 8: "Bevaarbaarheid waterwegen"

Met betrekking tot een serie van bevaarbaarheidaspecten is er sprake van vrees onder de waterrecreanten dat die hun mogelijkheden zullen hypothekeren (diepgang en zondagsvaart) dan wel dat deze nu reeds een rem vormen op die mogelijkheden (bediening kunstwerken).

Het beleidsplan pleit –uit oogpunt van het scheppen van voorwaarden voor een toekomstgerichte ontwikkeling van de waterrecreatie en –toerisme, recreatief medegebruik alsook uit oogpunt van netwerkvorming- in algemene zin voor consistentie, klantvriendelijkheid en pragmatisme met betrekking tot de diverse aspecten.

Het gebeurlijk aannemen van de diverse beleidsopties zal dan moeten leiden tot bekrachtiging van bedieningsmodaliteiten via de daarvoor geëigende kanalen en een adequate communicatie van de aanpassingen naar alle betrokken partijen, tot het uitvoeren van de aangewezen baggerwerkzaamheden middels opname van deze taken in de resp. beheerplannen van de betrokken waterwegen en een protocol of convenant van vreedzame coëxistentie op de waterwegen indien de zondagsvaart heringevoerd zou worden.

Hieronder zullen drie aspecten van de bevaarbaarheid van de waterwegen verder uitgewerkt worden. Meer specifiek gaat het om de bediening van de kunstwerken, de zondagsvaart voor de goederenschepen en de vaardiepte van de waterwegen. Vooreerst wordt nog kort stil gestaan bij een afzonderlijk punt in relatie tot de bevaarbaarheid van waterwegen, namelijk de signalisatie of verkeersborden naast de waterwegen.

Het blijkt namelijk dat langs de verschillende Vlaamse vaarwegen allerlei zelfgemaakte verkeersborden staan (waaronder ook verkeersborden geplaatst door de waterwegbeheerders zelf). Het spreekt voor zich dat de bevoegde overheid consequent moet zijn en uniforme tekens dient te plaatsen, anders kan er niet verwacht worden dat de recreatievaarders de bepalingen naleven... De rechtsgeldigheid ervan kan zelfs betwijfeld worden.

Het toezien op de plaatsing van enkel uniforme en rechtsgeldige signalisatie is een taak van de Vlaamse waterwegbeheerders.

---

hun behoud als een erfplicht ervaren wordt. De maatschappelijke meerwaarde moet bij het subsidiëren voorop staan. Verder moet de beslissing daarrond afhankelijk gesteld worden van een redelijke inschatting van de totaalkosten van bijv. renovatie (bedrijfsplan) en van het aantal geschikte locaties waar men dergelijke schepen kan ten toon stellen. Bij voorkeur in de buurt van een jachthaven.

[61] De zeescouts zijn een zinvol instrument om mensen op zeer jonge leeftijd vertrouwd te maken met het water en de scheepvaart in een vrijetijdsatmosfeer. Dit kweekt niet alleen belangstelling aan voor de waterrecreatie, maar ook voor de maritieme scheepvaart en binnenvaartsector in het algemeen. Zij vormt daarmee voor de maatschappij ook een voorbereiding op professionele activiteiten in de watersector die van nut zijn voor de samenleving.

Beleidskwestie 8a: "Bediening van kunstwerken"

Duiding

In de regel verloopt de bediening van 10.00 uur tot 18.00 uur op de zon- en feestdagen van de periode ingaande op 1 mei tot en met laatste zondag van september en op doordeweekse dagen en op zaterdag conform de waterweg-specifieke bedieningsregimes die ook voor de vrachtvaart gelden (De pleziervaart op de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen, 2002, p. 20).

Daarnaast gelden in Vlaanderen op doordeweekse dagen en op zaterdag verschillende waterweg-specifieke bedieningsregimes. In Nederland bijvoorbeeld gelden overal dezelfde bedieningstijden. Vooral voor buitenlandse recreatievaarders zijn deze verschillende tijden – door onwetendheid- een knelpunt.

Tenslotte bestaat er ook geen afstemming tussen de bedieningstijden van bruggen en sluizen tussen Vlaanderen, Wallonië, Frankrijk, Nederland en Duitsland.

Enerzijds kan opgemerkt worden dat het toerisme zich echter niet meer strikt beperkt tot het hoogseizoen, want vakantiespreiding wint steeds meer terrein. Het uitbreiden van de bediening buiten het hoogseizoen van de sluizen en bruggen voor de hele recreatievaart op de binnenwateren zou derhalve een meerwaarde kunnen betekenen voor het rivier- en kanaaltoerisme in Vlaanderen (Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie, Vergadering van 16/04/2002).

Anderzijds ziet men dat met name passagiersvaartproducten (trajecten) op de markt verschijnen die enkel volgens productspecificaties (vertrek en retour binnen bepaalde tijdstermijn) kunnen worden uitgevoerd, indien geldende voorrangsregels ten behoeve van schepen met klokvaste trajecten gerespecteerd worden. Gebeurt dit niet, dan bestaat de kans dat de schepen arriveren voor een laatste sluis die op dat moment niet meer bediend wordt. De haalbaarheid van dit soort waterrecreatieproducten staat of valt in veel gevallen bij een billijke medewerking vanwege de waterwegbeheerder inzake bediening van kunstwerken.

Beleidsopties

Belangrijkste leidraden in deze zijn: bezien van zinvolheid van bedieningsregimes vanuit een gewestoverschrijdend of gebiedsgericht perspectief als voorwaarde voor doorstroming en netwerkvorming en randvoorwaarden voor het ontwikkelen van de sector (in het bijzonder de passagiersvaartsector) en uit oogpunt van verhouding kosten-baten voor de sector en de dienstverlenende overheid.

Nagegaan kan worden of een (gebiedsgerichte)[62] verruiming van het seizoen waarin zondagsbediening wordt aangeboden een rendabele aangelegenheid, waarbij rendabel zowel in kostentermen als in termen van aantallen te bedienen toervaarders uitgedrukt dient te worden. Hiervoor kan een bijbehorende MKBA uitgevoerd worden. Voor de waterwegen onder het beheer van de Dienst voor de Scheepvaart volstonden de inkomsten van de vignetverkoop in 2002 om de uitgaven voor zondagbediening grotendeels te dekken.

Hetzelfde kan gebeuren met betrekking tot het gelijkschakelen of afstemmen van de bedieningstijden op zondag in Vlaanderen met die in omringende gebieden.

Voor het incidenteel of op geregelde basis bedienen van kunstwerken (net) voor of net na de reguliere bedieningstijden op een vaarweg ten behoeve van een passagiersvaartlijn moet – alvorens dit toe te staan- een procedure voor aanvraag ontworpen worden alsook een eventuele vergoeding daarvoor vastgesteld worden.

Aangaande het respecteren van voorrangsregels aan kunstwerken voor vaartuigen die volgens een klokvast schema varen, kan een informatieronde met het bedienend personeel van bruggen en sluizen gehouden worden. Eventueel kan er een meldpunt ingericht waarbij non-conformiteiten met de geldende voorrangsregels gemeld kunnen worden. Hier kunnen

[62] Bijvoorbeeld in druk bezochte gebieden.

eventueel ook zaken als (on)veiligheid, (on)bereikbaarheid –via marifoon- en klant(on)vriendelijkheid aan kunstwerken gemeld worden.

Taakverdeling

Voor het nagaan of een verruiming van de bediening, buiten het hoogseizoen een zinvolle optie is, dienen de Vlaamse waterwegbeheerders het voortouw te nemen, gebeurlijk ondersteund door een onderzoeksbureau dat een marktstudie en MKBA uitvoert.

Voor het nagaan of een betere afstemming met de bediening in omringende gebieden zinvol is, is eerst en vooral overleg geboden tussen de Vlaamse, Waalse, Franse en Nederlandse waterwegbeheerders. Bij gebleken bestuurlijk draagvlak voor zoiets, kan voorafgaand aan een eventuele implementatie eveneens ondersteuning gezocht worden bij een onderzoeksbureau (of een grensoverschrijdend consortium daarvan) dat een marktstudie en MKBA uitvoert.

Voor het bepalen of aanvragen om te bedienen (net) buiten de uren gehonoreerd kunnen worden en onder welke voorwaarden (hoe/wanneer aanvragen, eventuele vergoeding, …) is overleg geboden tussen de Vlaamse waterwegbeheerders en de vertegenwoordigende federatie van de passagiersvaartsector. Daar het ook over trajecten kan gaan die deels plaats vinden over niet-Vlaams grondgebied, is het aangewezen om de niet-Vlaamse waterwegbeheerders eveneens te consulteren in deze. Bij implementatie van een dergelijke regeling is het van essentieel belang dat het bedienend personeel hierover meteen wordt ingelicht.

Voor het organiseren van een informatieronde omtrent voorrangsregels onder het personeel dat kunstwerken bedient, zijn de Vlaamse waterwegbeheerders verantwoordelijk.

Het meldpunt kan wellicht in de schoot van het gebeurlijk te creëren overlegplatform opgericht worden.

Beleidskwestie 8b: "Zondagsvaart voor goederenschepen"

Duiding

Op de meeste waterwegen in Vlaanderen is vrachtscheepvaart op zon- en feestdagen verboden. Dit verbod geldt niet voor recreatievaartuigen. De bewegingsvrijheid van recreatieboten zou echter beperkt zijn, indien de sluizen en beweegbare bruggen niet bediend werden. Om de recreatievaart te bevorderen is er sinds 1991 in de zomerperiode (mei tot en met september) op de meeste Vlaamse waterwegen een beperkte bediening van de kunstwerken op zon- en feestdagen voorzien, enkel voor recreatieboten. Op deze dagen is dus geen vrachtvaart toegestaan. Er wordt momenteel onderzocht of het afschaffen van het verbod op zondagsvaart door goederenschepen opgeheven dient te worden.

Dit heeft, zonder verdere geleiding, verstrekkende impacten op de mogelijkheden van de waterrecreatie. Met name voor die vormen die grotendeels zijn aangewezen op die waterwegen met het grootste potentieel voor vrachtvaart (Schelde, Zeekanaal, Albertkanaal), met in het bijzonder de snelvaart en het roeien.

Beleidsopties

Uit oogpunt van recreatief medegebruik en het scheppen van voorwaarden voor een toekomstgerichte ontwikkeling van de waterrecreatie en –toerisme dient een eventuele heropenstelling van de vaarwegen op zondag voor de vrachtvaart geflankeerd te worden met afspraken die de waterrecreatie niet ongewenst hypothekeert.

Het inschatten van de effecten die dit zou hebben op de waterrecreatie zou gedaan moeten worden, waarna een oplijsting van pro's en contra's mogelijk wordt (idealiter in kwantitatieve en monetaire termen).

Het ontwerpen van remediërende maatregelen of voorwaarden ter geleiding van de verwachte impacten is een bijkomende beleidsoptie die genomen kan worden. Het zoneren naar ruimte (bepaalde waterwegen wel en andere niet gebiedsgericht) en tijd (bijvoorbeeld in functie van

evenementen) zijn voorbeelden van afspraken die in dat kader te maken zijn. De uiteindelijke richtlijnen zouden in een convenant vastgelegd moeten worden.

Taakverdeling

Het voortouw in deze dient genomen te worden door de Vlaamse waterwegbeheerders, omdat zij degenen zijn die over een eventuele zondagsvaart voor vrachtschepen beslissen. Voor het bepalen onder welke voorwaarden dit gebeurlijk het best geïmplementeerd wordt, zoekt zij het best contact met de federaties van de waterrecreatievormen die dit het meest raakt (de vormen te water) en de vertegenwoordigende organen van de beroepsvaart (tenminste PBV). Dit kan eventueel gedaan worden in de schoot van het gebeurlijk op te richten overlegplatform.

Beleidskwestie 8c: "Vaardiepte waterwegen"

Duiding

Het instandhouden van de diepgang op de waterwegen en de toegangen naar de havens is een zeer belangrijke opdracht voor de overheid. Dit geldt zowel voor de beroepsvaart als voor de recreatievaart.

Op de meeste vaarwegen en in de meeste havens kan de recreatievaart gebruik maken van de diepte aangelegd en onderhouden ten behoeve van de commerciële vaart. Echter, daar waar de commerciële vaart niet of steeds minder actief is of daar waar een jachthaven aan een insteekhaven is gesitueerd, treedt er eerder verzanding en aanslibbing plaats en moet er speciaal voor de recreatievaart gebaggerd worden. Momenteel kampen bijvoorbeeld de toegang tot en de jachthavens van Ieper en Leuven met dit probleem. Ook aan enkele kustjachthavens zijn er problemen met de diepgang.[63]

Beleidsopties

Voor zover het gebrek aan vaardiepte van waterlopen of jachthavens zich situeert op vaarwegen onder beheer van de Vlaamse waterwegbeheerders dienen deze de benodigde baggerwerkzaamheden te verrichten om dit te herstellen. De "missing links" (zoals naar Ieper, Lokeren en in Blankenberge en Leuven) dienen weggenomen te worden.

Het is eveneens zinvol om na te gaan of er van geval tot geval sprake is van een verband tussen verzanding van waterwegen en het beheer van de voeding van een waterloop. Zo dit het geval is, is het ook aangewezen om te kijken of een verbetering van dat beheer (zuiveren aan de bron van de toevoer) mogelijk is. Dit kan overbodig baggerwerk voorkomen.

Voor zover het structureel onderhoud aan een bepaalde jachthaven het gevolg is van een natuurlijke verzanding en niet van suboptimaal voedingsbeheer, kan overwogen worden of de meerkost tot uitdrukking dient te komen in de concessie.

Voor de kustjachthavens dringt zich een differentiëring op van de te verwezenlijken en te garanderen diepgang. Niet elke jachthaven dient de maximale diepgang te hebben die toelaat dat alle types van recreatievaartuigen toegang hebben tot de jachthaven.

Taakverdeling

Het voortouw in deze dient genomen te worden door de Vlaamse waterwegbeheerders. Het uitbaggeren van de bevaarbare waterlopen met onvoldoende vaardiepte dient opgenomen te worden in de resp. beheerplannen van de betrokken waterwegen. Het nagaan of verzanding en aanslibbing voorkomen kan worden door passende maatregelen is ook iets dat zij in eigen

---

[63] Omwille van de wet op de mariene milieus (zie Bijlage J) is de kostprijs en uitvoeringstermijn van de onderhoudswerkzaamheden in de kustjachthavens aanzienlijk toegenomen. De vervuiling van de onderwaterbodems (in de kustjachthavens) terugdringen is het echte probleem dat moet opgelost worden in het belang van mens en milieu. Op die manier daalt ook de hoeveelheid vervuild slib en de moeilijke en dure behandeling ervan. Zowel gemeentebesturen, watersportverenigingen, watersporters en anderen moeten breken met bepaalde vervuilende "hardnekkige gewoonten" die bijdragen tot de vervuiling van de onderwaterbodems. (zie o.a § 5.1.6 Beleidskwestie 6: "Milieuvoorzieningen").

beheer kunnen doen. Het nagaan in welke mate de kosten van bepaalde baggerwerkzaamheden aan specifieke jachthavens toegerekend kunnen worden, is in eerste instantie een interne calculatieoefening (gebeurlijk ondersteund door externe experten). Voor het eventueel doorrekenen hiervan in de concessievoorwaarden lijkt overleg met specifiek betrokken uitbaters, gemeentebestuur en federaties van toervaarders geboden. Immers, het gaat hier om het bepalen van de leefbaarheid van een jachthaven die wellicht ook afgewogen moet worden tegen de jachthavenoverstijgende meerwaarde die aanmeervoorzieningen voor een stad of gemeente kunnen hebben (zie ook het beoordelingskader infrastructuur als Bijlage D). Derhalve kan het zijn dat de bereidheid om mee te betalen aan de baggeroperaties niet alleen van individuele bootbezitters dient te komen. Voor dit item kan aanvullend het gebeurlijk op te richten overlegplatform als klankbord fungeren.

5.1.9 Beleidskwestie 9: "Stroomlijnen promotiebeleid"

Uit oogpunt van het profileren van de mogelijkheden van de sector in binnen- en buitenland is een uitgebalanceerd promotiebeleid op zijn plaats.

Duiding

Er lijken mogelijkheden te bestaan om de promotieacties en informatiestromen rondom de waterrecreatie en –toerisme integraler te benaderen zodat een betere afstemming en aansluiting bekomen wordt tussen de verschillende organen die zich bezighouden met promotie van de sector. Nu wordt er nog veel in gespreide slagorde geacteerd en/of bestaat er overlap dan wel blijven zinvolle promotietaken onaangeroerd liggen.

Ook de doorstroom van informatie tussen actoren in de sector of van de overheid naar de sector en vice versa kan strakker.

De verschillende organisaties en instanties die zich bezighouden met de promotie van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen, kennen quasi geen specifiek uitgewerkte rol die aan hun werd toegeschreven. Hoewel de verschillende actoren daarbij een bepaalde -vaak zelf omschreven- missie of opdracht volgen, gaat het toch meermaals om een beleid ad hoc dat interfereert of overlapt met dat vanuit andere actoren. Sommige aspecten van het waterrecreatief veld blijven dan weer grotendeels buiten het gezichtsveld van het beleid en krijgen daardoor niet de verdiende ondersteuning en aandacht. Een duidelijkere positionering en rolverdeling zijn dan ook noodzakelijk.

Teneinde mogelijkheden en producten met een aanzienlijke marktpotentie aan de man te brengen is er een betere samenwerking tussen betrokken partijen geboden. Dit betreft de besturen van de gebieden waarop de mogelijkheden zich situeren (gemeentes, provincies, waterwegbeheerders en gewest, …) alsook de architecten of "leveranciers" achter mogelijkheden, voor zover het diensten of producten zijn (rederijen, openbaar vervoersmaatschappijen, musea, fietsverhuurbedrijven, etc.).

Beleidsopties

In se zijn er een drietal opties te volgen, verbonden aan de promotie van waterrecreatie en -toerisme in Vlaanderen, te weten:

- Acties met het oog op aantrekken mensen vanuit het buitenland naar Vlaanderen;
- Acties met het oog op enthousiasmeren van mensen (uit eigen land/gewest) om aan waterrecreatie en –toerisme te doen;
- Acties om mensen die reeds aan waterrecreatie en –toerisme doen in Vlaanderen voldoende en adequate informatie te verschaffen in de vorm van vaarkaarten e.d.

Om dit op een voldoende gestructureerde en efficiënte wijze te bereiken, dient een marketingplan voor de promotie opgesteld te worden waarin o.a. duidelijk wordt welke actor of instantie welke rol toebedeeld krijgt en hoe een bundeling van de krachten op promotioneel vlak

een extra stimulans kan geven aan het waterrecreatief en –toeristisch fenomeen aan de Vlaamse waterwegen. Naar de toekomst toe zou er dan ook een gecoördineerde promotiestrategie uitgewerkt moeten worden voor geheel Vlaanderen (cfr. vaartechnisch en ander kaartenmateriaal, brochures, mailings, deelname aan beurzen, advertentiecampagnes, internetsite, …).

Enkele aandachtspunten voor het marketingplan kunnen onder andere bestaan uit volgende elementen:

- Uitgave van sectorale brochures en kaarten alsook van zaken als een vademecum (meertalig) voor waterrecreatie, -sport en -toerisme die bestemd is, voor lokale besturen, toeristische diensten, etc. Vragen die daarbij een antwoord behoeven, zijn: wie is wie?; wie doet wat?; wat kan waar?; wat mag en wat mag niet?; waar kan ik terecht voor?; etc.;

- Meer homogeniteit op het vlak van prijszetting en van de (voorstelling van de) inhoud van het product zodat promotie en herkenning van producten vergemakkelijkt wordt;

- Promotieaanbiedingen in het voor- en naseizoen om de duur van het seizoen te verlengen;

- Meer promotie en bekendmaking van het aanbod voor de hele regio door middel van samenwerking van de diverse betrokken partijen;

- Naast promotionele activiteiten in eigen streek/land, dient er ook promotie gevoerd te worden in het buitenland en de ons omringende landen. Vooral voor de toervaart, chartervaart en passagiersvaart zijn daar nog aanzienlijke groeimogelijkheden aanwezig. De grote markten zijn nog onvoldoende aangeboord. In het buitenland weten de doelgroepen nog steeds onvoldoende dat er hier een veelheid aan waterwegen zijn en hoe het met de accommodaties gesteld is;

- Hierbij hoort tevens meer aandacht in de generieke Vlaamse toerisme-brochures voor de toeristische mogelijkheden van de binnenwateren;

- Om buitenlandse toervaarders naar het Vlaamse vaarwegennet te lokken, dient het kunnen huren van een boot ontwikkeld te worden. Dit zorgt voor een lagere instapdrempel. Bovendien zijn vele chartermaatschappijen die in deze niche opereren internationaal actief en kunnen zij als een hefboom werken in het bekend maken van de Vlaamse waterrecreatiemogelijkheden in het buitenland;

- De jachtclubs worden geconfronteerd met een vergrijzing van de leden. Daarom moeten er ook diverse activiteiten ontplooid worden om meer jongeren aan te trekken (opleiding, promoten zeescouting, boten ter beschikking stellen) en om de bestaande leden over te halen tot meer activiteit (zeilwedstrijden, toervaart in groep);

- Er is ook dringend nood aan voldoende en adequaat statistisch basismateriaal voor onderzoek en beleid dat eveneens voor promotiedoeleinden gebruikt kan worden.

Specifieke acties rond diverse vormen van waterrecreatie en -toerisme

Toervaart

Een jaarlijkse of tweejaarlijkse uitgave van een promotie/informatiefolder (4 talen) over de vaarmogelijkheden in het grensoverschrijdend vaargebied Nord-Pas de Calais, Vlaanderen en Wallonië kan een middel zijn om de toervaart in Vlaanderen te stimuleren (kruising tussen vaarkrant en Deltagids). Door het bundelen van de krachten kan het unieke en aaneengesloten Vlaamse vaargebied tot ver in het buitenland (Europa en daarbuiten) gepromoot worden, zowel voor mensen met een eigen boot als voor de bootverhuur.

De sluizen aan de grenzen van het vaargebied kunnen daarnaast ook uitgebouwd worden tot onthaalpunten, waar toervaarders terechtkunnen voor een pakket met toeristische en

vaartechnische informatie. Er dient voornamelijk voldoende informatie te worden aangeleverd aangaande de juiste bedieningsuren aan de verschillende beweegbare kunstwerken aan de Vlaamse waterwegen en de aansluiting op de waterwegennetwerken van de omliggende regio's. Dit gebeurt nu reeds in beperkte mate in de uitgave "Bedieningstijden van sluizen en bruggen op de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen" (AWZ). Toch zou een meer concrete weergave –evt. in meerdere talen- van de exacte bedieningsuren tijdens het toervaartseizoen en op zon- en feestdagen een extra stimulans kunnen betekenen voor de toervaart en chartervaart op de Vlaamse waterwegen.

Verder kan voor de toervaart en chartervaart de uitbouw van een on-line databank of centraal boekingssysteem, waarbij men de mogelijkheid heeft om via internet te zien welke voorzieningen aanwezig zijn in jachthavens en daar op voorhand te reserveren, een sterk promotioneel instrument zijn. Hieraan gekoppeld kan een soort van sterrensysteem voor de jachthavens geïntroduceerd worden. Daarbij kan aandacht zijn voor de dienstverlening en de organisatie in de jachthavens, alsook voor beoordelingscriteria zoals het aantal passantenplaatsen, bepalingen i.v.m. zonering, vergunning, etc.

Kano, kajak, roeien

Mogelijke promotieacties voor de kano-, kajak- en roeisector zijn gelegen in het bekendmaken van de verschillende circuits die er in Vlaanderen bestaan voor de kanoër, kajakker en roeier door middel van kaarten, folders, brochures, e.d.m. Daarnaast kan de uitgave van een folder met een code van goede kano-, kajak- en roeipraktijken bepaalde conflicten met de natuursector preventief voorkomen.

Passagiersvaart

De waterwegbeheerders zouden, samen met Toerisme Vlaanderen en de toeristische regiocoördinatoren, actief kunnen deelnemen aan bestaande en nieuw op te richten geïntegreerde streekprojecten die getrokken worden door de passagiersvaart in het kader van toeristische en recreatieve ontwikkeling van de waterwegen.

Daarnaast zouden ook brochures met alle mogelijke trips die gedaan kunnen worden met de verschillende rederijen uitgegeven kunnen worden ter promotie van deze democratische vorm van waterrecreatie.

Veren

De veerdiensten zouden gepromoot kunnen worden in het kader van het toerisme en de jaagpadrecreatie, waarbij de veren een aangename en unieke vorm van transport aanbieden.

Daarnaast kan er informatie aangaande de veren verspreid worden in het kader van het meer utilitaire verkeer, als barrièreopheffende modus voor het pendelverkeer (fietsers en voetgangers).

Tenslotte kunnen de veren ook zelf dienen als promotie-instrument voor de waterrecreatie in het algemeen en voor de jaagpadrecreatie en –toerisme in het bijzonder. De veerdiensten zelf met hun aanlegsteigers en wachthuisjes zouden geschikte plaatsen kunnen zijn om aan promotie te doen. De veermannen zijn daarbij altijd aanspreekbaar tijdens het overzetten en zij beschikken in alle gevallen over jarenlange kennis en ervaring m.b.t. waterrecreatiemogelijkheden. Zij kunnen tevens allerlei folders uitdelen.

Hengelen

Spelers zoals het Visserijfonds en de Provinciale Visserijcommissies kunnen eveneens een rol spelen in het promotiebeleid ten aanzien van de hengelaars. Zo kan AMINAL afdeling Natuur of Bos & Groen ook betrokken worden bij de promotie rond de relatie tussen zachte recreatie en groene of bosgebieden.

Fietsen en wandelen

Ter promotie van het fietsen en wandelen langs de Vlaamse waterwegen dienen de bestaande fiets- en wandelroutes overzichtelijk en gestructureerd gepresenteerd te worden aan het publiek. Daarvoor is er nood aan een inventarisatie van bestaande bewegwijzerde fietsroutes, "hergroepering" van het aanbod en publicatie van een "grensoverschrijdend aanbod" met een overzichtskaart waarbij de waterwegen als hoofdassen voor het fiets- en wandelverkeer fungeren.

Tenslotte dienen ook de mogelijke synergieën tussen de fiets- en wandelactiviteit en andere toeristische of waterrecreatieve activiteiten voldoende in het licht gesteld te worden. Arrangementen waarin, naast bijv. een stadsbezoek ook een fiets- of wandeltocht vervat is, zijn interessant. Opdat ook toeristen en recreanten uit andere streken het kanaal op die wijze zouden kunnen ontdekken, zouden de mogelijkheden van fietsverhuur moeten uitgetest worden. Hiervoor kan op de meest strategische plaatsen een locatie voor fietsverhuur zijn die men op dezelfde of een andere plaats terug kan inleveren. Op elk van deze locaties zijn combinaties te maken met het aansluitend trein- en busvervoer en met een te organiseren regelmatige lijndienst van passagiersvaart. Het fietsen als aanvulling op trein, bus of boot biedt de mogelijkheid zich vrij te verplaatsen naar verder gelegen bezienswaardigheden.

Zeilwagenrijden

Op het strand van De Panne waar de zeilwagenschool van de Landelijke Zeilwagenfederatie (LAZEF) is gevestigd, worden het hele jaar door zo'n 200 sportdagen georganiseerd voor groepen, bedrijven of scholen die kennis willen maken met het zeilwagenrijden. Deze sport en de evenementen die er rond georganiseerd worden, zijn een uniek middel om de veelzijdigheid van de Vlaamse waterrecreatiemogelijkheden te accentueren. Ze kunnen derhalve ook als een zeer goed uithangbord voor de buitenlandse promotie ingezet worden.

Ook in het binnenland is deze sport echter nog onvoldoende gekend en kan zij nog nader gepromoot worden. Het promoten van deze sport brengt in het kielzog ook een extra profilering van de kust met zich mee.

Taakverdeling

Het ligt voor de hand dat de marketing van de Vlaamse waterrecreatie- en –toerismemogelijkheden getrokken zou worden door Toerisme Vlaanderen. Zij dient van de Vlaamse waterwegbeheerders, de betrokken federaties, toeristische diensten en promotieorganen rond de waterwegen de nodige medewerking te krijgen bij het opstellen van een marketingplan. Dit opstellen kan eventueel onder voorzitterschap van Toerisme Vlaanderen waarbij ze het overlegplatform dat gebeurlijk wordt opgericht als kanaal van medewerking van derde partijen gebruikt. Voor de uitvoering van het marketingplan lijkt het eveneens aangewezen dat Toerisme Vlaanderen als coördinator optreedt van de inspanningen die te leveren zijn door haarzelf en de genoemde derde partijen.

5.1.10 Opzetten informatie-inwinningsbeleid voor monitor- en beheerdoeleinden

Zie Bijlage O "Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse".

5.1.11 Opzetten overlegplatform

Zie Bijlage P "Overlegplatform waterrecreatie en –toerisme".

5.1.12 Concessiebeleid m.b.t. (kust)jachthavens

Zie Bijlage Q "Concessieovereenkomst jachthavens".

6 Synthese

6.1 Bestaansredenen van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme

In de afgelopen decennia groeide de behoefte aan een verdere en beleidsmatige uitbouw van het waterrecreatiebeleid en de waterrecreatiemogelijkheden. Meerdere oorzaken kunnen daarvoor aangewezen worden:

- Hoewel de recreatieve functie één van de basisfuncties is die de waterwegbeheerder aan de waterwegen toekent, is daaromtrent nog nooit een volwaardig beleid uitgeschreven;

- Het toeristisch-recreatief gebruik van de waterwegen, de kust en de aanpalende jaagpaden en dijkwegen is de afgelopen decennia sterk gegroeid. Naast de toename van het aantal recreanten is er bovendien een steeds verdergaande diversificatie van vormen en combinaties van waterrecreatie en –toerisme;

- Daarnaast wordt door andere maatschappelijke functies (economie, ecologie, landschap, wateraan- en afvoer) beslag gelegd op de waterwegen en de kust, waardoor de recreatieve mogelijkheden in het gedrang kunnen komen. Het is bijgevolg belangrijk na te gaan hoe een optimale coëxistentie bereikt kan worden;

- Door de veranderende eisen van de maatschappij en de gebruikers blijkt een aanpassing van voorzieningen en dienstverleningsniveaus voor (kust)jachthavens noodzakelijk.

Het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door de Vlaamse regering in de persoon van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, gaf derhalve aan de Administratie Waterwegen en Zeewezen de opdracht om een *Beleidsplan voor de waterrecreatie en het watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen* te ontwikkelen.

Het beleidsplan dat als gevolg hiervan opgesteld werd, heeft betrekking op de recreatie en het toerisme op, in of langs de bevaarbare waterwegen, waarvan de meeste bevaarbaar zijn voor CEMT-klasse I en hoger- en de kustzone (excl. het strandtoerisme). Voor de vormgeving en legitimering van het beleid(splan) worden verbanden gelegd met relevante strategische beleidsdoelstellingen ten aanzien van het waterrecreatieve en –toeristische veld, zoals deze geformuleerd werden in verscheidene recente beleidsnota's op Gewestelijk niveau. Het geografisch gebied waarop het beleidsplan van toepassing is, wordt gevormd door het Vlaams Gewest al is ook de afstemming met de omliggende regio's een belangrijk aandachtspunt.

Omdat toerisme en sport nauw betrokken zijn bij deze materie, zijn de hiervoor bevoegde ministers ook betrokken geworden bij de opmaak van dit beleidsplan.

6.2 Een beleidsplan met oog voor de maatschappelijke functionaliteit van waterwegen en kust

Het *Beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en de kust in Vlaanderen* gaat in op potenties en knelpunten van waterrecreatie en watertoerisme.

Enerzijds reikt het een kader aan waardoor de sector zelf (recreanten, ondernemers en vzw's in de sector, …) op een *duurzame wijze* aan waterrecreatie en –toerisme kunnen doen. Hierbij worden de multifunctionaliteit van de waterwegen en de kust en de snel evoluerende maatschappelijke realiteit niet uit het oog verloren. Economisch, maatschappelijk en ecologisch welzijn van de sector en van de samenleving in het algemeen gaan daarbij hand in hand.

Anderzijds reikt het beleidsplan een kader aan waardoor overheden op een integrale wijze beleid kunnen voeren rond waterwegen en kust, rekening houdend met de eigenheid van elk gebied. De recreatieve functie van waterwegen en kust wordt daarmee niet als ondergeschikt maar als een volwaardige maatschappelijke functie benaderd en krijgt aldus haar plaats binnen *integrale beleidsvormingsprocessen*.

Om zo'n volwaardige behandeling te verzekeren, pleit het plan ervoor om bij de voorbereiding van beleid en planvorming rond waterwegen en kust een institutionele en structurele vertegenwoordiging vanuit recreatief perspectief te voorzien.

De bedoeling van het beleidsplan is daardoor tweeledig:

- Enerzijds geeft het aan hoe de recreatieve functie van waterwegen en kust via beleid gestalte dient te krijgen;

- Anderzijds geeft het aan hoe andere maatschappelijke functies en de betrokken beleids- en plancontext rekening zouden moeten houden met waterrecreatie en –toerisme.

Het tracht ook om vanuit die tweeledige visie voor een aantal aangelegenheden reeds duidelijkheid te geven over te volgen beleidslijnen en specifiek te ondernemen beleidsacties.

6.3 Prioriteiten vanuit de sector

Van medio 2002 tot medio 2003 werd een grondig vooronderzoek uitgevoerd door middel van literatuurstudie en consultatie van beleidsvoerders, groepen recreanten en andere betrokkenen bij de toeristisch-recreatieve of andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust. Zo werden er hoorzittingen gehouden, met als resultaat circa 1000 inputs vanuit de gebruikers. Er werden daarnaast 25 interviews gehouden met spilfiguren uit het recreatieveld én er werd op het terrein geënquêteerd. Dit maakte een grondige analyse mogelijk van de huidige sterkten en zwakten van waterrecreatie en watertoerisme in Vlaanderen.

De resultaten hiervan voor de recreatieve activiteiten met de meeste beleidsrelevantie, worden hierna kort besproken.

6.3.1 Toervaart

De uitbouw van het infrastructurele netwerk voor de toervaart kende de afgelopen jaren een sterke vooruitgang. Toch dienen op sommige plaatsen nog een aantal verbeteringen aangebracht te worden. De beoogde verbeteringen situeren zich voornamelijk op infrastructureel gebied zoals aanmeervoorzieningen, afvalinstallaties, uitrusting jachthavens, diepgang vaarwegen enz.

6.3.2 Hengelsport

Het hengelen blijft een veel beoefende recreatieve activiteit langs de Vlaamse waterwegen.

Wel ontbreken nog te vaak de nodige faciliteiten zodat zowel de hengelaar als de andere gebruikers van de waterwegen en jaagpaden/dijkwegen niet optimaal hun activiteit kunnen beoefenen. Het inrichten van bepaalde visserzones met toegangswegen en parking zou dit kunnen verhelpen. Daarnaast moet de hengelaar zelf ook oog blijven houden voor het milieu en voor andere recreanten.

6.3.3 Snelvaart

De snelvaart kent vele vormen, maar is voor het beleidsplan voornamelijk relevant in de vorm van het varen met speedboten, waterski en jetski. De grootste problemen die deze sport ondervindt, liggen in de incompatibiliteit met andere recreatievormen op het water en met andere functies van de waterweg. De ruimtelijke afbakening alwaar snelvaart wordt toegelaten en de toepasselijke milieureglementering (geluid, immissie) begrenzen de mogelijkheden ervan.

Daarom dient er voornamelijk aandacht besteed te worden aan het vrijwaren van de snelvaartmogelijkheden vanuit een duurzaamheidperspectief en het spreiden van de snelvaartzones op rationele gronden (zowel vanuit het oogpunt van de beoefenaars als de bredere maatschappij).

6.3.4 *Kano, kajak, roei*

Deze activiteit wordt door de beoefenaars zelf het liefst beoefend op de kleinere waterlopen.

Daar komen ze echter vaak in conflict met natuurbelangen. Een eerlijke afweging tot doorvaartmogelijkheden voor deze vaartuigen kan gebiedspecifiek bekeken worden. Tevens moeten de nodige in- en uitstapvoorzieningen aanwezig zijn, zodat de veiligheid gegarandeerd is, de natuurlijke oevers gespaard worden en de kanoërs, kajakkers en roeiers zich niet steeds tot dezelfde vaarroutes moeten beperken.

6.3.5 *Jaagpadrecreatie*

Bij de jaagpadrecreatie kunnen met name de volgende drie grote groepen geïdentificeerd worden: de wandelaars, de fietsers en de ruiters. De recreatie op jaagpaden en dijkwegen zit de laatste jaren sterk in de lift. Daarom is het zinvol het jaagpaden- en dijkwegennet verder (kwalitatief) uit te bouwen, te ontsluiten en te linken aan de reeds bestaande netwerken.

Daarbij dient opgemerkt te worden dat de jaagpadrecreanten steeds meer gehinderd worden door het eigen succes. Wandelaars en recreatieve fietsers klagen soms over de bedreiging van te snelle en roekeloze fietsers. Daarnaast verdient ook de ruitersport een plaats langs de waterwegen, meer bepaald langs de onverharde oever ervan. Concrete reglementeringen, afspraken en voorzieningen om cohabitatie te bewerkstelligen worden derhalve aanbevolen.

6.3.6 *Passagiersvaart en veerdiensten*

Zowel passagiersvaart als veerdiensten kennen nog het nodige groeipotentieel, zeker wanneer ze gecombineerd worden met andere activiteiten in de toeristisch-recreatieve sfeer. Om de ontwikkeling hiervan verder te ondersteunen, moeten enkele conflictsituaties opgelost worden.

Onderlinge afstemming is noodzakelijk bij de aanmeerplaatsen en bij de bediening van de kunstwerken. Een verbeterde integratie tussen water- en walactiviteiten en het aanbieden van “multimodale” recreatiemogelijkheden wordt eveneens aanbevolen.

6.3.7 *Kustrecreatie en –toerisme*

Binnen het beleidsplan wordt de ‘kustrecreatie’ beperkt tot zeilen en motorbootvaren op zee en de daarbij horende jachthavens. Voor de natte kustjachthavens is vooral de uitbreiding van faciliteiten en ligplaatsen een prioriteit, terwijl het bezitten van een duidelijk statuut de eerste zorg is voor de droge kustjachthavens. Ook het optimaliseren van de verbinding met het hinterland vanuit de kustjachthavens is een aandachtspunt.

6.3.8 *Overige vormen van waterrecreatie*

Tenslotte zijn er nog een aantal “niche”-recreatievormen die veelal een marginale rol in het waterrecreatieveld spelen. Toch hebben ze de nodige aanhangers en kennen ze elk hun eigen problemen. Meer specifiek gaat het om activiteiten als vliegeren, vinkenzetten, varen met telegeleide modelboten, zwemmen, duiken, varend erfgoed, initiaties van zee- en watergebonden activiteiten en schaatsen. In het beleidsplan wordt ook aandacht besteed aan de belangrijkste gevoeligheden voor elk van deze vormen van waterrecreatie.

6.3.9 *Promotie*

De promotie van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen verloopt vooralsnog teveel in verspreide slagorde. Vanuit diverse hoeken en via uiteenlopende media en kanalen wordt promotie gevoerd. Enkel mits een onderlinge afstemming van al deze inspanningen kan een echt en slagkrachtig promotiebeleid tot stand komen.

6.4 Algemene aandachtspunten voor het beleid

Op basis van bovenstaande analyses en prioriteiten-identificatie kunnen een aantal algemene aandachtspunten voor het beleid aangeduid worden.

- Het infrastructurele voorzieningenniveau kent vaak nog enkele tekortkomingen;
- Er bestaan conflictsituaties tussen de verschillende recreatievormen onderling of tussen waterrecreatie en de andere maatschappelijke functies van de waterwegen;
- Een verbeterde afstemming en integratie tussen recreatie op het water, langs het water of op het jaagpad/dijkweg en het hinterland is geboden;
- Op het vlak van promotie liggen nog de nodige potenties.

Het beleidsplan stelt dat een adequate aanpak van deze leemtes en pijnpunten kan resulteren in een aanzienlijke kwaliteitsverhoging van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen in harmonie met de andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust.

6.5 Randvoorwaarden

Gegeven de zorg voor maatschappelijke multifunctionaliteit van waterwegen en kust, moet men bij het verwezenlijken van de geïdentificeerde prioriteiten, een aantal randvoorwaarden in acht nemen. Concreet gaat het om:

- Het optimaliseren van de relatie tussen de toeristisch-recreatieve functie en de andere functies van de waterweg vanuit een integraal en duurzaamheidperspectief;
- Het versterken van binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming op sociaal en infrastructureel vlak zodat Vlaanderen uitgroeit tot een hoogstaand waterrecreatief gebied;
- Het aanbrengen van multifunctionele voorzieningen waar medegebruik kan. Dit bevordert de complementariteit en de zuinigheid in ruimtegebruik;
- Het aanbrengen van monofunctionele voorzieningen en zoneringen waar optimalisering van onderlinge relaties dit vraagt. Zo kunnen te voorziene en moeilijk oplosbare conflicten vermeden worden;
- Het promoten en profileren van de recreatieve en toeristische mogelijkheden langs waterwegen en kust in Vlaanderen opdat gedane en te plegen investeringen voldoende kunnen renderen en de potentiële gebruikers bewust worden van het aanbod;Harde recreatie mag de zachte recreatie niet verdrukken. Daar zachte recreatie de meest duurzame en toegankelijke vorm is, dient deze voorrang te krijgen in de beleidsvoering;
- Het verbeteren van de integratie van water- en walactiviteiten, zodat waterrecreatie en –toerisme een totaalgebeuren wordt;
- Het uniform en transparant maken van regelgeving en dienstverlening. Er is nood aan duidelijkheid rond geboden en verboden van waterrecreatie, zodat iedereen in harmonie kan recreëren;
- Het verbeteren van de communicatie met en binnen de sector. Mogelijke potenties en/of knelpunten kunnen zo snel en efficiënt aangepakt worden.

6.6 Prioritaire beleidskwesties

Rekening houdend met de strategische beleidsdoelen, de bespreking van de huidige situatie in het veld alsmede de (beleids)prioriteiten die daaruit voortvloeien en de geschetste randvoorwaarden, komen we uiteindelijk tot twaalf concrete kwesties met bijbehorende

sturingsprincipes waarrond verbeteringen nagestreefd worden. Samen vormen ze een kader voor het te voeren beleid.

De ontleding in concrete beleidskwesties zorgt ervoor dat het plan niet enkel een strategische invalshoek heeft, maar ook een insteek waarbij de operationalisering en uitvoerbaarheid van het beleid vooropstaan.

Het geheel vertaalt zich, eenvoudig gezegd, in een "**twaalfpuntenplan** waterrecreatie en watertoerisme":

1. *Institutionaliseren van de recreatieve visie bij beleids- en planvorming rond watergebonden gebieden:* dit voornemen moet ervoor zorgen dat waterrecreatie en –toerisme, oftewel de recreatieve functie, binnen beleids- en planvormingsprocessen ook daadwerkelijk een stem krijgt die zich vertaalt in uiteindelijke beslissingen;

2. *Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken:* zowel met betrekking tot toervaart, kano-kajak en roeien als passagiersvaart, veerdiensten en multimodale knooppunten worden op kwalitatief en kwantitatief vlak verbeteringen voorgesteld;

3. *Uitbouw en gebruik van wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken:* deze aanbeveling moet ervoor zorgen dat de veiligheid voor toervaarders en andere waterrecreanten gevoelig verhoogt in en rond sluizen;

4. *Zoneren en faciliteren van zachte recreatie:* hoewel zachte recreatie prioriteit krijgt op harde recreatie, moet men ook oog hebben voor de conflicten die kunnen optreden tijdens het beoefenen van de zachtere vormen van waterrecreatie. Hiertoe worden enkele eenvoudig te implementeren maatregelen voorgesteld;

5. *Zoneren van harde recreatie:* harde recreatie wordt het best geconcentreerd op bepaalde zones, zodat zachte recreatie zo min mogelijk wordt gehinderd. Wel verdient ook de harde recreatie nog voldoende ruimte om zich te bestendigen en te ontwikkelen indien daar de nodige vraag voor is. Duurzaamheid, zowel sociaal, economisch als ecologisch staat daarbij steeds voorop;

6. *Uitbouw en gebruik van milieuvoorzieningen en reguleren recreatiedruk op natuur:* beoefenaars van waterrecreatie moeten aandacht hebben voor natuur en milieu zodat het rustige en groene gebied rond waterwegen en kust ook bij toenemende recreatie behouden blijft. Zij moeten ook op een milieuvriendelijke wijze kunnen omgaan met hun afval. Op die manier worden ook de mogelijkheden voor toekomstige waterrecreanten gegarandeerd;

7. *Optimaliseren van statutaire, administratieve en financiële reglementen:* het wegwerken, aanpassen of aanvullen van bepaalde specifieke reglementen en wetgevingen moet ertoe leiden dat het recreëren aangenamer en eenvoudiger wordt, terwijl dit niet ten koste hoeft te gaan van het nodige respect voor de andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust;

8. *Zorg voor de bevaarbaarheid van waterwegen:* de potenties voor toervaart en passagiersvaart kunnen aanzienlijk toenemen als de bedieningsregeling van de kunstwerken en de vaardiepte van de waterwegen geoptimaliseerd worden. Voldoende aandacht voor deze recreatievormen bij de mogelijke herinstelling van de zondagsvaart voor goederenschepen is eveneens geboden;

9. *Stroomlijnen van het promotiebeleid:* via de voorgestelde maatregelen kan de effectiviteit en de efficiëntie van promotionele inspanningen gevoelig toenemen;

10. *Opzetten van een informatie-inwinningsbeleid voor monitor- en beheerdoeleinden,* zodat in de toekomst verantwoorde beleidsbeslissingen genomen kunnen worden, gefundeerd op de nodige cijfergegevens;

11. *Instellen van een concessiebeleid met betrekking tot (kust)jachthavens* dat ervoor zorgt dat zowel uitbaters als overheden hun eigen en elkaars rechten en plichten kennen en er voor de uitbaters voldoende ruimte en zekerheid is om de nodige investeringen te plegen;

12. *Opzetten van een overlegplatform:* door periodiek contact tussen de verschillende betrokkenen partijen via een formeel overlegorgaan, kunnen potenties en knelpunten op een vlotte en adequate manier aangepakt worden en verkrijgen waterrecreatie en –toerisme ook een stem en aanspreekpunt voor en naar de buitenwereld, de eigen achterban en beleidsvoerders. Dit overlegplatform moet de continuïteit van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme garanderen.

Door het aanreiken van operationele kaders –welke op zichzelf gekoppeld zijn aan strategische doelstellingen op Vlaams niveau- om met bovengenoemde kwesties om te gaan, biedt het ontwikkelde plan concrete richtsnoeren voor het te voeren beleid.

6.7 Tenslotte

Hoewel bestuurlijke, particuliere en ondernemersinitiatieven noodzakelijk zijn om toekomstgerichte en op duurzaamheid gerichte waterrecreatie- en –toerisme mogelijk te maken, blijft verantwoord en plezierig recreëren op, in en langs de waterwegen en de kust toch ook een kwestie van mentaliteit waarbij tolerantie en goede omgangsnormen centraal staan. Alleen zo kan iedereen recreëren in harmonie met elkaar en de omgeving.

Ter afsluiting worden in de volgende tabel de verschillende aanbevelingen uit het beleidsplan en de bevoegde en/of principieel daarbij te betrekken beleidsvelden en Vlaamse ministeries opgelijst.

SYNTHESE VAN AANBEVELINGEN IN HET BELEIDSPLAN WATERRECREATIE EN –TOERISME VAN DE WATERWEGEN EN KUST IN VLAANDEREN

	Aanbeveling	*Beleidsveld/Ministerie*
1.	Institutionaliseren van aandacht voor waterrecreatie in beleids- en planvorming	• Leefmilieu (cfr. bekkenbeheerplannen) • Ruimtelijke ordening (cfr. RSV en afgeleiden)
2a.	Uitbouw infrastructureel netwerk toervaart en passagiersvaart	• Mobiliteit
2b.	Oprichten vaarnetwerken kano-kajak-roeien	• Mobiliteit • Leefmilieu • Sport
2c.	Uitbouwen multimodale knooppunten	• Mobiliteit Eventueel na raadpleging van: ○ Ruimtelijke ordening
3.	Aanbrengen aanmeervoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken	• Mobiliteit Eventueel na raadpleging van: ○ Monumentenzorg
4a.	Inrichten hengelzones	• Mobiliteit • Leefmilieu • (Sport)
4b.	Herbekijken verhardingen jaagpaden en dijkwegen	• Mobiliteit
5.	Herbekijken afbakening en aantal snelvaartzones	• Mobiliteit Na raadpleging van : ○ Ruimtelijke ordening ○ Sport ○ Leefmilieu
6.	Uitbouwen milieustations	• Mobiliteit • Leefmilieu
7.	Reflecteren over meest prangende statutaire, administratieve en financiële kwesties	• Mobiliteit Op te nemen op: ○ Federaal niveau
8.	Garanderen diepgang jachthavens	• Mobiliteit
9.	Stroomlijnen promotiebeleid	• Mobiliteit • Toerisme • Sport
10.	Opzetten informatie-inwinningsbeleid voor monitordoeleinden	• Mobiliteit • Toerisme • Sport (elk voor eigen bevoegdheden)
11.	Invoeren concessie-overeenkomst jachthavens nieuwe stijl	• Mobiliteit
12.	Oprichten en subsidiëren van overlegplatform	• Mobiliteit • Toerisme • Sport

Bijlage A Interactie toervaart met andere waterwegfuncties

Hieronder en op de volgende bladzijden worden de interacties van recreatievaart met de andere waterwegfuncties beschreven. Het overzicht is algemeen.

De belangrijkste interacties zijn de volgende.

- De belangrijkste impact op andere waterwegfuncties is afkomstig van de snelvaart. De golfslag veroorzaakt hinder voor plezierjachten, watersporters, vissers en kleine veerponten en kan de oevers beschadigen.
- Plezierboten varen ook op smalle waterwegen met natuurlijke oevers. Hierdoor is de kans groter dat ze schade aan de natuur berokkenen.
- Vrijwel alle negatieve effecten van de recreatievaart op de andere waterwegfuncties kunnen vermeden worden door een aangepast gedrag (snelvaart enkel binnen de daartoe voorziene zones, aangepaste snelheid en vaargedrag, regulering toegang tot bepaalde gebieden, deponeren van scheepsafval in de daartoe voorziene containers, ...).

Waterbeheersing

Bescherming tegen overstromingen

Er is geen impact van de recreatievaart op de waterbeheersingsfunctie. Wel van de waterbeheersingsfunctie op de recreatievaart. In periodes met hoog debiet kan de toervaart om veiligheidsredenen gestremd worden. Deze vallen meestal buiten het recreatieseizoen.

Economische functie

Goederenscheepvaart

Buiten het gemopper van schippers over het onverantwoorde vaargedrag van recreanten en de noodzaak tot voortdurende alertheid om aanvaringen met de soms slecht zichtbare recreatieve vaartuigen te vermijden, is er geen impact van de recreatievaart op de goederenscheepvaart. Wel van de goederenscheepvaart op de recreatievaart. Behalve tijdens het varen treden goederenscheepvaart en recreatieve scheepvaart ook via (voorrangsregels omtrent) schutten aan sluizen met elkaar in interactie.

Watercaptatie

Watercaptatie ten behoeve van drinkwaterproductie, industrie of landbouw legt een beslag op het debiet van de waterweg. In periodes met laag debiet kan dit leiden tot te lage waterstanden om aan de scheepvaart voldoende diepgang te bieden. In dat geval

	moet één van beide functies wijken. De scheepvaart zelf verbruikt ook debiet (schutverliezen in sluizen). In vergelijking met de andere functies is dit verbruik relatief laag, zeker voor de recreatievaart waarvoor er enkel op zondagen in het zomerseizoen extra geschut moet worden.
Elektriciteitsproductie	Idem als watercaptatie.
Winning van delfstoffen	Geen impact van recreatievaart.
Watergebonden bedrijven	Geen impact van recreatievaart, mits niet aanleggen aan bedrijfsgebonden kaaien.

Recreatie

Recreatieve scheepvaart (interactie van recreatie-vaart met zichzelf)	Snelvaart creëert hinder en veiligheidsproblemen voor andere pleziervaartuigen (golfslag en risico van aanvaringen). Conflicten zijn eenvoudig te vermijden door beide vormen van recreatievaart te scheiden. Daarom wordt snelvaart momenteel enkel toegelaten op welbepaalde waterwegvakken.
Watersport	Watersport omvat alle andere waterrecreatie: kano, kajak, vlotten, roeiboten, kleine zeilboten, zwemmen (zie Nota met overzicht recreatievormen). Snelvaart is wegens veiligheidsproblemen slecht met watersportactiviteiten verenigbaar. Conflicten kunnen eenvoudig vermeden worden indien de snelvaart zich houdt aan de daartoe voorziene zones.
Hengelen	Op smalle waterwegen worden hengelaars gestoord door voorbijvarende schepen. Er is ook een indirecte impact van scheepvaart op de hengelsport via de waterkwaliteit (zie onder “Ecologische functie”).
Fietsen, wandelen	Geen impact vanwege recreatievaart. Wel synergiemogelijkheden via trasnferia en multimodale recreatieknooppunten.

Ecologische functie

Waterkwaliteit	Pleziervaartuigen en passagiersschepen zijn de bron van verschillende verontreinigende emissies naar het “medium” water: • lozing van met olie verontreinigd bilgewater; • lozing van huishoudelijk afvalwater;

- overboord gooien van huishoudelijk afval;
- microverontreiniging veroorzaakt door anodes en anti-foulingproducten.

Al deze emissies zijn vermijdbaar, mits aangepast gedrag en de beschikbaarheid van faciliteiten voor de verwijdering van afval.

Afvalcontainers voor vast afval zijn ruim verspreid langs de waterwegen. Slechts enkele jachthavens zijn al uitgerust met ontvangstinstallaties voor bilgewater. De meeste jachten beschikken niet over vuilwatertanks en er zijn geen ontvangstinstallaties aan de wal. Lozing van huishoudelijk afvalwater veroorzaakt wegens de geringe hoeveelheden vormen doorgaans geen problemen, maar op drukke jachthavens kan er plaatselijk sterke verontreiniging ontstaan. Toiletvoorzieningen op de wal kunnen hier soelaas bieden.

De emissies van anodes en antifoulings kunnen enkel vermeden of verminderd worden met het gebruik van milieuvriendelijker alternatieven. In zoete binnenwateren geven antifoulings zonder biocides een redelijk goed resultaat.

Oevers

Golfslag en aanmeren van schepen kan de oevers beschadigen. Hoewel de recreatievaart veel minder intens is dan de goederenscheepvaart, komt ze wel vaker voor in kwetsbare gebieden: kleine en smalle waterwegen met natuurlijke oevers. De kans op schade is dan groter.

Schade kan vermeden worden door toegang tot (te) gevoelige gebieden voor de toervaart te reguleren en door aangepast vaargedrag voor te schrijven (binnen snelheidsbeperking, niet wild aanmeren).

Landschappelijke functie

Kenmerkend element in het landschap

Op zichzelf heeft recreatievaart geen impact op de landschappelijke waarde van de waterweg.

Er kan een probleem zijn met aanmeerplaatsen en jachthavens die landschappelijk niet goed geïntegreerd zijn.

Cultuurhistorische waarde

Idem.

Bijlage B Beleidscontext van waterrecreatie en -toerisme en -toerisme

B.1 Juridisch kader B-3

B.1.1 Algemene scheepvaartreglementering B-3

B.1.2 Emissienormen voor scheepsmotoren B-8

B.1.3 Scheepsafvalstoffen B-8

B.1.4 Anti-fouling regelgeving B-12

B.1.5 Wetgeving mariene milieu's B-13

B.1.6 Gebruik veersteigers door passagiersvaartschepen B-14

B.1.7 Wettelijk kader m.b.t. jaagpaden en dijkwegen B-14

B.1.8 Bermbesluit B-15

B.1.9 Wettelijk kader voor de binnenvisserij op bevaarbare waterlopen. B-15

B.1.10 Strandconstructies B-16

B.2 Planologisch kader B-17

B.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen B-17

B.2.2 Provinciale Ruimtelijke Structuurplannen B-20

B.2.2.1 Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen B-20

B.2.2.2 Provinciaal Structuurplan Oost-Vlaanderen B-27

B.2.2.3 Provinciaal structuurplan Vlaams-Brabant B-29

B.2.2.4 Provinciaal structuurplan Limburg B-29

B.3 Vlaamse beleidsplannen met betrekking tot waterrecreatie B-31

B.3.1 Beleidsplan voor de recreatievaart (ontwerpversie 1998 van Afdeling Bovenschelde) B-31

B.3.2 Strategisch Beleidsplan voor Toerisme en Recreatie aan de Kust, Westtoer, Brugge, 2002 ..... B-31

B.3.3 Voorstel van toetsingskader voor waterrecreatie-infrastructuur, AWZ Cel IWABEL, 2002 ..... B-34

B.3.4 Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets B-35

B.4 Integraal waterbeleid met implicaties voor waterrecreatie op waterwegen B-37

B.4.1 Integraal waterbeheer in Vlaanderen B-37

B.4.2 Opmaak Bekkenbeheerplannen B-40

B.4.3 Waterbeleidsplan 2002-2006 Vlaanderen B-40

B.4.4 Beleidsnota 2000-2004 Mobiliteit en Openbare Werken en Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2000-2001 ..... B-43

B.5 Europese beleidsplannen met implicaties voor waterrecreatie op waterwegen B-44

B.5.1 E-waterwegen B-44

B.5.2 Interreg II Benelux Middengebied B-45

B.1 Juridisch kader

B.1.1 Algemene scheepvaartreglementering

De scheepvaart op de Vlaamse waterwegen wordt geregeld door:

- het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk (ASR);
- bijzondere reglementen met bijkomende of afwijkende bepalingen voor een aantal waterwegen.

Deze reglementen regelen een groot aantal aspecten van de scheepvaart, zowel voor de beroepsvaart als voor de pleziervaart. Bij voorbeeld: verkeersregels (bij het kruisen, voorbijvaren, doorvaart van sluizen en bruggen,...), vaarsnelheid, vaaruren, maximale afmetingen van de schepen, signalisatie, minimum bemanning, de heffing van scheepvaartrechten, inhoud van de meetbrief, enz. Ook de onttrekking van water en allerlei zaken in verband met het onderhoud en de instandhouding van de waterwegen worden door het scheepvaartreglement geregeld.[1] De reglementen zijn neergelegd in koninklijke besluiten en besluiten van de gemeenschaps- en gewestregeringen (zie N.N. 2001 voor een lijst). Een aantal artikels van het ASR worden uitgevoerd door middel van ministeriële besluiten.

Inzake de binnenvaart is er een bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten. Daarbij zijn de gewesten bevoegd voor het beheer van de scheepvaartwegen: bedieningsuren van kunstwerken, vakken voor het varen met grote snelheid, uitreiking van vergunningen voor het rijden met een voertuig op de jaagpaden, plaatsen waar het stilliggen van vaartuigen toegelaten is, berichten aan de schipperij, watersportmanifestaties, onderhoud en herstelling van kunstwerken, scheepvaartstremming, enz. Dit heeft tot gevolg dat regelgeving die tot de gewestbevoegheid behoort, toch nog grotendeels ingeschreven is in federale regelgeving.

Varen met plezierboten

Voor het besturen van een pleziervaartuig met een romp die 15 m of langer is, of dat (ongeacht de lengte) sneller dan 20 km/u kan varen, is een stuurbrevet verplicht. Dergelijk brevet kan bekomen worden mits aan de volgende voorwaarden voldaan is:

- minimumleeftijd van 18 jaar;
- slagen in een geneeskundig onderzoek;
- slagen in een theoretisch examen;

---

[1] Zie ook het decreet van 25 december 1990 'houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede de bepalingen tot begeleiding van de begroting' en het Besluit van de Vlaamse regering van 3 mei 1991 'betreffende het afleveren van vergunningen voor het capteren van water uit de in het Vlaamse Gewest gelegen bevaarbare waterlopen, kanalen en havens'.

- minimum 12 uur bewezen praktijkervaring (genoteerd in een dienstboekje), of alternatief een brevet van praktijkervaring uitgereikt door een erkende organisatie en 6 uur praktijkervaring.

Voor andere plezierboten geldt enkel een minimumleeftijd, namelijk 16 jaar voor boten met een motor van minder dan 7.355 watt, en 18 jaar voor boten met een krachtiger motor. Deze laatste leeftijdsgrens kan tot 16 jaar verlaagd worden, indien er een andere bestuurder van 18 jaar of ouder aan boord is. Bovendien bevat het scheepvaartreglement een algemene bepaling dat de bestuurder van een plezierboot over voldoende stuurvaardigheid moet beschikken.

Scheepvaarturen

Het algemeen scheepvaartreglement legt de scheepvaarturen vast. In principe is het varen bij nacht verboden. De vaaruren hangen dan ook van af van het seizoen, en variëren van tussen 8u en 17u30 in het midden van de winter tot tussen 4u30 en 21u30 in de maanden juni en juli. Bovendien is vrachtscheepvaart op zon- en feestdagen verboden (behalve op de tijrivieren).

Op vele waterwegen voorzien de waterwegbeheerders evenwel ruimere bedieningsuren van de kunstwerken dan de voorgeschreven scheepvaarturen. Ze laten toe om te varen buiten de scheepvaarturen om een kunstwerk te passeren en vervolgens naar de dichtstbijzijnde geschikte ligplaats te varen.

Dit betekent dat op waterwegen met sluizen en beweegbare bruggen de effectieve vaaruren niet door het scheepvaartreglement bepaald worden, maar door de bedieningsregeling van de kunstwerken. Voor de Vlaamse waterwegen wordt die vastgelegd door het Ministerieel Besluit van 15 december 1995 “houdende de regeling van de kunstwerken op de bevaarbare waterwegen in het Vlaamse Gewest onderworpen aan het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk”. Er worden 6 bedieningsniveaus onderscheiden, benoemd met de letters A (24-uurs vaart, 7 dagen per week) tot F (geen standaardbedieningsregeling; waterwegspecifieke, beperkte bediening). Tabel 1 beschrijft de verschillende bedieningsniveaus en Tabel 2 toont welke bedieningsregelingen op de kleine waterwegen van toepassing zijn.

Tabel 1: Standaardbedieningsregeling

Regeling	Periode	Maandag		Dinsdag-vrijdag		Zaterdag		Zondag	
		van	tot	van	tot	van	tot	van	tot
A	hele jaar	0:00	24:00	0:00	24:00	0:00	24:00	0:00	24:00
B	hele jaar	6:00	24:00	0:00	24:00	0:00	22:00	geen	
C	hele jaar	6:00	22:00	6:00	22:00	6:00	22:00	geen	
D	hele jaar	6:00	19:30	6:00	19:30	6:00	19:30	Geen	
E	19/3-30/9	7:00	19:00	7:00	19:00	7:00	17:00	geen	
	1/10-15/3	8:00	18:00	8:00	18:00	8:00	17:00	geen	
F	Geen standaardbediening; waterwegspecifieke beperkte bediening								

Bron: Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen, 2001a.

Op een aantal kleine waterwegen met bedieningsregeling F is er niet voldoende scheepvaartverkeer om een continue bemanning van de kunstwerken te verantwoorden. Om de

efficiëntie van de personeelsinzet te verhogen wordt gebruik gemaakt van de volgende methodes:

- bediening op aanvraag: de bediening moet op voorhand door de schipper aangevraagd worden (soms kan dit gebeuren ter hoogte van een eerdere sluis, soms moet dit 24 of 48 uren op voorhand telefonisch aangevraagd worden);

- mobiele ploegen: een bedieningsploeg rijdt met het schip mee en bedient meerdere, na elkaar volgende kunstwerken;

- zelfbediening (sluis van Schipdonk).

In de toekomstige personeelsplanning is voorzien om de bediening van de kunstwerken op de drukst bevaren waterwegen (Dender tot Aalst, Kanaal Leuven-Dijle, sluis in Plassendale) uit te breiden tot regeling C. Op de Kempense kanalen is dit reeds het geval.

Op de meeste waterwegen in Vlaanderen is vrachtscheepvaart op zon- en feestdagen verboden. Dit verbod geldt niet voor pleziervaartuigen. De bewegingsvrijheid van plezierboten zou echter beperkt zijn, indien de sluizen en beweegbare bruggen niet bediend werden. Om de pleziervaart te bevorderen is er sinds 1991 in de zomerperiode (mei tot en met september) op de meeste Vlaamse waterwegen een beperkte bediening van de kunstwerken op zon- en feestdagen voorzien, enkel voor plezierboten. Dergelijke regeling is van toepassing op quasi alle bevaarbare waterwegen, met uitzondering van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

Tabel 2: Bedieningsregeling van de kleine waterwegen

Waterweg	Huidige regeling	Voorzien in 2003
1 Bekken van de Ijzer		
1.a Kanaal Plassendale-Nieuwpoort	D(1)	C/E(1)
1.b Kanaal Nieuwpoort-Duinkerken	D(1)	E(1)
1.c Ijzer	F	F
1.d Kanaal van Ieper naar de Ijzer	F	F
1.e Lokanaal	F	F
2 Kanaal Brugge-Damme	n.v.t.(5)	n.v.t.(5)
3 Kanaal Bossuit-Kortrijk (tussen sluizen 9 en 11)	E	E
4 Spierekanaal (gedeelte gelegen in het Vlaamse Gewest)	geen(2)	geen(2)
5 Afleidingskanaal van de Leie van Schipdonk tot Balgerhoeke en	F	F
6 Toeristische Leie	F	F
7 Moervaart en Durmekanaal (smalle gedeelte)	F	F
8 Durme (tijgebonden)	F	F
9 Dender (gedeelte gelegen in Vlaamse Gewest)	D/E(3)	C/F(3)
10 Zeeschelde tussen de sluis van Gentbrugge en de Ringvaart	geen(2)	geen(2)
11 Kanaal Leuven-Dijle	E/F(4)	C
12 Kempense kanalen		
12.a Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten	F	F
12.b Kanaal Bocholt-Herentals	C(1)	C(1)
12.c Zuid-Willemsvaart	C(1)	C(1)
12.d Kanaal Briegden-Neerharen	C(1)	C(1)
12.e Kanaal naar Beverlo	n.v.t.(5)	n.v.t.(5)
13 Grensmaas (bevaarbaar gedeelte op Vlaams grondgebied	n.v.t.(5)	n.v.t.(5)

Noten:
(1) Met sommige afwijkingen.
2) Verboden voor de scheepvaart
(3) Regeling E stroomopwaarts van de Zeebergbruggen in Aalst, en regeling D voor de Zeebergbruggen en stroomafwaarts; met sommige afwijkingen.
(4) Regeling F voor Zennegatsluis en regeling E voor andere kunstwerken, met sommige afwijkingen.
(5) Niet van toepassing: geen bediende kunstwerken aanwezig.

Bron: Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen, 2001a.

Scheepvaartrechten

Op de niet aan tij onderhevige waterwegen zijn scheepvaartrechten verschuldigd.

Plezierboten betalen niet per kilometer of per reis, maar een jaarlijks bedrag dat toegang tot het totale Vlaamse waterwegennet verleent. De prijs van het waterwegenvignet voor de Vlaamse waterwegen hangt af van de lengte en de snelheid van het vaartuig:

boten < 6m, die niet snel varen:	vrij van scheepvaartrechten
boten < 6m, die snel varen (> 20km/uur):	50 EUR/jaar
boten tussen 6 en 12m, die niet snel varen:	50 EUR/jaar
boten tussen 6 en 12m, die snel varen:	100 EUR/jaar
boten > 12m:	100 EUR/jaar

Vignetten die gelden voor bepaalde deelperioden van het jaar (lente, zomer, winter) zijn verkrijgbaar tegen 50% van de bovenvermelde bedragen.[2]

Voor commercieel personenvervoer, tenslotte, bedragen de scheepvaartrechten 5% van de bruto-ontvangsten. Indien de reis slechts gedeeltelijk over aan scheepvaartrechten onderworpen waterwegen verloopt, wordt het verschuldigde bedrag evenredig aangepast. Voor reizen met vertrek in het buitenland gelden andere tarieven en rekenregels.

Voorrangsregels aan beweegbare kunstwerken

Bij de toegangen tot en bij doorvaart van sluizen en bruggen gelden er specifieke voorrangsregels.

De doorvaart van sluizen en beweegbare bruggen geschiedt volgens de orde van aankomst van de vaartuigen aan de stoppalen, die zich aan weerskanten van deze kunstwerken bevinden. Als uitzondering op deze algemene regel hebben volgende vaartuigen voorrang bij doorvaart in de hierna aangegeven volgorde:

1. de vaartuigen, geladen met buskruit, schietkatoen, knalstoffen, dynamiet;
2. de vaartuigen die het leger toebehoren of het helpen in zijn verrichtingen en zijn vervoer;
3. de vaartuigen van het bestuur waarop de nationale vlag is gehesen;
4. de vaartuigen die, met het bergingsmaterieel voor gezonken vaartuigen geladen, zich ter plaatse van het ongeval begeven en daartoe een vaarbewijs hebben, door bevoegde ingenieur afgegeven;
5. de vaartuigen, gebruikt tot een geregelde vervoersdienst voor reizigers;
6. de vaartuigen met een lading van ten minste 50 ton of, voor vaartuigen van minder dan 100 ton, met een lading van ten minste de helft van het laadvermogen van het vaartuig, andere vloeibare brandstoffen dan die van groep K3 (…);
7. de vaartuigen, gebruikt tot een geregelde vervoerdienst voor goederen. (art. 28; Algemeen Scheepvaartreglement).

[2] Voorts is de aankoop van een plezierboot onderworpen aan federale belastingen, namelijk een BTW van 21%, en voor schepen langer dan 7,5m ook een belasting op de in verkeersstelling (BIV).

B.1.2 Emissienormen voor scheepsmotoren

Sinds 1 januari 2002 gelden op de Rijn emissienormen voor nieuwe scheepsmotoren. Zij maken deel uit van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn.

De normen gelden voor alle motoren met een vermogen vanaf 37 KW en zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

Motorvermogen (KW)	Motorsnelheid (toeren per min.)	CO (g/KWh)	HC (g/KWh)	NOx (g/KWh)	Deeltjes (g/KWh)
37-75	--	6,5	1,3	9,2	0,85
75-130	--	5	1,3	9,2	0,70
≥ 130	n ≥ 2800	5	1,3	9,2	0,54
	500 ≥ n > 2800			$45*n^{-0,2}$	

De meest veeleisende normen zijn die voor de emissies van NOx en partikels. Thans bedragen de NOx-emissies ongeveer 10 tot 13g/KWh, zodat een vermindering van rond 25% nodig is. Bovendien wordt er aan gedacht om in 2005 de normen in een tweede fase aan te scherpen tot 6 g/KWh voor NOx en 0,2 g/KWh voor partikels. Ter vergelijking: de Euro3-norm die op nieuwe vrachtwagens van toepassing is, bedraagt 5 g/KWh NOx-emissies (te verlagen tot 3,5 g/KWh onder Euro4).

Voor tweedehandsmotoren gelden de normen pas in 2011. Er zijn geen bepalingen voor bestaande motoren opgenomen.

B.1.3 Scheepsafvalstoffen

Internationale wetgeving

Op het vlak van de verontreiniging van het mariene milieu door ondermeer scheepsafval is vooral MARPOL 73/78 van belang. De Europese richtlijn van de Raad betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen zal MARPOL 73/78 op een geharmoniseerde wijze ten uitvoer leggen in de Europese Unie.

Andere internationale verdragen, zoals de UN Convention on the Law of the Sea of de afspraken in het kader van de Noordzeeconferentie, kunnen ook relevant zijn voor het beheer van scheepsafval. Inzake afval van de binnenscheepvaart is het Verdrag van de Centrale Rijnvaart Commissie van belang.

Marpol 73/78

In 1973 werd onder auspiciën van de IMO het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL.) gesloten. Dit verdrag werd in 1978 geamendeerd door een protocol dat integraal deel uitmaakt van het verdrag. Daardoor werd het Verdrag bekend als Marpol 73/78.

Marpol 73/78 is door alle Europese lidstaten en door de meeste zeevarende naties ter wereld geratificeerd. Ieder schip wordt geacht zich aan de voorschriften van dit verdrag te houden.

Marpol 73/78 verplicht de verdragsluitende partijen ertoe om toereikende ontvangstinstallaties in havens aan te bieden voor diverse soorten afval. De installaties moeten afgestemd zijn op de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.

Europese richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen[3]

De Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen zal Marpol 73/78 op geharmoniseerde wijze ten uitvoer leggen in de Europese Unie. Deze richtlijn heeft als doel "het voorkomen van lozingen, en met name van illegale lozingen, van scheepsafval en ladingresiduen in zee, door schepen die de havens van de Europese Gemeenschap aandoen" (artikel 1 RL 2000/59/EG). Om dit doel te bereiken, wordt er voorzien in de inrichting van zogenaamde "havenontvangstvoorzieningen", anders gezegd faciliteiten in de havens die ingericht zijn voor de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen.

Toepassing op recreatievaart: In de EG-Richtlijn is er in de definities reeds sprake van pleziervaartuigen, indien een vaartuig "bestemd is of gebruikt wordt voor sport of vrijetijdsbesteding". Of ook passagiersvaartuigen en veren onder de toepassing van de richtlijn vallen, is niet met zekerheid te zeggen op basis van een letterlijke analyse van de tekst. Wel wordt er nergens melding gemaakt van het vervoer van passagiers op de binnenwaterwegen. Bijgevolg zou men dan ook kunnen besluiten dat passagiersvaartuigen en veren niet onder de richtlijn vallen. Normaliter zal op het passagiersvervoer in ieder geval hetgeen vermeld wordt onder de 2^{e} bullet point (zie boven) van toepassing zijn.

Aangezien er onder het toepassingsgebied van de havens sprake is van "havens van de Lidstaten die gewoonlijk door dergelijke schepen worden aangedaan", vallen dus de jachthavens binnen de EU ook onder het toepassingsgebied, zij worden immers gewoonlijk aangedaan door pleziervaartuigen. Er zullen in deze havens dus ook havenontvangstvoorzieningen aanwezig moeten zijn voor de aanname van het afval van deze pleziervaartuigen.

Pleziervaartuigen zullen dus ook hun afval, waaronder ook wordt begrepen sanitair afval, in de daartoe voorziene havenontvangstvoorzieningen moeten afgeven. Het is echter niet duidelijk of bijvoorbeeld huishoudelijk afvalwater ook onder het begrip sanitair afval kan worden begrepen. Daarnaast lijkt het (zie wederom 2^{e} bullet point boven) dat verplichtingen omtrent huishoudelijk afvalwater alleen zullen gelden m.b.t. bepaalde passagiersvaartschepen.

Verdrag van de Rijnvaart[4]

Op 9 september 1996 hebben de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (Nederland, Duitsland, België, Oostenrijk en Zwitserland) en het Groothertogdom Luxemburg een "Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en Binnenvaart" gesloten. De belangrijkste bepalingen zijn:

- verbod op het lozen van scheepsafval (d.w.z. bilgewater, huishoudelijk afval, klein gevaarlijk afval) en ladingresten;

---

[3] Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PB L 332/81 van 18 december 2000)

[4] Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, van 9 september 1996.

- voor huishoudelijk afvalwater geldt dit verbod enkel voor hotelschepen met meer dan 50 slaapplaatsen (vanaf 2005), en passagiersschepen voor het vervoer van meer dan 50 personen (vanaf 2010), tenzij ze met een waterzuiveringsinstallatie uitgerust zijn;

- verplichting voor de staten om ontvangstinstallaties voor scheepsafval in te richten of te laten inrichten (binnen 5 jaar na in voege treden van het verdrag);

- verplichting voor de ladingontvanger om restlading, overslagresten en afval van de lading aan te nemen en op gepaste wijze te (laten) verwijderen;

- invoering van een verwijderingsbijdrage van 7,5 EUR per 1000 l verkochte gasolie voor de financiering van de ontvangstinstallaties voor olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval (d.w.z. vooral bilgewater).

Iedere staat wijst een nationaal instituut aan dat verantwoordelijk is voor de organisatie van het financieringssysteem voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, en waarin ook vertegenwoordigers van de binnenvaartorganisaties moeten opgenomen worden.

De bepalingen van het verdrag zijn van toepassing op alle binnenvaartwegen in Nederland, Duitsland en België, alsmede op de Rijn en de Moezel in Zwitserland, Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg. Het verdrag is echter nog niet door alle verdragsstaten geratificeerd (inbegrepen België), en dus nog niet van kracht.

Toepassing op recreatievaart: Er wordt geen definitie gegeven van recreatievaartuig en uit de “scheepsdefinities”, die er wel worden gegeven, blijkt dat recreatievaartuigen (i.c. toervaartuigen) niet onder het toepassingsgebied van dit Verdrag worden begrepen. Vaartuigen voor de passagiersvaart en de veerdiensten vallen wel onder het Rijnvaart-Verdrag.

Federale wetgeving

Leefmilieu is een bevoegdheid van het Vlaams Gewest. De federale overheid is inzake leefmilieu enkel nog bevoegd voor radioactief afval, de doorvoer van afvalstoffen en de wet op het mariene milieu.

Vlaamse wetgeving

Op het ogenblik zijn er binnen Vlaanderen twee initiatieven in verband met de bescherming tegen en de preventie van vervuiling van de binnenwateren en de maritieme waterwegen lopende, welke hun oorsprong vinden in Europese en internationale regelgeving. Er wordt echter voor de havens en de binnenwateren een aparte regeling ingevoerd. Het gaat hier respectievelijk om de richtlijn van de Europese Unie en anderzijds om het verdrag gesloten onder de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Richtlijn havenontvangstvoorzieningen

De Vlaamse regering hechtte, na aanpassing aan het advies van de Raad van State, haar definitieve goedkeuring aan de wijziging van het besluit van 17 december 1997 inzake afvalvoorkoming en -beheer (Vlarea). De wijziging beoogt de implementatie van de Europese richtlijn 2000/59/EG van 27 november 2000. Deze richtlijn verplicht de zeeschepen die een Vlaamse haven aandoen na melding hun afval in die haven af te geven, waardoor de lozing van

scheepsafval en ladingresiduen op zee wordt verminderd. Hiervoor moeten alle havens beschikken over een afvalbeheerplan. De kosten voor de ontvangst en de verwerking van de afvalstoffen worden mee gedragen door de schepen. Aan de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) worden enkele nieuwe opdrachten toegekend zoals het verlenen van advies aan de bevoegde minister betreffende goedkeuring van de afvalbeheerplannen, de vrijstellingen inzake meldingsplicht en de correcte uitvoering van de plannen.

Voor de schepen die enkel de binnenwateren en/of jachthavens aandoen wordt een afzonderlijke regeling uitgewerkt.

Afvalstoffen

Leefmilieu is een gewestelijke bevoegdheid en wordt dus geregeld door de Vlaamse wetgeving.

In Vlaanderen bestaat het wettelijk kader inzake afval uit:

- Het decreet van 2 juli betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen (het Afvalstoffendecreet). Dit decreet is de basis van het Vlaamse afvalstoffenbeleid.

- Het besluit van 17 december 1997 houdende vaststelling van het Vlaams Reglement inzake afvalvoorkoming en –beheer (het VLAREA). Dit besluit geeft uitvoering aan het Afvalstoffendecreet.

- Het Interregionaal Samenwerkingsakkoord inzake Verpakkingsafval (het ISA). Het ISA regelt de terugnameplicht van verpakkingsafval.

- De verordening (EEG) nr. 259/93 van de Raad van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap.Het besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2001 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning en het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne. Daarin worden bepaalde uitvoeringsbepalingen opgenomen in het licht van richtlijn 2000/59/EG van 27 november 2000.

Milieuvergunning en exploitatievoorwaarden

Naast de afvalstoffenwetgeving die het beheer van afvalstoffen regelt, geldt ook de wetgeving die de aanvraag en verlening van de milieuvergunning regelt en die uitbatingvoorwaarden vaststelt. Bedrijven die afvalstoffen opslaan of verwerken, moeten hiervoor een vergunning hebben.

Het gaat om de volgende wet- en regelgeving:

- Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning;

- Besluit van de Vlaamse Executieve van 6 februari 1991, houdende vaststelling van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning (VLAREM I);

- Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (VLAREM II).

Er kan in deze op worden gewezen dat de bepalingen uit Vlarem, strenger zijn dan de lozingsbepalingen die in het Rijn- en Binnenvaartverdrag zijn opgenomen. Onder het Verdrag is het lozen van bijvoorbeeld huishoudelijk afvalwater enkel verboden voor hotelschepen met meer dan 50 slaapplaatsen en voor passagiersschepen die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers. Alle andere schepen mogen dus in principe hun huishoudelijk afvalwater lozen volgens het Verdrag.

Het vermijden van afval te dumpen in waterwegen en op zee door recreanten en beroepsvaart is ten eerste een mentaliteitskwestie. Ten tweede is het een kwestie van wetgeving, reglementering en controle en tenslotte is het een zaak van voldoende deponiemogelijkheden / ontvangstinrichtingen.

Gemeentelijke voorschriften

Voor de havens gelden tevens soms nog bepaalde gemeentelijke voorschriften: concessievoorwaarden, politieverordeningen en stedelijke verordeningen.

B.1.4 Anti-fouling regelgeving

Het gebruik van organische tinverbindingen in scheepsrompverven wordt geregeld door de Europese richlijn 2002/62/EG van de Commissie van 9 juli 2002 tot negende aanpassing aan de technische vooruitgang van bijlage I bij Richtlijn 76/769/EEG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der lidstaten inzake de beperking van het op de markt brengen en van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen en preparaten (organische tinverbindingen).

Vanaf 1 januari 2003 geldt een wereldwijd gebruiksverbod voor TBT-antifoulings, zowel voor plezier- als beroepsvaart. Vanaf 1 januari 2008 mogen zulke producten wereldwijd zelfs niet meer op de scheepsromp en/of externe scheepsdelen of –oppervlakken aanwezig zijn, tenzij ze zijn voorzien van een coating die verhindert dat organotincomponenten uit de onderliggende laag lekken. Alternatieve verfproducten worden nu gepromoot.

Een Vlaamse ontwerpnorm is opgesteld in het kader van het reductieprogramma ter voldoening aan de EU-richtlijn 76/464.[5] Voor organische tinverbindingen zijn deze echter nog niet wettelijk vastgesteld als kwaliteitsnorm.

Daarnaast werden er ook in het 'besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2001 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning en het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne' enkele bepalingen opgenomen in het licht van richtlijn 2002/62/EG van 9 juli 2002.

---

[5] Richtlijn 76/464 bepaalt dat voor alle lozingen naar water van bepaalde gevaarlijke stoffen emissienormen moeten gelden, maar heeft geen getalsmatige specificatie van die normen.

B.1.5 Wetgeving mariene milieu's

Op 12 maart 1999 werd in het Belgisch Staatsblad de "wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België" gepubliceerd. Deze wet beoogt het behoud van de eigen aard, de biodiversiteit en het ongeschonden karakter van het mariene milieu door middel van maatregelen tot bescherming ervan door middel van maatregelen tot herstel van schade en milieuverstoring. Artikel 7 meldt dat "(i)n de zeegebieden de Koning beschermde gebieden (kan) instellen en, overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling, de maatregelen nemen die nodig zijn voor de bescherming ervan". De beschermde mariene gebieden kunnen de hoedanigheid innemen van (1) integrale mariene reservaten, (2) gerichte mariene reservaten, (3) speciale beschermingszones, (4) gesloten zones of (5) bufferzones.

In de gerichte en integrale mariene reservaten zijn alle activiteiten verboden, behoudens:

(i) toezicht en controle;

(ii) monitoring en wetenschappelijk onderzoek door, in opdracht of met toestemming van de overheid;

(iii) de scheepvaart, tenzij deze wordt beperkt;

(iv) de beroepsvisserij, tenzij deze wordt beperkt of verboden;

(v) in de gerichte mariene reservaren, de maatregelen genomen krachtens artikel 9 van deze wet;

(vi) militaire activiteiten (art. 8).

Tot op heden werden er nog geen uitvoeringsbesluiten waarin specifieke gebieden worden aangeduid en afgebakend gepubliceerd in het Staatsblad. Wel wil de minister een KB laten goedkeuren, in uitvoering van de wet op de mariene milieu's, waarin drie zones worden afgebakend. Men wil dus eerst beschermingszones afbakenen om dan in een latere fase een aantal maatregelen en verbodsbepalingen op te leggen. Concrete gevolgen voor de waterrecreatie aan de kust zijn nog onzeker.

Daarnaast wil Vlaams minister van leefmilieu en landbouw op korte termijn werk maken van de uitbouw van integrale kust-natuurparken. Enkel op die manier kan het natuurlijke milieu van de zee en aan land zo goed mogelijk beschermd en in stand gehouden worden. Precies pleit minister ervoor om de waardevolste zones in zee en aan land onder te brengen in integrale kust-natuurparken. Het gaat hier om beschermde zones die alle componenten van het kustecosysteem omvatten, van ondiepe zee over strand en duin tot en met polder.

Door de verstedelijking van de kust kan dit maar op een beperkt aantal plaatsen behouden of gerestaureerd worden, meer bepaald ter hoogte van het Westhoekreservaat te De Panne, van de Zeeberm- en Ter Ydeduinen te Oostduinkerke, van de Ijzermonding te Nieuwpoort en van het Zwin en de Zwinduinen te Knokke.

Op dit moment bestaat er, door de bevoegdheidsverdeling tussen de Belgische Staat en het Vlaams Gewest, nog geen rechtsgrond voor de afbakening van integrale kust-natuurparken. Toch werden op het Vlaams grondgebied al stappen gezet tot de uitbouw van dergelijke parken. Het gaat ondermeer om:

- de aankoop van een twintigtal hectare duinzoom- en poldergrond te De Panne om een ecologische verbinding te creëren tussen de Jonge duinen van het Vlaams natuurreservaat De Westhoek en de Oude duinen van het domein Cabour;

- het instellen van een prioritair aankoopdossier voor de Oostvoorduinen te Oostduinkerke als deelgebied van het Zeebermduinen-Ter Yde-complex;

- het herstel van het complex van slik, schor en duin te Nieuwpoort door de volledige ontmanteling van de oude marinebasis en de afgraving van de opgehoogde terreinen.

Op het moment dat de federale overheid ervoor opteert om ter hoogte van de Westhoek, de Ijzermonding en de Zeebermduinen mariene natuurreservaten af te bakenen, kunnen deze reservaten en de strand-, duin- en poldernatuurreservaten ruimtelijk aan elkaar gehecht worden tot integrale kust-natuurparken onder een gezamenlijk beheer.

B.1.6 Gebruik veersteigers door passagiersvaartschepen

Er wordt van de veerdiensten verwacht dat zij een klokvaste en veilige dienst onderhouden. Overvaart op het half uur en het uur van 8 tot 21 uur, en meer overvaarten indien nodig.

Er staan zware financiële boetes op het niet onderhouden van deze uurregeling.

De laatste jaren is er een enorme toename van veergebruikers, nog extra gestimuleerd door de serie “Stille Waters”, alsmede door de comfortabele nieuwe veersteigers.

De veersteigers dienen door de veeruitbater dagelijks onderhouden te worden op netheid en veiligheid op straffe van boete.

De passagiersvaart kan gebruik maken van de veersteigers mits voorlegging van een officieel document van de toezichthoudende overheid.

B.1.7 Wettelijk kader m.b.t. jaagpaden en dijkwegen

Een jaagpad of dijkweg is een weg op de rivierdijk of op de oever, dienstig voor het jagen of trekken van schepen. Het valt onder de reglementering van de scheepvaartwegen en wordt geregeld door Artikel 93.

Fietspaden vallen onder de reglementering van het wegverkeer en zijn ook als fietspad aangeduid middels gepaste signalisering (verkeersbord D7).

Voor fietspaden is de beheerder verantwoordelijk voor bv. verlichting, strooien, type verharding, veiligheidsvoorzieningen enz. Voor jaagpaden en dijkwegen gelden deze fietspad-inherente voorzieningen niet. Dijkwegen en jaagpaden zijn bovendien niet toegankelijk - behoudens uitzonderingen voor de aangelanden - voor auto- en motorverkeer en voor paarden die niet voor de jaagdienst gebruikt worden.

Slechts indien een dijkweg of jaagpad is opgenomen in de weginfrastructuur van een mogelijke buurt- of openbare weg langs een waterloop, kan men de fietspad-eigen voorzieningen op dijkwegen of jaagpaden verwachten. Zo zijn verschillende jaagpaden en dijkwegen opgenomen in het toeristische fiets-, wandel- en/of ruiterroutenetwerk. Dit wordt mede geregeld door de Richtlijn

voor de bewegwijzering van toeristische fietsroutenetwerken, ruiter- en wandelroutes (B.S. 17.10.2000, pp. 34991-35013).

B.1.8 Bermbesluit

Het Bermbesluit werd genomen in uitvoering van de Wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud. Nu past het bermbesluit binnen de 'horizontale maatregelen' van het Natuurbehoudsdecreet.

Het Bermbesluit beoogt een natuurvriendelijk bermbeheer te stimuleren via een aangepast maaibeheer met daartoe geschikt materieel en met verbod tot gebruik van biociden. Het is van toepassing op bermen en taluds langs wegen, waterlopen en spoorwegen, waarvan het onkruidsbeheer toebehoort aan publiekrechtelijke rechtspersonen zoals de Vlaamse overheid.

Met gras begroeide bermen mogen niet vóór 15 juni gemaaid worden. Een eventuele tweede maaibeurt mag slechts worden uitgevoerd na 15 september. (Milieuzakboekje, 2003).

B.1.9 Wettelijk kader voor de binnenvisserij op bevaarbare waterlopen.

De wet op de riviervisserij van 1954 is van toepassing op alle openbare waterlopen van het Vlaams Gewest. Het visrecht behoort aan de staat in de stromen, rivieren en vaarten die door de koning onder de met schip, schuit of vlot bevaarbare of bevlotbare waterwegen gerangschikt zijn en waarvan het onderhoud ten laste is van de staat of van haar rechthebbenden. Voor deze waterlopen (i.c. bevaarbare waterlopen) geldt bovendien dat voor de uitoefening van het visrecht gebruik kan gemaakt worden van de oever over een breedte van 1,5m maximum, berekend vanaf de boord die de waterloop bespoelt in zijn hoogst bereikte peil zonder te overstromen. De openstelling van alle bevaarbare waterlopen voor hengelaars werd in 1954 bewust in de riviervisserijwetgeving ingeschreven vanuit de ingeving dat het hengelen als een vrijetijdsbesteding dient beschouwd te worden en dat paal en perk moest gesteld worden aan de private verpachtingen van de visserij in deze wateren.

Concreet betekent dit dat in principe op alle waterwegen beheerd door de AWZ/AWK dit visrecht moet kunnen worden uitgeoefend.

Inhoudelijke hoofdlijnen in het visserijbeleid zijn:

- het duurzaam ontwikkelen / behouden van de biodiversiteit door te streven naar een ecologisch evenwicht in de relatie tussen de visfauna, het visbestand en de andere biotische en abiotische elementen in een watersysteem;

- het optimaliseren van de visserijactiviteit binnen de mogelijkheden die een watersysteem aan gebruiksfuncties biedt;

- het bevorderen / handhaven van een daartoe geschikte milieu- en habitatkwaliteit.

De ontwikkelingen in het milieu- en natuurbeleid en het integraal waterbeheer, met principes als duurzaamheid, overleg en doelgroepenbeleid laten ook de openbare visserij niet ongemoeid. Overleg en samenwerking tussen de uitvoerende instanties inzake natuurbehoud, binnenvisserij, waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer vormen een prioriteit waarbij beleidsintegratie en het duurzaam en verstandig gebruik van de visstand binnen het ecologisch functioneren van watersystemen en de onderlinge afstemming van de verschillende gebruiksfuncties worden

nagestreefd. Hiermee zijn de taakstelling, en daarmee de uitdagingen, voor het binnenvisserijbeleid het laatste decennium complexer geworden, zowel extern naar andere beleidsdomeinen en -verantwoordelijken, als intern naar de eigen doelgroep. Naar waterbeheerders appelleert het binnenvisserijbeleid voor het verbeteren van de milieukwaliteit, voor het optimaliseren van de ecologische functies van waterlopen met hun fauna en flora (ecologische functie) en voor het duurzaam inpassen van visserijactiviteiten op de wateren (sociaal-maatschappelijke functie) zodat gewaarborgd wordt dat deze aspecten in het waterbeleid worden meegekoppeld.

“In het kader van de balans tussen natuur en visserij, zal er - daar waar de natuur zich al voldoende hersteld heeft - een versoepeling komen voor de sportvissers. Op plaatsen waar natuurherstel het nog altijd heel moeilijk heeft, komen er strengere maatregelen.” (Persbericht Vlaamse overheid, 11/03/03). De principes die door Minister worden voorgesteld, zijn:

- Meer ruimte voor vissers waar de natuur dit toelaat:
    - Openstellen van de nachtvisserij;
    - Opheffen van de gesloten tijd tijdens paaiperiodes op bepaalde plaatsen;
    - Aanleg van speciale paaiplaatsen naast kanalen;
    - Meer mogelijkheden voor paaiplaatsen;
- Bijkomende bescherming voor zeldzame vissen;
- Beperkingen voor zeehengelaars;
- Vissen krijgen overal vrije doorgang;
- Actievere rol voor vissers bij het visstand- en visserijbeheer.

Minister wil dit pakket maatregelen zo snel mogelijk ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voorleggen. De maatregelen zullen van kracht worden na advies van de Raad van State en de definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering.

B.1.10 Strandconstructies

Het ruimtelijk beleid en de afbakening van de zones dient juridisch vertaald te worden via een provinciaal uitvoeringsplan en/of verordening, in overleg met gemeenten en het Vlaamse gewest. Voor een verdere uitwijding hieromtrent, zie § B.2.2.1 Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen.

B.2 Planologisch kader

B.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het beleidsmatig kader voor de ruimtelijke ordening wordt bepaald in de ruimtelijke structuurplannen. Onder ruimtelijk structuurplan wordt verstaan een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie. Het is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen die de ruimtelijke ordening aanbelangen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen weer in het perspectief van 2007. Hierna worden de relevante thema's beschreven.

Waterweginfrastructuur

"De rivieren en kanalen hebben een functie voor wateraan- en -afvoer, goederentransport, waterbeheersing, proceswatervoorziening, economische activiteiten, drinkwatervoorziening, natuurontwikkeling (ecologische functie) en watergebonden recreatie. Ze zijn structurerend voor het omgevende gebied." (RSV, 1998, p. 179).

De waterwegeninfrastructuur vormt een net met uiteenlopende technische eigenschappen en met verschillend belang voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Vlaanderen. "Op basis van het belang in internationaal verband en op basis van de hoofdfunctie wordt het Vlaamse waterwegennet ingedeeld in een secundair en een hoofdwaterwegennet. Het hoofdwaterwegennet verzorgt de verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau. Het secundair waterwegennet heeft een complementaire functie en zorgt voor de toevoer (een verzamelnet) naar het hoofdwaterwegennet. Hierdoor wordt het mogelijk een homogeen waterwegennet te realiseren en (internationale) netvorming te versterken. Zo kan men de verbeteringen aan de verbindingen en de capaciteitsuitbreidingen richten naar de meest efficiënte plaatsen.

Met uitzondering van de natuurlijke waterlopen liggen waterwegen met een internationale verbindingsfunctie die voldoen aan klasse IV, voor het overgrote deel in Nederland en Vlaanderen. Op dit ogenblik beperkt deze ruimtelijke concentratie structureel de mogelijkheden voor het lange afstandstransport via het water in Europa. Door de openstelling van het Rijn-Mainz-Donau-kanaal is er wel een internationale verbinding van deze klasse tot stand gekomen met Centraal en Oost-Europa.

Naast zijn (inter)nationale verbindende functie ontsluit het hoofdwaterwegennet de belangrijkste economische knooppunten zoals de zeehaven van Antwerpen en Gent, het economische netwerk van het Albertkanaal, de omgeving van Kortrijk, ... Alleen de zeehavens van Oostende en Zeebrugge zijn onvoldoende aangesloten op dit waterwegennet.

Het hoofdwaterwegennet voldoet grotendeels aan de in Europees verband beschreven minimumklasse IV. Het bestaat uit de volgende waterwegen:

- het Albertkanaal;

- het Kanaal Gent-Terneuzen;
- de Schelde-Rijnverbinding en de dokken te Antwerpen;
- de Zeeschelde en de Bovenschelde;
- het kanaal Brussel-Schelde / Brussel-Charleroi;
- de Ringvaart (Gent);
- de Leie en afleidingskanaal.

Daarnaast wordt ook de aansluiting van de zeehavens van Oostende en Zeebrugge op het hoofdwaterwegennet beschouwd als zijnde een hoofdwaterweg. De overige bevaarbare kanalen en waterwegen worden tot het secundaire waterwegennet gerekend. Nagenoeg alle secundaire waterwegen zijn op dit ogenblik als klasse II (600 ton) uitgerust. Enkel het IJzerbekken, de Dender (gedeeltelijk) en de Moervaart hebben een gabariet van slechts klasse I (300 ton).

Om aan te geven welke van de waterwegen behorende tot het secundaire waterwegennet op Vlaams niveau op dit ogenblik nog een belangrijke vervoersfunctie vervullen en welke momenteel een prioritaire behandeling vereisen, wordt als afbakeningscriterium gesteld dat meer dan 4 % van de totale vervoerde vracht via het water op de betreffende waterweg moet worden afgewikkeld. Dit impliceert dat er op een totaal van ongeveer 100 miljoen ton meer dan 4 miljoen ton over de waterweg moet worden vervoerd. Naast de prioriteitsstelling van het hoofdwaterwegennet, voldoet enkel het kanaal Gent-Brugge aan dit criterium. (p. 510).

De lokale knelpunten in het hoofdwaterwegennet worden op korte termijn weggewerkt om het net zijn internationale verbindingsfunctie te geven. Investeringen in waterbouwkundige werken worden prioritair besteed aan het hoofdwaterwegennet.

Deze prioriteitsstelling mag echter geen afbreuk doen aan de verdere rendabilisering van reeds gedane investeringen in het secundair waterwegennet. De secundaire waterwegen kunnen nog een economisch functie uitoefenen. Zo kunnen bij voorbeeld langs secundaire waterwegen watergebonden bedrijventerreinen worden aangelegd en ingericht. Zij functioneren daarenboven als een toevoernet naar het hoofdwaterwegennet. Al is de vervoersfunctie op het secundair waterwegennet richtinggevend (onder andere voor afvaltransporten) ten opzichte van de recreatieve, de landschappelijke en de waterwinningsfunctie, toch moet de maximale integratie van alle functies hier worden nagestreefd. (Ibid, pp. 509-510).

Het IJzerbekken wordt niet meer in functie van de binnenvaart uitgebouwd.

Recreatie

"Ten aanzien van de ontwikkeling van toeristische en recreatieve voorzieningen worden op Vlaams niveau de volgende principes vooropgesteld:

- De bestaande toeristisch-recreatieve infrastructuur in de stedelijke gebieden en in het buitengebied moet in grotere mate en op een meer optimale wijze benut worden. De verbetering van de kwaliteit van de aangeboden producten staat voorop en het aanbod van bestaande infrastructuur moet beter op elkaar inspelen.
- Het is niet wenselijk om op een grootschalige wijze toeristische en recreatieve voorzieningen uit te breiden of nieuw in te planten in het buitengebied. In de stedelijke gebieden, de

stedelijke netwerken en in die gebieden die in het provinciaal ruimtelijk structuurplan als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van primair belang werden aangeduid, kan er nieuwe en grootschalige toeristisch-recreatieve infrastructuur met bijkomend ruimtegebruik worden gelokaliseerd. Voorwaarden hiertoe zijn ondermeer de afstemming op het niveau van het betrokken stedelijk gebied, de draagkracht van de ruimte en het locatiebeleid.

- Gestreefd moet worden naar kwaliteitsvolle vormen van medegebruik door toeristisch-recreatieve activiteiten van infrastructuur die voor een andere functie zijn uitgebouwd of door andere activiteiten benut worden.

Op basis van deze principes kunnen de ontwikkelingsperspectieven voor toeristisch-recreatieve infrastructuur in de stedelijke gebieden en het buitengebied bepaald worden." (Ibid, p. 365).

"Toerisme en recreatie bepalen in erg belangrijke mate de ontwikkelingsperspectieven van de Vlaamse Kust en de Kempische As. Beide stedelijke netwerken moeten dan ook als een toeristisch-recreatief netwerk worden beschouwd en dienen verder uitgebouwd te worden. De uitwerking van beide stedelijke netwerken moet gebaseerd zijn op het onderzoek van de samenhang, de dynamiek, de tendensen en de potenties en de eventuele ontwikkeling van strategische locaties inzake toerisme en recreatie. Hierbij moet worden opgemerkt dat het toeristisch-recreatief netwerk Kempen een groter gebied omvat dan het stedelijk netwerk Kempische As. Ook in het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit en in de grensoverschrijdende stedelijke netwerken spelen toerisme en recreatie een zekere rol, doch ze wegen niet in dezelfde mate door tegenover andere activiteiten in deze gebieden." (Ibid, p. 366).

Wel stelt het RSV dat de vervoersfunctie op het secundair waterwegennet richtinggevend is (o.a. bv. voor afvaltransporten) ten opzichte van de recreatieve, de landschappelijke en de waterwinningsfunctie, al moet de maximale integratie van alle functies hier worden nagestreefd. (Ibid, p. 511).

"De mogelijkheden die het buitengebied biedt aan toerisme en recreatie worden erkend. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van toeristisch-recreatieve activiteiten in het buitengebied is het recreatief medegebruik met respect voor de draagkracht van het gebied.

Om de toeristisch-recreatieve aanbodelementen in het buitengebied en in de stedelijke gebieden met elkaar te verbinden en op elkaar af te stemmen, wordt netwerkvorming vooropgesteld. Paden en routes (o.a. langs waterlopen, spoorwegbeddingen) worden met elkaar verbonden (ook internationaal) en uitgerust als een samenhangend toeristisch-recreatief product (o.a. inschakeling van verblijfsaccommodatie...). Het publieke karakter en de toegankelijkheid van deze paden en routes moeten maximaal gegarandeerd blijven. Het verbinden van recreatieve voorzieningen in het buitengebied met deze in de stedelijke gebieden, moet echter op een zorgvuldige wijze gebeuren, zodat de specifieke kwaliteiten en functies van beide gebieden niet aangetast worden. In functie van de optimalisering van de toeristisch-recreatieve netwerkvorming kunnen, binnen de randvoorwaarden bepaald door de structuurbepalende functies, langs en op bepaalde waterlopen en in hun omgeving sommige recreatievormen in beperkte zones worden toegelaten." (Ibid, p. 414).

De verdere uitwerking van de ontwikkelingsperspectieven voor toeristisch-recreatieve infrastructuur gebeurt voor de stedelijke gebieden binnen het afbakeningsproces van deze stedelijke gebieden en de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en voor het buitengebied binnen de provinciale en gemeentelijke ruimtleijke structuurplannen.

B.2.2 Provinciale Ruimtelijke Structuurplannen

De ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt niet alleen op het Vlaamse niveau bepaald, maar op de drie bestuurlijke niveaus (gewest, provincie en gemeente). Hierbij zullen de lagere niveaus zich richten naar het kader en de beperkingen van het hoger niveau en het kader en de bepalingen verder verifiëren en uitwerken.

B.2.2.1 Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen

Het provinciaal structuurplan West-Vlaanderen is reeds definitief goedgekeurd door de provincieraad.

De waterwegen zijn een onderdeel van de bestaande toeristisch-recreatieve structuur en de bestaande ruimtelijke structuur verkeer en vervoer. Verder zijn ze ook van belang voor de watergebonden bedrijventerreinen (bestaande ruimtelijke structuur bedrijvigheid). De rivier- en beekvalleien maken deel uit van de bestaande ruimtelijke natuurlijke structuur.

Ruimtelijke natuurlijke structuur

De natuurlijke structuur is de samenhang van alle ruimten met een min of meer natuurlijk karakter. Deze ruimten worden vooral bepaald door het geheel van rivier- en beekvalleien, reliëfcomponenten en bodemkenmerken, maar ook biotische kenmerken zijn van belang voor deze gebieden. Deze ruimtelijke natuurlijke structuur wordt tevens gekenmerkt door andere dan ecologische functies zoals beroepslandbouw, recreatie en bedrijvigheid.

Drie rivier- en beekvalleien zijn relevant voor de bevaarbare waterlopen die voor waterrecreatie in aanmerking komen, namelijk de IJzer- en Handzamevallei, de Mandel- en Leievallei en Scheldevallei. Volgende beleidsdoelstellingen zijn opgesteld voor de gewenste natuurlijke structuur:

- netwerk van rivier- en beekvalleien en reliëfcomponenten versterken en behouden (optimaal beschermen van netwerk van verbindingselementen);
- gebiedsgericht beleid voeren;
- aandacht voor natuurlijke structuur in stedelijke gebieden;
- ruimtelijke ondersteuning van integraal waterbeheer (verhogen waterbergend vermogen: waar mogelijk winterbeddingen als overstromingsgebieden herstellen).

Voor de gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur zijn er bindende selecties gebeurd volgens categorieën ‘natuurverbindingsgebieden’, ‘droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang’ en ‘natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang’. Volgende waterwegen uit deze studie zijn geselecteerd:

- als natuurverbindingsgebied:
    - IJzervallei tussen Diksmuide en Nieuwpoort.

- als natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang:
    - Kanaal Ieper-IJzer;
    - Kanaal Kortrijk-Bossuit;
    - Kanaal Nieuwpoort-Veurne;
    - Kanaal Plassendale-Nieuwpoort;
    - Kanaal Veurne-Duinkerken;
    - Lokanaal.

Ruimtelijke structuur bedrijvigheid

De bestaande ruimtelijke structuur bedrijvigheid heeft betrekking op de economische activiteiten in de sectoren industrie en diensten. Daarbij wordt nader ingegaan op de activiteiten die zich normaal op bedrijventerreinen bevinden. Sectoren zoals kleinhandel, toerisme en recreatie worden hier dus buiten beschouwing gelaten en in aparte deelstructuren besproken.

Elementen van deze deelstructuur zijn de steden, het sterk verstedelijkte zuidoosten van de provincie (regio Kortrijk, Roeselare en Waregem), de randgemeenten van Brugge en de kustgemeenten en de verspreide werkgelegenheidskernen.

Ruimtelijke structuur toerisme en recreatie

Het spreidingspatroon van de toeristische en recreatieve activiteiten over de provincie kan worden aangetoond aan de hand van de spreiding van de logiesaccommodatie, van het dagtoerisme en van de bewegingsrecreatie, de ruimtelijke implicaties van het openluchtrecreatief gedrag van de West-Vlaming en het belang van stedelijke recreatieve centra.

De waterrecreatie op de kanalen vormt naast de fietsassen en de kuststrook een belangrijk onderdeel van de toeristisch-recreatieve bewegingsrecreatie. De waterlopen van het IJzerbekken hebben veel mogelijkheden tot recreatief medegebruik zoals toervaart, zachte pleziervaart en hengelen. Ook het Spierekanaal en het kanaal Kortrijk-Bossuit zijn van belang voor de toeristisch-recreatieve bewegingsrecreatie.

De Westhoek, de Scheldestreek en de Leiestreek vormen toeristische regio's. Daarbij zijn telkens volgende elementen structuurbepalend en van toeristisch-recreatief belang:

- Noordelijke en zuidelijke Westhoek:
    - IJzervallei;
    - Lokanaal;
    - Ieperlee;
    - Toeristische centra Veurne en Diksmuide;
    - West-Vlaamse heuvels;

    - Boscomplexen (Canadabossen, Palingbeek, Doelbos);
    - Toeristische centra Ieper en Poperinge;
    - Bellewaerde;
    - Oude spoorwegbedding Boezinge-Langemark;
    - Groene complexen: Palingbeek, doelbossen, oude vaart Ieper-Komen.
- West-Vlaamse Scheldestreek:
    - Kanaal Bossuit-Kortrijk met bezoekerscentrum in Bossuit;
    - Scheldevallei;
    - Heuvelkam van het interfluvium met bosrelicten.
- Leiestreek:
    - De Leie als centrale as;
    - Stedelijke centra Kortrijk en Waregem;
    - Recreatief domein 'De Gavers'.

Voor de gewenste structuur toerisme en recreatie zijn op provinciaal niveau volgende beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- duurzaam en kwalitatief versterken van het bestaande toeristisch-recreatief aanbod;
- optimaal benutten van nog aanwezige potenties voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen;
- toeristisch-recreatieve ontwikkelingen richten op de eigenheid van de streek;
- samenhang tussen toeristische regio's bevorderen;
- voldoende mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding voorzien.

Specifiek voor de toeristisch-recreatieve lijnelementen moet aandacht gegeven worden aan de kwaliteit en belevingswaarde van de lijnelementen en hun directe omgeving. Bij projecten dient men een geïntegreerde visie voor de volledige lijn uit te werken. Diverse vormen van bewegingsrecreatie moeten mogelijk gemaakt worden. Daartoe kan de aangrenzende autovrije of autoluwe infrastructuur benut worden en kan op de oevers aangepaste kleinschalige infrastructuur voor de waterrecreatie voorzien worden.

De IJzerstreek is geselecteerd als landelijk toeristisch-recreatief netwerk; de IJzer, het kanaal Nieuwpoort-Duinkerken, het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, het Lokanaal, het kanaal Ieper-IJzer en het kanaal Kortrijk-Bossuit zijn geselecteerd als toeristisch-recreatief lijnelement.

Ruimtelijke structuur verkeer en vervoer

Het kanaal Kortrijk-Bossuit vervult een belangrijke vervoersfunctie. Occasioneel transport van goederen gebeurt nog op de IJzer, het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, het kanaal Nieuwpoort-Duinkerken, het Lokanaal en het kanaal Ieper-IJzer.

Voor de gewenste structuur verkeer en vervoer worden volgende beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- naar een bereikbaarheid streven afgestemd op de gewenste ruimtelijke structuur van de provincie;
- alternatieven voor het autoverkeer versterken (voor goederenvervoer transport per spoor en over het water aanmoedigen; voor personenvervoer fietsnetwerken en openbaar vervoer aanmoedigen);
- naar een structurele verkeersveiligheid streven;
- aan een verhoogde leefbaarheid werken.

Er wordt vastgesteld dat de diepgang en de uitrusting van de secundaire waterwegen in West-Vlaanderen vaak gezakt zijn tot beneden het niveau van de klasse waarvoor ze toegankelijk zouden moeten zijn (meestal klasse I, vaartuigen van max. 300 ton). Daarom wordt het behoud van de vooropgestelde toegankelijkheid van deze waterlopen als ruimtelijke beleidsdoelstelling geformuleerd, zowel ten behoeve van de nieuwe hoofdfunctie (recreatie) als ten behoeve van de huidige en mogelijke toekomstige functies in het vervoer van goederen en personen.

B.2.2.1.1 Strandconstructies[6]

Bepaalde delen van het strand zijn op vandaag ingekleurd als natuurgebied op het gewestplan. Dit betekent dat er in principe geen constructies kunnen opgericht worden (met uitzondering van jagers- en vissershutten). Daarnaast valt het grootste gedeelte van het strand zelfs buiten de afbakening van de gewestplannen, waardoor het dus 'onbestemd' gebied is. Deze situatie zorgt voor onduidelijkheid over de juridische en planologische voorwaarden voor constructies en activiteiten, voornamelijk in functie van toerisme en recreatie, op strand en dijk.

Een eerste stap tot opmaak van een beleidskader voor de inrichting en het gebruik van strand en dijk werd afgewerkt in juni 2000. Deze opdracht werd toevertrouwd aan de provincie West-Vlaanderen in opdracht van de Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Waterwegen Kust (AWZ-AWK) in het kader van het geïntegreerd kustzonebeheer[7].

De hoofdlijnen van dit beleidskader werden opgenomen in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV), waarbij de actie werd ingeschreven dit beleidskader te vertalen in een ruimtelijk uitvoeringsplan of verordening. Het PRS-WV werd goedgekeurd door de Minister van ruimtelijke ordening op 6 maart 2002.

---

[6] Op basis van 'uittreksel uit de recentste stand van zaken van de toelichtingsnota (21.08.03) inzake de provinciale ruimtleijke uitvoeringsplannen "Strand en dijk" in West-Vlaanderen.

[7] ' Terra Coastal Zone Management' (2000). *Planologische en juridisch kader voor het gebruik van de zeewering en in het bijzonder strand en dijk.* Brugge.

De provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (P-RUP) voor strand en dijk vormen dan ook rechtstreeks een uitvoering van het PRS-WV.

Het doel van het P-RUP is het ordenen van de georganiseerde toeristisch-recreatieve activiteiten[8] op het strand en de dijken en de eventueel daarmee gepaard gaande (al dan niet bouwvergunningsplichtige) constructies. Bij de afweging wordt rekening gehouden met de functie als zeewering en de ecologische waarden van stranden en duinen. Op basis van het subsidiariteitsprincipe worden de natuurgebieden van Vlaams niveau (GEN, GENO) uitgesloten. Eventuele toeristisch-recreatieve activiteiten in deze gebieden dienen te worden geordend door het Vlaamse beleidsniveau in gewestelijke uitvoeringsplannen.

Niet alle problematieken rond activiteiten en constructies op strand en dijk zullen geregeld worden in het provinciaal RUP. Naast dit ruimtelijk bestemmingsplan blijven nog andere instrumenten voorhanden om een aantal zaken te regelen. Hiermee bedoelen we de jaarlijks te hernieuwen strandconcessies, de gemeentelijke politiereglementen en lastenboeken. Dit ruimtelijk uitvoeringsplan vormt wel steeds het toetskader voor hogervermelde reglementeringen.

Hieronder wordt het volledig beleidskader rond strandconstructies zoals vervat in het PRS-WV weergegeven:

1. Doel van het beleidskader

Tot nog toe wordt voor het strand geen beleid bepaald. Dit kader beoogt een eenvormige aanpak voor het al dan niet toelaten van bebouwing op het strand. Dit kader wordt toegepast op de ruimtelijke visie van de deelruimte kust.

2. Categorieën

Onderscheid tijdelijk – permanent

Tijdelijk is een periode van maximaal 7 maanden, zijnde van april t.e.m. oktober. In de resterende periode worden de uiterlijke kenmerken van de constructies verwijderd. Permanente constructies blijven het jaar rond staan.

Onderscheid commercieel-recreatieve en openbaar toegankelijke nutsvoorzieningen

Commercieel-recreatieve voorzieningen zijn bedoeld voor een zo breed mogelijk publiek en hebben betrekking op zachte recreatie. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen voorzieningen ten dienste van een ruimer publiek (gezinscabines, horecazaken, terrassen) en voorzieningen ten dienste van een specifiek doelgroep (watersporters, strandsportbeoefenaars).

Openbaar toegankelijke nutsvoorzieningen zijn niet-commerciële diensten, die voor iedereen toegankelijk zijn, meestal zonder betaling (sanitair, douches, reddersposten, strandienstencentra, infrastructuur van gemeenten).

Onderscheid in schaalgrootte: grootschalig - kleinschalig

Kleinschalige constructies hebben een geringe ruimtelijke impact op het strand. Grootschalige daarentegen oefenen individueel een zekere ruimtelijke druk uit op het strand. Het onderscheid

---

[8] Met georganiseerde toeristisch-recreatieve activiteiten worden die activiteiten bedoeld die in principe (al dan niet tijdelijke) constructies behoeven. Voorbeelden van individuele activiteiten die niet specifiek worden geregeld in dit RUP zijn zonnebaden, wandelen, vliegeren, paardrijden, strandvissen, …

tussen klein- en grootschalige constructies wordt in overleg met de betrokken gemeente geoperationaliseerd op basis van de ruimtelijke draagkracht; d.w.z. rekening houdend met onderstaande criteria:

Ruimtelijke impact	
Ruimtebeslag, schaal van de constructie ten opzichte van de omgeving.	De mate waarin de schaal van de constructie concordeert met de schaal van de omgeving.
Omgevingsimpact	
Milieuhinder	De activiteit ten gevolge van de constructie veroorzaakt hinder ten aanzien van de omgeving door belemmering van zichten, veiligheid voor andere strandgebruikers, afval,…
Verkeersimpact	
Verkeersstromen	De mate waarin de activiteit verkeersstromen veroorzaakt door verkeer van personen of door vrachtvervoer, bijv. via aan- en afvoer van surfplanken.

Opdeling in zones

Volgens de aanliggende zone wordt een zonering gemaakt voor nieuwe, tijdelijke en permanente strandconstructies en te regulariseren constructies.

Voor de inplanting spelen volgende ruimtelijke elementen een rol : bebouwing, dijk, duinen en ontsluiting.

Volgende zones komen voor :

- **Zone A :** strand ter hoogte van een dijk met aanpalende aaneengesloten bebouwing
- **Zone B :** strand ter hoogte van een dijk en aanpalende niet-aaneengesloten bebouwing (waaronder toeristisch-recreatieve verblijfsaccommodatie)
- **Zone C :** strand ter hoogte van aanpalende niet-aaneengesloten bebouwing (waaronder toeristisch-recreatieve verblijfsaccommodatie) zonder dijk
- **Zone D :** strand ter hoogte van gebieden met weinig of geen bebouwing (eventueel met dijk)

3. Ruimtelijk beleid voor strandconstructies

Zone A: Dijk-aaneengesloten bebouwing

In deze zone kunnen commercieel-recreatieve voorzieningen voor een ruimer publiek en openbaar toegankelijke voorzieningen voorkomen op voorwaarde dat ze kleinschalig zijn en die geen verkeer genereren.

Tijdelijke constructies kunnen worden opgericht aanpalend aan de dijk of op de dijk, afhankelijk van het dijktype (bijv.: al dan niet met rijweg). Permanente constructies worden geïntegreerd in

de dijk. Een uitsprong boven het dijkniveau kan in zoverre dat het zicht vanop de dijk naar de zee niet wordt belemmerd en de uitsprong esthetisch verantwoord is.

Bij uitzondering kunnen permanente constructies op of naast de dijk (maximaal 15 meter ervan verwijderd) op voorwaarde dat het een constructie van openbaar nut betreft en waarbij het onmogelijk is om de constructie te integreren in de dijk. Bijkomende voorschriften kunnen worden geformuleerd.

Zone B: Dijk-niet aaneengesloten bebouwing

In deze zone kunnen tijdelijke en permanente constructies voor commercieel-recreatieve voorzieningen ten dienste van specifiek doelgroepen, alsook openbaar toegankelijke voorzieningen. De constructies dienen enkel ter ondersteuning van sportactiviteiten op het strand en op zee.

De constructies kunnen grootschaliger zijn dan in zone A maar zijn beperkt volgens de ruimtelijke draagkracht. Bijkomende activiteiten, zoals horeca, zijn uitgesloten tenzij deze geïntegreerd worden in de constructie en geen publieke functie vervullen. Verkeersgenererende constructies (bijv. een surfclub) worden ontsloten via een openbare weg.

De constructies dienen gebundeld te worden en sluit bij voorkeur aan bij bestaande bebouwing.

Constructies van commercieel-recreatieve voorzieningen ten dienste van een ruimer publiek kunnen enkel tijdelijk worden opgericht. Deze dienen kleinschalig te zijn en aanpalend aan de dijk of op de dijk, afhankelijk van het dijktype (bijv.: al dan niet met rijweg). Deze constructies kunnen slechts op voorwaarde dat het gaat om een bewaakte zone voor het baden. Horecazaken worden evenwel uitgesloten. Bijkomende voorschriften kunnen geformuleerd worden

Zone C: Enkel niet-aaneengesloten bebouwing

Wanneer zone C grenst aan zone A gelden voor zone C dezelfde mogelijkheden voor zone B. Wanneer zone C grenst aan zone B gelden voor zone C dezelfde randvoorwaarden als voor zone D.

Zone D: zonder bebouwing (eventueel met dijk) of alleenstaande bebouwing

Er kunnen enkel nog tijdelijke constructies ten behoeve van reddingsdiensten een een beperkt aantal (tijdelijke) gezinscabines voorkomen op voorwaarde dat het gaat om een bewaakte zone voor het baden. Bijkomende voorschriften kunnen worden geformuleerd.

In het andere geval geldt in deze zone een volledig bouwverbod, zowel voor permanente als voor tijdelijke constructies. Het gaat in hoofdzaak om de open-ruimteverbinding zoals omschreven in de gewenste natuurlijke ruimtelijke structuur.

Uitzonderingen

Omwille van het specifieke karakter van het strand van Bredene tot Vosseslag (De Haan) wordt een eigen beleidsvisie ontwikkeld binnen de gewenste ruimtelijke structuur van de kust.

Het specifieke karakter van dit strand wordt bepaald door de duinencomplexen en de afwezigheid van een dijk, terwijl dit stuk strand toch belangrijk is voor de achterliggende terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven.

B.2.2.2 Provinciaal Structuurplan Oost-Vlaanderen

Het provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen bevindt zich in de voorontwerpfase.

De provincie Oost-Vlaanderen is rijk aan waterwegen. Deze waterwegen – rivieren en kanalen – hebben een ruimtelijk structurerend vermogen omwille van de wateraan- en afvoerfunctie, de transportfunctie voor personen en goederen, de waterbeheersings- en voorzieningsfunctie, de functie t.b.v. economische activiteiten, de natuurontwikkelingsfunctie, landschapsfunctie en de watergebonden recreatie.

Het gehele waterwegennet wordt op basis van het (inter)nationaal belang en gewenst ruimtelijk structurerend vermogen ingedeeld in een hoofd- en een secundair waterwegennet. Het hoofdwaterwegennet werd geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De overige bevaarbare waterwegen vormen het zogenaamde secundaire waterwegennet en zijn minder belangrijk voor het goederentransport. Voor de waterwegen van het secundaire net waarvan economische activiteiten nog gebruik maken (hoe beperkt ook), wordt deze economische functie gevrijwaard.

Voor de secundaire waterwegen wordt een belangrijke aanvullende rol gezien ten aanzien van recreatie en toerisme. Uiteraard geldt dit in de eerste plaats voor het vaartoerisme. Daarnaast vormen de waterwegen, en meer bepaald de langsliggende autovrije paden, echter ook belangrijke aders voor wandel- en fietsverkeer, paardrijden, rolschaatsen, ... Zij vormen dan ook de dragers van het “gebundeld netwerk” (zie verder).

Het net van secundaire waterwegen wordt in het richtinggevend deel als volgt omschreven:

- Kanaal Gent-Brugge (Merendree- Durmen – Brugge) (indien geen hoofdwaterweg in het kader van de verbeterde binnenvaartontsluiting van de Kusthavens);
- Afleidingskanaal van de Leie (Merendree – Durmen – Zeebrugge) (indien geen hoofdwaterweg in het kader van de verbeterde binnenvaartontsluiting van de Kusthavens);
- Leie (Deinze – Gent Ringvaart);
- Gentse binnenwateren;
- Vaart van Eeklo;
- Leopoldkanaal;
- Durme – Moervaart;
- Dender.

Zij worden (naast de hoofdwaterwegen) opgenomen in het net voor vaartoerisme en, daarmee samenhangend, het ‘gebundeld netwerk’. Er gaat bijzondere aandacht naar de overige functies die aan waterwegen worden toegeschreven.

Het gebundeld netwerk is de drager van de toeristisch-recreatieve bewegingen. Het zijn goed uitgeruste verbindingsassen om aan recreatief lange afstandsverkeer plaats te bieden. Het gebundeld netwerk is de drager om er de kleinere lokale netwerken en routes en tevens toeristisch-recreatieve elementen aan op te hangen en te koppelen. Bij de uitbouw van de gebundelde netwerken moet rekening gehouden worden met alle toeristisch-recreatieve

bewegingen die tot de netwerkbewegingen kunnen worden gerekend (fietsen, voettocht, trektochten te paard, skaten, kanoën, pleziervaren, ...).

Naast deze gebundelde netwerken worden er eveneens toeristisch-recreatieve netwerken, aandachtsgebieden en gebieden van primair toeristisch–recreatief belang geselecteerd.

Een toeristisch-recreatief netwerk is een gebied waar een belangrijke samenhang bestaat tussen hoogdynamische toeristische en recreatieve voorzieningen. Deze kunnen verder versterkt en uitgebouwd worden. Drie toeristisch-recreatieve netwerken worden in Oost-Vlaanderen onderscheiden:

- het netwerk 'Vlaamse Ardennen';
- het netwerk Gents Rivierengebied; en
- het netwerk Steden en Stromen.

Het netwerk Vlaamse Ardennen wordt langs de oost- en westzijde afgebakend door de Schelde- en de Dendervallei. De Gavers te Geraardsbergen wordt als belangrijke hoogdynamische infrastructuur onderscheiden.

Het tweede provinciale toeristische netwerk wordt het Gents Rivierengebied genoemd. Dit netwerk omvat enerzijds de kunststad Gent als centraal punt en anderzijds de toeristisch-recreatieve elementen langsheen de Leie en de Schelde tot Dendermonde en het kanaal Gent-Terneuzen. Het netwerk waaiert uit naar het noorden tot Wachtebeke (domein Puyenbroeck).

Een toeristisch-recreatief aandachtsgebied is buiten een toeristisch-recreatief netwerk gelegen, maar heeft als gebied of streek een zekere toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. Vooral landschappelijk of natuurlijk waardevolle gebieden worden als aandachtsgebied aangeduid. Het aandachtsgebied 'Denderende steden' verbindt via de Dender twee toeristisch-recreatieve netwerken. Recreatie rond deze rivier en regionaal toerisme in de steden: Dendermonde, Aalst, Ninove en Geraardsbergen zorgen voor de toeristisch-recreatieve aantrekking.

Gebieden van primair toeristisch-recreatief belang zijn potentiële gebieden om nieuwe hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuren van provinciaal niveau uit te bouwen. Het zijn de gebieden die als toeristisch-recreatieve aantrekkingspolen van provinciaal belang zijn en waar verdere ondersteuning wenselijk is.

Gebieden van toeristisch-recreatief belang zijn te vinden bij de Leievallei (Gent- Sint-Martens-Latem- Deinze), Lokeren, Wachtebeke – Lochristi (omgeving domein Puyenbroek), Sint-Niklaas – Beveren – Temse – Kruibeke, Dendermonde, Zottegem, Geraardsbergen en Oudenaarde – Wortegem-Petegem – Kluisbergen - Maarkedal – Ronse.

Provinciaal structuurplan Antwerpen

Het provinciaal structuurplan Antwerpen is voorlopig vastgesteld door de provincieraad.

De waterwegen in de provincie Antwerpen maken deel uit van de ruimtelijke economische structuur en de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur.

Ruimtelijke economische structuur

De economische structuur bestaat uit verschillende deelstructuren: kleinhandel, landbouw, toerisme en recreatie.

Er zijn enkele kwaliteiten en kansen voor de waterwegen. Zo zijn er een aantal in onbruik geraakte bedrijventerreinen langsheen het kanaal Dessel-Schoten die grote potenties bieden, ook voor activiteiten als recreatie en toerisme. De waterwegen, zoals het Kempisch kanaal, vormen specifieke potenties voor recreatie en toerisme.

Eén van de principes bij de gewenste toeristisch-recreatieve structuur is het gebundeld netwerk. Het gebundeld netwerk is een geheel van gebundelde routes voor recreatieve lange afstandsbewegingen. Daarbij wordt er geopteerd voor een optimaal gebruik van de rivieren en kanalen en voor een optimale scheiding tussen fiets- auto-, wandel- en ruiterroutes. Het kanaal Dessel-Schoten, het kanaal Herentals-Bocholt en het kanaal Leuven-Dijle worden aangeduid als onderdelen van het gebundeld netwerk.

Ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

In de provincie worden bundels, trajecten en knooppunten onderscheidden. Het kanaal Herentals-Bocholt en Leuven-Dijle zijn een onderdeel van een bundel op provinciaal niveau.

In de synthese van de gewenste ruimtelijke structuur is het kanaal Herentals-Bocholt een onderdeel van de Kempische as.

B.2.2.3 Provinciaal structuurplan Vlaams-Brabant

Op dit ogenblik is er een tweede discussienota voor het provinciaal structuurplan Vlaams-Brabant. Deze discussienota zal na overleg verwerkt worden tot een voorontwerp.

De tweede discussienota is opgebouwd uit vier thema's: de bebouwde ruimte met de nederzettingsstructuur en de economische structuur; de open ruimte met de agrarische en de natuurlijke structuur; mobiliteit en lijninfrastructuur en ontwikkelingsperspectieven per planregio.

B.2.2.4 Provinciaal structuurplan Limburg

Het provinciaal structuurplan Limburg is momenteel in openbaar onderzoek.

De Kempische kanalen zijn (gedeeltelijk) gesitueerd in de provincie, en zijn van belang bij de ruimtelijk-economische structuur, de toeristisch-recreatieve structuur en de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur. Ook aan het Albertkanaal worden recreatieve functies toegedicht, hoewel daar de economische functie primeert.

Ruimtelijk-economische structuur

Het kanaal Bocholt-Herentals is één van de elementen van de Kempische as, een stedelijk netwerk op Vlaams niveau. Het kanaal heeft slechts een beperkte betekenis voor de industrie langsheen het kanaal. Wel is er doorgaand goederentransport.

De toeristisch-recreatieve structuur

Voor de grensoverschrijdende toervaart is een netwerk van jacht-, passantenhavens en aanlegplaatsen uitgebouwd. De routegebonden recreatie geeft sterke groeikansen, vooral voor kwaliteitsvolle netwerken. Wel moet de draagkracht van de natuur gerespecteerd worden.

In het ruimtelijk concept van de gewenste toeristisch-recreatieve structuur vormen de Kempense kanalen een belangrijke overgangszone tussen een open ruimte gebied (met toerisme, landbouw en natuur) en een snoer voor toeristisch-recreatieve rustgebieden.

De ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

Het kanaal Bocholt-Herentals maakt deel uit van een infrastructuurbundel, samen met de N71 en de spoorlijn 19. Ook de Zuid-Willemsvaart vormt samen met de N78 een bundel op provinciaal niveau.

B.3 Vlaamse beleidsplannen met betrekking tot waterrecreatie

B.3.1 Beleidsplan voor de recreatievaart (ontwerpversie 1998 van Afdeling Bovenschelde)

Het beleidsplan voor de recreatievaart wenst een verdere uitbouw van de Vlaamse recreatieve vaart te bewerkstelligen, zonder daarbij de primaire functies (waterbeheersing, beroepsvaart) van de waterwegen te hinderen. Daarbij is de afstemming van de verschillende waterwegfuncties en oeverfuncties noodzakelijk. Niet alle functies zijn immers met elkaar verzoenbaar, en de beheerder zal dan ook hier en daar beperkingen moeten opleggen.

Belangrijke uitgangspunten zijn het mooie en relatief onbekende Vlaamse waterwegennet, de toegankelijkheid over het water en de brede belangstelling van de bevolking. Ook is het belangrijk om een beter inzicht te krijgen in het economisch belang van de recreatieve vaart en het watertoerisme. De Vlaamse overheid dient een sturend beleid te voeren, waarbij initiatiefnemers gestimuleerd worden in plaats van zelf te realiseren.

Concreet worden drie beleidsdoelstellingen naar voor gebracht:

- het bereikbaar maken van waterrecreatie en recreatievaart voor iedereen;
- het voltooien van het netwerk van verharde jaagpaden;
- internationaal watertoerisme verdubbelen tegen het jaar 2002.

Krachtlijnen van het beleid zijn de verdraagzaamheid en verzoenbaarheid van de verschillende waterweggebruikers en hun activiteiten, een initiatiefvriendelijk klimaat, het onderhoud en de uitbouw van de basisinfrastructuur en een kostendekkend gebruik van de infrastructuur. Bij het kostendekkend gebruik van de infrastructuur is de financiering van het bedieningspersoneel van de bruggen en sluizen op zondag door de verkoop van watervignetten belangrijk, maar moet rekening gehouden worden met het indirect gebruik van de waterweg door wandelaars op de oevers en dergelijke.

B.3.2 Strategisch Beleidsplan voor Toerisme en Recreatie aan de Kust, Westtoer, Brugge, 2002

Dit beleidsplan heeft als doel het beleid voor het kusttoerisme en de kustrecreatie op Vlaams en provinciaal niveau te sturen en richting te geven aan strategische beslissingen van kustgemeenten en van private toeristische actoren. Er wordt een visie geformuleerd over de ontwikkeling op middellange termijn van het gewenste toeristisch-recreatieve kustproduct, zowel in zijn fysische elementen als wat onthaal en dienstverlening betreft.

De beweegruimte van het plan wordt ten eerste geconditioneerd door het wettelijke kader waarbinnen dit strategisch beleidsplan opereert.

Specifiek voor de ontwikkeling van het toerisme en recreatie aan de Kust dient rekening gehouden te worden met volgende wettelijke kaders:

- Kwaliteit van het zeewater: Zoals vastgelegd in het K.B. van 30 juli 1987 bemonstert de Vlaamse Milieumaatschappij zeer intensief de 39 badzones aan de Kust. Dit gebeurt in opdracht van de Administratie Gezondheidszorg. De bemonsteringen zijn gespreid over het hele jaar met zwaartepunt tijdens het badseizoen. De kwaliteit van het zeewater is – in vergelijking met andere Europese kusten – als goed te beoordelen. De Vlaamse Milieumaatschappij en de Gezondheidsinspectie vinden het belangrijk dat het publiek geïnformeerd wordt over de kwaliteit van het zwemwater. Dit gebeurt via diverse kanalen (info op palen in de kustgemeenten, wekelijkse berichtgeving aan de pers, website, teletekst,…).

- Veiligheid op zee: De veiligheid op zee wordt geregeld door de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en het Politie- en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische Kust. Sommige delen van deze reglementen hebben betrekking op sportieve en recreatieve activiteiten op zee die gereglementeerd worden om niet in conflict te komen met de transportfunctie op zee. Voor de veiligheid op zee voor de toerist-recreant zijn de strandreddingsdiensten van groot belang aangezien zij de opvolging van de reglementering verzekeren voorzover het gaat om activiteiten die te controleren zijn van op het strand. Onderzoek van Test-Aankoop in samenwerking met de Europese Gemeenschap heeft uitgewezen dat aan de Belgische Kust meer veiligheidsmaatregelen (reddingsdiensten, hulpposten, vlaggen en andere) worden genomen dan in andere Europese badplaatsen. Daarnaast wordt de veiligheid op zee op grote afstanden van de stranden ook verzekerd door de militaire Seaking-basis van Koksijde.

- Reglementering i.v.m. sportbeoefening op zee: Algemeen stelt zich het probleem van eenvormigheid in reglementeringen aan de Kust. In elke gemeente wordt een aantal politiereglementen uitgevaardigd, die niet dezelfde zijn in alle gemeenten. Daarom kunnen de sportieve recreanten en toeristen moeilijk weten aan welke reglementen ze zich moeten houden.

    - Het varen met een jetski is nergens aan de Kust toegelaten. Wel toegelaten zijn jetscooters. Toch wordt het jetskiën beoefend (en enigszins gedoogd) op een aantal plaatsen aan de Kust. De vraag stelt zich of het niet beter zou zijn om jetskiën toe te laten mits strikte zonering.

    - De wetgeving i.v.m. surfen werd recent aangepast en nu mogen surfers tot 8 beaufort gaan surfen en mogen ook verder in zee gaan surfen. Het grote probleem is dat de reddingsdiensten slechts tot 6 beaufort kunnen uitvaren.

    - In de toekomst zal mogelijk een probleem rijzen met het vliegeren (kiting) op de stranden. Deze activiteit kent een groeiende belangstelling. Indien tussen de zonnebadende toeristen gevliegerd wordt kan dit ernstige verwondingen of hinder veroorzaken. In enkele badplaatsen bestaat reeds een gemeentelijke reglementering terzake.

- Recreatief gebruik van de stranden: Sommige recreatieve activiteiten op zee vereisen ondersteunende constructies op het strand (bijvoorbeeld clubhuizen). Ook activiteiten op het strand behoeven infrastructuren (strandterrassen, strandcabines, sanitair, stranddouces,…). Dergelijke constructies worden meestal tijdelijk, maar vaak ook permanent, opgericht en zijn visueel storend. Een volledige inventaris van de constructies op het strand werd uitgevoerd door de Dienst Mirona van de Provincie West-Vlaanderen in opdracht van de Vlaamse Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Waterwegen Kust. Volgende knelpunten werden geformuleerd omtrent strandconstructies:

    - Zoneringsproblemen en problemen rond het verkrijgen van bouwvergunningen: Bepaalde delen van het stand staan op het Gewestplan ingekleurd als natuurgebied. Dit impliceert dat er geen bouwconstructies kunnen worden

opgetrokken op basis van art. 20 van het K.B. van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Andere delen van het strand hebben veelal geen bestemming op het Gewestplan en zijn niet ingekleurd (planologisch en juridisch vacuüm). Een harde afbakening van het strand is evenwel onmogelijk door de dynamiek van eb- en vloedstroom. Momenteel zijn een aantal permanente strandconstructies illegaal en dringt zich een beslissing op over het al dan niet regulariseren ervan.

  - Toenemende vraag voor oprichten van permanente constructies: Het is in het voordeel van het kwalitatief buitenseizoentoerisme dat gedurende de wintermaanden het onbebouwde karakter van strand en dijk gemaximaliseerd wordt. Tijdelijke constructies worden ofwel geregeld door gemeentelijke concessies of door een politieverordening betreffende het privé-gebruik van het openbaar domein.

- Veiligheid op de stranden: De veiligheid op de Vlaamse stranden wordt geregeld door een wet uit 1957 (kustreglement) die wordt aangevuld met gemeentelijke en politiereglementen. Plaatselijke politiereglementen kunnen vaak uiteenlopen wat de duidelijkheid voor de toerist niet bevordert.

- Bescherming van de duinen: In het Decreet houdende maatregelen tot de bescherming van de kustduinen van 14 juli 1993 en de uitvoeringsbesluiten ervan wordt een categorie 'beschermd duingebied', alsook een categorie 'voor het duingebied belangrijk landbouwgebied' ingevoerd. Een bouwverbod werd opgelegd voor beide categorieën van het Duinendecreet, ongeacht de bestemming van het goed volgens de goedgekeurde bestemmingsplannen of verleende verkavelingsvergunningen. De beide categorieën werden afgebakend vanuit natuurbehoudstandpunt en niet vanuit het standpunt van de visuele waarde en het recreatief belang van de duinen. Het is belangrijk dat prioriteitsgebieden worden aangeduid waar in de toekomst inspanningen moeten worden geleverd om het recreatief medegebruik van de duinen te verzekeren en te verbeteren. Hierbij moet steeds uitgegaan worden van het principe van recreatief medegebruik met erkenning van de hoofdfuncties natuur en zeewering. De meeste duingebieden zijn evenwel niet of gebrekkig uitgerust voor de recreatieve functie.

- Bedreigingen voor de polders: Door de bouwstop in de voor de duinen belangrijke landbouwgebieden, opgelegd in het Duinendecreet, mag worden verwacht dat de dynamiek vanuit de toeristisch-recreatieve sector zich zal trachten te verplaatsen naar het verder afgelegen poldergebied. Ook ontwikkelingen uit andere sectoren als huisvesting en ontwikkelingen in de secundaire en tertiaire sector bedreigen het typische karakter van het kwalitatief landschappelijk polderlandschap.

- Kampeerterreinen en kampeerverblijfparken: Op Vlaams niveau werd een beleid uitgestippeld om ervoor te zorgen dat de Vlaamse kampeersector in het jaar 2000 zou klaarstaan met een kwalitatief hoogstaand aanbod van kampeerterreinen en kampeerverblijfparken, beantwoordend aan de behoeften van de toeristen van de toekomst. Daartoe werd een regelgeving (Decreet van maart 1993 en Uitvoeringsbesluiten van februari 1995) vastgelegd wat betreft minimumeisen voor brandveiligheid en kwaliteit van de terreinen en voorzieningen, samen met een classificatiesysteem. Op 31 november 2001 waren van de 140 vergunningsplichtige terreinen aan de Kust 85 terreinen vergund. Voor enkele terreinen doet zich nog steeds het probleem voor van de niet-geëigende ruimtelijke zonering. Deze terreinen kunnen geen stedenbouwkundig attest verkrijgen waardoor zij niet in aanmerking komen voor een exploitatievergunning. Daarom werd een werkgroep opgericht om dit probleem op te lossen en om procedures uit te werken voor het eventueel regulariseren van bepaalde terreinen.

Verder wordt de beweegruimte voor ontwikkeling van kustrecreatie en –toerisme bepaald door een reeks van wettelijke randvoorwaarden die opgelegd worden door andere sectoren. Het gaat voornamelijk om wetgeving op het vlak van ruimtelijke planning en natuur en milieu:

- Ruimtelijke planning:
    - Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV);
    - Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRSWV);
    - Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen (GRS).
- Natuur en milieu:
    - Internationaal en Europees natuurbeleid (Europese Vogelrichtlijngebieden, Habitatgebieden, Internationale RAMSAR-conventie,…);
    - Mariene beleid op federaal niveau (Wet ter bescherming van het Mariene Milieu in zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België);
    - Natuur- en milieubeleid van het Vlaamse Gewest, provincies en gemeenten.

B.3.3 Voorstel van toetsingskader voor waterrecreatie-infrastructuur, AWZ Cel IWABEL, 2002

Dit voorstel gaat in op de wijze waarop AWZ-afdelingen moeten omgaan met aanvragen tot infrastructuurwerk t.b.v. waterrecreatie. Het geeft ook aan in welke investeringen AWZ op voorhand niet zal co-investeren. Het gaat verder in op de wijze waarop AWZ voorstelt het beheer van kustjachthavens in de toekomst te willen regelen.

Een set van 9 beoordelingscriteria worden gepresenteerd. Als het voorstel voldoende goed scoort op het geheel van de criteria kan het gehonoreerd worden.

I.c. zijn de criteria:

1. De noodzakelijkheid of wenselijkheid;
2. De nautische en technische haalbaarheid;
3. De ligging;
4. Het draagvlak;
5. Het milieu;
6. De kostprijs én medefinanciering;
7. De doelgroep;
8. De maatschappelijke return voor het gebied;
9. De toegankelijkheid.

Zaken die zowiezo geen aanspraak maken op (co-)financiering door AWZ zijn faciliteiten die behoren tot de zgn. superstructuur, zoals toiletten, cafetaria, parking, speelpleinen en tennisvelden.

Verder wordt aangegeven dat tussen AWZ en uitbaters van jachthavens die grotendeels met overheidsgeld uitgebouwd zijn, een concessie-overeenkomst wordt afgesloten. Deze moet ieders verantwoordelijkheden vastleggen. AWZ stelt voor om 30-jarige concessies af te sluiten. AWZ wil behalve de huidige VZWs ook andere partijen laten meedingen naar dergelijke concessies.

B.3.4 Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets

Uit het Vlaams Totaalplan Fiets blijkt dat met name de vrijetijdsverplaatsingen per fiets een sterke groei doormaken. Zo'n 20% van het aantal fietsverplaatsingen vindt plaats in het kader van ontspanning. Als gevolg van demografische evoluties zal de groep ouderen in Vlaanderen toenemen en het is met name die groep die een groot aantal actieve recreatieve fietsgebruikers vertegenwoordigt. Gegeven het feit dat de vrijetijds-fietsverplaatsingen over de langste afstanden gaan, vertegenwoordigen zij in totaal meer dan de helft van het totaal per fiets afgelegde aantal kilometers in Vlaanderen.

De strategie van het Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets is er op gericht het functionele fietsgebruik en de verkeersveiligheid te verhogen. Om mensen op de fiets te krijgen is het vereist dat het veilig is om te fietsen en dat de verplaatsing snel en comfortabel kan plaatsvinden. De uitbouw van veilige aaneengesloten fietsroutes in en naar stedelijke gebieden en landelijke kernen staat dus in het teken van zowel de fietsveiligheid als het fietsgebruik. In de overige, landelijke, gebieden is een verhoging van het fietsgebruik moeilijker haalbaar gezien het lage potentieel aan functionele verplaatsingen. Het bevorderen van de fietsveiligheid staat hier dus op zichzelf.

De problematiek van de verkeersonveiligheid geldt uiteraard ook voor de recreatieve fietser. Vandaar dat ook langs de recreatieve fietsroutenetwerken voldoende aandacht dient te worden besteed aan gevaarlijke punten en trajecten waar mogelijk langs 'trage wegen' moeten worden gelegd. In dat opzicht kunnen een aantal maatregelen en principes die in het plan werden opgenomen, ook worden doorgetrokken naar het recreatieve fietsverkeer.

Ter verzekering van de mogelijkheden van de fietsverplaatsingen stelt het beleidsplan de volgende specifieke maatregelen voor (p. 65-67):

- Voor zover fiets- en gemotoriseerd verkeer van dezelfde verbindingen gebruik (moeten) maken: scheiden van fiets- en gemotoriseerd verkeer waar mogelijk en mengen waar het kan. Dit wordt in eerste instantie benaderd vanuit het oogpunt van veiligheid, maar zou evengoed opgevat kunnen worden vanuit een oogpunt van ontspanning en rust aangaande (niet-)medegebruik van jaagpaden en dijkwegen. Middelen hierbij zijn aparte stroken, het mogelijk weren van gemotoriseerd verkeer door middel van doorknippen van doorgaande routes, autoluwe/-vrije gebieden, aparte fietspaden, aanleggen van verharding die gemotoriseerd verkeer weert, …;

- Zoveel mogelijk streven naar creatie van aaneengesloten gebieden;

- Uitwerking van een netwerk van "trage wegen" waarbij fietsers- en voetgangersverkeer prioriteit heeft op gemotoriseerd verkeer.[9] Ook de jaagpaden en dijkwegen kunnen hieronder

[9] Concept van trage wegen: openbare wegen waar fiets- en voetgangersverkeer prioriteit heeft op gemotoriseerd verkeer. Deze trage wegen zijn een aanvulling en versterking van de lokale en bovenlokale fietsnetwerken. Onder

vallen, zoals blijkt uit het volgende: “In het bijzonder wordt in de overige gebieden extra aandacht besteed aan de verkeersveiligheid van toeristische/recreatieve fietsroutes. Dit kan enerzijds door toeristische en recreatieve trajecten langs trage wegen en ‘ongevaarlijke’ kruispunten te voorzien, anderzijds door gevaarlijke punten langs een toeristische route verkeersveilig in te richten.”;

- Voorzien van kwalitatieve fietsenstallingen aan begin- en eindpunt van fietsroutes en overstappunten met O.V.;

- Aan banden leggen van maximale snelheden: Waar de conflictsituatie tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers zeer sterk aanwezig is, moet de snelheid beperkt worden tot 30km/u. Deze snelheidslimiet zou bijgevolg ook voor wielrenners dienen te gelden;

- Bewegwijzering;

- Netheid en zichtveldwaarborging op fietspaden.

De verschillende doelstellingen en maatregelen dienen gerealiseerd te worden door inbedding ervan in provinciale ruimtelijke structuurplannen, RUPs en gebiedsgerichte beleidsacties (p. 68).

---

deze trage wegen vallen bijvoorbeeld oude kerkwegels, oude spoorwegbeddingen, lokale doorsteekjes die weer opgewaardeerd worden met het oog op voetgangers-, fietsverkeer, ruiters. De Atlas der Buurtwegen is een referentiedocument voor het opsporen van potentiële trage wegen. Daarnaast is in de loop der jaren nog een hele reeks nieuwe wegen ontstaan die gebruikt worden voor zeer lokale verplaatsingen.

B.4 Integraal waterbeleid met implicaties voor waterrecreatie op waterwegen

B.4.1 Integraal waterbeheer in Vlaanderen

Integraal waterbeheer tracht het behoud en herstel van het watersysteem te verzoenen met het gebruik ervan door de mensen, rekening houdende met de behoeften van de komende generaties.

Een *watersysteem* beperkt zich niet tot een waterloop, maar wordt gedefinieerd als "een samenhangend en functioneel geheel van oppervlaktewater, grondwater, waterbodems en oevers, met inbegrip van de daarin voorkomende levensgemeenschappen en alle bijbehorende fysische, chemische en biologische processen, en de daarbij behorende technische infrastructuur."

In ondergaande paragrafen zal kort ingegaan worden op de wetgeving, de kernprincipes en organisatie van het integraal waterbeheer in Vlaanderen.

Wetgeving integraal waterbeheer

In Vlaanderen bestond er tot sinds kort geen juridische basis voor het integraal waterbeleid. Dat bracht enkele nadelen met zich mee, bijvoorbeeld wat betreft financiering, personeel, planningsprocessen,...

Het voorbije decennium zijn er verscheidene beloftevolle pogingen geweest om een decreet over het integraal waterbeleid goedgekeurd te krijgen, telkens zonder succes. Sinds het einde van het jaar 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water[10] van kracht voor alle lidstaten van de Europese Unie, waaronder België. De Kaderrichtlijn moet in elke lidstaat omgezet worden in eigen wetgeving.

Omwille van het gebrek aan een decretale basis voor het Vlaamse waterbeleid en aangespoord door de verplichtingen van de Kaderrichtlijn Water, werdt opnieuw een decreet voorbereid. Het initiatief ging daarbij uit van de Vlaamse minister voor Leefmilieuen verliep in samenwerking met de Vlaamse minister voor Mobiliteiten de Vlaamse minister voor Ruimtelijke Ordening.

Op 17 juli 2002 keurde de Vlaamse Regering het voorontwerp van decreet betreffende het integraal waterbeleid voor de eerste keer principieel goed. In het najaar van 2002 hebben zowel de Sociaal Economische Raad Vlaanderen (SERV) als de Milieu- en Natuurraad Vlaanderen (MiNa-raad) advies verleend. Op basis van deze adviezen werd het voorontwerp herschreven.

Op vrijdag 7 februari 2003 hechtte de Vlaamse Regering goedkeuring aan het aangepaste voorontwerp van decreet. Daarmee is de eerste stap naar een wettelijk kader voor het waterbeleid in Vlaanderen gezet. Op 17 april heeft de Raad van State zich over de decreetteksten uitgesproken. In de week van 12 mei is de tekst als ontwerp ingediend in het Vlaams Parlement Op 19 juni heeft de Commissie Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening van het Parlement het Ontwerp goedgekeurd, samen met 11 amendementen. Tenslotte

[10] Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid.

nam het Vlaams Parlement het ontwerpdecreet definitief aan op 9 juli 2003, zodat er vanaf die datum van een decreet kan gesproken worden.

Kernprincipes van integraal waterbeheer

Om tot integraal waterbeheer te komen is een inhoudelijke, juridische integratie en organisatorische integratie noodzakelijk. Het huidige waterbeheer mag niet enkel meer gericht zijn op waterbeheersing. Men dient respect te hebben voor de werking van het natuurlijk systeem en de eisen van de verschillende sectoren. In overleg met alle betrokkenen dient gezocht te worden naar alternatieven en dient men belangen af te wegen. Tenslotte maakt men niet enkel in het waterbeleid plannen. Ook andere beleidsdomeinen zoals natuur, ruimtelijke ordening, mobiliteit en economie maken plannen voor de toekomst. Ook deze plannen dienen op elkaar afgestemd.

Verschillende beleidssectoren, wetenschappelijke disciplines en maatschappelijke doelgroepen zijn betrokken. Dit vereist dus afstemming op elk beleidsniveau en integratie van beleidsdoelstellingen en maatregelen op het terrein via een gebiedsgerichte benadering. Voor de gebiedsgerichte aanpak werkt het integraal waterbeheer met een stroomgebiedbenadering.

Organisatie van het integraal waterbeheer

De organisatie van het integraal waterbeheer gebeurt op verschillende niveaus, zijnde (internationaal) stroomgebiedsniveau, het Vlaams niveau, het bekkenniveau en het deelbekkenniveau. Op elk niveau zullen er verschillende plannen opgemaakt worden, nl. stroomgebiedbeheer-, bekkenbeheer-, deelbekken- (DULO-)plannen.

Op Vlaams niveau is een overlegforum opgericht m.b.t. het algemeen Vlaams intergraal waterbeer, m.n. het Vlaams Integraal Waterbeheer Comité. Het Vlaams Integraal Wateroverleg Comité (VIWC) werd in mei 1996 op verzoek van de Vlaamse minister van Leefmilieu opgericht om het integraal waterbeheer in Vlaanderen beleidsmatig vorm te geven, te begeleiden en de realisatie ervan op te volgen. Het VIWC is een platform voor overleg en uitwisseling van informatie tussen alle relevante actoren in het waterbeleid en -beheer.

De samenstelling van het VIWC is als volgt:

- Voorzitter: Secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur.
- De vertegenwoordigers van de leden van het VIWC:
    - de administratie Waterwegen en Zeewezen;
    - de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer;
    - de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen;
    - de Vlaamse Milieumaatschappij;
    - de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening;
    - de Vereniging van Vlaamse Provincies;

- de Vereniging van Vlaamse Polders en Wateringen;
- de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Voor de organisatie van het waterbeheer op bekkenniveau zijn in Vlaanderen de zogenaamde bekkencomités opgericht. Het bekkencomité is het overlegorgaan waarin de verschillende betrokkenen bij het waterbeheer, het waterbeheer en –beleid uitwerken.

In 1998 stelde het Vlaams Integraal Waterbeheer Comité (VIWC) voor het bekkenoverleg van structuur en samenstelling te veranderen en om het bekken "Polders en Gentse Kanalen" op te splitsen. Sindsdien wordt voor de 11 Vlaamse bekkens[11] de volgende structuur en samenstelling voor het bekkenoverleg voorgesteld:

- Het bekkencomité: een bestuurlijk overlegorgaan dat bestaat uit bestuurlijke mandatarissen en wordt voorgezeten door een ambtenaar van de provincie. De vooropgestelde taak is goedkeuring.

- De ambtenarenwerkgroep: een ambtelijk overlegorgaan, bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende institutionele leden van het VIWC, een vertegenwoordiger van AROHM en in sommige gevallen van de VLM. Het ambtelijk overlegorgaan bestaat in principe uitsluitend uit de institutionele vertegenwoordigers van de waterbeheerders en wordt voorgezeten door een bekkencoördinator. De beoogde taak is planvorming.

- Een overlegorgaan/forum voor maatschappelijke toetsing (d.i. de plenaire vergadering), waarin maatschappelijke vertegenwoordigers van sectoren, doelgroepen en belangengroepen zetelen en kunnen geraadpleegd worden. De vooropgestelde taak is advisering.

In 2002 werd er naast de optimalisering van de bekkenoverlegstructuren een aanvang genomen met de opmaak van bekkenbeheerplannen. Om een grotere dynamiek te geven aan de bekkenwerking werd in elk van de elf bekken in 2001 een bekkenteam geïnstalleerd. In drie prioritaire bekkens (Dender, Nete en IJzer) werd een uitgebreider bekkenteam opgericht.

Op het *internationaal* niveau werd er voor de stroomgebiedsplannen een herziening doorgevoerd van de internationale verdragen voor de Bescherming van Schelde en Maas. Binnen de VIWC-werkgroep voor de kaderrichtlijn water zal de omzetting van de Europese handleidingen voor de implementatie van de KRLW naar de Vlaamse handleidingen begeleid en gestuurd worden. Aan de hand van een grensoverschrijdend project "SCALDIT", waarbij alle partijen van het Scheldestroomgebieddistrict betrokken zijn, zullen de handleidingen voor het Scheldestroomgebied getest worden.

Op *lokaal* niveau worden de lokale overheden gestimuleerd om deelbekkenbeheerplannen op te maken. Op basis van de deelbekkens, zullen de lokale overheden en polders en wateringen aangemoedigd worden om duurzame lokale waterplannen (DULO-waterplannen) op te maken op basis van de onlangs uitgewerkte Code van Goede Praktijk voor de op maak van duurzame lokale waterplannen.

---

[11] Het betreft de volgende bekkens: Brugse Polders, Gentse Kanaalzone, IJzerbekken, Leiebekken, Denderbekken, Bovenscheldebekken, Netebekken, Demerbekken, Dijlebekken, Benedenscheldebekken, Maasbekken.

B.4.2 Opmaak Bekkenbeheerplannen

Voor elk rivierbekken zal een bekkenbeheerplan opgesteld worden. Dit plan bevat een gebiedsgerichte en geïntegreerde uitwerking van het rivierbekkenbeleid dat door de bevoegde diensten, de instellingen die afhangen van het Vlaamse Gewest, de provincies en gemeenten, alsmede de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die belast zijn met taken van openbaar nut inzake milieu moet worden gevoerd in uitvoering van het door de Vlaamse regering goedgekeurde gewestelijk milieubeleidsplan.

Het bekkenbeheerplan bevat naast een visie m.b.t. het waterbeleid, een actieplan dat voor één of meer rivierbekkens uitvoering geeft aan het integraal waterbeleid zoals vastgesteld in het waterbeleidsplan.

Elke 5 jaar zal per bekken een nieuw bekkenbeheerplan opgesteld of geactualiseerd moeten worden.

De totstandkoming van een bekkenbeheerplan doorloopt een aantal fases. De eerste fase heeft tot doel te voorzien in een voor het aspect water relevante beschrijving van de huidige situatie van het gebied. Hiervoor worden respectievelijk een omgevingsanalyse en een sectorale analyse uitgevoerd en aan de hand hiervan wordt vervolgens een knelpuntenanalyse gemaakt. Het uiteindelijke resultaat van het bekkenbeheerplan is een visie over het bekken, gekoppeld aan een uitvoeringsprogramma.

De omgevingsanalyse heeft tot doel de fysische, ruimtelijke en juridische basisgegevens van het bekken te beschrijven. De sectorale analyse beoogt de doelstellingen, randvoorwaarden en aanspraken van de in het bekken betrokken sectoren te inventariseren en te evalueren. “Toerisme en recreatie “ is één van de twaalf sectoren die in de sectorale analyse behandeld worden.

Het bekkenbeheerplan is hét plan waarbij op bekkenniveau zal gezocht worden naar een afweging tussen de verschillende functies van de waterloop. De doelstelling is om in het plan het beheer en de inrichting van het bekken af te stemmen op de onderscheidden gebruiksfuncties. Waterrecreatie zou één van deze functies kunnen zijn.

B.4.3 Waterbeleidsplan 2002-2006 Vlaanderen

In 2000 werd door het VIWC het rapport "Studie voor de ontwikkeling van een langetermijnvisie inzake integraal waterbeheer in Vlaanderen – kader en principes voor een duurzaam gebruik van watersystemen" afgeleverd. Eveneens in 2000 werd er binnen de verschillende subcomités van het VIWC gewerkt aan de omgevings- en sectorale analyse en de voorbereiding van deelplannen met voorstellen van doelstellingen en acties ter integratie in een afgewogen Waterbeleidsplan Vlaanderen. Op 3 juli 2000 werd het voorliggende ontwerp-Waterbeleidsplan Vlaanderen gefinaliseerd en voorgelegd ter goedkeuring aan het VIWC en aan de bij het integraal waterbeleid betrokken Vlaamse ministers toegezonden ter instemming of verdere opdrachtgeving.

Het plan bestaat uit drie grote delen. Eerst is er de beschrijving van het beleidskader voor integraal waterbeheer in Vlaanderen. In een volgend deel wordt een omgevings- en een sectorale analyse gemaakt van gans Vlaanderen. Als laatste deel worden de visie, doelstellingen en acties van het beleidsplan toegelicht.

In onderstaande paragraaf wordt de beschrijving van de sector toerisme en recreatie in de sectorale analyse van het beleidsplan weergegeven.

Sectorale analyse, beschrijving van de uitgangsituatie voor toerisme en recreatie

Er bestaat een brede waaier aan recreatievormen op, in of langs het water. Hierbij zijn zowel harde recreatievormen, waaronder voornamelijk gemotoriseerde pleziervaart als zachte recreatie vormen, waaronder voornamelijk de oeverrecreatie, te onderscheiden. De belangrijkste recreatieactiviteiten op het water betreffen allerlei vormen van recreatievaart, waaronder passagiersvaart, toervaarten, zeilen, plankzeilen, snelvaart en jetski, roeien, enz. Daarnaast worden ook de volgende recreatievormen op het water beoefend: zwemmen, duiken, schaatsen, enz. Een randgeval is het laten varen van miniatuurboten, waarbij de bestuurder zich op de oever bevindt en de boot op het water. Daardoor is interactie met andere waterrecreanten mogelijk. Hetzelfde geldt voor de vissers, die eveneens van op de oever in het water actief zijn en wiens bezigheid moeilijk te combineren is met een aantal van de hierboven opgesomde vormen van waterrecreatie. De voornaamste recreatievormen op de bermen en jaagpaden zijn wandelen, fietsen, paardrijden enz. Op de strandzone komen daar nog bij: zeilwagen rijden, strandsurfen en diverse bal- en strandspelen.

Het spreekt vanzelf dat al deze activiteiten op, aan en in het water bepaalde eisen stellen aan de watersystemen, zoals een gegarandeerd minimaal waterniveau en een goede kwaliteit van het water. Daarnaast hebben ze ook een bepaalde impact op deze watersystemen (geluidshinder, golfslag, visbestand, enz.). Verder kunnen diverse recreatievormen met elkaar interfereren, waarbij ze elkaar kunnen uitsluiten (bv. jetski en vissen), of naast elkaar kunnen bestaan (bv. wandelen en fietsen langs de waterloop). Daarnaast kunnen recreatievormen interfereren met andere functies van de waterlopen. Hierbij kunnen ze met elkaar in conflict treden (bv. gemotoriseerde pleziervaart versus natuurgebieden), elkaar aanvullen (bv. wandelen in natuurgebied langs waterlopen), of naast elkaar bestaan (bijv. pleziervaart en commerciële vaart).

Recreatievaart
Vlaanderen beschikt over een bevaarbaar waterwegennet met een totale lengte van 1052,5 km.

- Uitgangspunten:
  Vlaanderen is over water zeer goed toegankelijk, zowel via de kustjachthavens als via de Westerschelde en de binnenwateren. De kustjachthavens (Nieuwpoort, Oostende Blankenberge en Zeebrugge) zijn geschikt om de vier havenfuncties (thuishaven, passantenhaven, aanloophaven en vluchthaven) gezamenlijk te vervullen. De havens zijn tevens verbonden met het Vlaamse waterwegennet. De Westerschelde geeft toegang tot de havens van Gent en Antwerpen en de daarop aansluitende waterwegen. Het Vlaamse waterwegennet sluit aan op het Nederlandse net via de Schelde-Rijnverbinding, de Zuid-Willemsvaart en de Grensmaas voor de daarop aansluitende jachtclubs. De verbinding met Wallonië gebeurt via het Albertkanaal en de Maas, via het kanaal naar Charleroi, de Dender, de Bovenschelde en de Leie. De Bovenschelde en de Leie vormen samen met het kanaal Veurne-Duinkerke de directe verbinding met Noord-Frankrijk. Er bestaat een brede belangstelling bij de bevolking om deel te nemen aan een of meer vormen van waterrecreatie, recreatievaart in het bijzonder. Het toegankelijk maken van dit waardevol patrimonium is dan ook van groot maatschappelijk belang.
  De problematiek van de kustjachthavens verschilt grondig van die van de waterwegen in het binnenland. Zo is bijvoorbeeld het ontstaan en vooral de groei van de kustjachthavens enkel mogelijk geweest dankzij aanzienlijke inspanningen van de overheid. In de binnenvaart zijn de meeste initiatieven gegroeid vanuit de basis en kon men gewoon gebruikmaken van bestaande opportuniteiten.
  Ondanks het feit dat er verschillende beheerders van de waterwegen en de waterjachthavens zijn, dient gestreefd te worden naar een eenvormig beleid inzake recreatie. Het economische belang van het kusttoerisme is iedereen bekend. De uitbouw van de kustjachthavens door de overheid heeft hierin een belangrijke bijdrage geleverd. Het is ten zeerste gewenst een beter inzicht te krijgen in het economische belang van de recreatievaart en het watertoerisme in het

algemeen en van de kustjachthavens in het bijzonder.
De overheid dient sturend op te treden. Ze moet met andere woorden voorwaarden scheppen waarin initiatieven tot ontwikkeling kunnen komen die de recreatievaart bevorderen en de toeristische aantrekkingskracht vergroten.
Gelet op het groeiende economische belang van de recreatieve sector en van de grensoverschrijdende pleziervaart in het bijzonder, dient de recreatieve functie een volwaardige plaats te krijgen in het integraal waterbeleid.

- Promotie van de recreatievaart en de pleziervaart:
  Rekening houdend met het unieke patrimonium en de uitgebreide mogelijkheden enerzijds, en de inspanningen die de overheid al heeft geleverd voor de recreatievaart anderzijds, dient meer aandacht besteed te worden aan de promotie van de recreatievaart en de pleziervaart. In 1992 werd de vzw Promotie Binnenvaart opgericht om de binnenvaart in al zijn aspecten te promoten. Deze vzw verenigt alle waterwegbeheerders, de watersportfederaties, Toerisme Vlaanderen en Nautibel, de beroepsvereniging van bedrijven uit de watersportsector.

- Internationale samenwerking:
  Ook in de buurlanden bestaat een groeiende belangstelling voor de recreatievaart. Nederland is hierbij toonaangevend. Ook in Frankrijk, het Waalse Gewest en Engeland worden inspanningen geleverd. Onder impuls van de British Waterways werd een Europees waterwegennetwerk opgericht.

Sportvisserij

De openbare visserij is in beleving en doel een natuurgerichte vorm van openluchtrecreatie. Er bestaan een groot aantal typen hengelrecreanten. Die variëren van het type dat zeer op natuur en rust gericht is (weidelijke hengelaar) tot sportvissers die vanuit een sportieve en competitieve ingesteldheid de wedstrijdvisserij beoefenen. Het type visserij wordt eveneens bepaald door een voorkeur voor het bevissen van bepaalde soorten, met daaraan gekoppeld de specifieke vistechnieken (bijvoorbeeld karpervisserij, roofvisvisserij, palingvisserij, vliegvisserij). Bovendien kan het type visserij seizoensgebonden zijn en kan de hengelrecreant een wisselend type visserij beoefenen naargelang de tijd van het jaar. Die verscheidenheid van activiteit, plaats en tijd onderscheidt de hengelrecreatie van andere vormen van openluchtrecreatie en maakt ze moeilijk te vatten in een algemeen standaardprofiel. Rust, natuurlijke omgeving, proper water en een aantrekkelijke visstand zijn voor 90% van de hengelrecreanten belangrijke basisvoorwaarden. Aangezien de openbare visserij gedeelde aanspraken maakt op de open ruimte, op natuur en op aquatische biotopen zijn er interacties met andere ruimte-, water- en natuurgebruiksfuncties, niet in het minst met de ecologische functie en het integraal waterbeheer.

Op het vlak van waterbeheer situeren zich verscheidene knelpunten met het visstandbeheer, afhankelijk van het type water. De visstand resulteert immers uit de visserijreglementering, het visstandbeheer, de bevissing, de waterkwaliteit, het waterkwantiteitsbeheer en de biotoopkwaliteit en -typologie. Een rivierstelsel vertoont van nature een grote diversiteit aan habitatelementen die voor zoetwatervissen van belang zijn, zoals ondiepe plaatsen in de luwte van rivierbochten, hoofd- en nevengeulen, ondieptes, (open of afgesloten) meanders, zand- en slikbodems, begroeide en niet-begroeide waterpartijen, overstroombare uiterwaarden en overhangende oevers, afgewisseld met glooiende vegetatierijke oevers. Door de grote variatie aan structuurkenmerken van een natuurlijke waterloop ontstaat zowel in lengte- als in de dwarsrichting van de beek of rivier een gevarieerd en habitatrijk biotoop dat van groot belang is voor aquatische organismen.

Andere watersportactiviteiten
Het globale watersportbeleid van het Bloso bestaat erin de Vlaamse bevolking te initiëren en te sensibiliseren op het gebied van de voornaamste watersportdisciplines : windsurfen, zeilen, kajak, roeien, waterski en onderwaterzwemmen.

B.4.4 Beleidsnota 2000-2004 Mobiliteit en Openbare Werken en Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2000-2001

In de Beleidsbrief worden de doelstellingen en krachtlijnen uit de Beleidsnota in de vorm van projecten uitgewerkt.

De Beleidsnota definieert vijf strategische doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid:

- Selectieve bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten;
- Selectieve toegankelijkheid tot mobiliteit;
- Terugdringing van de verkeersonveiligheid;
- Verbetering van de verkeersleefbaarheid;
- Terugdringing van schade aan milieu en natuur.

Deze doelstellingen worden verder gespecificeerd aan de hand van een tiental kritische succesfactoren. De Beleidsbrief bepaalt strategische projecten ter uitvoering van deze kritische succesfactoren.

Hieronder worden de elementen die voor de recreatievaart relevant zijn, kort beschreven.

Kritische succesfactor 6: Optimaal inpassen van de verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving.

Het beheer en de uitrusting van de waterwegen moeten gericht zijn op multifunctioneel gebruik. Om dit te realiseren moet voor elke waterweg een streefbeeld ontwikkeld worden, met een visie per hoofdfunctie. De functies van de waterweg worden afgestemd op het Vlaams Integraal Waterbeleidsplan, het Mobiliteitsplan en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

B.5 Europese beleidsplannen met implicaties voor waterrecreatie op waterwegen

Volgende plannen conditioneren mogelijkerwijs de waterrecreatieve mogelijkheden op waterwegen die nu als secundair voor de beroepsvaart worden aangewezen (cfr. de kleinere waterwegen). We zien af van een behandeling van die plannen die het prioritair aanwijzen van de grote waterwegen voor beroepsvaart en andere economische doeleinden onderstrepen (e.g. Trans-Europese Vervoersnet (TEN-T)) vermits deze zich buiten de reikwijdte van het eigenlijke object van dit beleidsplan bevinden.

B.5.1 E-waterwegen

In de schoot van de Economische Commissie voor Europa is ook een Europees waterwegennet vastgelegd (de zogenaamde E-waterwegen). Het net is gedefinieerd in Annex I van de *European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN)*, gesloten In Genève op 19 januari 1996.

Het net van E-waterwegen is veel ruimer dan het Trans-Europees waterwegennet van de Europese Unie. Ten eerste bestrijkt het alle lidstaten van de Europese Commissie voor Europa, inclusief Centraal- en Oost-Europa. Ten tweede bestaat het ook binnen het huidige grondgebied van Europese Unie uit een groter aantal waterwegen. Het net van E-waterwegen beperkt zich niet tot de hoofdassen van het waterwegennet, maar omvat ook de belangrijke aftakkingen.

Verschillende kleine waterwegen in Vlaanderen maken deel uit van het E-waterwegennet. Dit is het geval voor:

- kanaal van Bocholt naar Herentals, segment tussen Dessel en Bocholt, en Zuid-Willemsvaart van Bocholt tot aan Nederlandse grens (onderdeel van waterweg E 01-01 van Kwaadmechelen naar Canal de la Meuse);
- kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort (waterweg E 02-02-01);
- kanaal van Bossuit naar Kortrijk (waterweg E 05-01);
- Dender (onderdeel van waterweg E 05-04 van Blaton naar Dendermonde.).

De verdragspartijen verbinden er zich toe minimale technische en uitbatingsnormen te hanteren voor de E-waterwegen. Deze zijn beschreven in Annex III van het verdrag, en worden verder door een werkgroep uitgewerkt. De neerslag hiervan is te vinden in de *Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E ("Livre Bleu")*. De algemene uitgangspunten zijn:

- mimimaal klasse IV, met een diepgang van 2,5m en een doorvaarhoogte van 5,25m;
- bij modernisering moet minimaal naar klasse Va gestreefd worden;
- bij nieuwbouw dienen minimaal de normen van klasse Vb gehanteerd te worden;
- voldoende bediening (24 uur, indien economisch haalbaar).

B.5.2 Interreg II Benelux Middengebied

Het project Grensoverschrijdend Watertoerisme (GOWT) startte begin 1996 met als doel het bevorderen van het watertoerisme en het verbeteren van de voorzieningen voor deze vorm van grensoverschrijdend toerisme. Het project strekt zich uit over de provincies Antwerpen, Limburg en de Nederlandse provincies Noord-Brabant en Limburg. In 1998 werd, na goedkeuring door het Interreg comité van toezicht voor het Benelux Middengebied, gestart met de uitvoering. In het document *'Eindrapport Interreg-project grensoverschrijdend watertoerisme 1997-2000*' worden de bereikte resultaten toegelicht.

De doelstelling wordt als volgt omschreven: "Het ontwikkelen van een grensoverschrijdende vaarroute in het grensgebied waarbij een optimale variatie in lengtes, trajectkeuzes en vrijetijdsbesteding aan de wal nagestreefd wordt. Enerzijds zal door de aanleg van passantenhavens en verbetering van de oevervoorziening het toeristische achterland ontsloten worden. Daarnaast wordt door de grensoverschrijdende samenwerking en daarmee samenhangende promotie de uitstraling van het gebied als een aantrekkelijk toeristisch gebied bevestigd."

Concreet zijn er in België volgende infrastructuurwerken uitgevoerd:

- Aanleg passantenhavens te Herentals, Leuven, Neerpelt, Hasselt, Lommel, Mechelen en Lier;
- Op zes knooppunten van land- en waterrecreatie zijn aanlegmogelijkheden zonder voorzieningen gerealiseerd;
- Bij waterwegkruispunten zijn vooraanduidingsborden geplaatst.

Ook is er een promotieactie gevoerd om de watersport te promoten. Dit door middel van artikels, deelname aan beurzen, publicatie van een vaargids, ...

Samengevat heeft het Interreg project in het Benelux Middengebied 350 aanleg- en passantenplaatsen gecreëerd en zijn voorzieningen aan de wal verbeterd. Ruim 1000 km vaarwegen zijn als eenheid gepresenteerd en aan het publiek voorgesteld.

Tijdens de uitvoeringsperiode van dit project bleek dat er op het gebied van promotie en de aanleg van infrastructuur meer moest gedaan worden om de toervaarder te blijven interesseren.

De constatering dat verdere investeringen noodzakelijk waren en de interesse bij organisaties (gemeenten, watersportverenigingen en promotiepartners) om daadwerkelijk te willen investeren heeft tot het Interreg project Toervaren Benelux Middengebied (TBM) geleid. In 1999 is de uitvoering van het projectplan van start gegaan. De resultaten van dit project zijn beschreven in *'Eindrapport Interreg-project Toervaren Benelux Middengebied 1999-2001'*. Het accent lag vooral op promotie en verbeteren van de aanlegvoorzieningen.

Aanvullend aan het GOWT-project zijn in België volgende infrastructuurwerken uitgevoerd:

- te Antwerpen, Eisden, Kanne, Massenhoven en Boom/Willebroek werden passantenvoorzieningen aangelegd;
- enkele oude vaartverbindingen zijn hersteld; dit door de sluizen te herstellen.

Ook werden de promotieactiviteiten van het GOWT-project aangevuld.

In totaal werden nog eens 400 extra aanleg- en passantenplaatsen gerealiseerd en zijn de voorzieningen aan de wal uitgebreid.

Bijlage C Overzicht relevante watersporten en recreatievormen

C.1 De niet-gemotoriseerde watersport:

- Yachting
- Kleinzeilerij en windsurfing

- Kite-surfing: Kite surfen

- Golfsurfen & bodyboarding

  Bij golfsurfen is het de bedoeling om met de golf mee te surfen al rechtstaand op een surfplank zonder zeil.

  Bij bodyboarding maakt men gebruik van een korte plank om al liggend mee te surfen met de inrollende golven.

- Coastrafting

Coastrafting is raften op zee. Bij het coastraften is er sprake van een race. Teams strijden tegen elkaar in een heat. De sterkste teams strijden tegen elkaar in een finale waaruit de winnaar bekend wordt.

- Kano & kayak,
  - Lijnvaren
  - Slalomvaren
  - Rivierafdaalwedstrijden
  - Marathonvaren
  - Kayakpolo
- Roeien
- Zwemmen
- Waterfietsen
- Vlotten
- Duiken
- Schaatsen

C.2 Gemotoriseerde watersport

- Waterski
  - Skiracen
  - Klassiek skiën
    - Slalommen
    - Figuurskiën
    - Schansspringen
  - Blootvoets- en showskiën
  - Disabled
  - Wakeboarden

    Wakeboarding kan men vergelijken met het zogenaamde snow-boarden, behalve dan dat de activiteit hier op het water geschiedt en men voorgetrokken wordt door een motorboot. Net zoals bij snow-boarding maakt men gebruik van een korte plank of 'board' waarop men dwars met de voeten staat.

  - Kabelski

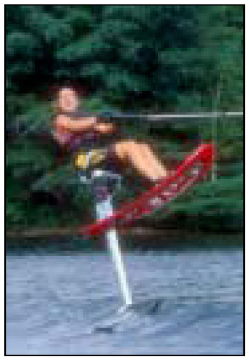
Kabelskiën kan men vergelijken met het gewone waterskiën behalve dat men niet voortgetrokken wordt door een motorboot, maar door een vaste kabel die mechanisch wordt voortgetrokken. Voor kabelskiën is geen boot nodig, maar een kabelbaan die te vergelijken is met een stoeltjeslift voor de wintersport. Het idee komt trouwens van een Duitse constructeur van stoeltjesliften. Tot tien skiërs worden bij het kabelskiën samen gesleept. De omloopkabel hangt ca. 8 m boven het water en wordt aangedreven door een stille elektromotor. (www.varen.be/Sportgids_waterski.htm)

- Knee-boarding

  Knee-boarding kent bepaalde gelijkenissen met wake-boarding in de zin dat men gebruik maakt van een korte plank om zich – voortgetrokken door een motorboot – over het water te bewegen. Verder staat men niet op de plank, maar zit men met zijn/haar onderbenen tot aan de kniën vastgemaakt aan de plank of 'board'. Verder zit men ook niet dwars op de plank, maar gericht naar de richting van voortbewegen.

- Airchairen

  Airchairen is een variant van het waterskiën op een monoski (één grote ski waarop men beide voeten plaatst in plaats van twee afzonderlijke ski's). Bij airchairen staat men echter niet op de monoski, maar zit men op een soort stoel die vastgemaakt is op de monoski. Het grootste verschil is echter de draagvleugel die zich onder de ski bevindt en die ervoor zorgt dat men een springeffect kan verkrijgen indien men zich in de juiste hoek en met voldoende snelheid over het water begeeft.



- Skurfing

  Skurfing kan men vergelijken met wakeboarden, met het enige verschil dat men niet gebruikt maakt van een korte plank, maar van een echte surfplank.

- Surfjet

  Surfjet is de enige van deze vormen die niet voortgetrokken wordt door een motorboot. Het gaat om een surfplank waarop aan de achterkant een motor bevestigd is en waardoor men zelfs op vlak en stilstaand water en zonder enig ander hulpmiddel zich kan voortbewegen.

- Parasailing

  Bij parasailing wordt de recreant die zich op de grond begeeft, vastgemaakt aan een soort van parachute die bevestigd is aan een motorboot. Vervolgens vertrekt de motorboot, waardoor de recreant onder invloed van de parachute in de lucht vliegt en alzo wordt voortgetrokken door de motorboot.

- Jetski en jetscooter

- Wave-karting

Een wave-kart is een gemotoriseerd vaartuig uit polyester met een maximumsnelheid van 60 km/u. Het is net zoals indoor karting, maar dan op zee.
Twaalf wavekarts vormen de vloot. Deze "karts", door maximum 3 deelnemers bemand, voeren de deelnemers in formatie naar zee. Veilig in zicht van de kust wordt de start gegeven van een leuke en gezellige race tussen drie boeien. De hele vloot wordt gevolgd door supersnelle off-shores, van waarop professionelen het hele gebeuren leiden. Na anderhalf uur en meerdere pilotenwissels, waarbij iedereen het roer in handen neemt, keert de hele vloot terug naar haar thuisbasis. (http://www.oostende.be/Toerisme/CIM/Incentives/incentives.htm).

- Snelvaart

- Toervaart

Dat deel van de recreatievaart waarbij één of meerdere (bewoonbare) kajuitmotorjachten een circuit beschrijven langs de kustlijn en/of over de waterwegen en waarbij geregeld halt wordt gehouden om een bezienswaardigheid te gaan bezien, om de nacht door te brengen.

- Passagiersvaart

- Jaagpadrecreatie:
  - Fietsen
  - Mountainbiken
  - Wandelen
  - Skeeleren en rolschaatsen
  - Skateboarden
  - Joggen
  - Vinkenzetten

    "Het noteren op een vierkantige lange stok van het aantal door de vink, zoals voorgeschreven, correct gefloten liedjes gedurende een bepaalde tijdsduur." (newprovw.reference.be/cultuur&vrijetijd/ atlas%20van%20de%20sport/V.PDF).
  - Paardrijden

- Oeverrecreatie
  - Hengelaars
  - Besturen van miniatuurboten

- Strandrecreatie
  - Zeilwagenrijden

    "Een zeilwagen is een voertuig op wielen dat enkel voortgedreven wordt door de wind en bestuurd door een piloot." (www.googlism.com/who_is/z/zeilwagen/).

Bijlage D Beoordelingskader infrastructuur

D.1 Beoordelingskader infrastructuur waterrecreatie en -toerisme

1. De noodzakelijkheid of wenselijkheid

   Er wordt aangetoond waarom de gevraagde infrastructuur als noodzakelijk of wenselijk wordt ervaren. 'Beweringen' als bijvoorbeeld: "Er is een grote nood aan…." moeten worden gestaafd.
   Er wordt ook nagekeken of er geen betere alternatieven zijn en of er al dergelijke infrastructuur in de omgeving ligt (de exclusiviteit).[1] Zoja, zullen de argumenten om er nog één te bouwen sterker onderbouwd moeten worden.[2]

2. De nautische en technische haalbaarheid[3] [4]

   Dit criterium kan een reden zijn om een aanvraag niet in overweging te nemen dan wel te weigeren.
   Nautisch: is de locatie geschikt in functie van de stroming en de scheepvaartbewegingen ter hoogte van de constructie?
   Gebruiksvriendelijk: kan een constructie gebouwd worden die voldoet aan de verwachte vereisten o.a. helling?
   Veiligheid: garandeert de constructie voldoende veiligheid voor de gebruikers (borstweringen, antisliploopvlakken, …) en voor de voorbijgangers (aanwezigheid van bolders, kabels, treklieren, …)?
   Bouw constructie: is de bouw op de gekozen locatie technisch mogelijk (stabiliteit, aanwezigheid andere constructies, …)?
   Onderhoud: is het onderhoud van de gekozen constructie technisch mogelijk (oevers, dijkweg, waterkering, aanslibbing, …)?

3. De ligging

   Wat zegt het gewestplan, het RSV-Vlaanderen, het RSV van de provincie, het gemeentelijk structuurplan, het mobiliteitsplan Vlaanderen, de provinciale en gemeentelijke plannen die betrekking hebben op mobiliteit, watertoerisme en –recreatie, de strategische plannen van regio's? Er wordt nagekeken of het project gelegen is in een beschermd landschap. Strookt de locatie van de mogelijke aanmeervoorziening met de

---

[1] Zo dient bekeken te worden of een aanvraag voor dedicated infrastructuur op een locatie waar al wel faciliteiten bestaan, maar die nogal eens het voorwerp zijn van oneigenlijk gebruik, nodig is. Wellicht dat bij aanpassingen aan de huidige infrastructuur (door ontwerp en/of middels toezicht) het oneigenlijk gebruik door derden en allerlei twisten eveneens vermeden kunnen worden.

[2] Argumenten met betrekking tot afstand tot de vergelijkbare infrastructuur en capaciteits- en/of kwaliteitsgebrek op een bepaald vlak aldaar t.o.v. de vraagfunctie onder de te bedienen doelgroep kunnen hier bijvoorbeeld ingeroepen worden. Het gaat er hier in feite om om door middel van aantonen nut en noodzaak te bewijzen dat er geen sprake is van een concurrentieverstorend initiatief.

[3] Ter illustratie: tijdens het verloop van de werkzaamheden voor de opstelling van het beleidsplan werd herhaaldelijk gewezen op het haventje dat recent in Gavere werd gecreeërd, als ware verloren moeite geweest. Het is onbeschut en bij aanmeren staat men bloot aan de golfslag van snel voorbijvarende schepen. Men kan er praktisch niet aanliggen.

[4] Bij een goedkeuring van een aanvraag is het te allen tijde zeer belangrijk dat ook het ontwerp van een stuk infrastructuur op een technisch en nautisch haalbare plaats in goed overleg gebeurt tussen de ontwerpers-ingenieurs en de gebruikers opdat het batig effect van het infrastructuur geoptimaliseerd wordt. Immers, er is niet enkel politiek en maatschappelijk draagvlak nodig, maar ook een "gebruikersdraagvlak".

ruimtelijke structuurplannen, de mobiliteitsplannen, de natuur- en landschapsbepalingen, etc?
Kadert de aanvraag of sluit ze aan bij strategische plannen qua toerisme en recreatie?
Verder dient er ook gekeken te worden naar de recreatieve functie van de locatie/waterweg. Meer bepaald: gaat het om een verblijfsgebied of een doorvaartgebied?

4. Het draagvlak

Er moet een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak zijn en een akkoord van de lokale overheden. Recreatieve infrastructuur die opgenomen werd in een regionaal, kunststedelijk of Vlaams strategisch plan toerisme is dan ook een pluspunt.
Dit draagvlak wordt ook gecreëerd door samenwerking bij het ontwerp tussen gebruikers en ingenieurs en beleidsmakers zodat de infrastructuur zoveel mogelijk aan ieders wensen voldoet en er niet voorbij gegaan wordt aan de particuliere, lokale kennis en ervaring van de recreanten.

5. Het milieu

Alle maatregelen worden genomen opdat het milieu zeker niet méér belast wordt. Bv. aan een aanlegsteiger voor de passagiersvaart moet in het ontwerp voorzien zijn dat vuilnisbakken aan de ontschepingsplaats voorzien worden. Er moeten ook afspraken gemaakt worden over wie deze onderhoudt. Er moet in voorkomend geval advies gegeven worden over de al dan niet gewenste ontsluiting van het natuurgebied.

6. De kostprijs[5] én medefinanciering

De kostprijs kan een reden zijn om een project niet in overweging te nemen. Ook de kostprijs van het onderhoud (gebeurlijk te dragen door AWZ als AWZ deze financiert) is medebepalend voor het succes van het project. Medefinanciering van een andere overheid (Toerisme Vlaanderen, provincie, gemeente) of partij maakt het project interessanter. Idem als Europese subsidies kunnen verkregen worden.
Tenzij het om een objectgebonden stuk infrastructuur gaat (waar in de regel geen uitbater op gezet wordt), is het bij andere stukken infrastructuur van belang na te gaan wat de verhouding “gevraagde bijdrage” t.o.v. “de totale aanleg- en werkingskosten” is alsook van de verwachte returns en bij wie die terechtkomen, zodat aan de hand daarvan ook de redelijkheid van de aanvraag ingeschat kan worden en een verdeelsleutel ten aanzien van ieders bijdrage bepaald kan worden. Dit kan omgezet worden in een PPS-formule t.a.v. aanleg en uitbating. Het totaal van de betoelaging dient in verhouding te staan tot de kansen op returns op de totale aanleg- en werkingskosten. Indien de kansen op treturns groot zijn, mag de betoelaging slechts een beperkt aandeel uitmaken ten opzichte van de totale uitgaven voor aanleg.

7. De doelgroep

De voorkeur moet gegeven worden aan projecten die het individueel/groepsbelang overstijgen.
Een aanlegsteiger voor gebruik én door een veerboot, én door een passagierschip én door particuliere jachten is interessanter dan alleen maar een aanlegsteiger voor een passagiersschip, zelfs als dit laatste volledig door de privé zou gefinancierd worden.

[5] Hierbij dient wel in overweging genomen te worden dat (toeristisch-recreatieve) infrastructuur voor getijdengebonden waterwegen per definitie complexer en bijgevolg ook duurder is dan andere gelijkaardige waterinfrastructuur.

Anderzijds is een zodanig ontwerp dat er geen oneigenlijk gebruik door derden – waarvoor de infrastructuur primair niet bedoeld is – wordt toegelaten, ook belangrijk.
Cruciale vragen hier zijn:
Voor wie staat de infrastructuur ten dienste?[6] [7]
Wie wordt bereikt?
Kunnen verschillende doelen worden geclusterd?[8]
Overal moet de infrastructuur voor de hulpdiensten bereikbaar zijn en in voorkomend geval ook via het water.

8. De maatschappelijke return voor het gebied.

   Niet alleen de economische return, ook de maatschappelijke return speelt een rol: bijvoorbeeld de gewenste ontsluiting van een streek (de link van de infrastructuur met het binnenland en gebeurlijk buitenland,[9] de aansluiting op fietsroutes enz… is een pluspunt), de toeristische meerwaarde …
   In functie van de grootte van een project kan ook gevraagd worden om een MKBA te laten opstellen (voor handvaten hiervoor, zie de aparte MKBA-nota in bijlage). Ook kan het bij grotere projecten gewenst zijn om een inschatting te maken van de terugvloei naar de overheid,[10] zeker indien de mate waarin (voor)financiering aan de overheid wordt gevraagd groot is.

9. De toegankelijkheid

   Er wordt nagezien of en in welke mate één en ander ook toegankelijk is voor mindervaliden, inzonderheid rolstoelgebruikers.

10. De veiligheid

    Tenslotte is ook het veiligheidsaspect een belangrijk criterium in de waardering van infrastructuur. Speciale aandacht daarvoor zodat de nodige maatregelen genomen kunnen worden ter voorkoming van mogelijke ongelukken is een must.

---

[6] Bijv. indien het toervaart betreft, wat is de bijdrage aan doorstroming en netwerkvorming: gaat het om vaste ligplaatsen en/of passantenligplaatsen?

[7] Door wie wordt ze beheerd en welke mogelijkheden zijn er op een democratisch gebruik van de gecreeërde infrastructuur?

[8] Is er sprake van “multimodaliteit”, beoogt de faciliteit een kruispunt-functie tussen meerdere vormen/modi van waterrecreatie te zijn?

[9] In hoeverre draagt de voorgestelde infrastructuur bij aan een bovenlokale netwerkvorming en doorstroming en/of aan het opvullen van zwakke plekken binnen het Vlaamse waterrecreatienetwerk?

[10] Via belastingen op bestedingen en activiteiten, alsook via de impact op de verkoop- en concessiewaarde van gronden die beheerd worden door de overheid.

Bijlage E Code goede hengelpraktijken

De Code van Goede Hengelpraktijken (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2003) gaat uit van een viertal principes:

1. Eerbied voor de natuurlijke omgeving;
2. Een visserij met respect voor het natuurlijk evenwicht;
3. Een verstandige behandeling van de vangsten;
4. Eerbied voor de wettelijke bepalingen.

Code van Goede Hengelpraktijk

- "Behandel de gevangen vis voorzichtig en zet, wat niet voor consumptie bestemd is, onmiddellijk terug. Dit geldt in het bijzonder en onvoorwaardelijk voor beschermde vissoorten;
- Beschadig de vis niet door waar mogelijk weerhaakloos te vissen, kort te drillen, goed te ondersteunen bij het landen en steeds met natte handen te manipuleren;
- Indien toch noodzakelijk, bewaar de vis dan in een ruim en diep leefnet;
- Eerbiedig de visserijwetgeving en andermans eigendom;
- De omgeving van de visstek wordt zuiver gehouden. Neem na iedere visdag al het overtollige (lok)aas en gebruikte hengelmateriaal (nylon, lood, enz) mee. Afval wordt in de vuilnisbak gedeponeerd;
- Gebruik als (lok)aas alleen natuurlijke en natuurvriendelijke ingrediënten en doe dat met mate;
- Eerbiedig oevergewassen en waterplanten en beschadig de bermen niet;
- Vermijd het hengelen in de buurt van broedende watervogels;
- Verstoor de rust niet;
- Wees steeds hoffelijk en hinder geen andere (natuur)recreanten en watergebruikers." (Ibid).

Bijlage F Indeling aanmeervoorzieningen

Een jachthaven: een plaats aan de kust/waterwegen waar gedurende lange of korte tijd jachten ligplaats kunnen hebben en waarbij deze ligplaatsen geen hinder uitoefenen op de scheepvaart. Deze havens beschikken over allerhande faciliteiten zoals het leveren van water en elektriciteit, de mogelijkheid om afval te deponeren en afvalwater te lozen en om (drink)water in te slaan, eventueel een herstelwerkplaats, enz.

- de **infrastructuur** van de jachthaven:
    - de aanlegsteigers;
    - de dukdalven;
    - de toegang tot …;
    - de oeververdediging rond …;
    - de basisinfrastructuur voor de nutsleidingen (water, electriciteit … aan de aftappunten);
    - de slipway/kraaninstallatie (x ton draagvermogen);
    - de signalisatie van en naar de jachthaven en in de jachthaven (bijvoorbeeld de verwijzing naar de soorten en het aantal ligplaatsen volgens bootlengte);
    - de brandblusser per x aantal ligplaatsen.

- de **superstructuur** van de jachthaven:
    - duidelijk aangegeven meldpunt/secretariaat/EHBO-post;
    - de sanitaire inrichtingen/voorzieningen (toiletten, wasplaatsen, douches, …);
    - de uitbouw van nutsleidingen (electriciteit, water, TV-kabel, internetaansluiting, …);
    - openbare telefoonkabines;
    - clubhuis;
    - parkeerplaats voor personenwagens (al dan niet verlicht);
    - bar/cafetaria (aan normale prijzen);
    - mogelijkheid tot winterberging van jachten;
    - faciliteiten voor eenvoudig onderhoud (reparatie/onderhoudsfaciliteit, motorenwerkplaats, afspuitinstallatie, zeilmakerij/tuigerij, …);
    - omheining.

Een aanlegplaats voor bezoekers/bezoekerssteigers: een plaats waar gedurende korte tijd (bijvoorbeeld max. 4 uur) mag afgemeerd worden. Deze plaatsen kunnen voorzien zijn in bestaande jachthavens of apart uitgevoerd worden waarbij ze dan liggen bij

- woonkernen: om de kern te bezoeken, boodschappen te doen …;
- bezienswaardigheden;
- voorzieningen ten behoeve van de jachtvaarder: sanitair, café, brandstofstation, containerpark en dergelijke.

In de praktijk moeten ze fungeren als een soort parkeerplaats en bedoeld voor kort parkeren. Soms dienen maatregelen te worden genomen om dit te controleren en de roulatie te bevorderen (bijvoorbeeld parkeermeters). Aanlegplaatsen kunnen vrij beperkt in omvang zijn en zonder veel uitrusting. Ook kan de parkeertijd verschillend zijn, uiteraard afhankelijk van de doelstelling waarvoor ze zijn aangelegd.

Een aanlegplaats voor passanten/passantensteigers: een plaats waar elk jacht, zelfs zonder lid van een club te zijn, voor ongeveer 3 dagen en nachten ligplaats kan nemen. Deze plaatsen zullen normaliter alleen in bestaande jachthavens voorzien worden, vermits een aantal minimum uitrustingsvoorwaarden voorhanden moeten zijn als de nacht wordt doorgebracht, en dit kan niet aan bezoekerssteigers.

De vraag kan gesteld worden vanaf wanneer, en dan wordt er bij gedacht van welk aantal ligplaatsen, er geen sprake meer is van passanten- of bezoekerssteigers maar van een jachthaven. Dit heeft vooral te maken met het uitrustingsniveau en de dynamiek in het beheer, en niet zozeer met het aantal ligplaatsen.

Bijlage G Literatuurfiche
Broads Authority - Recreation Management

G.1 Bron, titel en jaartal
www.broads-authority.gov.uk

G.2 Gebied waarop document betrekking heeft
Verenigd koninkrijk – de 'broads' (de Norfolk en Suffolk Broads is een uniek gebied van water, moeras en bos en het thuis van enkele van de zeldzaamste planten en dieren in het Verenigd Konikrijk. Het is het grootste beschermde moerasland in Britannië, met eenzelfde status als een nationaal park.

G.3 Korte omschrijving van inhoud document
Op deze internet-site zijn er meerdere pagina's rond waterrecreatie, en dan met name rond waterrecreatie en de invloed op het milieu en de natuur.

G.4 Scenario's/visies
Onderzoek heeft naar voren gebracht dat de menselijke storing de populatie van wild gevogelte kan beïnvloeden en in de loop van de laatste 40 jaar zijn de aantallen vogels en wild gevogelte in Upper Thurne gedaald. Niet alleen worden de vogels beïnvloed door recreatief gebruik, maar kwetsbare waterplanten kunnen door de regelmatige activiteit van de motorboot worden beschadigd.

Zonering: In een gebied zoals de Broads, rijk aan het wild en enorm populair voor recreatie, zijn er onvermijdelijk belangengeschillen. Zonering is een erkende beheersmethode om conflicten tussen milieu en recreatieve behoeften op te lossen. De Broads Authority gebruikt twee vormen van zoneren: voor natuurbehoud en om een wateroppervlakte voor verschillende gebruikersgroepen te helpen beheren. Op elke stuk waterweg in de Broads kunnen er op een gegeven moment vele verschillende lopende activiteiten zijn. De conflicten kunnen zich tussen elk van de verschillende gebruikersgroepen voordoen die een legitiem recht hebben om van hun gekozen activiteit te genieten. Het in zones onderverdelen heeft reeds geholpen om conflict tussen verschillende activiteiten, zoals visserij, waterskiën, windsurfen en snelvaren te verlichten. De Broads Authority ziet potentieel voor verdere zoneringsmaatregelen, misschien nieuwe kansen om roeien of kanoën toe te staan.Het roeien en kanovaren hebben allebei een vrij lage milieu-invloed en kunnen op gebied van de Broads plaatsvinden waar het gemotoriseerde roeien niet aanvaardbaar of mogelijk is.

Motorboten: Sommige motoren van de motorboot zijn lawaaierige, en hun ontwerp betekent dat zij aanzienlijke bootwas kunnen produceren, die een ernstige oorzaak van oevererosie is. De meerderheid van de motorplezierboten van vandaag op de Broads zijn hoofdzakelijk ontworpen met comfort in gedachten. Vele motorboten zijn niet gevormd om aan de specifieke milieubehoeften van de Broads te voldoen. Terwijl het verminderen van snelheidsgrenzen de nodige aandacht blijft krijgen in de bestrijding van bootwas en de oevererosie, wordt het erkend dat de grootte en de vorm van de romp van het vaartuig de hoeveelheid bootwas die geproduceerd wordt, beïnvloedt. Onderzoek heeft het belang van de boogvorm van de romp

aangetoond. In het algemeen gaven korte volledige bogen hoge bootgolven, terwijl de langere en fijnere bogen het maken van golven verminderden. De Broads Authority blijft onderzoek uitvoeren naar lage wasrompen en blijft ervoor zorgen dat de fabrikanten volledig over vooruitgang worden geïnformeerd, en gegeven elke aanmoediging dat in de rompontwerpen op te nemen. Één van de belangrijkste aantrekkelijkheden van elektrische boten voor Broads is hun rust. De elektrische boten hebben ook fijnere rompen die minder weerstand creëren terwijl zij zich door het water bewegen. Dit heeft duidelijke milieuvoordelen omdat zij minder was veroorzaken.

Dagreisboten: bieden aan land gestationeerde bezoekers een geschikte manier om het gebied van op het water te ervaren. Binnen de tijdsgrenzen van het huren kunnen zij op eigen tempo exploreren. Er waren 328 verhuringen in 1999. De dagreisboten geven bijzondere milieuproblemen, aangezien zij een onevenredig bedrag van was kunnen produceren, en om deze reden wil de Broads Authority verhogingen van het aantal dagreisboten door het planningsproces controleren.

Elektrisch aangedreven dagreisboten: wordt mee begonnen door sommige scheepswervende en worden populair met klanten die ecologisch bewust zijn, en die van de rust van de elektrische motor genieten. De dagreisboten zijn bijzonder geschikt voor elektrische stroom aangezien hun batterijen 's nachts heropgeladen kunnen worden. De Broads Authority is enthousiast om meer exploitanten van dagreisboot aan te moedigen om elektrische stroom te proberen.

Meertrossen: Het controleren van de ontwikkeling van nieuwe meertrossen voor privé vaartuigen en jachthavens blijft één van de enige manieren waarop de Broads Authority bootaantallen kan beïnvloeden. In het algemeen zou een verhoging van het aantal beschikbare meertrossen een verhoging van het aantal vaartuigen aanmoedigen, dat op zijn beurt tot verhoogde oevererosie kan leiden. De Broads Authority verzet zich over het algemeen tegen de verwezenlijking van nieuwe permanente meertrossen voor privé motorvaartuigen, hoewel bepaalde uitzonderingen kunnen worden gerechtvaardigd.

Bijlage H Literatuurfiche
De Lahn - Recreational navigation and nature

H.1 Bron, titel en jaartal

The Lahn project, Germany, In: PIANC, Recreational navigation and nature, 2002, Brussels.

H.2 Gebied waarop document betrekking heeft

Rivier Lahn, uitmonded in Rijn bij Koblenz (D). Grotendeels op grondgebied van deelstaat Hessen.

H.3 Korte omschrijving van inhoud document

Wildgroei van recreatief gebruik van de rivier op en langs het water (o.a. kamperen) vormde een steeds grotere bedreiging voor de recreatieve mogelijkheden van de rivier op lange termijn. Ook de natuurwaarden dreigden erdoor aangetast te worden. Derhalve werden beheersmaatregelen ontworpen.

H.4 Plannen / maatregelen / initiatieven die het document beschrijft

Maken van een inventaris van huidige en de autonoom te voorziene toekomstige toestand van het gebied. Er werd gekeken naar ideaaltoestanden voor zowel de natuur als voor recreatie in het gebied, vervolgens werd gekeken hoe deze streefbeelden in overeenstemming gebracht konden worden.
Er werd aansluitend een landschapsbeschermingsdecreet opgesteld. Dit duidde beschermde natuurgebieden langs de rivier aan, het duidde aan welke activiteiten toegestaan en verboden waren per gebied, het duidde ook de gebieden voor recreatief gebruik aan.

Verstrekken van info en voorlichting teneinde gehoorgeving aan het decreet te bewerkstelligen; ontwerp van modulaire infopanelen die op alle rust- en aanmeerplaatsen langs de rivier aangeven wat toegestaan en mogelijk is op de resp. plekken: overnachtingsmogelijkheden; of het om verboden of restrictief gebied gaat; gedragsvoorschriften vis-à-vis flora en fauna; parkeerplaatsen; toeristische info; verkeersvoorschriften op water en aan land.
In de gebieden met recreatieve bestemming werd de nodige infrastructuur aangebracht (sanitair, parking, afvalbakken, ...), Zoneringen werden ingesteld voor bepaalde activiteiten (bijv. waterski) alsmede aangepaste tewaterlatingsvooorzieningen (bijv. slipways), controles werden ingesteld op gedrag in de beschermde gebieden en m.b.t. verkeer op het water.

H.5 Randvoorwaarden

Een positieve lange termijn-implementatie van een dergelijk plan behoeft een brede participatie van belanghebbenden.
Betrokken beleidsinstanties moeten samenwerken.
Communicatie en eensluidende regels en seinen langs de hele waterweg is aanbevelenswaardig.

Bijlage I Integrale natuurparken om zee en kustzone te beschermen

De Vlaams ex-minister van leefmilieu en landbouw Vera Dua wilde op korte termijn werk maken van de uitbouw van integrale kust-natuurparken. Enkel op die manier kan het natuurlijke milieu van de zee en aan land zo goed mogelijk beschermd en in stand gehouden worden.

De Minister lanceerde dit pleidooi naar aanleiding van het werkbezoek aan het Vlaams Instituut voor de Zee te Oostende.

De natuur kent aan de kust geen duidelijke en vaste grenzen en ook de bedreigingen voor de natuurwaarden houden niet op aan een administratieve grens. Het is dan ook noodzakelijk de wettelijke bescherming en instandhouding of het herstel van het natuurlijk milieu van de kust en zijn fauna, flora en habitats op zee en aan land naadloos op elkaar te laten aansluiten.

Precies pleit de minister ervoor om de waardevolste zones in zee en aan land onder te brengen in integrale kust-natuurparken. Het gaat hier om beschermde zones die alle componenten van het kustecosysteem omvatten, van ondiepe zee over strand en duin tot en met polder.

Door de verstedelijking van de kust kan dit maar op een beperkt aantal plaatsen behouden of gerestaureerd worden, meer bepaald ter hoogte van het Westhoekreservaat te De Panne, van de Zeeberm- en Ter Ydeduinen te Oostduinkerke, van de Ijzermonding te Nieuwpoort en van het Zwin en de Zwinduinen te Knokke.

Op dit moment bestaat er, door de bevoegdheidsverdeling tussen de Belgische Staat en het Vlaams Gewest, nog geen rechtsgrond voor de afbakening van integrale kust-natuurparken. Toch werden op het Vlaams grondgebied al stappen gezet tot de uitbouw van dergelijke parken. Het gaat ondermeer om:

- de aankoop van een twintigtal hectare duinzoom- en poldergrond te De Panne om een ecologische verbinding te creëren tussen de Jonge duinen van het Vlaams natuurreservaat De Westhoek en de Oude duinen van het domein Cabour;
- het instellen van een prioritair aankoopdossier voor de Oostvoorduinen te Oostduinkerke als deelgebied van het Zeebermduinen-Ter Yde-complex;
- het herstel van het complex van slik, schor en duin te Nieuwpoort door de volledige ontmanteling van de oude marinebasis en de afgraving van de opgehoogde terreinen.

Op het moment dat de federale overheid ervoor opteert om ter hoogte van de Westhoek, de Ijzermonding en de Zeebermduinen mariene natuurreservaten af te bakenen, kunnen deze reservaten en de strand-, duin- en poldernatuurreservaten ruimtelijk aan elkaar gehecht worden tot integrale kust-natuurparken onder een gezamenlijk beheer.

Bijlage J Mariene milieus

Deze kaderwet[1] vormt de wettelijke basis voor de bescherming van het Belgisch deel van de Noordzee tegen zeegebonden verontreiniging en laat toe om op zee aan natuurbehoud, -herstel en ontwikkeling te doen. De wet is enkel van toepassing op de zeegebeieden, zijnde de territoriale zee, het continentaal plat en de exclusieve economische zone van Blegië. Hierin zijn dus niet begrepen de binnenwateren of de interne wateren, inclusief deze van de kustjachthavens. Hiervoor is het Vlaams Gewest bevoegd. Wat het storten van baggerspecie in de zee betreft stelt artikel 18 dat hiervoor een machtiging is vereist. Deze machtiging dient verleend te worden door het federaal ministerie van sociale zaken, volksgezondheid en leefmilieu (voor het baggeren zelf is het Vlaams Gewest bevoegd). Aangezien echter de nodige uitvoeringsbesluiten voor deze wet ontbreken, is in tussentijd het storten van baggerspecie in de zee niet toegelaten (IMDC, 2002).

Bedoeling is dat de minister van leefmilieu in de ministerraad een KB wil laten goedkeuren, in uitvoering van de wet op de Mariene Milieu's van 1999.

Meer bepaald, wenst men enerzijds drie gebieden af te bakenen. Het grootste gebied omvat gans de kuststrook van Lombardsijde tot aan de Franse grens. Men wil dus eerst beschermingszones afbakenen om dan in een latere fase een aantal maatregelen en verbodsbepalingen op te leggen.

Op de concrete vragen of men in de betrokken zones nog zou kunnen zeilen of zwemmen, moest de afgevaardigde van de minister het antwoord schuldig blijven.

[1] Wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België. (12.03.1999). *Belgisch Staatsblad*, pp. 8033-8052.

Bijlage K Politiereglement kanovaren op de Kleine Nete

STAD GEEL: UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN DE GEMEENTERAAD

Zitting van

Aanwezig

Betreft: Politiereglement: Kanovaren op de Kleine Nete

De Gemeenteraad

Gelet op het project "ECOLOGISCHE INPASSING KANOVAREN OP DE KLEINE NETE"

Gelet op het K.S. van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten op de politie van het wegverkeer;

Gelet op het K.B. van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer;

Gelet op de aanvullende reglementen en wijzigingen inzake de wetgeving op het wegverkeer;

Gelet op de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen en het K.B. van 5 augustus 1970 houdende het algemeen politiereglement op de onbevaarbare waterlopen alsmede op hun latere wijzigingen en aanvullingen;

Gelet op de wetgeving inzake milieu en ruimtelijke ordening;

Gelet op de nieuwe gemeentewet; inzonderheid de artikelen 112, 117, 119, 133, 135;

Overwegend dat de waterloop "Kleine Nete" frequent gebruikt wordt voor afvaarten;

Gelet op de noodzakelijkheid deze afvaart te reglementeren;

Gelet op de besprekingen tussen de afdeling Water van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, BLOSO, Toerisme Provincie Antwerpen en de gemeenten Retie, Kasterlee, Geel, Olen, Herentals, Vorselaar en Grobbendonk;

Overwegende dat de waterloop "Kleine Nete" een onbevaarbare waterloop is van eerste categorie;

Gelet op de verschillende adviezen van betrokken instanties en groeperingen;

Overwegende dat sturende maatregelen aangaande het recreatief en sportief gebruik van de waterloop "Kleine Nete" dienen te worden genomen;

BESLUIT:

Artikel 1

Dit politiereglement is van toepassing op de "Kleine Nete" en de openbare weg ernaast op het grondgebied van de gemeente Geel.

Artikel 2

Met de term “afvaart van de Kleine Nete" wordt in dit politiereglement bedoeld: het zich begeven of zich verplaatsen op of in een drijvend voorwerp op de Kleine Nete.

Artikel 3

Eike "afvaart van de Kleine Nete" is verboden vóór zonsopgang en na zonsondergang, behoudens voorafgaandelijk schriftelijke toestemming van de beheerder van de waterloop.

Artikel 4

Elke "afvaart van de Kleine Nete" is eveneens verboden vanaf het ogenblik dat de waterstand in de Kleine Nete hoger of lager is dan de merktekens aangebracht op de peilstokken die zich bevinden aan elke in- en uitstapplaats zoals bepaald in artikel 5.

Artikel 5

Het betreden van de oevers is verboden vanuit een vaartuig. Voor elke "afvaart van de Kleine Nete" is de waterloop uitsluitend toegankelijk langs de steigers aangelegd door de beheerder van de waterloop, of langs andere steigers welke zijn aangelegd met een machtiging van de beheerder van de waterloop. De openbare steigers bevinden zich bij de in- en uitstapplaatsen aan:

1. de watermolen te Retie
2. de brug voorbij de watermolen te Kasterlee
3. 3. de Ark van Noë te Geel
4. Bobbejaanland te Kasterlee
5. het Spaans Hof te Herentals
6. het Bloso-centrum te Herentals
7. de watermolen te Grobbendonk

Tijdens de afvaart van de Kleine Nete mag men, buiten de steigers, de oevers enkel betreden onder de leiding van een natuurgids die erkend is door de Vlaamse overheid en hiervoor een toelating bezit van de beheerder van de waterloop.

De bezetting van deze steigers is strikt beperkt tot de tiid die nodig is rn de vaartuigen in en uit het water te laten.

Artikel 6

Afvaarten van de Kleine Nete zijn voorbehouden aan personen die over voldoende stuurvaardigheden beschikken.

Artikel 7

Het is verboden aan de in- en uitstapplaatsen, in of boven de bedding van de waterloop en op of boven de oevers:

- afval, zwerfvuil of ander voorwerpen achter te laten of te werpen tenzij in de vuilnisbakken voorzien aan elke in- en uitstapplaats;
- gemotoriseerde vaartuigen en miniatuurboten te gebruiken;
- op gelijk welke wijze de rust te verstoren;
- tenten op te slaan of te kamperen;
- vuur te maken;
- schade te berokkenen aan fauna, flora, installaties, materiaal of gelijk welk onroerend of roerend voorwerp;
- geluidsproducerende toestellen te gebruiken;
- publiciteit of propaganda te voeren;
- vaartuigen of materialen te gebruiken die de waterloop kunnen bevuilen.

Artikel 8

Behoudens privé-terreinen of openbare terreinen waar het parkeren anders is bepaald en aangegeven, is het verboden voertuigen te stationeren of te parkeren op minder dan 20 meter van de in- en uitstapplaatsen zoals bepaald in art. 5.

Voertuigen die het transport van vaartuigen verzorgen mogen binnen de zone van 20 meter stationeren, enkel voor de duur van het lossen en/of laden van de vaartuigen.

Artikel 9

Het is verboden te vissen op de steigers aan de in- en uitstapplaatsen zoals bepaald in art. 5.

Artikel 10

De inbreuken op de beschikkingen van deze verordening, zullen gestraft worden met politiestraffen.

Artikel 11

Deze verordening zal bekendgemaakt worden zoals voorgeschreven door artikel 112 en volgende van de gemeentewet.

Aldus gedaan te Geel, in zitting van de gemeenteraad van 3/9/2001

(g) Patrick Schellens	(g) Frans Peeters
secretaris	voorzitter

Voor eensluidend afschrift

Patrick Schellens	Frans Peeters
Secretaris	burgemeester

Bijlage L Verslag hoorzitting Brussel

L.1 Onderwerp

Selectie mondelinge opmerkingen thema-zitting 'passagiersvaart'

L.2 Datum vergadering

9 januari 2003

L.3 Plaats vergadering

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 B 5 te 1000 Brussel

L.4 Aanwezigen

- … meent dat het plaatsen van panelen met een soort van 'gebruiksaanwijzing' van de steigers een oplossing kan zijn voor het oneigenlijk gebruik (door passagiersvaartschepen, toervaart, goederenschepen …) van aanmeervoorzieningen. Veel steigers langs Vlaamse waterwegen zijn niet gereglementeerd. Dat wil zeggen dat er ter plaatse niet is aangegeven voor wie ze bedoeld zijn, eventueel opgesplitst naar tijdsvensters. Dit soort informatieverstrekking zou al een deel van het oneigenlijk gebruik van steigers kunnen vermijden. De algemene indruk is dat dergelijke maatregel een goede uitwerking heeft op het parkeergedrag van passagiersvaartschepen en jachtjes.
- Op bestaande steigers moet middels aangepaste in- en uitscheepmogelijkheden en reglementering/controle/etc. oneigenlijk gebruik tegengegaan worden. Het delen van één en dezelfde steiger (en dus met in- en uitscheepmogelijkheid voor alle vaartuigtypes) kan nodig zijn - en dit steigertype moet ook niet volledig gebannen worden - op plaatsen waar geen ruimte is voor meerdere aanmeervoorzieningen tegelijk. Ook kan de noodzaak tot het delen van steigers afhankelijk zijn van de tijgebondenheid van een rivier of niet. Technisch gesproken en qua dimensies zijn er in Vlaanderen meerdere steigers die gedeeld kunnen worden, als er maar een passende reglementering aangebracht wordt (in de vorm van panelen).
- Bij (gemengde) steigers dienen er infobordjes geplaatst te worden met daarop de dag en/of tijdstip wanneer er een passagiersvaartschip gaat aanmeren.
- … dat er een onderscheid gemaakt dient te worden tussen 'gastensteigers' of openbare steigers, enerzijds, en steigers voor passagiersvaartschepen, anderzijds. Die laatsten zijn dan primair bedoeld voor passagiersvaartschepen die daarop varen middels vaste lijndiensten. Deze schepen moeten voorrang hebben bij het gebruik van deze steigers. Indien er door de overheid (i.c. AWZ) toelating voor wordt gegeven, dient dit ook gegarandeerd te worden. De passagiersvaart heeft immers nood aan een zekerheid van aanlegmogelijkheid en aspecten als veiligheid en een busparking zijn prioriteiten. Hij pleit eveneens voor het laten gebruiken van dit soort steigers door meerdere lijndiensten, waarbij de uitvoerende passagiersschepen draaien met vaste "aan- en afmeerslots".
- Algemeen wordt opgemerkt dat passagiersvaartschepen geen klokvastheid qua aan- en afmeren kunnen garanderen en dat men derhalve voor aan- en afmeer-"slots" met een bandbreedte/tijdsvensters moet werken gedurende dewelke jachtjes niet mogen aanmeren.

- … naar analogie met caravans en mobilehomes - een soort van maximale parkeerduur in te stellen.
- … een andere oplossing voor de aanmeerproblematiek: dukdalven voorzien die een aantal meters van de wal verwijderd zijn en 15 meter uit elkaar staan. Op die manier is een loopplank nodig en kan een jacht moeilijk rond 2 dukdalven aanleggen. In geval van een tijrivier, kan de steiger hoger gemaakt worden, zodat men vanaf een jachtje niet aan wal kan komen. Passagiersschepen kunnen de hoogte overbruggen met een voldoende lange loopplank. Deze twee zaken minimaliseren het gebruik van aanlegvoorzieningen voor passagiersschepen door andere vaartuigen. … deze oplossing kan wel het in- en uitschepen van gehandicapten zal bemoeilijken. … dit zou evenwel geremedieerd kunnen worden ddoor middel van een aangepaste lengte van de loopplank en hoeft het ook voor gehandicapten geen onoverkomelijke problemen te stellen.

Bijlage M Overzicht van de locatie-specifieke opmerkingen uit de hoorzittingen en interviews

Inhoud

1 Interviews M-5

2 Hoorzittingen M-6

2.1 Aanwezigheid M-6

2.2 Opmerkingen M-11

3 Afdeling Waterwegen Kust M-13

3.1 Kanaal Oostende-Brugge M-13

3.2 Lokanaal M-14

3.3 IJzer M-14

3.4 Kanaal Plassendale-Nieuwpoort M-15

3.5 Kanaal Nieuwpoort-Veurne M-15

3.6 Kanaal Ieper-IJzer M-16

3.7 Kanaal Brugge-Sluis M-16

3.8 Kust M-16

4 Afdeling Bovenschelde M-20

4.1 Kanaal Brugge-Gent M-20

4.2 Leie M-21

4.3 Kanaal Bossuit-Kortrijk M-22

4.4 Kanaal Roeselare-Leie M-22

4.5 Leopoldkanaal M-23

4.6 Boven-Schelde M-23

4.7 Moervaart M-24

4.8 Dender M-25

4.9 Kanaal Gent-Terneuzen: M-26

4.10 Afleidingskanaal der Leie (Schipdonk-kanaal) M-26

4.11 Ringvaart Gent en binnenstad M-26

4.12 Durme M-28

5 Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (M.B.Z.) nv M-29

5.1 Boudewijnkanaal (Brugge-Zeebrugge) M-29

6 Afdeling Zeeschelde M-30

6.1 Boven-Zeeschelde M-30

6.2 Beneden-Zeeschelde M-31

6.3 Binnen-Dijle M-33

6.4 Dijle en Voer en IJse M-33

6.5 Nete M-34

6.6 Demer M-34

6.7 Rupel M-34

6.8 Durme M-35

7 Afdeling Maas en Albertkanaal M-36

7.1 Maas M-36

8 Afdeling Maritieme Toegang M-38

8.1 Beneden-Zeeschelde M-38

9 Afdeling Vloot M-39

10 Dienst voor de Scheepvaart M-40

10.1 Kempische kanalen M-40

10.2 Kanaal Bocholt-Herentals M-40

10.3 Albertkanaal M-40

10.4 Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten M-43

10.5 Zuid-Willemsvaart M-44

11 NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen M-45

11.1 Brabantse kanalen M-45

11.2 Zeekanaal M-45

11.3 Kanaal Leuven-Dijle M-46

11.4 Kanaal Brussel-Charleroi M-49

Inleiding

Dit rapport bevat een weergave van de opmerkingen die tijdens de interviews en hoorzittingen – ingericht in het kader van de opmaak van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme waterwegen/kust Vlaanderen - aan het licht kwamen in verband met een bepaalde waterweg of locatie.

De verwerkte opmerkingen kunnen vier oorsprongen hebben:

- Mondelinge opmerkingen gemaakt tijdens (1) de interviews en (2) de hoorzittingen;
- Schriftelijke opmerkingen die (3) middels invulformulieren tijdens de hoorzittingen ingediend werden;
- Opmerkingen die (4) na afloop van de hoorzittingen schriftelijk aan het studiebureau Resource Analysis werden overgemaakt.

Meerdere van de opmerkingen die in verband met een bepaalde locatie of waterweg gemaakt werden en als zodanig gecatalogeerd worden, hebben een generiek karakter. Dat wil zeggen: hoewel ze een operationeel in plaats van een strategisch karakter hebben, zijn bepaalde van de gemaakte opmerkingen zowel van toepassing op de waterweg in relatie waartoe ze gemaakt zijn, alsook in relatie tot het geheel of een deel van de andere waterwegen in Vlaanderen. Het feit dat ze gemaakt zijn met betrekking tot een specifieke waterweg of locatie spreekt dat niet tegen.

De opmerkingen die een generieke strekking hebben (die gelden voor het hele Gewest) worden uiteraard tevens weerhouden als input voor het beleidsplan dat voor heel Vlaanderen een kader moet bieden voor waterrecreatie- en –toerismebeleid met betrekking tot de waterwegen en kust.

Onder de opmerkingen die in het hiernavolgende worden gepresenteerd, zitten zowel positieve en negatieve. De mate waarin ze feitelijk juist zijn wordt niet besproken. Het betreft een loutere oplijsting van hetgeen gezegd is op de hoorzittingen en interviews. Het gaat in de regel ook telkens om opmerkingen die op persoonlijke titel of in naam van een collectief gemaakt worden, waardoor een zekere subjectieve perceptie of waardering niet uitgesloten kan worden. Meer dan eens konden er (daardoor) ook opmerkingen opgetekend worden die – met betrekking tot eenzelfde aangelegenheid - elkaar tegenspreken. De mate van subjectiviteit van al die uitspraken wordt evenmin in dit document besproken. Het geheel van de opmerkingen stelt de waterwegbeheerders en andere (semi-)publieke instanties alleszins in staat om zich een beeld te vormen van wat er leeft bij de diverse recreatieve gebruikersgroepen. Zij kunnen – aangevuld met eigen taxaties van de juistheid en billijkheid van de gemaakte opmerkingen - waardevolle inputs leveren om een beter beleid te voeren.

In Hoofdstuk 1 en 2 wordt eerst weergegeven waar en met wie de interviews (H. 1) en hoorzittingen (H. 2) plaats vonden. Ook wordt in hoofdstuk 2 een indicatie gegeven van de “inhoudelijke strekking” van de opmerkingen die tijdens de hoorzittingen gemaakt werden. IN de hoofdstukken 3 en verder wordt dan per waterweg een overzicht verschaft van de opmerkingen die dienaangaande opgetekend werden. De hoofdstukkenindeling die daarbij gevolgd wordt, is een indeling naar waterwegbeheerders (NV Zeekanaal, Dienst voor de Scheepvaart en AWZ) en afdelingen/buitendiensten van AWZ.

1 Interviews

Er werden in totaal 25 interviews uitgevoerd. In onderstaande lijst wordt een overzicht gegeven van de geïnterviewde personen en organisaties.

Tabel 1: Overzicht interviews

	DATUM	ORGANISATIE	GEÏNTERVIEWDE
1.	28-10-2002	Scaldis	Dhr. Guido Moens
2.	29-10-2002	VVW Leuven	Dhr. Hugo Van Criekinge
3.	29-10-2002	Marec vzw	Dhr. Carlo Jansen
4.	30-10-2002	Benelux - rederij	Mevr. Chaerle
5.	6-11-2002	VPF	Dhr. Jo Balens
6.	14-11-2002	VVW - discipline toervaren	Dhr. Paul Denayer
7.	15-11-2002	Waterski Vlaanderen	Dhr. Adriaensens
8.	19-11-2002	Toerisme Oost-Vlaanderen	Dhr. Pierre Goffaux
9.	26-11-2002	LBWB/VYF	Dhr. Jos Voet Dhr. Rony Meykens
10.	26-11-2002	Toerisme Antwerpen	Dhr. Tom Waeyaert
11.	28-11-2002	BLOSO	Dhr. Michel Van Espen Dhr. Luc Van Nuffel Mevr. Cecile Verstappen
12.	2-12-2002	Provincie Oost-Vlaanderen	Dhr. Christiaan Waeytens
13.	3-12-2002	Toerisme Vlaams-Brabant	Mevr. Clymans Astrid
14.	4-12-2002	Toerisme Vlaanderen	Dhr. Stefaan Vanderbist Mevr. Eva Fonteyn
15.	5-12-2002	Connoisseur	Dhr. Andries Zwaenepoel
16.	5-12-2002	VVW - Nieuwpoort	Dhr. Steven Desloovere
17.	10-12-2002	Bond Beter Leefmilieu	Mevr. Ilse Smitz
18.	10-12-2002	Fietserbond vzw	Dhr. Patrick D' haese
19.	16-12-2002	NKV	Dhr. Paul Broekx Dhr. Mon Van den Heuvel Dhr. Ivo Fierens Mevr. Inge Debraekeleer
20.	18-12-2002	VRL	Dhr. Dimitri Dumery Mevr. Ellen Clinckspoor
21.	10-1-2003	Toerisme en Recreatie Leiestreek	Dhr. Richard Van Acker
22.	3-2-2003	Jachthaven Blankenberge	Mevr. Nadine Benoot
23.	5-2-2003	Koninklijke Jachtclub RYCO Oostende	Dhr. Jean-Paul Mestdagh
24.	6-2-2003	Promotie Binnenvaart Vlaanderen	Mevr. Christa Kellens
25.	28-2-2003	Wielerbond Vlaanderen vzw	Dhr. Frederik Broché

Samenstelling: Resource Analysis.

2 Hoorzittingen

Naast de interviews zijn er in de maanden december 2002 en januari 2003 in totaal 8 hoorzittingen georganiseerd, verspreid over heel Vlaanderen.

2.1 Aanwezigheid

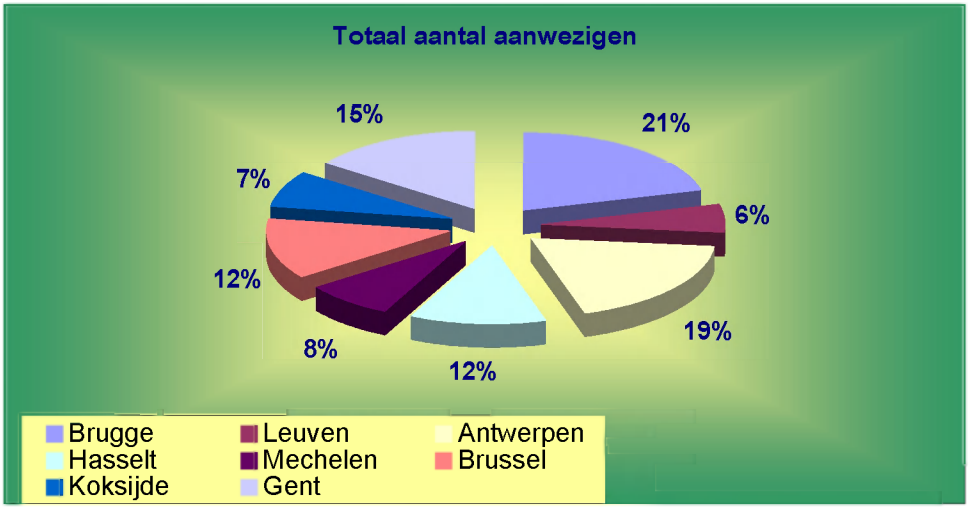
Figuur 1: Aanwezigheid op hoorzittingen

	Brugge	Leuven	Antwerpen	Hasselt	Mechelen	Brussel	Koksijde	Gent	Totaal
andere	10		1			3	3	5	**22**
AWZ	5	1	3			5	2	3	**19**
dienst scheepvaart			1	1					**2**
federale overheid						1			**1**
hengelen	7	2	4	7			3	2	**25**
jachtclub/zeilclub	17	4	15	6	5		3	4	**54**
jachthaven	7	1	6	4			2		**20**
kayak/roeien	2		2	2	3		1	4	**14**
natuur/milieu	1		5					1	**7**
passagiersvaart/rederij	6	10	7		11	22		7	**63**
provincie	2	1	1	1	1			3	**9**
stad/gemeente	2		2	3				4	**11**
toerisme			5	3	6	10	3	3	**30**
veerdienst			3			1		3	**7**
wandelfederatie		1	2	2					**5**
waterski	3		5	6				3	**17**
watersport (jetski, surfen, e.a.)	8		1	5	1		8	9	**32**
Totaal aantal aanwezigen	**70**	**20**	**63**	**40**	**27**	**42**	**25**	**51**	**338**
Totaal aantal ingeschrevenen	**77**	**23**	**63**	**46**	**44**	**51**	**31**	**68**	**403**

Samenstelling: Resource Analysis.

In totaal kwamen er 403 personen af op deze 8 hoorzittingen. Dat betekent een gemiddelde van 50 deelnemers per hoorzitting, met een hoogtepunt in Brugge van niet minder dan 70 aanwezigen.

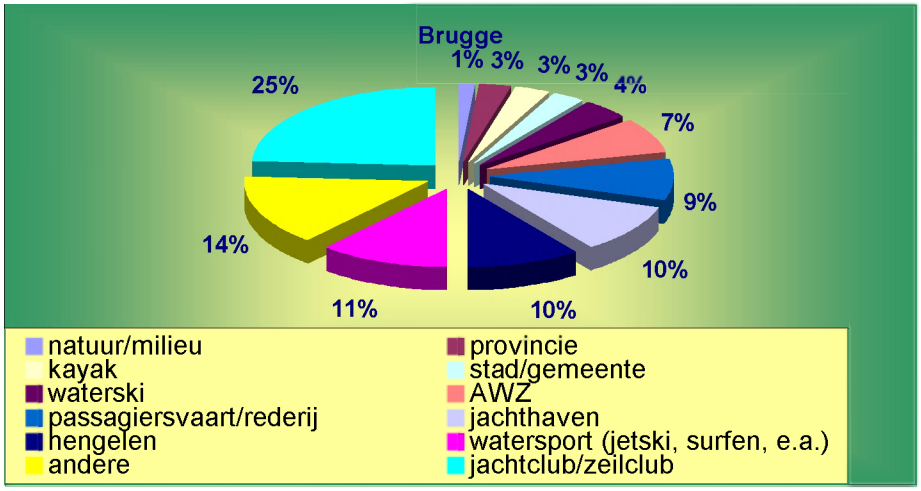
Figuur 2: Relatief aantal aanwezigen per hoorzitting t.o.v. totaal (%)



Samenstelling: Resource Analysis.

Uit Figuur 1 blijkt tevens dat de achtergrond van de afwezigen tamelijk verschillend is. Dit wijst op een goede vertegenwoordiging van de verschillende subsectoren binnen het maatschappelijke veld van waterrecreatie en –toerisme.[1] Dit wordt ook visueel weergegeven door onderstaande taartdiagrammen (cfr. Figuur 3 tot en met Figuur 10).

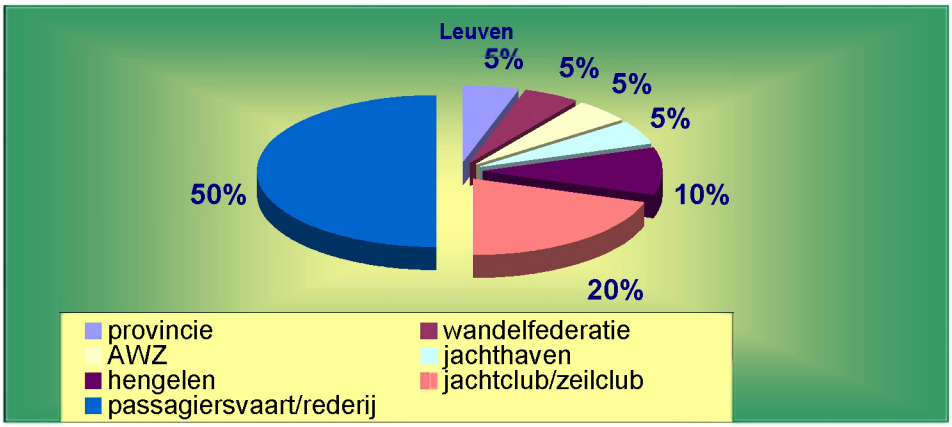
Figuur 3: Aanwezigheid op hoorzitting Brugge naar oorsprong (%)



Samenstelling: Resource Analysis.

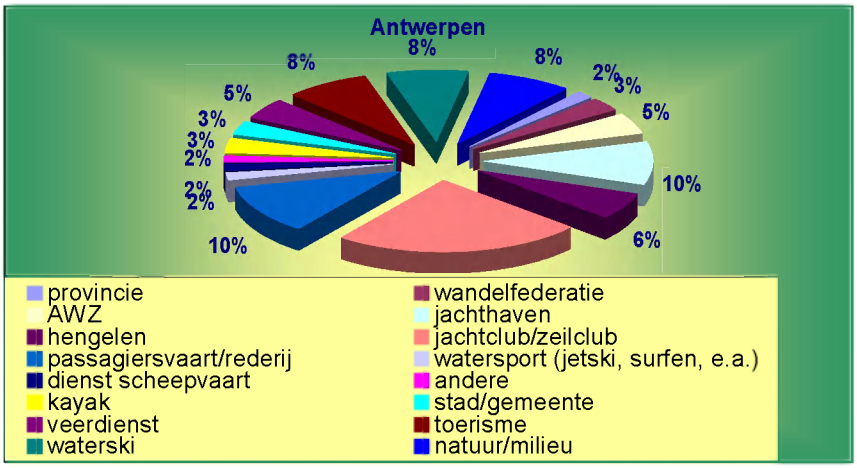
[1] Er zijn evenwel 2 groepen aan te wijzen die onvoldoende zijn afgekomen op de hoorzittingen. Dit zijn de watergebonden gemeentes en de sportfietsers. Dit heeft geenszins gelegen aan de informatiecampagne die voorafging aan de hoorzittingen. Zo werden op het niveau van de gemeentes alle Colleges van Schepenen en Burgemeester aangeschreven, alsook de gemeentelijke sportdiensten en de plaatselijke Diensten van Toerisme/VVVs. Er wordt momenteel overwogen om na afloop van de opmaak van het beleidsplan waterrecreatie een afzonderlijke informatie-meeting te beleggen voor de gemeentes. Het niet bereiken van de sportfietsers werd ondervangen door een diepte-interview met de Wielerbond Vlaanderen.

Figuur 4: Aanwezigheid op hoorzitting Leuven naar oorsprong (%)



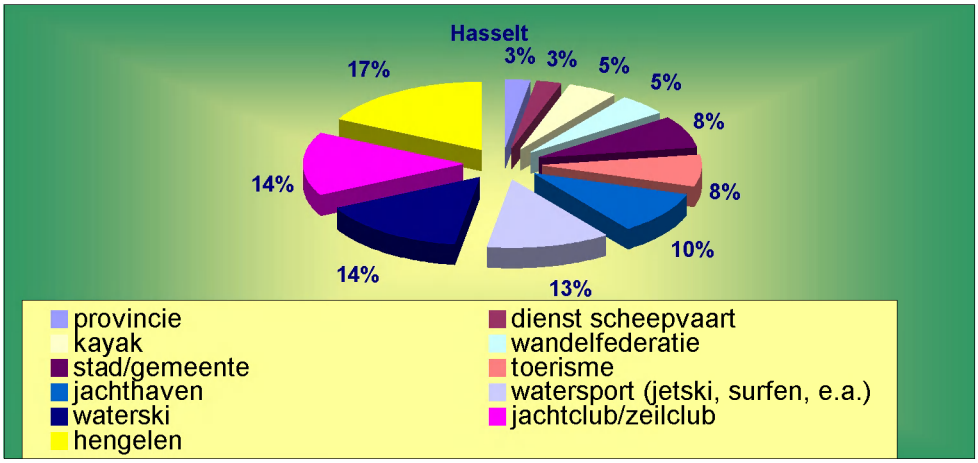
Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 5: Aanwezigheid op hoorzitting Antwerpen naar oorsprong (%)



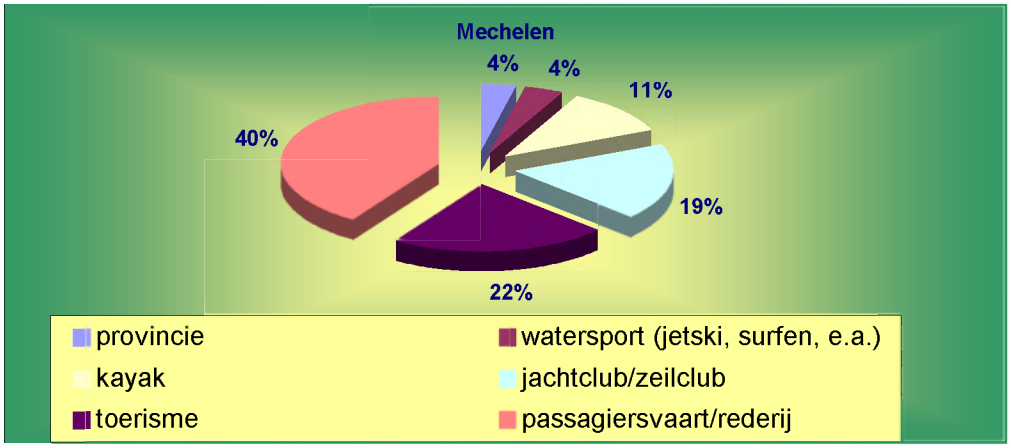
Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 6: Aanwezigheid op hoorzitting Hasselt naar oorsprong (%)



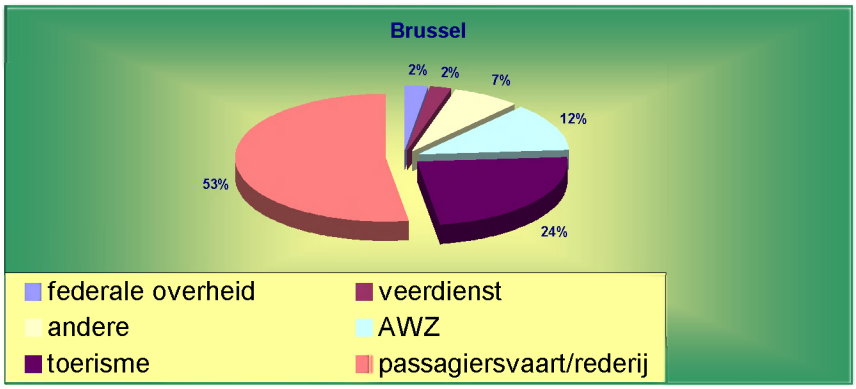
Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 7: Aanwezigheid op hoorzitting Mechelen naar oorsprong (%)



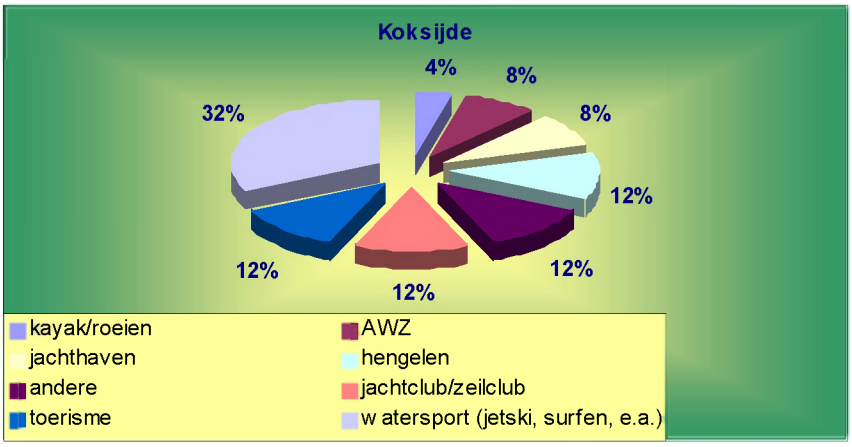
Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 8: Aanwezigheid op hoorzitting Brussel naar oorsprong (%)



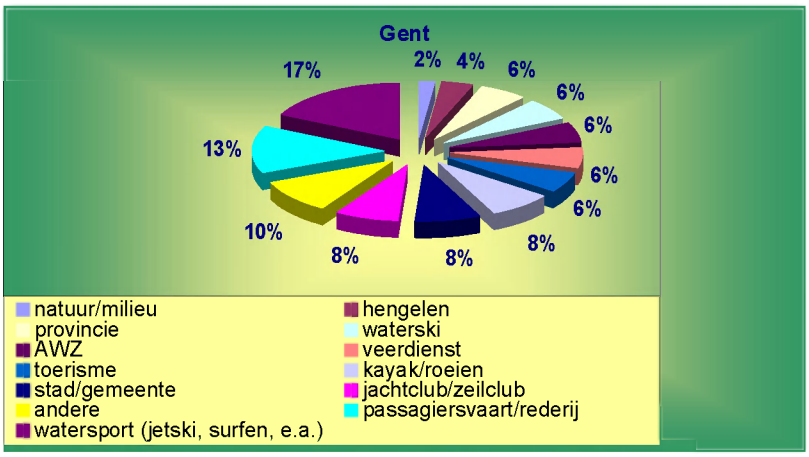
Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 9: Aanwezigheid op hoorzitting Koksijde naar oorsprong (%)



Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 10: Aanwezigheid op hoorzitting Gent naar oorsprong (%)



Samenstelling: Resource Analysis.

2.2 Opmerkingen

Tijdens de hoorzittingen konden de aanwezigen hun opmerkingen in verband met een bepaald thema rond waterrecreatie en –toerisme schriftelijk communiceren via speciaal daarvoor ontworpen invulformulieren.

In onderstaande tabel vindt u de statistieken terug in verband met het aantal ingediende opmerkingen per hoorzitting en de inhoudelijke categorie (zie 1e kolom links) waarop de opmerkingen betrekking hadden.

”Witte opmerkingen” hebben eerder een neutraal karakter, de indiener wil slechts een observatie maken of meent dat hetgeen hij aan de kaak stelt niet goed of slecht is in zijn huidige toestand. “Groene opmerkingen” refereren aan zaken die in de ogen van de indiener (dik) in orde zijn en bestendigd dienen te worden. “Oranje opmerkingen” hebben een waarschuwingsfunctie en dienen om de beleidsvoerder te attenderen op een imperfecte situatie die om verbetering vraagt.

Nota Bene: voor de opmaak van onderstaande tabel zijn de opmerkingen gemaakt tijdens de hoorzitting in Brussel buiten beschouwing gelaten. De reden hiervoor was dat een thema-hoorzitting “passagiersvaart” betrof waar de inventaris van opmerkingen op een andere manier gestructureerd werd. De waterweg- of locatie-specifieke opmerkingen die tijdens die hoorzitting naar boven kwamen zijn evenwel in de Hoofdstukken 3 en verder wel verwerkt.

Tabel 2: Aantal opmerkingen op de verschillende hoorzittingen per categorie

	Brugge	Leuven	Antwerpen	Hasselt	Mechelen	Koksijde	Gent	Totaal
1. Vormen van waterrecreatie en -toerisme	wit: 4 groen: 18 oranje: 13	wit: 5 groen: 5 oranje: 0	wit: 3 groen: 6 oranje: 8	wit: 6 groen: 12 oranje: 15	wit: 1 groen: 0 oranje: 2	*wit: 0* *groen: 6* *oranje: 3*	*wit: 2* *groen: 2* *oranje: 4*	*wit: 21* *groen: 49* *oranje: 45*
	35	***10***	***17***	***33***	***3***	***9***	***8***	**115**
2. Flankerende infrastructuur en faciliteiten	wit: 9 groen: 13 oranje: 39	wit: 0 groen: 6 oranje: 18	wit: 7 groen: 11 oranje: 25	wit: 4 groen: 12 oranje: 28	wit: 9 groen: 7 oranje: 27	*wit: 5* *groen: 14* *oranje: 20*	*wit: 8* *groen: 10* *oranje: 36*	*wit: 42* *groen: 73* *oranje: 193*
	61	***24***	***43***	***44***	***43***	***39***	***54***	**308**
3. Relaties tussen waterrecreatie en -toerisme onderling	wit: 2 groen: 5 oranje: 5	wit: 1 groen: 2 oranje: 7	wit: 3 groen: 3 oranje: 4	wit: 1 groen: 5 oranje: 9	wit: 1 groen: 1 oranje: 9	*wit: 0* *groen: 1* *oranje: 4*	*wit: 0* *groen: 2* *oranje: 3*	*wit: 8* *groen: 19* *oranje: 41*
	12	***10***	***10***	***15***	***11***	***5***	***5***	**68**
4. Relaties tussen waterrecreatie/-toerisme en externe omgeving	wit: 2 groen: 14 oranje: 18	wit: 5 groen: 10 oranje: 9	wit: 2 groen: 14 oranje: 18	wit: 3 groen: 4 oranje: 15	wit: 4 groen: 1 oranje: 16	*wit: 4* *groen: 4* *oranje: 13*	*wit: 4* *groen: 3* *oranje: 20*	*wit: 24* *groen: 50* *oranje: 109*
	34	***24***	***34***	***22***	***21***	***21***	***27***	**183**
5. Ondersteunende informatie, communicatie en promotie	wit: 3 groen: 1 oranje: 9	wit: 7 groen: 2 oranje: 8	wit: 6 groen: 0 oranje: 7	wit: 3 groen: 6 oranje: 3	wit: 3 groen: 3 oranje: 7	*wit: 0* *groen: 0* *oranje: 3*	*wit: 3* *groen: 2* *oranje: 10*	*wit: 25* *groen: 14* *oranje: 47*
	13	***17***	***13***	***12***	***13***	***3***	***15***	**86**
6. Andere	wit: 7 groen: 3 oranje: 6	wit: 5 groen: 4 oranje: 8	wit: 8 groen: 2 oranje: 17	wit: 5 groen: 1 oranje: 6	wit: 3 groen: 3 oranje: 2	*wit: 2* *groen: 4* *oranje: 9*	*wit: 6* *groen: 12* *oranje: 18*	*wit: 36* *groen: 29* *oranje: 66*
	16	***17***	***27***	***12***	***8***	***15***	***36***	**131**
Totaal	*wit: 27* *groen: 54* *oranje: 90*	*wit: 23* *groen: 29* *oranje: 50*	*wit: 29* *groen: 36* *oranje: 79*	*wit: 22* *groen: 40* *oranje: 76*	*wit: 21* *groen: 15* *oranje: 63*	*wit: 11* *groen: 29* *oranje: 52*	*wit: 23* *groen: 31* *oranje: 91*	*wit: 156* *groen: 234* *oranje: 502*
	171	**102**	**144**	**138**	**99**	**92**	**145**	**891**

Samenstelling: Resource Analysis.

In totaal werden er 891 opmerkingen ingediend. De meeste opmerkingen werden geteld in Brugge, al is dat niet verwonderlijk gezien het feit dat deze hoorzitting ook de kroon spande betreffende het aantal aanwezigen. Tevens valt op dat de meeste opmerkingen betrekking hebben op infrastructuur en andere dienstverlenende faciliteiten die de recreatieve activiteiten flankeren. Ook het aantal kritische (“oranje”) opmerkingen in vergelijking met het aantal positieve (“groen”) en neutrale (“witte”) opmerkingen valt op.

3 Afdeling Waterwegen Kust

3.1 Kanaal Oostende-Brugge

- Brugge:
  - De bediening van de kunstwerken is in Vlaanderen goed uitgewerkt, zeker Brugge loopt vlot.
  - Vanuit het Provinciaal Comité Kajak worden de mensen van AWZ bedankt voor de goede samenwerking i.v.m. de herinstallatie van de Brugse Kajak Klub. Ze hopen dat dit in de toekomst zo mag blijven verlopen. Dat er voor andere clubs die hun grond zien verloren gaan aan omgevingswerken evenveel steun vanuit de overheid mag komen i.v.m. het zoeken van een nieuwe locatie.
  - Er dienen aanmeerplaatsen (bolders) ongeveer elke 8 meter rondom/op de sluismuur van de Dampoortsluis te worden voorzien. Daarnaast dient er links en rechts van de trappen in de sluiskom van de Dampoortsluis een rechtstaande balk van 40-40-250 cm. te worden voorzien van een 4-tal haken, op de linkse en de rechtse kant.
  - De doorvaart van Brugge is een probleem en duurt te lang.
  - Er is nood aan betere hengelfaciliteiten en toezicht op het aanmeren van vaartuigen.
  - Zeven jaar geleden werd er uitgekeken naar een nieuwe locatie voor de jachtclub van Brugge. In samenspraak met Stad Brugge en AWZ/WWK werd een stuk grond aan de zwaaikom te Brugge verkregen. Aan AWZ/WWK werd toen gevraagd om later een aanlegsteiger aan de rand van de zwaaikom te mogen leggen. Het antwoord van AWZ/WWK daarop was dat het geen probleem vormde. Nu het lokaal klaar is, wordt dit geweigerd. De kinderen moeten nu een drukke straat oversteken en 130 meter lopen met allerhande tuigage vooraleer de boten te bereiken.
  - Opdat het woonbootcomité Brugge haar problemen opgelost krijgt, ontbreekt het haar aan duidelijk inzicht via welke kanalen, diensten gecommuniceerd moet worden.
  - In Vlaanderen kunnen meerdere steigers gedeeld worden door toervaart, passagiersvaart en veren, als er maar passende reglementering aangebracht wordt (panelen). Brugge “aan de Molens” is zo’n voorbeeld. Wat betreft de Brugse situatie: nu is er geen reglementering m.a.g. dat het aanleggen daar gemakshalve maar in zijn geheel verboden is.
  - De schepen ter hoogte van de windmolens te Brugge moeten verdwijnen zonder dat daar een duidelijke reden voor wordt gegeven.
- Het sluizencomplex Plassendale te Oudenburg is een historisch sluizencomplex en is gelegen in de nabijheid van het historische Oudenburg. Het betreft een knooppunt van twee waterwegen en bezit een knooppunt van fietsroutes en een actieve bewonersgroep met potentieel en horecagelegenheden. Hier is potentieel aanwezig voor nieuwe activiteiten, zoals: kajak, nieuwe horeca, etc.
- Dit kanaal kent een explosieve ontwikkeling van de visstand. Meer dan 15 verschillende vissoorten werden reeds gesignaleerd. Dit maakt dat heel wat hengelaars zowel individueel als in clubverband actief zijn in het kanaal Gent-Oostende. Vooral de oevers tussen de provinciegrens en Oostende worden zeer druk bevist. Dit kanaal behoort tot de meest visrijke kanalen van het Vlaamse landgedeelte.

- Er zijn te weinig aanlegsteigers voor de passagiersschepen tussen Oostende en Gent.
- Er dient meer gebaggerd te worden, het zwerfvuil moet opgeruimd worden en de wachtsteigers moeten toegankelijk gesteld worden voor iedereen (dus niet in concessionele private titel).
- Hoewel er een zeer grote visstand aanwezig is, is het teleurstellend te moeten vaststellen dat er een totaal gebrek is aan uitgebouwde hengelfaciliteiten. Veel hengelaars moeten noodgedwongen plaatsnemen op de veel te smalle kopbalken, met alle gevaren van dien. Ook is de bereikbaarheid van de hengelzones totaal ondermaats. Dit heeft veelal te maken met de aanwezigheid van jaagpaden waardoor wagens uitgesloten worden. Parkeerfaciliteiten bieden hiervoor een oplossing.

3.2 Lokanaal

- De pleziervaartuigen varen te snel.

3.3 IJzer

- Tervate-brug:
  - Er was geen enkele inspraak van de IJzervaarders (Diksmuide) over de beslissing tot het bouwen van de nieuwe Tervatebrug op de IJzer.
  - Op de prachtige 18 km lange IJzer tussen Nieuwpoort en Diksmuide kan men probleemloos varen zonder obstakels van bruggen. Men vraagt zich af waarom de hoge brug Tervate vervangen wordt door een ophaalbrug (niet voor het landschap). De autostradebrug en Diksmuidebrug worden toch ook niet vervangen.
  - Men vraagt zich af waarom de Tervatebrug zo laag gebouwd wordt zoals de Knokkebrug. De Uniebrug, Schoonbakkebrug, Reningebrug, Merkembrug en Steenstraetebrug zijn vaste bruggen en hebben een zeer gemakkelijke doorvaarthoogte. De Nieuwe Tervatebrug zal een stremming geven, hoe zal die bediend worden (bedieningspunt vanuit Nieuwpoort)? Men mag in dit kader niet vergeten dat er veel pleziervaart is tussen Nieuwpoort, Diksmuide en Ieper gedurende gans het jaar.
- Knokkebrug:
  - Er zijn problemen aan de Knokkebrug door te weinig steigers en te lange wachttijden voor de bediening van de brug. Een mogelijke oplossing zou misschien kunnen zijn om deze te automatiseren en de bediening vanuit een centrale post te doen op de IJzer.
  - Het is zeer moeilijk aanleggen aan de wachtsteiger richting Fintele wegens een privé-steiger juist naast de wachtsteiger. Hierdoor is er geen aanloopruimte. Een oplossing zou zijn om de privé-steiger 15 meter te verplaatsen richting Diksmuide.
- Fintele:
  - Er zijn onvoldoende aanmeermogelijkheden op de IJzer aan de Fintele.
  - Er zou bepaalde infrastructuur voor de zachte recreatie (cfr. kano, kayak en roeien) in Stavele, Fintele en Tervate gerealiseerd kunnen worden.
- Op sommige plaatsen biedt de IJzer uitstekende fietsfaciliteiten via het jaagpad. Rijden langs en in de buurt van water is voor menig fietsrecreant een positieve ervaring.

- Het is een positieve zaak dat er een nieuwe jachthaven in Diksmuide (Portus Dixmuda) uitgebouwd wordt.
- Menige vorm van waterrecreatie vraagt om exclusiviteit. Een exclusiviteit die andere vormen van waterrecreatie belet. Zie bv. hengelaars versus kanovaarders. Op de IJzer is het daarom soms moeilijk voor kanovaarders om een circuit 'rond' te maken.
- Er komt meer infrastructuur langs de waterwegen en de havens (cfr. Veurne – Diksmuide). Toch kan de vakhandel er geen vestiging krijgen (cfr. Gewestplan). De vakhandel komt niet aan bod.
- Diverse vormen van waterrecreatie zijn een bedreiging voor het milieu en de natuur. Het vuilnis wordt achtergelaten waardoor het milieu extra wordt belast.
- Zowel voor de beroepsscheepvaart als andere wordt ondervonden dat de waterwegen van de Westkust aan het dichtslibben zijn. De sanering van de bodems dringt zich dan ook stilaan op. Hopelijk gaat deze bodemsanering niet gepaard met het volspuiten van één of andere waterpartij. Hierbij wordt uitdrukkelijk verwezen naar het spaarbekken op de IJzer, waarbij zowel het slib van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort als van de IJzer erin terechtkwam, met vissterfte als gevolg.
- De plezierjachten varen te snel. Dit heeft tot gevolg dat er schade is aan oevers en aan de nesten van watervogels in de periode april tot juni en dat de zachte recreatieve vormen zoals kano en kayak in het gedrang komen. Dit situeert zich voornamelijk in de omgeving van Nieuwpoort en Diksmuide.
- Er zijn vaak geen voorzieningen voor het in- en uitstappen van de zachte waterrecreant en het bijhorende laden en lossen. Daar waar steigers zijn, zijn deze enkel gemaakt in functie van de toervaart door het gebruik van bv. metalen roosters, wat de toegang voor de zachte recreatie bemoeilijkt en schade aan boten met zich meebrengt.
- Men zou graag op meerdere plaatsen voorzieningen voor het in- en uitstappen gerealiseerd zien, alsook rustplaatsen (picknick plaatsen); bv. in combinatie met de bestaande en nog te realiseren picknick-hutten.

3.4 Kanaal Plassendale-Nieuwpoort

- Pluspunt in deze regio – t.o.v. andere regio's - is dat er niets moet betaald worden voor het gebruik van het jaagpad voor nationale en regionale hengelwedstrijden.
- Er moeten meer jachthavens langs de kanalen komen. Onder andere het knooppunt in Plassendale is een mogelijkheid.
- Er zou een wachtsteiger langs het kanaal Nieuwpoort-Oudenburg richting Brugge ingericht moeten worden zoals deze reeds bestaat richting Oudenburg-Nieuwpoort.

3.5 Kanaal Nieuwpoort-Veurne

- Polder Veurne-ambacht: Het landinrichtingsproject Westhoek van de Vlaamse Landmaatschappij is positief omdat het de toegankelijkheid van de Polderwaterlopen voor fietsers, wandelaars en vissers verhoogt en de aanleg van oeverstroken (bufferstroken) zorgt voor een bescherming van de oevers d.m.v. natuurvriendelijke milieubouw.
- De aanleg van het fietspad van Nieuwpoort tot Wulpen en van Veurne tot Fintele is een goede zaak.
- Het kanaal Nieuwpoort-Veurne in Wulpen heeft een vaste aanlegsteiger (vaste oever) waar geen mogelijkheid is om aan te meren omdat de diepgang onvoldoende is. Wegens stenen van de oude oever is er gevaar voor averij.

3.6 Kanaal Ieper-IJzer

- Ieperlee:
  - Graag zou men daar een vaste steiger zien in plaats van een drijvende, vermits die gemakkelijker te onderhouden zou zijn. Hier was oorspronkelijk ook een vaste steiger voorzien, zoals te zien is op de oude stafkaarten van de schippers laad en loskaai. VVW Ieperlee wil naar het toerisme toe een mooie aanlegplaats met een historisch verleden (Gasslachtoffers WO I).
  - Vanuit VVW Ieperlee wordt getracht om het toerisme via het water te bevorderen. Dit wordt echter tegengewerkt door de dichtslibbing.
  - Voor het vaartoerisme dienen wachtpalen geplaatst te worden langs beide kanten van de sluizen: sluis Boezinge en Boezinge-dorp.
  - De haven van Ieperlee is voor een deel dichtgeslibd en een deel van de ligplaatsen is dus niet meer bruikbaar. Clubs aldaar zijn dientengevolge ten dode opgeschreven of zullen een grote aderlating ondergaan. Ook het fraaie aanzicht van een haven met jachtjes gaat daardoor teniet, hetgeen ook nog eens voor de gemeente in kwestie een verlies aan blikvangers betekent.
- Vóór en na de sluizen ontbreken er wachtsteigers.
- De drijvende steigers aan de Steenstraetebrug dienen voorzien te worden van verticale geleiders.
- Er is een hinderlijke zijdelingse stroming door het pompstation aan de bovenkant van Boezinge-sas. Bij de beneden- en bovensas zijn er ook veel problemen met huurboten.
- Dit kanaal is één van de mooiere kanalen in West-Vlaanderen, maar reeds jaren niet (of zeer beperkt) bevaarbaar. Ieper is nu haast niet meer bereikbaar omwille van dichtslibbing. Er dient gebaggerd te worden aan de Knokkebrug tot Ieper en aan de vier beken. De diepgang bedraagt nu immers slechts 1 meter, waardoor er praktisch geen toegang is voor jachten.

3.7 Kanaal Brugge-Sluis

- Deze waterweg mag niet meer bevaren worden door kajakkers, omwille van natuuroverwegingen. Nochtans houden de kajakkers van het Nederlandstalig Kano Verbond (NKV) zich strikt aan de reglementering betreffende het natuurbehoud. De meeste problemen doen zich voor met recreatieve kajakkers die ‘eens’ een kajak huren of die er een familie-uitstapje van maken. De federatie organiseert verschillende toertochten (waaronder vroeger Brugge-Sluis) en had deze graag behouden (ook omwille van de mooie natuur!).

3.8 Kust

- Oostende
  - RYCO heeft dringend nood aan nieuwe aanlegsteigers. Het is meer dan 15 jaar geleden dat men nog nieuw materiaal gekregen heeft.
  - RYCO is ook vragende partij om een oversteek over de tramlijn voor de voetgangers aan te leggen. De Lijn heeft hier echter geen oren naar.
  - Er zijn ook plannen om de trambrug te verplaatsen. Indien dit zou gebeuren dan verliest RYCO zeker 30 ligplaatsen en zou de slipway weg moeten, wat de verder uitbating ernstig in gevaar zou brengen.

- In Oostende zijn er verschillende jachteigenaars die het goedkoper vinden om aan een openbare kaai te gaan liggen i.p.v. in een jachthaven. Dit vormt veelal een obstructie voor de uitoefening van de passagiersvaart.
- Er wordt gepleit voor de herindienstneming van de veerdienst tussen Oostende (haven) en Oostende (duinen) over de havengeul. Tussen 1996 en 2001 werd op deze veerverbinding gevaren door een privé-uitbater onder de naam LINK. Het was een enorm succes, maar te zwaar voor een éénmansbedrijf. Vanaf 2003 vaart hier een andere uitbater, op dezelfde basis (enkel in het hoogseizoen). De Vrienden van de Vlaamse Veren vragen dat de Vlaamse overheid hier een initiatief neemt om een officieel veer te laten varen. Dit kan aansluiten bij de kustroute voor fietsers.

- Blankenberge:
  - De pleziervaart zit in de lift. Er zijn steeds meer bezoekers en de economische meerwaarde voor de stad wordt vaak onderschat.
  - Er is een tekort aan diepgang en ligplaatsen aan de jachthaven van Blankenberge.
  - De baggerwerken aan de kust, met name in Blankenberge, laten te wensen over. Reeds verschillende boten zijn uitgeweken naar Nederland, en als er volgend jaar weer geen goede oplossing komt, zullen nog veel meer jachten uitwijken.
  - Zeehengelaars zijn ook thuis in de haven van Blankenberge. Bij het heroverwegen van concessies moet rekening gehouden worden met alle gebruikersgroepen en hoe de verschillende kandidaat-uitbaters uitkomsten bieden voor elk van die groepen, dus ook voor de zeehengelaars.
- De Panne:
  - Sommige jetskiërs zouden maar al te graag in zee trekken voor de strandzone. Vanuit de provincie worden de kustgemeenten geadviseerd om daar via politiereglementen geen toestemming aan te verlenen. Kunnen deze watersporters dan niet voor onze kustzones skiën?
  - Yachting Club Pannevissers:
    - De in- en uitvaartzones op het strand zijn onvoldoende aangeduid. Op de dagen van hoogtoerisme moeten de tractoren zich tussen de toeristen wringen omdat ze liggen te zonnen in de rijroute (verlengde van de uitvaartzone) van de tractoren.
    - De Yachting Club Pannevissers - waaronder ressorteren: vissers met de werphengel, garnaalvissers, surfers, waterski en duiken – hebben een goede infrastructuur maar er ontbreekt een toilet en een douchecel met warm water.
  - Watersportcentra:
    - Het is een goede zaak dat de 2 watersportcentra (niet gemotoriseerde zeilwagens en surfers) gescheiden locaties en infrastructuur hebben. Zo is er geen kans op negatieve interferentie of kruiselings gebruik van elkaars installaties mogelijk.
    - In De Panne zijn er twee watersportcentra aan de kust: (1) het zeilwagencentrum alleen voor niet-gemotoriseerde zeilsporten en (2) watersportcentrum voor gemotoriseerde boten en voor watersport onder eventuele motorbegeleiding.
    - Het bloeiend zeilwagencentrum dient gevrijwaard te blijven, alsook de bijhorende parking voor de zeilwagens.

- Nieuwpoort:
  - De havengeul van Nieuwpoort is een mooi voorbeeld van harmonische integratie van (1) toerisme (linkeroever), (2) waterrecreatie + vogels en vissen in en op de IJzer en (3) natuur (rechteroever).
  - Nieuwpoort kent een goede bereikbaarheid, zowel vanuit het binnenland als vanuit Frankrijk.
  - De jachthaven van Nieuwpoort kent een fantastische infrastructuur (o.a. voor duikers met boten/zodiacs), is zeer rustgevend om te verblijven en het binnen- en buitenvaren is onbeperkt. Het Piramide-gebouw zou uitgebaat kunnen worden door de charterwereld.
  - Er bestaan mogelijkheden om het havengebied uit te breiden en aantrekkelijker te maken. Nieuwpoort bezit de potentie tot de mooiste jachthaven aan de kust. De omgeving van de jachthaven moet meer benut worden voor wandelaars, fietsers, enz. Momenteel is er alleen maar een bootparking rond de havenkom. Daarnaast is er in Nieuwpoort ook een betere ontsluiting van de jachthaven nodig. Er zou moeten geïnvesteerd worden in een goede connectie tussen de jachthaven en Nieuwpoort-stad. Op dit moment ligt Nieuwpoort-stad geïsoleerd van Nieuwpoort-bad en van de jachthaven. Een betere toegankelijkheid zou de levendigheid en de economische slagkracht van Nieuwpoort stad sterk kunnen verbeteren.
  - Er is dringend nood aan ligplaatsen voor grotere boten.
  - Er zijn te weinig ligplaatsen voor vaste leden. Met minimale investeringen kan men reeds een groot aantal ligplaatsen “bijcreëren”. Bij het bouwen van een dok zou de investering nochtans vlug teruggewonnen worden. Cfr. BTW op verkoop van nieuwe boten + de economische inkomsten van die nieuwe plaatsen op de regio met bijhorende belastingen.
  - De jachtclubs misbruiken hun monopolie bij het verhuren van tijdelijke ligplaatsen. Bv. een klant heeft een boot van 7 meter. Hij betaalt als tijdelijk lid 300 euro voor één jaar, na één jaar betaalt hij 600 euro per jaar. De klant verandert na 5 jaar van boot en dient opnieuw te betalen alvorens voor zijn nieuwe boot een nieuwe vaste ligplaats te bekomen. Deze ligplaats blijft echter altijd dezelfde.
  - Het sluizencomplex te Nieuwpoort voert te veel slib aan. De toegankelijkheid van de haven is een nijpend probleem: de baggerwerken zorgen niet voor voldoende diepgang bij laagtij. Pas de wetgeving aan, omwille van de term ‘niet te storten in zee’ kennen de baggerwerken een enorme niet te verantwoorden meerkost en is de vervuiling groter dan vroeger.
  - De buitenhaven van Nieuwpoort is onderhevig aan sterke stroming die voorkomt bij het openstaan van de 5 sluisdeuren. Misschien dat de plezierhaven er minder aan onderhevig is indien er een muur gebouwd zou worden.
  - De Gemeente Nieuwpoort neemt de afvalophaling niet meer voor haar rekening. Wat nu?
  - Zeehengelaars zijn ook thuis in de haven van Nieuwpoort. Bij het heroverwegen van concessies, moet rekening gehouden worden met alle gebruikersgroepen en hoe de verschillende kandidaat-uitbaters uitkomsten bieden voor elk van die groepen, inclusief de zeehengelaars.
- Oostduinkerke:
  - In Oostduinkerke heerst de problematiek van het verkrijgen van de nodige bouwvergunningen voor het renoveren van het clubhuis SYCOD op het strand.

- Zeebrugge:
  - Rederij Euro-line passagiersvaart (Zeebrugge) heeft dringend nood aan een aangepaste bewegwijzering naar de ‘oude vissershaven’ of naar ‘Euro-line’ zelf.
- In Oost- en West-Vlaanderen dient er aandacht besteed te worden aan de brugbenamingen en plaatsaanduidingen (cfr. borden op bruggen).
- Aan de oostkust zijn er te weinig toegangsmogelijkheden (slipways) voor Zodiacs waardoor men genoodzaakt is uit te wijken naar Zeeuwse havens (o.a. Vlissingen).

4 Afdeling Bovenschelde

4.1 Kanaal Brugge-Gent

- Beernem:
  - De snelvaartzones moeten behouden blijven.
  - Er is geen of zeer beperkte controle op de snelheid van de schepen ter hoogte van de jachthaven, waardoor aan oevers en installaties beschadigingen ontstaan.
  - De jachthaven van Beernem is van mening dat er te weinig subsidies worden verkregen van de overheid voor belangrijke investeringen.
  - Er wordt gevraagd naar de mogelijkheid tot het plaatsen van een trekkershut nabij de jachthaven van Beernem. Vlaanderen fietsroute wordt hier immers door zeer veel buitenlandse toeristen gebruikt.
  - De Vlaamse overheid subsidieert fietspaden langs gewestwegen voor 80%. Soms is een fietsbrug zowel recreatief als functioneel veel belangrijker in een fietsroute netwerk. Men vraagt of ook hier geen participatie (zelfde 80%?) kan plaatsvinden met het lokaal bestuur. In het goedgekeurd mobiliteitsplan van de Gemeente Beernem (door Vlaamse overheid en in aanwezigheid van AWZ in gemeentelijke commissie) werd de fietsbrug als hoogste prioriteit ingeschreven. Men vraagt zich af wat er gedaan kan worden.
  - De jachthaven heeft geen concessie. Daardoor is er een onzekerheid over de toekomst van de jachthaven. Dit heeft een invloed op de investeringen, bv. het bouwen van een nieuw clubhuis en het uitbouwen van hedendaagse infrastructuur zoals brandstofbevoorrading, vuilnisstortplaats en vuilwatertanks. Men heeft schrik dat het clubhuis zal moeten afgebroken worden omdat er geen concessie is.
- Dit kanaal kent een explosieve ontwikkeling van de visstand. Meer dan 15 verschillende vissoorten werden reeds gesignaleerd. Dit maakt dat heel wat hengelaars zowel individueel als in clubverband actief zijn in het kanaal Gent-Oostende. Vooral de oevers tussen de provinciegrens en Oostende worden zeer druk bevist. Dit kanaal behoort tot de meest visrijke kanalen van het Vlaamse landgedeelte.
- Een betere ecologische toepassing van de oevers is een positieve zaak voor dergelijke groeipatronen zoals de fauna en flora. Wij hopen dan ook dat dergelijke uitbouw naar alle kanalen waar mogelijk wordt uitgebouwd.
- De bedieningsuren van het kanaal Brugge-Gent komen niet overeen met de uren van het kanaal Brugge-Zeebrugge.
- Er zijn te weinig aanlegsteigers voor de passagiersschepen tussen Oostende en Gent.
- Wegens de bestaande infrastructuur aan de watersportbaan wordt de Brugse Vaart enkel (sporadisch) gebruikt voor recreatieve toertochten. Wel is het er gevaarlijk door de beroepsvaart. De roeiboten worden wel steeds begeleid door fietsers op het jaagpad.
- Te hoogte van Steenbrugge-Moerbrugge zou beter een hoge brug komen. Zo hebben de schepen geen hinder van spertijd.
- Hoewel er een zeer grote visstand aanwezig is, is het teleurstellend te moeten vaststellen dat er een totaal gebrek is aan uitgebouwde hengelfaciliteiten. Veel hengelaars moeten noodgedwongen plaatsnemen op de veel te smalle kopbalken, met alle gevaren van dien. Ook is de bereikbaarheid van de hengelzones totaal ondermaats. Dit heeft veelal te maken

met de aanwezigheid van jaagpaden waardoor wagens uitgesloten worden. Parkeerfaciliteiten bieden hiervoor een oplossing.

- Er dient meer gebaggerd te worden, het zwerfvuil moet opgeruimd worden en de wachtsteigers moeten toegankelijk gesteld worden voor iedereen (dus niet in concessionele private titel).
- Het beheer van natuurverenigingen moet niet overdreven worden. Het behoud van het wateroppervlak en landschap zonder bijkomende natuurontwikkelingen heeft ook soms zijn waarde. Vroegere afspraken met AWZ (goedgekeurde Mountainbike route in overleg met BLOSO) werden zonder overleg afgesloten door natuurreservaten. Dit kan niet door de beugel.

4.2 Leie

- Wervik:
  - Waterskiën tegen 40 km/u is niet meer van deze tijd. Voor waterskiërs is dit te traag. Tevens is een uitbreiding van het aantal en/of de lengte van de snelvaartzones gewenst. Dit verhoogt tevens de veiligheid omdat de ruimte dan groter wordt.
  - Waterski Vlaanderen vraagt of de maximum snelheid voor waterski niet omhoog kan (nu 40 km/h) en of waterskizones niet verlengd kunnen worden. In West-Vlaanderen zijn er reeds een aantal zones voor waterski: Beernem, Izegem-Roeselare-Ingelmunster en Wervik. Deze kunnen misschien verlengd worden.
  - Er is een totaal gebrek aan informatie en communicatie. Er zijn stappen gezet uit initiatief van de vzw WWV (Wervikse WatersportVereniging) naar Afd. Bovenschelde om info te verkrijgen en voorstellen te doen. De medewerking van de Afd. Bovenschelde is zeer goed, maar tot ernstige resultaten, zoals uitbreiding van de snelvaartzone en scheiding van de zone in een deel voorbehouden waterski en een zone voorbehouden jetski, heeft dit niet geleid.
  - Op een te korte snelvaartzone (ongeveer 2400 meter) is de waterskisport en de jetskisport onverenigbaar en onveilig. Er wordt voorgesteld om de zone waterski en de zone jetski niet te laten samensmelten, maar aparte zones te creëren.
  - De gemeente Wervik doet een ernstige inspanning om de infrastructuur rond de waterrecreatie, zoals een slipway, een steiger en sanitaire voorzieningen op te bouwen.
- Kortrijk:
  - Er blijkt geen aanlegplaats meer voorzien te zijn in de stad voor grotere schepen (cfr. passagiersschepen), enkel nog maar voor jachten. Tot voor kort was de handelskaai niet echt gebruikt omwille van een onvoldoende diepgang.
- Drongen:
  - Er zijn voldoende aanlegsteigers voor de recreatievaart aanwezig.
  - Het waterskiën dient uitgebreid te worden.
- Sint-Martens-Latem:
  - Er is een uitgave in boekvorm door de provincie Oost-Vlaanderen over waterrecreatie op en langs de Leie. Daarin wordt onder andere Sint-Martens-Latem als te bezoeken aangegeven. Dit is in schril contrast met het feit dat de enige aanlegsteiger door de passagiersvaart gemonopoliseerd wordt.

- Aanmeerplaatsen voor jachten worden vaak gaandeweg ingepalmd door passagiersvaartuigen. Ook de aanmeerplaats in Sint-Martens-Latem is nu grotendeels door de passagiersvaart ingepalmd.
- Het passagiersvaartdeel van de “gescheiden” steiger in Sint-Martens-Latem wordt ook vaak ingenomen door jachtjes. De eigenaars zijn vaak de wal op en dan zijn er geen aanmeermogelijkheden meer voor de passagiersvaartschepen. Er moet gezorgd worden voor betere afspraken/reglementering en eventueel gescheiden infrastructuur
- Zoals in Dendermonde worden ook in Sint-Martens-Latem en Oudenaarde vaak steigers voor jachten door beroepsvaart ingenomen. Er is daar een capaciteitsprobleem: er zijn onvoldoende aanlegsteigers voor de verschillende types gebruikers.

- De sluiswachters van de Sint-Jorissluis verdienen een dikke pluim.
- De Leie wordt momenteel overbevaren door de toervaart. De snelvaart zou dan ook moeten uitwijken naar de Schelde en de toervaart zou gedeeltelijk verlegd moeten worden naar de Dender. Op de Dender is namelijk nog maar weinig beroepsvaart, en indien de toervaart daar niet voldoende ontwikkeld wordt zou dit wel eens kunnen leiden tot het stopzetten van de bediening van de daar aanwezige kunstwerken.
- Er is nood aan oeververstevigingen.
- Door Leie Oever Belangen vzw (LOB) wordt er een lastercampagne gevoerd en een verkeerde weergave van de waterrecreatieproblematiek gegeven. Er dient toenadering gezocht te worden tussen omwonenden en recreanten zodat er een vreedzame oplossing komt. De meeste recreanten zijn immers zelf milieubewust en respecteren fauna en flora.
- De doorsteken van de waterlopen zijn niet altijd comfortabel voor de recreanten. Tussen Gent en Deinze hebben de recreanten bij de oversteek altijd natte voeten.
- Er is een probleem van toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit (aanwezigheid van wrakken) op het afgesloten stuk van de Leie in Drongen.

4.3 Kanaal Bossuit-Kortrijk

- Er bestaat een goede samenwerking met AWZ voor het opruimen van het zwerfvuil langs het kanaal. Verder is er ook een goede samenwerking betreffende de opsporing van waterbezoedeling.
- Er is een probleem van diepgang in Bossuit.

4.4 Kanaal Roeselare-Leie

- Izegem:
  - De verfraaiing en beplanting die reeds jaren beloofd waren rond de oevers van de twee binnenhavens zijn nog steeds niet uitgevoerd.
  - De toegankelijkheid voor clubleden (voetgangers) van de watersportclub waterski IWV-vzw wordt bemoeilijkt en onveilig gemaakt door de zeer drukke Noordkaai. Er wordt gevraagd naar de mogelijkheid tot een veilige oversteekplaats, tunnels onder de weg of een voetgangersbrug.
  - Er dient duidelijke informatie te zijn over de sportactiviteiten langs de waterweg naar de beroepsvaart toe.

- Door betonnering van de oevers wordt het waterskiën bemoeilijkt.

- Het openstellen van de sluizen voor waterrecreatie tijdens de weekends is een goede zaak.
- Waterski Vlaanderen vraagt of de maximum snelheid voor waterski niet omhoog kan (nu 40 km/h) en of waterskizones niet verlengd kunnen worden. Een beperking van de snelvaartzone beperkt ook de recreatiemogelijkheden voor de waterskiërs. Ook de toegelaten snelheid (40 km/u) is onrealistisch voor de beoefening van de watersport. In West-Vlaanderen zijn er een aantal zones voor waterski: Beernem, Izegem-Roeselare-Ingelmunster en Wervik. Die kunnen misschien verlengd worden.
- Bij iedere aanvraag om een hengelwedstrijd in te richten – zowel nationale als regionale – dient er betaald te worden voor het gebruik van de jaagpaden, zodat vele wedstrijden niet kunnen doorgaan wegens te hoge losten, welke AWZ aanrekent. Nationale kampioenschappen kunnen in de toekomst niet meer ingericht worden en zo worden de West-Vlaamse vissers benadeeld.
- De toepassing van het bermdecreet hindert grotendeels het watertoerisme wegens 'beperking' van de groene zone. Er zou met andere woorden veel frequenter gemaaid moeten worden.

4.5 Leopoldkanaal

- Het Leopoldkanaal is zeer visrijk en biedt veel mogelijkheden naar de visserij toe.
- Er is een totaal gebrek aan hengelfaciliteiten.

4.6 Boven-Schelde

- Oudenaarde:
  - De aanlegsteiger te Oudenaarde dient beter onderhouden te worden: voorziening toilet, water, elektriciteit.
  - Het beheer van jachthavens en ligplaatsen door Federaties (zoals VPF) moet eerder aan clubs toegewezen worden, zodat zij inzake onderhoud, toezicht, enz. beter beheerd kunnen worden. Als voorbeeld wordt onder andere Oudenaarde aangehaald waar de pontons dikwijls bezet zijn door commercieel uitgebate schepen.
  - Er wordt opgemerkt dat, teneinde de passagiersvaart verder aantrekkelijk te maken, het zinvol kan zijn om nog additionele aanlegsteigers te voorzien. Zo kan dan selectief de bereikbaarheid van interessante bestemmingen verbeterd worden. Een concrete locatie die nog wordt gegeven is Oudenaarde ter hoogte van het gerechtsgebouw.
  - Aanmeerplaatsen voor jachten worden vaak gaandeweg ingepalmd door passagiersvaartuigen. In Oudenaarde was bijvoorbeeld 600m afmeermogelijkheid voorzien voor jachtjes (eerst betalend, maar nu gratis omdat het gemeentebestuur het innen zelf te duur vond worden), maar die is nu al grotendeels door de passagiersvaart (De 4 Vaargetijden) ingenomen.
- Met betrekking tot het haventje dat recent in Gavere is gecreëerd wordt opgemerkt dat dat verloren moeite was, zoals het er nu bij ligt. Het is onbeschut en bij aanmeren staat men bloot aan de golfslag van snel voorbijvarende schepen. Men kan er praktisch niet aanliggen. Een oplossing wordt gevraagd!
- In Vlaanderen kunnen meerdere steigers gedeeld worden door toervaart, passagiersvaart en veren, als er maar passende reglementering aangebracht wordt (panelen). Ename is zo'n voorbeeld.

- Op de Schelde moet er rekening gehouden worden met het aanleggen van veerdiensten. De aanlegsteigers zijn er niet altijd aan aangepast.
- De peilschaal bij de bruggen op de getijdenstroom ontbreekt soms.
- Er wordt gevraagd of de Schelde evenveel interesse - i.e. baggeren, promotie, infrastructuur (aanlegsteigers) - kan krijgen als de Leie voor wat het watertoerisme betreft.
- De Schelde verdient zeker meer aandacht aangaande promotie en toeristische erkenning voor het grote publiek en niet enkel voor de jachten.

4.7 Moervaart

- Zuidlede:
  - Er wordt gevraagd of waterrecreatie (i.c. kajakken) mogelijk is op waterlopen die in/naast VEN-gebieden, vogelrichtlijngebieden, etc. lopen. Indien hierop een negatief antwoord zou zijn, vraagt men zich af wie dit kenbaar maakt aan het grote publiek.
  - Op de Zuidlede zou de mogelijkheid van kanovaart en vissen moeten blijven bestaan. De kanovaart maakt deel uit van een pakket dat aan scholen wordt aangeboden (schoolreizen, sportdagen door de provincie Oost-Vlaanderen).
  - Op de Zwalm en de Zuidlede zou er een kano- en kayakroute uitgebouwd kunnen worden.
  - Er is nood aan uitbaggering van de waterweg.
- De herinrichting op een milieuvriendelijke manier van de dijken die is gestart, heeft een positieve invloed op de omgeving. Deze zou verder moeten uitgewerkt worden.
- De Moervaart kent een zeer prachtige natuurroute.
- Vele waterwegen waaronder de Durme-Moervaart zijn heel attractief voor toervaarders maar onbekend.
- Er wordt gevraagd naar jaagpaden langs de ganse waterloop (van Moerbeke over Lokeren tot Hamme). De jaagpaden dienen breed genoeg te zijn om conflicten tussen fietsers, wandelaars en skeelers te vermijden. Ook zou de ondergrond aangepast moeten worden om te kunnen skeeleren.
- De provincie Oost-Vlaanderen onderzoekt de mogelijkheid om een verbinding te realiseren tussen de Moervaart en het provinciaal domein Puyenbroeck onder de vorm van een nog te graven kanaal.
- Men dient alle watersportclubs (toervaart) langsheen de Moervaart te erkennen. Tevens moet er een zone langsheen de Moervaart voor watertoerisme ingekleurd worden. In de gemeente Wachtebeke geraken twee clubs aan de nodige vergunningen. In de stad Gent, met name te Mendonk kan dat blijkbaar niet. En dit terwijl de Moervaart toch wel bijzonder geschikt is voor watertoerisme (recreatievaart, kanovaart, etc.).
- In Mendonk is er een kleine, maar mooie jachthaven. Deze wordt echter gehinderd door beperkingen van het ruimtelijk structuurplan en de bestaansonzekerheid wegens geen langdurige gegarandeerde gebruiksmogelijkheid.
- De minimumvaardiepte moet 1m 40 zijn, doch dit wordt op vele plaatsen niet bereikt.
- Er wordt aangegeven dat de jachten gemiddeld groter worden en een grotere diepgang hebben. Ook met die twee punten moet rekening gehouden worden bij bagger- en ligplaatsenproblematiek in de toekomst. Bv. op de Moervaart naar Lokeren – die als mooi wordt bestempeld - is de doorvaart al sterk bemoeilijkt. Lokeren is voor vele schepen al niet meer bereikbaar.

- De Moervaart moet meer onderbrekings-aanlegplaatsen krijgen. Momenteel moet men in één tocht van Wachtebeke naar Lokeren of omgekeerd. Mogelijke locaties zijn Puyenbroeck, Sinaai, Moerbeke en Daknam.
- Er moeten steigers voorzien worden op alle plaatsen waar de waterwegen onderbroken zijn of waar men van waterweg verandert: bv. 1) overstap Durme-Zuidlede in Daknam, 2) overstap Zuidlede te Eksaarde op een volgend stukje Zuidlede naar het Provinciaal domein Wachtebeke.
- Men zou graag jaagpaden hebben langs de ganse waterloop (van Moerbeke over Lokeren tot Hamme). De jaagpaden dienen tevens breed genoeg te zijn om conflicten tussen fietsers, wandelaars en skeelers te vermijden. Ook zou de ondergrond aangepast moeten worden om te kunnen skeeleren.
- De jaagpaden en dijkwegen dienen opengesteld te worden ten behoeve van de vele wandelaars en fietsers.
- De industrie palend aan een club op de Moervaart houdt zich niet aan de regels. Zo worden de sloten bijvoorbeeld dicht gemaakt zonder een rioolbuis te plaatsen, met alle gevolgen van dien.

4.8 Dender

- Aalst:
  - Er dient een aanlegsteiger te komen aan het park. Nu is er wel een 'aanlegsteiger' aan de Sint-Annabrug (pal in de stad), maar het nadeel is wel dat er weinig parkeerplaats is en er een plaatsgebrek heerst. Verder is er veel tijdverlies aan de sluis en de bruggen bij het varen naar Geraardsbergen. Een aanlegsteiger aan het stadspark zou zowel ruimte- als tijdswinst opleveren.
  - De spoorwegbrug is te laag: bij een beetje regen kan er geen boot onder.
  - Nu de industrieel/economische activiteit in de binnenstad verdwenen is, kan er toch overwogen worden om heel de waterkant van Aalst te ontdoen van parkings en er mooie kaden om te flaneren van te maken.
- De combinatie varen-fietsen is beter mogelijk dankzij de verbetering van de fietspaden.
- Voor de passagiersvaart zou een meer ondersteunend beleid kunnen gevoerd worden door het toekennen van financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe projecten met een belangrijke toegevoegde waarde voor de regio, alsook ter ondersteuning en uitbreiding van de bestaande routes.
- Er is vaak weinig stimulans tot het mooier maken van de boorden.
- In 2002 was er geen steun voor Scaldisnet vanwege Toerisme Oost-Vlaanderen betreffende de Denderboottochten. Jaren baanbrekend werk op onder andere de Dender door Scaldisnet kan toch zo maar niet aan zijn lot overgelaten worden.
- Er dienen meer mogelijkheden voorzien te worden tot het afgeven van afval. Nu kan dit enkel bij het passeren van sommige sluizen met het schip, het afleveren met de auto wordt zelfs niet toegestaan (bv. sluis Dendermonde).
- Er dient gebaggerd te worden, zeker tussen Aalst en Geraardsbergen.
- Scaldisnet merkt op dat stroomopwaarts van Aalst er met passagiersschepen voor 100 mensen of meer nauwelijks/niet meer gevaren kan worden. Ook is daar de overhang van bomen over het water een steeds groter probleem voor de scheepvaart.
- Er dienen bepaalde rijwielfaciliteiten langs het jaagpad opgericht te worden, zoals bv. de verhuring en herstelling van fietsen; de oprichten van EHBO-posten (een jaagpad is niet altijd

toegankelijk voor ziekenwagens); het verzorgen van een betere uitrusting van picknickplaatsen en het leegmaken van de afvalbakken.

- Tussen Aalst en Geraardsbergen dient er een serieus fietspad, een meter breder, met veilige doorgang in Aalst en Ninove, te komen.
- Er is een gebrekkige communicatie en afstemming met de provincie en toerisme Oost-Vlaanderen. Er heerst tevens een gebrek aan lange termijn politiek vanwege toerisme Oost-Vlaanderen.
- De Dender verdient zeker meer aandacht aangaande promotie en toeristische erkenning voor het grote publiek en niet enkel voor de jachten.
- Ook de toegankelijkheid van de Dender voor de toer- en passagiersvaart moet gepromoot worden. Er zijn wel veel sluizen, maar via de Dender kan men wel toegang verkrijgen tot Wallonië. Ook is er de ontwikkeling van een jachthaven in Dendermonde gepland. Daarvoor moet er ook wel een verbinding tussen de oude en de nieuwe Dender gemaakt worden.

4.9 Kanaal Gent-Terneuzen:

- In Zelzate is er last van hoge golfslag binnen de haven omwille van de beroepsvaart. Een oplossing zou zijn om een bijkomende strekdam te plaatsen van ongeveer 25 meter zoals in de KYCL Langerbrugge Gent. Tevens zou deze constructie kunnen dienen als beschermingen tegen het binnenvaren van de beroepsvaart in onze haven. Reeds tweemaal gebeurd dit met schade, met een tijdspanne van ongeveer 3 maanden.
- De spoorwegbrug te Meulestede kent een slechte (= geen) signalisatie van de openingstijden. Het feit dat de spoorwegbrug door de NMBS beheerd wordt en andere kunstwerken door weer andere overheden is daar niet vreemd aan.

4.10 Afleidingskanaal der Leie (Schipdonk-kanaal)

- Het oprichten van een werkgroep per kanaal waar alle groeperingen in vertegenwoordigd zijn, is een noodzaak om een betere werking te krijgen en een goede infrastructuur te creëren.
- Er is te weinig onderhoud van de sluis van Schipdonk en het kanaal waardoor de recreatiemogelijkheden worden gestremd. Dergelijke problemen zijn onder andere (1) de diepgang waardoor varen onmogelijk wordt en het afvloeien van het water wordt verminderd in snelheid; (2) de versteviging van de oevers die niet overal gegarandeerd is en (3) het onvoldoende onderhoud van de staketsels die niet gelijkmatig worden ondervangen en onderhouden waardoor de veiligheid voor het toerisme aangetast wordt.

4.11 Ringvaart Gent en binnenstad

- Benelux ondervindt nogal eens problemen bij het verlaten van de Ringvaart van Gent. Daarvoor moeten zij de keersluis “K2” passeren en die wordt door de bevoegde dienst van de Afdeling Bovenschelde te snel en zonder voorafgaande aankondiging of overleg gesloten. Meer dan eens heeft Benelux daardoor niet kunnen uitvaren. Een grotere soepelheid van de sluiswachters/-opzieners en de ingenieurs die de “open/sluit”-bevelen uitvaardigen alsook een betere communicatie tussen de Afdeling Bovenschelde en gebruikers van de waterwegen zoals Benelux is geboden. Benelux geeft aan dat het ook meermaals voorkomt dat deze keersluis veiligheidshalve voor het weekend gesloten wordt (zelfs in het hoogseizoen komt dit voor) en dat dan geen van de verantwoordelijken nog te bereiken is voor commentaar, zodat men een heel weekend lang voor een voldongen feit staat. In het

verleden beschikte Benelux zelf over een sleutel om de K2 te bedienen, maar dat is verleden tijd. Bovendien is het resultaat van het sluiten van die K2-sluis, dat schepen zoals die van de Benelux dan via een andere sluis (de E3) moeten varen.

Maar hiervoor moet men eerst een aanvraag indienen en de passage aan die sluis kost dan ook nog eens geld. Dit soort ondoorzichtige, vertragende en kostenverhogende praktijken zijn uiteraard niet bevorderlijk voor een soepel functioneren van de passagiersvaart in het algemeen en voor de dienstverlening aan diens klanten.

- De bediening van bruggen en sluizen in het centrum van Gent tijdens de weekends dient verbeterd te worden.
- Men vraagt zich af waarom is er geen nachtbediening mogelijk (eventueel tegen betaling) aan de sluis van Evergem op zaterdagavond na 22 u. Momenteel is men verplicht de ronde langs de Westerschelde te varen, wat enig gevaar inhoud en een grote omweg betekent.
- De Oost-Vlaamse Roeiliga merkt op dat wegens de bestaande infrastructuur de watersportbaan enkel sporadisch gebruikt kan worden voor recreatieve toertochten. Wel kan het er gevaarlijk zijn door de beroepsvaart. De roeiboten worden steeds begeleid door fietsers op het jaagpad.
- Het terug open maken van de Gentse binnenwateren is lovenswaardig. Een waterverbinding tussen de Gentse watersportbaan en de Leie (o.a. op de 'locatie aan de bocht') zou echter wenselijk zijn voor de kayakclubs en roeiclubs die aan de watersportbaan gelegen zijn.
- De aanlegsteiger Gent Ketelvest kent onvoldoende onderhoud: voorziening toilet, water, elektriciteit.
- Gent - Ketelvest, Lindelei: Het is ongehoord dat watersportfederaties bepaalde openbare ligplaatsen mogen uitbaten en ze er dan verloederd laten bijliggen, geld opstrijken voor overnachtingen, mensen verplichten lid te worden van hun federatie, enz. Laat zelfstandige clubs of beheerders deze taak tot zich nemen.
- Het beheer van jachthavens en ligplaatsen door Federaties (zoals VPF) moet eerder aan clubs toegewezen worden, zodat zij inzake onderhoud, toezicht, enz. beter beheerd kunnen worden. Als voorbeeld wordt aangehaald: de Ketelvest te Gent waar de pontons een grote rotzooi zijn.
- Er dient verbetering te komen in de toestand van de in- en uitstapplaatsen aan de kaaimuren van de Gentse binnenwateren.
- Het Nederlandstalig Kano Verbond (NKV) geeft aan dat het aan wal komen vanuit de kano in de winterperioden en aan sluizen moeilijk gaat. Uitstapplaatsen zijn veelal niet adequaat. Ook bij hoogwater op bv. de Ringvaart Gent stelt dit problemen. Zij stellen getrapte in/uitstapniveaus voor, zodat in functie van de waterstand uitgestapt kan worden.
- Aan hindernissen (zoals sluizen) zou er een uitstapplaats voor kayaks voorzien moeten worden om de hindernissen te kunnen omzeilen. Veelal is het moeilijk tot onmogelijk om aan te leggen en uit te stappen. Ook zou het interessant zijn voor de veiligheid dat er meer trappen en ladders aangebracht moeten worden, vooral bij betonnen oevers. Vooral de uitstapplaatsen in Gent binnenstad (sluis Leie-Ringvaart, Leie-Coupure) zijn belangrijk.
- De bereikbaarheid van de stad Gent wordt beperkt door een te geringe diepgang van de binnenwateren.
- "De Bootjes van Gent" geven aan dat zij vanaf de Koornlei onder het Laurentplein moeten doorvaren, maar dat de linkerbuis niet meer toegankelijk is. Nu is er dus simultaan gebruik in beide richtingen in de andere buis. Bij tegenliggers is dit een enorm probleem. Bovendien is er geen verlichting. Er wordt hier om een oplossing gevraagd.
- In de regio van Gent dienen de waterskizones indien mogelijk verlengd te worden en de maximum snelheid dient opgekrikt te worden naar 50 km/u.

- Aan de sluis op de ringvaart te Merelbeke zou een hoogteverschil van 3 tot 4 meter toelaten om er een trainingspiste voor wildwatervaren aan te leggen. Een dergelijke infrastructuur bestaat reeds in Arras (Frankrijk).
- Er meren veelal jachtjes aan de steiger van Benelux op de Ringvaart Gent aan om zo geen havengelden in de jachthavens te hoeven betalen. Die moet de rederij dan steevast wegjagen.
- Vissers storen zich steeds minder aan de vrije doorvaart. Meestal werpen ze hun hengel tot halverwege of de overkant. Meestal ziet men vissers van op het water niet zitten, zodat er al snel in hun lijn gevaren wordt. Dit is voor beide partijen ergerlijk. Een voorbeeld van deze toestand is terug te vinden op de Gentse Watersportbaan.

4.12 Durme

- De aanzet tot de uitbouw van aanlegsteigers in Lokeren is gegeven met financiële ondersteuning van de overheid. De middelen voor de verdere uitbouw ontbreken. Men vraagt zich af of de uitbouw van een onthaalinfrastructuur voor toervaarders niet eerder een taak voor de provincie of het Gewest is.
- Voor de kano- en kayakvaart dienen er steigers voorzien te worden op alle plaatsen waar de waterwegen onderbroken zijn of waar men van waterweg verandert. Veelal is het moeilijk tot onmogelijk om aan te leggen en uit te stappen. Ook zou het interessant zijn voor de veiligheid dat er meer trappen en ladders aangebracht moeten worden, vooral bij betonnen oevers. Een voorbeeld van een locatie is onder andere Lokeren Zeilmeer en de overstap Durme-Zuidlede in Daknam.
- In geval van roeiwedstrijden kan men op daartoe voorbestemde stroken gebruik maken van adequate in-/uitstapinfrastructuur, maar voor meer recreatieve doeleinden zijn er wel in-/uitstapmoeilijkheden. Voor de kayakkers stelt zich dit probleem ook. Met name op de Durme, zo wordt gemeld.

5 Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (M.B.Z.) nv

5.1 Boudewijnkanaal (Brugge-Zeebrugge)

- De bedieningsuren van het kanaal Brugge-Gent komen niet overeen met de uren van het kanaal Brugge-Zeebrugge.

6 Afdeling Zeeschelde

6.1 Boven-Zeeschelde

- Temse:
  - Temse is een goed voorbeeld van een aanmeersteiger. Ook op het gebied van samenwerking tussen de gemeente en de rederij.
  - De aanlegsteiger van Temse is een goed uitgevoerd infrastructuurwerk, gekenmerkt door een goede inrichting, goed bruikbaar op een tijgebonden rivier en goed toezicht en goede regeling van alternerend gebruik van de kaai door meerdere schepen in de tijd.
  - Er is een goede verstandhouding tussen de Zeeschelde-diensten en de Temse Watersportclub.
  - Op de Schelde zijn al heel weinig aanlegplaatsen voor jachten en dus stellen we vast dat die vaak reeds toegewezen zijn aan toeristische schepen (Steendorp, Temse).
  - De jachthaven wordt geteisterd door de snelvarende beroepsvaart.
  - De jachthaven is verstoord door het industrieterrein (laden en lossen van zand).
- Zele:
  - Er is onduidelijkheid/onzekerheid omtrent de bestaande uitbreiding van de overstromingsgebieden (cfr. onteigeningen, etc.).
  - Er zijn te weinig aanlegplaatsen op de Schelde, vooral tussen Merelbeke en Zele (ongeveer 30 km), maar ook op de rest van de Schelde is dit van toepassing.
- Sint-Amands:
  - De gemeente Sint-Amands wil graag dringend werk maken van een aanlegsteiger die zowel door passagiersboten als passanten kan worden gebruikt: op dit ogenblik kunnen wegens het droogvallen van de kaaimuur bij eb geen boten aanleggen in dit toeristische oord.
  - De passagierssteiger is lang gevraagd, maar komt er maar niet, ondanks het feit dat het in- en ontschepen er vaak zeer moeilijk is om Sint-Amands te bezoeken.
  - Sint-Amands is gelegen aan de kaden van de Schelde, met horeca, musea, historische gebouwen en wandel/fietspaden in de nabije omgeving. Het gevolg daarvan is dat er veel vraag is naar aanlegmogelijkheden vanuit toervaart en passagiersvaart. De aanlegmogelijkheden – een vlotte aanlegplaats – ontbreken. Er werd reeds verscheidene jaren een dossier ingediend, echter zonder gevolg.
  - Vanuit de gemeente Sint-Amands wordt opgemerkt dat de toervaart een belangrijke economische groeifactor is en dat investeringen ter facilitering ervan dus overwogen moeten worden.
  - Er treden soms conflicten op tussen wandelaars en rustige fietsers en de hardrijdende fietstoerist op de dijken.
- De peilschaal bij de bruggen op de getijdenstroom ontbreekt soms.
- Er zijn niet altijd aangepaste aanlegsteigers voor de veerboten.
- Er zouden in de toekomst nog een aantal aanlegsteigers moeten bijkomen tussen Gent en Antwerpen in het kader van het principe dat men maximaal vier uur zou moeten varen om een aanlegsteiger tegen te komen.

- Op de tijgebonden Schelde en Rupel ontbreken aanlegplaatsen, uitgezonderd aan bepaalde steden en gemeenten, bv. St-Amands, Wetteren. De veersteigers kunnen, mits goede reglementering, beter gebruikt worden, o.m. door de passagiersvaart, zonder de werking van deze veerdiensten te belemmeren.
- De aanlegsteiger ten behoeve van de passagiersvaartschepen in Rupelmonde is een voorbeeld van een slecht uitgevoerd of slecht te benutten infrastructuurwerk.
- De aanlegplaats te Rupelmonde wordt gedeeltelijk ingenomen door herstelde schepen (cfr. Nieuwe Scheepswerven vooral schepen van +100 m lengte). Te Sint-Amands en Mariekerke kan men met een recreatievaartuig, bij zowel hoog- als laagtij, niet aanmeren.
- Infrastructuur op de Schelde (tijgebonden rivier) is duurder. Temse heeft nu wel voorzieningen, maar met name in Dendermonde ontbreekt er een aanlegmogelijkheid. Er is nu weliswaar een wachtsteiger, maar die is vrijwel continu in gebruik door de beroepsvaart (passagiersvaart of goederenschip).
- Er wordt gepleit voor de herindienstneming van de veerdienst Groene Dijk (Hingene, deelgemeente van Bornem) – Rupelmonde. Hiervoor is de aanleg nodig van een vlotsteiger aan de kant Groene Dijk. Ook te Rupelmonde dient een nieuwe veersteiger gebouwd. De oude, in hout, is niet meer bruikbaar. Rupelmonde heeft veel troeven op toeristisch gebied. Er is de Getijdenmolen en een museum. Op de rechteroever van de Schelde zijn er voldoende potentiële veergebruikers: de inwoners van Schelle, Niel, Boom en zelfs van verder. Door de heringebruikname van het veer Schelle – Wintam (september 2002) is de Groene Dijk nog beter bereikbaar vanuit deze gemeenten.
- De aanlegsteigers laten op veel plaatsen te wensen over. Sommige zijn helemaal niet te gebruiken door rolstoelpatiënten of oudere mensen. Een doorgang door de kaaimuur zou overal moeten.
- Niet alle veren zijn nu voorzien voor woon/werkverkeer met de fiets. De kleinere veren stroomopwaarts de Zeeschelde zijn te klein en het is niet gemakkelijk om je fiets er mee op te nemen. Afhankelijk van de potentie voor woon- en werkverkeer (nabijheid woonkernen, bedrijventerreinen) zouden deze aangepast kunnen worden.
- De afvalverzorging voor de passagiersvaart is ontoereikend. Er zijn niet genoeg containers ter beschikking en/of ze worden niet regelmatig geleegd.
- De Schelde verdient zeker meer aandacht aangaande de promotie en toeristische erkenning voor het grote publiek en niet enkel voor de jachten.
- Er wordt gevraagd of de Schelde evenveel interesse - i.e. qua baggeren, promotie, infrastructuur (aanlegsteigers) - kan krijgen als de Leie voor wat het watertoerisme betreft.
- Voor de passagiersvaart zou een meer ondersteunend beleid kunnen gevoerd worden door het toekennen van financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe projecten met een belangrijke toegevoegde waarde voor de regio, alsook ter ondersteuning en uitbreiding van de bestaande routes.
- Stroomopwaarts de Schelde is de betonnering maximaal tot Temse. Het zou beter zijn deze door te trekken of te betonneren waar mogelijk tot Gent (Merelbeke). Bijna dagelijks varen er schepen vast op de steeds groter wordende zandbanken. De richtpalen op de oevers zijn slecht zichtbaar en onderhouden.

6.2 Beneden-Zeeschelde

- Prosperpolder:
  - Degelijk uitgebouwde waterrecreatiestructuren brengen ook een toeristisch aspect met zich mee. Toeristen kijken graag naar boten. Het is zelfs niet belangrijk of het om

zeil-, motor- of vissersboten gaat. Watersport heeft een attractiefunctie die door de besturen kan 'uitgebuit' worden ter promotie van hun gemeente, waterweg, etc.

- De jachthaven van Prosperpolder ondervindt last van het lozen van baggerspecie aan de schaar van Doel. De haven is gelegen aan het punt waar de baggerschepen hun specie lozen. Er werden al brieven geschreven naar de beheerder van hun concessie, de gemeente Beveren. Deze heeft laten weten dat deze situatie zo natuurlijk is gegroeid en dat er niets zal veranderen. Terwijl de vaargeul tot aan de jachthaven op waterwegenkaarten aangeduid wordt, wordt ze m.a.w. volgedumpt.
- Een jachthaven gelegen tussen natuurgebieden (de zgn. buitendijkse gebieden) wordt alle mogelijkheid ontnomen tot uitbouw en ontplooiing. Geen clublokaal mogelijk, geen sanitair, geen afvalcontainers, … De 'groene' jongens vergeten dat ook de recreant zorg draagt voor de natuur. Zij hebben er ook alle belang bij dat de natuur gevrijwaard wordt, maar de mens mag toch niet ondergeschikt worden aan een eend.
- De watersportvereniging van Westerschelde "Schaar Ouden Doel" heeft weinig of geen mogelijkheden om haar jachthaven op een goede manier van infrastructuur te voorzien. Zo werd enkele maanden gelden de slipway met een nieuwe betonlaag hersteld om veilig met de boot boven te komen. Daar kwam meteen negatieve reactie op.

- Antwerpen:
  - Antwerpen heeft twee prachtige jachthavens. Er zijn veel afmeermogelijkheden in de havens voor toerisme van en naar Antwerpen.
  - Er zijn te weinig aanlegmogelijkheden in Antwerpen. De aanlegmogelijkheden worden dan ook door sommige passagiersvaartuigen opgeëist. Een duidelijke plaatsbepaling (recreatie, beroeps, passagiersvaartuigen) en ligtijd zou hier wel nuttig zijn.
  - In Antwerpen dient er een steiger voor de pleziervaart voorzien te worden met de mogelijkheid voor het afmeren van een permanent veiligheidsvaartuig (te bemannen door brandweer en personeel van jachthaven). Op de ganse rede van Antwerpen is er momenteel niets voorzien aangaande veiligheid. Een steiger is noodzakelijk, ook voor de veiligheid.
  - De jachthaven in het Willemdok (Antwerpen) is prachtig, doch moeilijk te bereiken. De sluizen zijn niet voorzien van vastmaakmogelijkheden (bolders). Samen schutten met beroepsvaart kan, maar men moet zich kunnen vastmaken in een sluis. Een oplossing zou er in bestaan om bepaalde voorzieningen in de kademuren aan te brengen of om een aparte sluis (Kattendijksluis) te maken voor de pleziervaart. Dit zal zonder twijfel een toename van het toerisme met zich meebrengen.
  - Tussen Lillo en Temse zijn geen "veilige" aanlegsteigers voor de pleziervaart (wel enige jachthavens). Aan rechteroever is er een gebrek aan aanmeermogelijkheden. Er is wel een steiger aan de Palingplaat maar deze ligt op een volledig verkeerde en gevaarlijke plaats. Het verplaatsen daarvan van enkele honderden meters is de oplossing. Momenteel wordt deze steiger bijna nooit gebruikt. Dit is echt een gemiste kans voor stadstoerisme in een toeristische pool als de stad Antwerpen.
  - Voor het opspuiten van het strand aan Sint-Anna is er een enorme verzanding van de jachthaven. Het zand en slib moet men terug verplaatsen uit de jachthaven naar de Schelde.
  - Aan het Steenplein te Antwerpen werd gedurende lange tijd door de stad een bevoordeling en monopolie in stand gehouden ten aanzien van één passagiersvaartrederij, hoewel dat wettelijk eigenlijk niet toelaatbaar was. Tot op vandaag blijft sprake van een feitelijke ongelijke behandeling, hoewel de regels nu voor iedereen gelijk zijn, maar de toepassing is ongelijk.

- Vroeger lagen er op de Schelde aan Beveren-Waas drie steigers voor veerboten: één aan Doel, één aan Lillo en één aan Fort Liefkenshoek. Deze laatste is verdwenen/stuk, waardoor Fort Liefkenshoek een grote troef kwijt is. De laatste tijd worden inspanningen geleverd om Fort Liefkenshoek een nieuwe invulling te geven en er opnieuw een toeristische trekpleister van te maken. Dit lukt niet zonder de steiger. De veerdienst Doel-Lillo (enkel van Pasen tot september) zet jaarlijks ruim 50.000 personen over, bijna allen toeristen. Indien de veerboot opnieuw in een driehoek zou varen, geeft dit Fort Liefkenshoek een enorme impuls.
- Indien de aanlegsteiger in Doel verdwijnt (door onzekerheid omtrent het lot van Doel), is ook de veerdienst tussen Doel en Lillo gedoemd om te verdwijnen. Tenzij de aanlegsteiger in Liefkenshoek gerealiseerd wordt.
- De gemeente Beveren wil Fort Liefkenshoek toeristisch uitbouwen (bezoekerscentrum – mogelijk onderbrengen kogge) en daarvoor is een aanlegsteiger noodzakelijk (zowel voor veerboot Doel-Lillo als voor passagiersvaart).
- Niet alle veren zijn nu voorzien voor woon/werkverkeer met de fiets. De kleinere veren stroomopwaarts de Zeeschelde zijn te klein en het is niet gemakkelijk om je fiets er mee op te nemen. Afhankelijk van de potentie voor woon- en werkverkeer (nabijheid woonkernen, bedrijventerreinen) zouden deze aangepast kunnen worden naar woon- en werkverkeer.
- Men zou graag bekomen dat het jaagpad tussen Liefkenshoek en Zeesluis Kallo gebruikt kan worden door fietsers en wandelaars. Het is voor hen een manier om op een aangename wijze in Liefkenshoek te geraken. Het alternatief zijn de drukke havenwegen. Tevens zou deze maatregel ook nodig zijn voor de toeristische uitbouw van fort Liefkenshoek.

6.3 Binnen-Dijle

- De Binnen-Dijle kan meer uitgebouwd worden en meer bij het toerisme betrokken worden door o.a. bebloeming (zie buitenland – Zwarte Woud) aan te brengen.
- Watertoerisme in de steden kan ook ontwikkeld worden. Bv. in Mechelen is men bezig met het opstellen van een stadswandeling rond het thema 'water in Mechelen' met een tochtje op de Binnen-Dijle. Andere steden/regio's kunnen misschien iets analoogs ontwikkelen.
- De baggerwerken van de Binnen-Dijle slepen nu al drie jaar aan en tot nog toe is er geen echte aanvang, zelfs geen concrete stappen gezet voor aanvang van de werken.

6.4 Dijle en Voer en IJse[2]

- De IJse en Dijle lopen door het natuurgebied 'De Doode Bemde' te Huldenberg. Daardoor kunnen deze rivieren nooit gebruikt worden voor enige vorm van waterrecreatie. Dit wordt door sommige recreanten als spijtig ervaren.
- Het zou goed zijn om wandeltochten langs de rivieren de Dijle en de Voer in de omgeving van Leuven richting Bertem, Leefdaal naar Vossem toe in te richten, met als doel de wandelaar kennis te laten maken met de relatie wandelrecreatie langs de waterlopen en alzo nieuwe parcours om andere horizonten op te zoeken.
- Het is mogelijk om de wandelpaden langs de Leuvense rivieren Dijle en Voer op te stellen door de dichtgegroeide wegen vrij te maken.
- Ter valorisering van waardevolle investeringen is er dringend nood aan bewegwijzering en informatie aan enkele belangrijke pas nieuwe investeringen vanuit het waterwegenbeleid,

[2] Voer en Ijse vallen niet onder het beheer van de Afdeling Zeeschelde. Beiden zijn het onbevaarbare waterlopen. Aan hun benedenloop zijn ze van eerste categorie (beheerder: AMINAL, afdeling Water). Meer stroomopwaarts zijn ze van tweede (beheerder: provincies) en derde categorie (beheerder: gemeenten).

zoals: Dijle- en Netebrug aan het drie-rivierpunten (Rumst-Battenbroek-Heindonk). De infrastructuur ligt er en heeft een bijzonder positieve invloed op het recreatieve medegebruik. Doch, de toeristen rijden verloren of weten onvoldoende waar ze zich bevinden. Graag initiatief ter zake in samenwerking met de toeristische sector.

6.5 Nete

- Het is een noodzaak om een wachtsteiger te installeren beneden de sluis te Viersel. Toervaarders die moeten wachten hebben daar veel last van wind en bijzonder van de spuistroom.
- Op sommige plaatsen worden dijken 'plots' onderbroken door privé-eigendom of natuur (cfr. Netedijken). Men vraagt of dit kan worden opgelost.
- De mogelijke aanleg van een fietspad (recreatief) aan de Grote Nete interfereert met de omliggende natuurgebieden, maar mogelijk ook met de bereidheid om het fietsen op de winterdijken al dan niet toe te laten. Er wordt gevraagd om bij de herziening of aanpassing van het Sigmaplan ook rekening te houden, bij o.a. aanleg van winterdijken, met het recreatief fietsen. Wat 'natuur' betreft is er consensus op Vlaams niveau.
- Het onderhoud van de infoborden en de vertreksteigers op de Kleine Nete dient verbeterd te worden. De aanlegsteigers zijn wel voldoende.
- Ter valorisering van waardevolle investeringen is er dringend nood aan bewegwijzering en informatie aan enkele belangrijke pas nieuwe investeringen vanuit het waterwegenbeleid, zoals de Dijle- en Netebrug aan drie rivierpunten (Rumst-Battenbroek-Heindonk). De infrastructuur ligt er en heeft een bijzonder positieve invloed op het recreatieve medegebruik. Doch, de toeristen rijden verloren of weten onvoldoende waar ze zich bevinden. Graag initiatief ter zake in samenwerking met de toeristische sector.

6.6 Demer

- Er zijn onvoldoende mogelijkheden (geen aanlegsteigers, e.d.) voor het beoefenen van de kayaksport op de Demer.
- Belangrijk is dat de jaagpaden aansluiten bij bruggen en gewestwegen. Soms stoppen de jaagpaden plots en zijn er geen veilige aansluitingen voor fietsers naar bruggen en wegen. In Aarschot bijvoorbeeld komt het jaagpad uit op een grote gewestweg zonder fietspad waar er veel vrachtverkeer is aan een hoge snelheid.

6.7 Rupel

- Ter valorisering van waardevolle investeringen is er dringend nood aan bewegwijzering en informatie aan enkele belangrijke pas nieuwe investeringen vanuit het waterwegenbeleid, zoals de nieuwe steiger te Boom. De infrastructuur ligt er en heeft een bijzonder positieve invloed op het recreatieve medegebruik. Doch, de toeristen rijden verloren of weten onvoldoende waar ze zich bevinden. Graag initiatief ter zake in samenwerking met de toeristische sector.
- De waterkwaliteit van de rivieren in Vlaanderen stijgt zienderogen. Dit is een positief gegeven. Toch zijn hier ook negatieve gevolgen aan verbonden. Zo onttrekt de natuurlijke begroeiing tussen dijk en water het zicht. De recreant en andere gebruikers van de dijk fietsen i.p.v. langs het water, langs een groene muur. Dit doet de toeristisch-recreatieve beleving sterk dalen. Men vraagt zich af wie op welke manier wanneer kan worden aangesproken om in dit onderhoud te voorzien.

- Voor de passagiersvaart zou een meer ondersteunend beleid kunnen gevoerd worden door het toekennen van financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe projecten – belangrijke toegevoegde waarde voor de regio, alsook ter ondersteuning en uitbreiding van de bestaande routes.
- Op de tijgebonden Schelde en Rupel ontbreken aanlegplaatsen, uitgezonderd aan bepaalde steden en gemeenten. De veersteigers kunnen, mits goede reglementering, beter gebruikt worden, o.m. door de passagiersvaart, zonder de werking van deze veerdiensten te belemmeren.
- Te Klein-Willebroek kan slechts met moeite worden aangelegd omdat de overzetdienst om het uur en half uur gebruik maakt van de aanlegsteiger.
- Op bepaalde kades of andere aanlegfaciliteiten zou een gemengd gebruik kunnen worden toegepast: de recreatievaart (passagiersvaart) maakt namelijk bijna per definitie gebruik van deze infrastructuur buiten de uren van industriële activiteiten. Men zou de economische kades op niet-storende momenten dan ook voor recreatie en toerisme kunnen openstellen.
- Er moet voor gezorgd worden dat er een doortocht voor de fietstoeristen is tijdens het laden/lossen aan fabrieken. Vb Boom-Rumst: overslag voor zandopvang zodat fietsers niet het zand op zich krijgen.

6.8 Durme

- De Durme kent een zeer prachtige natuurroute.
- De herinrichting op een milieuvriendelijke manier van de dijken die is gestart, heeft een positieve invloed op de omgeving. Deze zou verder moeten uitgewerkt worden.
- Vele waterwegen waaronder de Durme-Moervaart zijn heel attractief voor toervaarders maar onbekend. Dit dient veranderd te worden.
- De jaagpaden en dijken dienen opengesteld te worden ten behoeve van de vele wandelaars en fietsers.
- De minimum-vaardiepte moet 1m 40 zijn, doch dit wordt op vele plaatsen niet bereikt. De Durme moet uitgebaggerd worden zodat er een prachtige vaarweg bijkomt van de Schelde tot in Lokeren.

7 Afdeling Maas en Albertkanaal

7.1 Maas

- Het is een goede zaak dat er vanuit de provinciale sportdienst bijgedragen werd bij de opmaak van de toeristisch-recreatieve visie van de grindplassen te Kinrooi. Dit creëert ook de mogelijkheid om subsidies te bekomen voor gemeentegrens-overschrijdende infrastructuur.
- De grindplassen te Kinrooi kunnen mits de nodige (bovenlokale) steun een toeristische watersportparel worden voor Limburg en het hele Maasgebied (Euregionaal).
- Het is goed dat de veren op de Maas – het herstel van oude verbindingen tussen 2 grensgebieden - terug in gebruik genomen worden.
- Er bestaat voor het grindplassengebied Kinrooi-Maaseik een onderzoeksrapport voor de behoefte van de sporttakken (provinciale Sportdienst) en een goedgekeurd (op college Kinrooi) vernieuwd plan toeristisch-recreatieve visie 2002 (gemeentebesturen, AMINAL, …).
- Er is een spanningsveld tussen de hengelaars en de harde watersport recreanten. Duidelijke afspraken zijn noodzakelijk en moeten nageleefd worden. Ook tussen jetski en waterski heerst er een spanningsveld. Ze hebben afzonderlijke en duidelijk afgebakende gebieden nodig.
- Op de Maas in Kinrooi (KP 57.000 – 59.500) stellen zich problemen voor de hengelsport door de drukte van motorbootjes. Dit is de enige plaats in het Vlaams Gewest waar op de Maas viswedstrijden kunnen gehouden worden, waardoor deze altijd druk bezet is door de hengelaars. De maatregelen die genomen zouden kunnen worden ter oplossing van deze situatie zijn het toepassen en controleren van snelheidsbeperkingen en het vastleggen en controleren van een minimumafstand vanaf de oever voor boten (de Maas is hier meer dan 100 m breed).
- Er is een gebrek aan toezicht vanwege de overheid op het water.
- Er zijn geen plaatsen voor jetskiën voorzien in Maaseik en omgeving. De laatste jaren is een grote groei van deze sporttak. In Maaseik is er water tot aan de deur en toch geen plaats voor de jetsport. De snelvaart heeft op de Maas nochtans een zone van ongeveer 500 meter.
- De locaties voor vaste in- en uitstapplaatsen voor bv. kano, kayak, waterski, jetsport dienen geclusterd te worden. Aan die clusters moet er dan voldoende parkeerruimte voorzien worden, alsook de mogelijkheid om langs de volledige oevers te hengelen, met voldoende parkeerfaciliteiten, onderhoud van dijken en toezicht op het water.
- Er zijn te weinig (adequate) voorzieningen, zoals een slipway, aanlegsteiger, eventuele stroomvoorziening en parkeerplaats.
- Voor de jetsport is er nog geen voorziening. Wat zij nodig hebben is een simpele slipway en stroomvoorziening. Als er geen strand is, hebben ze ook enkele kleine steigers nodig en parkeerplaatsen voor de wagens.
- De jetsport wordt op dit ogenblik totaal niet getolereerd in de regio Maaseik-Kinrooi. Men is reeds 5 jaar ermee bezig van de ene vergadering naar de andere te gaan, maar er komt niets concreet uit de bus om de steeds groeiende sporttak te aanvaarden. Dit heeft tot gevolg dat iedereen gaat ‘zwart varen’, met afgelopen seizoen een dodelijk ongeval tot gevolg. Indien de sport in clubverband zou uitgeoefend kunnen worden, dan zou de piraterij minderen en zou de naam jetski niet zo zwaar klinken.
- De locale consensus (toerisme, natuur, landbouw, sport) verkregen in een toeristisch-recreatieve visie van de grindplassen (juni 2002) te Kinrooi en Maaseik wordt door de hogere groene overheid in één pennentrek gecontesteerd door de vastlegging van de VEN-

gebieden. Het betrekken van de sportsector bij de landschapsplanning is zeker wenselijk, zelfs noodzakelijk.

- De noordelijke plas te Kinrooi krijgt veel aandacht i.v.m. de verdere ontgrindingen ten behoeve van het broodnodige grind. De waterrecreatie mag wel wat meer in de aandacht komen. Het is een gat in de grond, maak er een gat in de markt van voor de gemeente Kinrooi en de provincie Limburg.
- Aan de noordelijke plas te Kinrooi liggen vele mogelijkheden op alle vlakken. De oppervlakte is zo groot dat met een beetje beleid hier iedereen plezier kan maken. Het mag er niet te groen worden. Natuur is belangrijk, maar recreatie is zeker zo belangrijk.
- Qua infrastructuur is er op de noordelijke plas te Kinrooi helaas nog niets. Daarbij wordt gedacht aan een begraasd strand (voor materiaal), een zandstrand met ondiepe zone, voorziening voor afval, douches + wc, parkeergelegenheid. Dit alles eventueel op een vaste maar ook doordachte locatie (denk bv. aan windrichtingen i.v.m. starten van windsurfer).
- Er is geen onderling overleg tussen de overheidsinstanties bij het bepalen van de vestigingen voor de watersportclubs. Zo is de club Maaseiker waterskiclub noodgedwongen verplicht te verhuizen omwille van de milieureglementering. Het is onverantwoord dat deze club te midden van een strook komt te liggen in de verlenging van een passantenhaven.
- De Grensmaas (Maastricht-Maaseik) is onbevaarbaar voor gemotoriseerde vaartuigen. Dit mag zo blijven!

8 Afdeling Maritieme Toegang

8.1 Beneden-Zeeschelde

- Antwerpen:
  - Er dient meer publiciteit te zijn rond de mogelijkheden van Antwerpen. Het is een prachtig doel om naar te varen.
- Er dienen meer wachtposten voorzien te worden op de stroom voor het wachten op hoogwater i.v.m. de keersluis.
- Aan de Van Cauwelaertsluis zou er een wachtsteiger moeten komen voor motor- en zeilschepen.
- De peilschaal bij de bruggen op de getijdenstroom ontbreekt soms.
- Er moet voor gezorgd worden dat er een doortocht voor de fietstoeristen is tijdens het laden/lossen aan fabrieken. Bijvoorbeeld Boom-Rumst: overslag voor zandopvang zodat fietsers niet het zand op zich krijgen.
- Er wordt gevraagd of de Schelde evenveel interesse - i.e. inzake baggeren, promotie, infrastructuur (aanlegsteigers) - kan krijgen als de Leie voor wat het watertoerisme betreft. Het is een prachtige waterweg met zéér veel mogelijkheden voor de watersport en weinig beroepsvaart gedurende de weekends.
- Voor de passagiersvaart zou een meer ondersteunend beleid kunnen gevoerd worden door het toekennen van financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe projecten met belangrijke toegevoegde waarde voor de regio, alsook ter ondersteuning en uitbreiding van de bestaande routes.
- De Zeescheldewetgeving geldt vanaf Antwerpen stroomafwaarts tot aan de Nederlandse grens en vertoont ernstige verschillen met de Scheldewetgeving op Nederlands grondgebied. Hierdoor vormt ze een barrière voor de chartervaart, de zgn. 'Bruine vloot' komende vanuit Nederland.
- Er is een totale afwezigheid op de Zeeschelde van aanlegplaatsen voor gelijk welke vorm van waterrecreatie.
- De aanlegsteigers laten op veel plaatsen te wensen over. Sommige zijn helemaal niet te gebruiken door rolstoelpatiënten of oudere mensen. Een doorgang door de kaaimuur zou overal moeten.
- Er dienen betere afspraken gemaakt te worden over het benutten/gebruik van de veersteigers via reglementering, afspraken tussen passagiers- en beroepsvaart.
- De zondagsdienst zorgt voor extra kosten voor doorvaren onder bruggen, e.d. en voor een striktere en beperktere uurregeling. Dit is een minpunt voor de passagiersvaart omdat weekend, zon- en feestdagen bij uitstek de drukst bevaren dagen zijn.
- Het negeren door de beroepsvaart van de signalen om voorzichtig voorbij te varen bij het Bergen van jachten op de Schelde tussen Antwerpen en Hemiksem, dient aangepakt te worden. Het gebeurt herhaaldelijk dat bij berging aan de jachten schade wordt toegebracht door de snel voorbijvarende beroepsvaart.
- De afvalverzorging voor de passagiersvaart is ontoereikend. Er zijn niet genoeg containers ter beschikking en/of ze worden niet regelmatig geleegd.
- Op de Schelde heeft men veel last van drijfvuil.

9 Afdeling Vloot

- De aanwezigheid van een veerdienst tussen Doel en Lillo tijdens de weekends in de periode van Pasen tot eind september is ideaal voor fietsers en wandelaars, die anders een grote omweg moeten maken om van de ene Scheldeoever naar de andere te geraken.

10 Dienst voor de Scheepvaart

10.1 Kempische kanalen

- De fietspaden en aanlegsteigers worden positief geëvalueerd.
- Kayakvaren op de beken/bovenlopen van de Kempische rivieren wordt uitsluitend en maximaal 1 maal per winter per beek gedaan door een beperkte en kundige groep georganiseerde vaarders. Dit terrein is enkel geschikt voor ervarenen. Het beheer van deze beken/rivieren zit in zoveel verschillende organisaties. Her en der verschijnen bolders en/of verbodsborden. Men vraagt zich af wie daarover beslist en of er overleg plaatsvindt/mogelijk is. Er is geen natuurschade (minder dan een regenbui) en toch wil men daar het kayakvaren gaan verbieden.
- Het paardrijden langs de kanalen, dat in principe verboden is, zou gezoneerd en gereglementeerd moeten toegelaten kunnen worden.
- Toerisme en recreatie moeten aanzien worden als een evenwaardige functie van de kanalen om zo, samen met de andere functies van de kanalen, tot een integrale beleidsvisie te komen. Het recreatief gebruik in het algemeen en het fietsen in het bijzonder zou moeten geïntegreerd worden in het waterwegenbeleid.
- De Limburgse (plezier-)waterroutes zijn te weinig bekend buiten de regio (Nederland, Duitsland).
- De properheid van het vaarwater van de kanalen in het beheer van de Dienst voor de Scheepvaart wordt als negatief geëvalueerd in vergelijking met de Nederlandse vaarwaters.
- Het slib en de bodems van de Kempense kanalen in de Oosterkempen zijn verontreinigd door zware metalen. De ruiming en het afvoeren daarvan kost handenvol geld. Het gevolg daarvan zijn dichtslibbende kanalen en een moeizame doorgang.
- De kwaliteit en het onderhoud van dijken laat soms te wensen over.

10.2 Kanaal Bocholt-Herentals

- Het wordt als positief ervaren dat er zondagsvaart voor recreatie is tijdens bepaalde uren.
- Er dient een betere samenwerking te zijn met de verschillende instanties in verband met deze waterweg.
- Enkele fietspaden langs het Kempisch kanaal zijn in slechte staat. Dit wordt meestal veroorzaakt door de Dienst voor de Scheepvaart, die met het herstellen van de kanaaloevers de fietspaden finaal stuk rijdt.

10.3 Albertkanaal

- Het is positief dat ter hoogte van Lummen het jaagpad ook als fietspad kan gebruikt worden.
- De zondagsvaart wordt door sommigen ook als positief bestempeld. Eindelijk kunnen sommige toervaarders op zondag dan ook eens richting Maas of terug.
- De nieuwe jachthaven te Massenhoven is een grote verbetering voor de pleziervaart. Nu kan men overnachten in de zone Antwerpen-Hasselt.
- Het Albertkanaal staat voldoende open voor alle vormen van recreatie.

- In Hasselt zijn er goede relaties tussen de clubs met speedboten en de industrie.
- Het Albertkanaal wordt vaak gekenmerkt door een zware golfslag omdat de snelheid van de beroepsvaart te hoog is. De golven zorgen ervoor dat recreatievaartuigen tegen de aanlegsteigers botsen en beletten elk jacht aan te meren langs het kanaal. Er moet dus voor bv. de skiclub te Genk een scherm zoals in Massenhoven geplaatst worden om de skibootjes rustig te laten liggen. Wel dienen er betere voorzieningen te zijn dan in Massenhoven om de golven buiten te houden.
- Er moet meer controle zijn op de maximumsnelheid van de beroepsvaart.
- Op bepaalde delen van het kanaal (bv tussen Antwerpen en Wijnegem) zou het veiliger zijn voor de toervaarders indien er een maximumsnelheid zou opgelegd worden. In Nederland bestaan er reeds dergelijke bepalingen waar een beroepsschip bv. slechts 6 of 9 km/u mag varen op bepaalde delen.
- De snelheid van beroepsvaartuigen verhoogt steeds meer. Daardoor wordt regelmatig een 'vloedgolf' (waterpeil stijgt/daalt tot 80 cm op enkele seconden) de kanaalkom van Hasselt (en andere jachthavens) binnengeduwd die aangemeerde jachten beschadigt en watersporters in moeilijkheden brengt. Men vraagt zich af of er eerst doden moeten vallen voor daar wat aan gedaan wordt.
- Binnen een paar jaar zal de aangereikte schade ten gevolge van de grote zuiging van deze schepen (aan de oevers) ongelofelijk veel geld gaan kosten om deze te herstellen. Daarom wordt er voorgesteld om nu op te treden tegen de overdreven snelheid.
- Door de kunstmatige 'betonnen' dijken is er te veel reflectie en zijn er nauwelijks nog roeimogelijkheden.
- Het is gunstig om te fietsen en te wandelen langs de waterweg tussen Schilde-Schoten-Wijnegem. Zeker van maandag tot en met vrijdag wordt dit als zeer aangenaam ervaren. Zaterdag en zondag is het minder aangenaam omwille van de te grote hoeveelheid roekeloze fietsers en groepen en wordt wandelen quasi-onmogelijk.
- Langs het Albertkanaal zijn er goede fietspaden, maar geen wandelpaden. Graag had men, naast het zeer goede fietspad, ook een degelijk wandelpad gehad (dolomiet of iets dergelijks) dat niet door fietsers gebruikt kan worden.
- Sommige wielertoeristen wanen zich op een piste als ze langs de jaagpaden van het Albertkanaal rijden en ontzien niets of niemand en rijden zelfs voetgangers bijna overhoop. Men vraagt zich af of er een maximum snelheid opgelegd kan worden.
- Zeker aan aanlegplaatsen en clubs kunnen er gevaarlijke toestanden optreden door de snelheid van de fietser. Er dienen maatregelen te worden voorzien opdat er op die plaatsen wordt vertraagd (op die plaatsen zijn er vaak ook veel kinderen).
- De jaagpaden moeten ook kunnen gebruikt worden voor 'georganiseerde' fietstochten in groep, liefst zonder bijkomende vergunningen of eventuele retributie. Negatief is het feit dat bepaalde stroken jaagpad als sluikweg gebruikt worden door het gemotoriseerde verkeer, zoals de strook tussen Hasselt-Diepenbeek en Genk.
- Het reglement voorziet al van oudsher dat er geen paarden op de trekweg mogen. Nu het fietspaden geworden zijn en verhard, kunnen paarden helemaal niet meer toegelaten worden, uitgezonderd als er een tweede weg is.
- De waterwegbeheerder voert vaak een onduidelijk beleid met betrekking tot voorrechten die aan bepaalde recreatiegroepen worden gegeven. Een voorbeeld daarvan is het gebruik van jaagpaden met de auto: soms is men tolerant, soms niet en indien er betaald moet worden voor het jaagpadgebruik zijn de prijzen meestal niet uniform.

  Een ander voorbeeld is het verhuren van het wateroppervlak aan o.a. jetski-clubs zonder mededinging van andere geïnteresseerden, waaronder de visserij (cfr. Oelegem).

- De waterfronten worden onderbenut. In het buitenland worden ze als attracties uitgespeeld (parken rond aanleggen). Momenteel zijn ze veelal braakliggend. Om dit aan te pakken wordt voorgesteld om de zones langs jaagpaden te voorzien voor recreatie (wandelen, uitrusten, zonnebaden, etc), parkings, groen, ….
- Bij werken langs het kanaal dienen borden (bewegwijzering) teruggeplaatst of teruggebracht te worden naar de toeristische dienst. Er is te weinig nazicht en eventueel onderhoud van de fietspaden langs de kanalen. Zo dienen ook de bermen frequenter gemaaid te worden, op vele plaatsen is er vaak minder dan 1 meter om te fietsen.
- Bij het verwijderen van bomen en obstakels, dient de bewegwijzering teruggeplaatst te worden of de bevoegde VVV verwittigd te worden.
- Graag had men infoborden gehad voor recreanten in verband met wat men ziet in, op en langs het kanaal.
- Het Albertkanaal is een ideale plaats voor waterskiraces (beperkt in omloop, ongeveer 2500 meter). Er bevinden zich een twintig waterskiclubs op het Albertkanaal. Zij zijn vooral actief op zon- en feestdagen. Het openen van de beroepsscheepvaart is moordend voor de activiteiten van deze clubs. Beroepsvaart en waterrecreatie op deze waterweg is praktisch incompatibel.
- Waterskiraces kunnen niet meer doorgaan door de zondagsvaart. Er dient stremming te zijn voor de schepen 'van 9.00 u tot ongeveer 19 uur'. Er worden per jaar een 10-tal races op het kanaal georganiseerd waaronder 2 internationale. Viersel waterskiclub zal niet meer in staat zijn Wereldkampioenschappen te organiseren.
- Indien men de zondagsvaart voor beroepslui gaat toelaten komen heel wat sportbooteigenaars in het gedrang. Sommigen zullen zelfs stoppen met hun hobby wat langs deze kant ook de werkgelegenheid in gevaar brengt, terwijl men door de beroepsvaart jarenlang geijverd heeft om die zondagsvaart.
- Recreatie op zondag zal verdwijnen bij invoering van de zondagscheepvaart. Nieuwe mensen laten kennis maken met de watersport is onmogelijk indien er beroepsscheepvaart op zondag komt.
- Er dienen meer passantenhavens gebouwd te worden. Er zijn er maar twee.
- De door het bestuur aangelegde jachthavens zijn te kaal: geen water, geen gas, geen telefoon, geen olie ontvangst/opslag/verwijdering, geen verlichting, geen elektrische toegangscontrole (met chip-sleutel); geen clubhuis, geen afsluiting, geen verharde parking, geen elektriciteit en verlichting en stroomvoorziening voor jachten (dit laatste wel in Kanne uitgevoerd met de bijdrage van de club). Het bestuur bouwt een jachthaven in 'landbouwgebied' tegen het water, zonder de zone te veranderen zodat een clubhuis niet mogelijk is.
- Momenteel wordt brandstof voor alle vaartuigen niet milieubewust gebunkerd. Op strategische punten dient een milieuvriendelijke mogelijkheid tot bunkeren voor jachten enz. voorzien te worden.. De huidige regelgeving stipuleert dat deze milieutechnisch in orde moeten zijn, alvorens er zo één ingericht en uitgebaat kan worden. Het probleem was dat iedereen in die branche maar wat aanmodderde m.a.g. dat ze dan gesloten werden
- Er zijn onvoldoende faciliteiten voor het aanleggen van recreatievaartuigen zoals steigers en binnenhavens, zeker in functie van de zondagsvaart.
- De kolenhaven aan het Albertkanaal te Lummen mag momenteel niet gebruikt worden voor de watersport.
- Na het bouwen van de jachthaven te Kanne, werd de kanaalzone tussen de kom van Lanaye en de brug te Vroenhoven niet veranderd in een skizone.

- De jetskiërs klagen dat ze overal worden weggejaagd. Aan het Albertkanaal zijn er jetskiplaatsen in Lanaken, Lummen en Oelegem. Maaseik is daar zo'n 40 km vandaan. De sport groeit (daar) explosief en in Maaseik is er een concentratie van leden bij een plaatselijke vzw. Al 5 jaar overleggen ze vruchteloos met de gemeente over toewijzing van een jetskistrook. De achterban wordt er gedesillusioneerd van.
- Er dient door de scheepvaart een duidelijk standpunt ingenomen te worden of een jetski een vaartuig is of niet en of er aparte zones voor hen beschikbaar gesteld worden.
- Er zijn onvoldoende dagen waarop men kan waterskiën.
- Er wordt gevraagd of de Dienst voor de Scheepvaart er niet voor kan zorgen dat tenminste af en toe het drijfvuil opgeruimd wordt. Het is een schande dat gigantische hoeveelheden plastic, koorden, flessen, hout op het kanaal drijven. Regelmatig lopen jachten averij op. Bovendien komt al dit vuil vroeg of laat in de jachthavens binnengedreven.
- Er is nood aan meer samenwerking, informatie en communicatie via pers, tijdschriften, etc.
- Men dient ook aan preventief onderhoud van infrastructuur, bv. slipway, baggerwerken en stootbalken, te doen.
- De accijnzen die gevraagd worden, moeten naar beneden bijgesteld worden, vermits met de Interreg-steun de clubs reeds de cijns voor tientallen jaren op voorhand betalen voor een infrastructuur waar ze nooit eigenaar van worden en alleen ten goede komt aan de staat.
- Aan de jachthaven te Geel zijn er vissers met zware werphengels in de jachthaven die zeer veel schade aan jachten toebrengen, meestal 's avonds of 's nachts.
- Op kanalen vindt men geen deftige "reddingspunten" die van belang zijn als men in het water terechtkomt. Het Albertkanaal heeft deze zaken wel, maar de locaties worden in dit verband met visualisatie weinig of niet onderhouden. Deze punten zijn belangrijk voor alle recreanten, zelfs voor beroepsvaart.

10.4 Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

- Er is een merkelijke verbetering van de bediening aan de sluizen van het kanaal Dessel-Schoten.
- In Turnhout is er een goede samenwerking met de plaatselijke VVV.
- Tijdens de werken ter hoogte van Turnhout is er door AWZ een bewegwijzerde omlegging aangeduid voor de fietstoeristen, dit zou standaard moeten gebeuren.
- Meestal bestaan er alleen kanosteigers waar verhuurbedrijven aanwezig zijn. De aanleg van kanosteigers langs andere waterwegen/knooppunten (zoals aan enkele bruggen), zou voor de recreatievaarders een sterke uitbreiding/aanmoediging zijn.
- De Turnhoutse kayakvaarders doen zeer veel aan jeugdwerking, ook voor de stad Turnhout. Ze krijgen daarvoor geen tot zeer weinig financiële steun (subsidies), terwijl het toch de bedoeling is om de jeugd te stimuleren om aan sport te doen.
- Ter hoogte van Dessel gebeurt het wel eens dat de vissers hun hengels tussen de boten werpen, waardoor vele ruiten beschadigd worden. Dit zou eventueel verboden moeten worden.
- Er dient meer toezicht te zijn op de snelheid van de binnenschepen.
- Men vraagt zich af of er elke keer als er een wedstrijd georganiseerd wordt op zondag een deel van het kanaal gesloten kan worden als de beroepsvaart zondag ook gaat varen.

- De havenkom van de jachthaven van Turnhout is van oorspronkelijk 2 meter diepgang naar ongeveer 1,30 meter gegaan. Er dient gebaggerd te worden, maar waar moet het slib naartoe.
- Er is veel ronddrijvend vuil (hout, flessen, enz.) op het water wat schadelijk is voor kayaks omdat dit niet altijd te zien is, laat staan dat het nog kan worden ontweken. Een mogelijke boosdoener zou het afvalbedrijf WATCO kunnen zijn dat naast het kanaal ligt.
- Enkele fietspaden langs het kanaal Turnhout-Kwaadmechelen zijn in slechte staat. Dit wordt meestal veroorzaakt door de Dienst voor de Scheepvaart, die met het herstellen van de kanaaloevers de fietspaden finaal stuk rijdt.

10.5 Zuid-Willemsvaart

- Enkele plaatsen waar de jetsport zou kunnen ingericht worden, zijn: van Rotem tot de Zinkfabriek, van Neeroeteren tot aan Oeterbeton en alle plassen van de Maas en eventueel de Maasoevers.
- Aan de veerhaven van Lanaken is het opschutten zeer woelig en snel, zodanig dat het voor de recreatievaart bijna onmogelijk is om tijdig een bolder te pakken te krijgen. Het langzamer schutten (indien mogelijk) of het aangeven van 2 haken door de sluiswachter is hiervoor zeker een oplossing.

11 NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen

11.1 Brabantse kanalen

- Provincie Vlaams-Brabant heeft met beperkte middelen de laatste jaren een hele ontwikkeling kunnen bewerkstelligen dankzij een goede samenwerking met alle partners.
- Recreatie in, op en rond het water is belangrijk. Er mogen in Vlaams-Brabant zeker geen beperkingen opgelegd worden qua gebruik.
- Vlaams-Brabant blijft achter wat infrastructuur betreft in vergelijking met andere provincies; o.a. goede aanlegsteigers, watervoorziening, elektriciteitsaansluitingen.
- Communicatie met de waterwegbeheerder verloopt in Vlaams-Brabant niet zo vlot. De NV Zeekanaal pakt geregeld uit met initiatieven in het kader van toerisme en recreatie, of personenvervoer, maar betrekt daar de sector weinig bij. Dat resulteert in verminderd rendement van de overheidsinspanningen omdat deze vaak te improvisatorisch zijn, te veel show, en te weinig praktisch.
- Van de kant van de passagiersvaartsector kunnen er aanbevelingen gegeven worden i.v.m. de waterkwaliteit (en niet alleen zichtbaar drijvend vuil) en de zorg voor de omgeving – zowel bebouwd als groen. De passagiersvaart laat het land immers vanuit een bijzondere hoek zien en dat is niet altijd de fraaiste kant van de streek.
- Er wordt dringend gevraagd naar algemene functieplannen voor de drie Brabantse kanalen.
- Misschien kan er 3 of 4-maandelijks een krantje verschijnen met alle activiteiten rond waterrecreatie en watertoerisme. Op die manier worden de mensen geïnformeerd van activiteiten in de buurt en kunnen er al veel conflicten vermeden worden.

11.2 Zeekanaal

- Willebroek:
  - Er is een goede bediening van de sluis en de bruggen te Willebroek.
  - Er dienen voldoende adequate wachtsteigers voorzien te worden aan de sluis en de bruggen te Willebroek.
  - Er zijn voortdurende conflicten tussen passagiersvaart en jachten aan de jachthaven van Willebroek. Een oplossing zou misschien zijn om er een aparte ‘aanlegzone’ te voorzien.
  - Bij infrastructuurrealisatie is beter voorafgaandelijk overleg nodig met de gebruikers, zodat weinig bruikbare infrastructuur vermeden wordt. Zo is de passagierssteiger te Willebroek bv. ongeschikt voor veel passagiersschepen.Op het Zeekanaal is er veel last van drijfvuil.
  - In Willebroek is er een tekort aan aanlegplaatsen.
  - Gelieve wachtsteigers te voorzien voor de heropende jachtsluis in Klein-Willebroek. Bij laag water kan de mogelijkheid behouden blijven om langs de sluis van Wintam, binnen of buiten te varen. Anders kan men op zondag nooit meer op de Schelde varen.
  - Er dienen wachtsteigers voorzien te worden aan de heropende jachtsluis in Klein-Willebroek. Bij laag water moet de mogelijkheid behouden blijven om langs de sluis

van Wintam, binnen of buiten te varen. Anders kan er op zondag nooit meer op de Schelde gevaren worden.

- Het is een positieve actie van NV Zeekanaal om strategische plannen voor de waterwegen ressorterend onder de NV Zeekanaal op te maken.
- NV Zeekanaal doet goede inspanningen voor de verbetering van de infrastructuur.
- Een negatief punt is het ontbreken van voorrang voor de regelmatige passagiersvaart. In Wallonië geldt deze regel wel.
- Op het net van NV Zeekanaal is het zelfs zo dat daar interne coherentie ontbreekt. Zo wordt passagiersvaart op het Zeekanaal als beroepsvaart aanzien, maar op het Kanaal Brussel-Charleroi als pleziervaart.
- Hoge vaartaksen remmen de passagiersvaart af op het Zeekanaal. Scheepvaartrechten (voor de vrachtvaart) werden verlaagd. Men vraagt zich af waarom kan dit ook niet voor de passagiersvaart kan.
- NV Zeekanaal waagt zich aan weinig doordachte, doch peperdure initiatieven, zoals de snelboot tussen Zemst en Brussel.
- Er dient aandacht besteed te worden aan het stimuleren van het fietstoerisme, te beginnen met de aanleg van een aaneengesloten fietspad. Dit is ook belangrijk voor de passagiersvaart (combinatie fiets en boot).
- Op het Zeekanaal en het Kanaal Brussel-Charleroi zijn de voorzieningen pover. Met name in Halle zijn er potenties. Dit is bovendien een gemeente met een binnenstad die aantrekkelijk is voor het toerisme.
- Er dienen openbare aanlegplaatsen voor het in- en uitstappen van passagiers (terminal, stopplaatsen) van de passagiersvaart (toeristisch) voorzien te worden.
- Er zouden meer parkeervoorzieningen moeten zijn voor de hengelaars. Sommige vissers klagen over vervuiling door uitwerpselen van honden. Misschien kunnen hiervoor hondentoiletten worden aangelegd. Op belangrijke parkeerplaatsen zouden eventueel vuilbakken moeten komen om zwerfvuil te vermijden.
- Met betrekking tot het insteekdok in Vilvoorde (zijarm Zeekanaal) meldt WSV dat daar wedstrijdinfrastructuur is (schans, slalombaan) en dat het al is voorgekomen sedert de in werking stelling van Cargovil (containerterminal Vilvoorde) dat schepen die te ver het dok insteken, beschadigingen veroorzaakten aan de waterski-voorzieningen. Ook is de beoefening van waterski aldaar gedurende een aantal maanden onmogelijk vanwege het paaiseizoen van de vissen dat gerespecteerd moet worden.

11.3 Kanaal Leuven-Dijle

- Mechelen:
  - Rederij Malinska biedt een bootverbinding tussen een station en een dierenpark. Het gaat dus om een milieuvriendelijk vervoersmiddel, maar men krijgt geen toelagen of subsidies. De rederij pleit voor minstens de volledige afschaffing van de 5% scheepvaartrechten. Immers, voor de overige reglementen wordt de passagiersvaart toch ook onder de binnenvaart geklasseerd en op autowegen wordt ook niet betaald door de passagier.
  - De oversteekplaats naar het Dierenpark Planckendael is vrij gevaarlijk voor kinderen (op zondag) vanwege groeps-fietstoerisme (wielerclubs).
  - Er is een te bekrompen bediening van de kunstwerken langs de waterwegen. Uniforme en uitgebreide scheepvaarturen zijn noodzakelijk (in heel Vlaanderen),

evenals de afschaffing van betaling voor bediening van sluizen of bruggen na bv. 17 u.

- Leuven:
  - Er wordt gevraagd of het kunstwerk van de Vaartgravers in de vaartkom niet hersteld kan worden.
  - Er wordt gevraagd of de nu nutteloze ringen van Interbrew niet verwijderd kunnen worden (omwille van het gevaar voor de fietsers).
  - Door de activiteiten van de passagiersvaart (cfr. afmeren van passagiersboten, op- en uitstappen van de passagiers in de jachthaven) krijgt de jachthaven van Leuven enige bekendheid.
  - De aanlegmogelijkheden voor passagiersvaart in de vaartkom zijn beperkt. De linkse is nu ingenomen door de verplaatste jachten. De rechtse heeft zo'n grote deuren dat ze niet geopend kunnen worden als het schip aan de kade ligt.
  - Er is nood aan bewegwijzering naar Leuven.
  - Dit kanaal wordt gevoed door een kleine zijarm van de Dijle. Bij elke zware regenvlaag (of onweer) komt een massa zand en modder in het kanaal terecht. Wanneer men niet om de 2 jaar gaat baggeren is de jachthaven volledig dicht. Momenteel, na 4 jaar, is de helft van de haven niet meer te gebruiken.
  - Clubs aldaar zijn dientengevolge de dichtslibbing ten dode opgeschreven of zullen een grote aderlating ondergaan. Ook het fraaie aanzicht van een haven met jachtjes gaat daardoor teniet, hetgeen ook nog eens voor de gemeentes in kwestie een verlies aan blikvangers betekent.
  - Het slib is voornamelijk afkomstig van de vervuilde Voer.
  - Met betrekking tot de jachthaven van Leuven wordt opgemerkt dat er sterk sprake is van verzanding als gevolg van de overstort uit de Hondt.
- Kampenhout sas:
  - Het is een positieve zaak dat Kampenhout als toeristisch-recreatief centrum op en rond het water - voor boottochten tussen Leuven en Kampenhout en fietstochten langs het jaagpad – uitgebouwd wordt.
  - Fietsers, toeristen en wandelaars zijn een plezier. Doch, de snelheidsduivels (wielerterroristen) zijn een gevaar voor iedereen.
  - Wielertoeristen moeten trager rijden in jachthavens. Vorig jaar werden er met steun van de NV Zeekanaal verkeersdrempels geplaatst, die op bevel van het gemeentebestuur weer verwijderd moesten worden. Er wordt nu gevraagd naar wie eigenlijk verantwoordelijk is voor waterwegen en jaagpaden.
  - Zowel de recreanten/toeristen als de beroepsvaart moeten aangemaand worden om de snelheidsregels na te leven, zeker binnen de zones van jachthavens.
  - Een clubhuis aan een jachthaven trekt zeer veel omwonenden aan, met kinderen, enz. Daardoor krijgt watertoerisme ook een pedagogische functie.
  - In de jachthaven zijn momenteel brugwerken bezig. Geen enkele instantie of aannemer schijnt op de hoogte te zijn of rekening te houden met het bestaan van de jachthaven. Geen enkele administratie is aanspreekbaar omdat er ook tussen hen geen communicatie is.
  - Er wordt veel te weinig informatie van alle officiële instanties ontvangen. Tevens krijgt men te weinig gehoor.

- Men wil een mooie yachtclub waar mensen naar komen kijken. Spijtig genoeg krijgt men maar weinig hulp van de gemeente of waterwegbeheerders. In Kampenhout gaat het om een onafhankelijke club. Men vraagt zich af tot wie men zich dan moet richten voor Europese steun.
- Er is zeer weinig informatie over de mogelijkheden tot subsidiëring, o.a. betreffende welke instanties daadwerkelijk ondersteuning geven als men een onafhankelijke jachtclub is. Steun is blijkbaar enkel mogelijk door middel van overkoepelende grootschalige lobbying.
- Waterrecreatie is dermate populair dat het de hoogste prioriteit verdient om afvalvoorzieningen (vuilbakken, vuilwatertanks, bilgewatertanks) te plaatsen, zowel voor recreanten als watertoeristen.

- Het is positief dat de wandeltochten langs de Leuvense vaart van Leuven naar Mechelen worden gestimuleerd in samenwerking met de Vlaams-Brabantse wandelclubs en dat de wandelaars de gelegenheid krijgen om via de binnenscheepvaart terug te keren naar de startplaats.
- Er is een zeer goede samenwerking met AWZ voor wat de organisatie van hengelwedstrijden aangaat. Ook voor de recreatievissers wilt men nu een informatie-campagne voeren samen met de waterbeheerder om onderlinge conflicten tussen hengelaars op te lossen.
- Er bestaat reeds een goede coördinatie tussen de hengelsport en het watertoerisme waarbij communicatie en overleg veel problemen heeft opgelost.
- Het is positief dat AWZ moeite doet om het de vissers gemakkelijk te maken door het aanleggen van hengeltrappen. Ook voor de visstand zelf hebben zij een positieve inbreng. Zo werden op de Leuvense vaart 2 paaiplaatsen aangelegd en wordt er momenteel een zwaaikom met natuurvriendelijke oevers aangelegd. Men hoopt dat deze visserij- en visstand-aandacht ook behouden blijft in de toekomst.
- Er is een verbetering van de waterkwaliteit - vooral voorbij Kampenhout - waardoor een niet toegelaten vorm van recreatie (cfr. zwemmen), het thema weer aan bod komt.
- De relatie tussen passagiersboot, vissers en omwonenden is goed op de Leuvense vaart.
- Na vijf jaar vechten met zachtheid is de medewerking van de scheepvaartbegeleiders veel verbeterd.
- De relaties met het kanaalpersoneel (bruggenwachters, sasmeesters) zijn meestal goed.
- De zondagsdienst van de kunstwerken wordt positief geëvalueerd.
- Het kanaal ligt er al 250 jaar. Leuven is de jachthaven die het verst landinwaarts ligt. Dit trekt toerisme aan.
- De Leuvense Vaart kent een aantal belangrijke conflicten tussen wedstrijdhengelaars en andere recreanten, zoals fietsers en marinekadetten.
- De afstand tussen het water en het fietspad is te klein, waardoor de lange hengelroede een gevaar kan vormen voor de fietser.
- Voor de hengelsport werden reeds diverse infrastructuurwerken uitgevoerd ter verbetering ervan. Niettemin dienen er nog diverse verbeteringswerken te gebeuren. Men denkt bv. aan het voorzien van meer parkeerplaatsen voor vissers aan goed bereikbare plaatsen, aan afvalvoorzieningen op die parkings, aan hondentoiletten op stroken waar veel met honden wordt gewandeld.
- Het jaagpad Leuven-Dijle wordt sinds 2000 opnieuw gebruikt door jagende trekspannen. Gelieve daar ook rekening mee te houden. Dit levert geen gevaar op voor wielertoeristen, maar wel voor hardrijders of zgn. wielerterroristen.

- De trekschuit heeft een goede relatie met de hengelaars die het verkeersreglement respecteren; dit zijn meestal verenigingsleden. De trekschuit heeft een slechte relatie met hengelaars die het verkeersreglement niet respecteren en bv. op de binnenberm parkeren (auto, brommer, enz.).
- Net voor de jachthaven ligt nog een brug van een vroegere spoorlijn met station Leuven-kom. De brug wordt elektrisch op en neer gebracht. Momenteel is ze reeds jaren vastgeroest, maar staat gelukkig omhoog open. Men denkt er aan de brug opnieuw in gebruik te nemen voor de overgang van fietsers. Moest men dit plan doorvoeren dan is deze brug naar alle waarschijnlijkheid weer snel defect en is de jachthaven volledig afgesloten. Het eventueel gebruik van de brug zou voor de fietsers een besparing betekenen van 450 meter omweg. De pleziervaart is gediend met een open brug tijdens elk weekend.
- De jachtclub ervaart nu problemen aan de Zennegatsluis. Aan deze sluis is er veel wind en stroming door het tij. Men moet er voorzichtig zijn, zeker met kleine bootjes. De sluiswachters hebben niet altijd het inzicht in die situatie. De beroepsvaart gaat voor recreatievaart. Nu moeten de boten wachten in de relatief gevaarlijke zone vóór de sluis i.p.v. in de sluis tot ze bv. samen met een binnenschip kunnen versluist worden. Wachtsteigers zou op die plaats veel helpen.
- Daarnaast is de Zennegatsluis niet voorzien van signalisatie. Dit maakt de situatie nog gevaarlijker. Op alle officiële marifoonkanaallijsten staat de Zennegatsluis aangegeven op kanaal 20. De sluiswachters gebruiken echter kanaal 10 omdat de schepen onderling via kanaal 10 communiceren. Deze situatie maakt het vooral voor buitenlandse pleziervaarders niet altijd eenvoudig. Zo krijgt het kanaal Leuven-Dijle een slechte naam bij de pleziervaarders.
- De trekschuit merkt op dat het kanaalpersoneel de bedieningstijden niet respecteren.
- De draaiuren van de monumenten zijn vrij kort op de Leuvense vaart. In de zomer worden de sluizen op het kanaal Leuven-Dijle bediend tot 19h. Het zou wenselijk zijn om dat wat langer te maken. Men is afhankelijk van het getij en soms is men daardoor te laat aan de sluis of brug en moet men tot 's anderendaags wachten om verder het kanaal op te kunnen. Dit zou eveneens de beroepsvaart ten goede komen.
- Het gebrek aan baggeren is met name een probleem op doodlopende kanalen en/of kanalen met beperkte beroepsvaartactiviteiten, waaronder het kanaal Leuven-Dijle.

11.4 Kanaal Brussel-Charleroi

- De NV Zeekanaal werkt aan een strategisch plan voor het kanaal Charleroi-Brussel. Dit wordt als zeer positief bevonden, maar men vraagt zich af of Brussel er ook rekening mee houdt.
- Voor de passagiersvaart zou een meer ondersteunend beleid kunnen gevoerd worden door het toekennen van financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe projecten met een belangrijke toegevoegde waarde voor de regio, alsook ter ondersteuning en uitbreiding van de bestaande routes.
- Er is nood aan coördinatie met alle betrokken instanties, ook de niet Vlaamse. Men vraagt zich bv af wat de opdrachtgever van de bediening van de sluis van Lembeek bezielt om op zondag de uren te bepalen zodat het onmogelijk is de voorziene schutting in Ronquières tijdig te halen.
- Er is nood aan afstemming tussen de verschillende Gewesten, o.a. betreffende de bedieningsuren van de bruggen en sluizen, de prijzen, … Op weg van Henegouwen naar Vlaams-Brabant, via Brussel en Waals-Brabant is het gebrek aan afstemming zeer storend en hinderlijk.

- Op het net van NV Zeekanaal ontbreekt interne coherentie. Zo wordt passagiersvaart op het Zeekanaal als beroepsvaart aanzien, maar op het Kanaal Brussel-Charleroi als pleziervaart.
- Er zouden meer parkeervoorzieningen moeten zijn voor de hengelaars. Sommige vissers klagen over vervuiling door uitwerpselen van honden. Misschien kunnen hiervoor hondentoiletten worden aangelegd. Op belangrijke parkeerplaatsen zouden eventueel vuilbakken moeten komen om zwerfvuil te vermijden.

Bijlage N Enquête bij de beoefenaars

INHOUDSTAFEL

1 DOELSTELLINGEN EN METHODOLOGIE N-5

2 RESULTATEN N-6

2.1 Activiteit N-6

2.2 Profiel N-7

2.3 Kenmerken van de activiteit N-7

2.3.1 Belang van water N-7

2.3.2 Transport N-8

2.3.3 Tijdsbesteding N-8

2.3.4 Informatiebronnen N-8

2.4 Gecombineerde activiteiten N-8

2.5 Belangrijke aspecten N-9

2.6 Ondervonden hinder N-12

2.7 Bestedingen N-12

3 BELEIDSMATIGE EVALUATIE VAN ONDERZOEKSBEVINDINGEN N-14

Lijst van tabellen

Tabel 1 Aantal afgenomen enquêtes in het kader van de opmaak van het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme in Vlaanderen.....N-16

Tabel 2 Vormen van waterrecreatie die de respondenten beoefenen op of langs waterwegen in Vlaanderen, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) N-17

Tabel 3 Belangrijkste vorm van waterrecreatie die de respondenten beoefenen op of langs waterwegen in Vlaanderen op de dag van ondervraging, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in %).....N-17

Tabel 4 De frequentie waarmee de activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen doorheen het jaar worden uitgeoefend, WES-enquête 2002-03 (in %) N-18

Tabel 5 Demografisch en sociaal-economisch profiel van de ondervraagde waterrecreanten, naar belangrijkste activiteit uitgeoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in %) N-19

Tabel 6 Demografisch en sociaal-economisch profiel van de ondervraagde waterrecreanten, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in %).....N-21

Tabel 7 De mate waarin de beoefenaars van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen lid zijn van een watersportclub, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in %) N-23

Tabel 8 Het belang van water bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in %) N-23

Tabel 9 Plaats waar de recreatieactiviteit begonnen is en het transportmiddel waarmee de ondervraagde de afstand tussen de woonplaats en de plaats van recreatie heeft afgelegd, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in %) N-24

Tabel 10 Plaats waar de recreatieactiviteit begonnen is en het transportmiddel waarmee de ondervraagde de afstand tussen de woonplaats en de plaats van recreatie heeft afgelegd, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in %).....N-25

Tabel 11 Tijdsbesteding en gemiddelde tijdsbesteding bij activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in % en in uur).....N-26

Tabel 12 Tijdsbesteding en gemiddelde tijdsbesteding bij activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in % en in uur) N-27

Tabel 13 Gehanteerde informatiebronnen vóór het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten).....N-28

Tabel 14 Gehanteerde informatiebronnen vóór het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) N-29

Tabel 15 Activiteiten waarmee de respondenten hun activiteit op of langs het water die dag combineerden, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten).....N-30

Tabel 16 Activiteiten waarmee de respondenten hun activiteit op of langs het water die dag combineerden, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) N-31

Tabel 17 Aspecten die belangrijk zijn bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) N-32

Tabel 18 Evaluatie van de aspecten die als belangrijk werden aangeduid bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in % en score op 4) N-34

Tabel 19 De mate waarin de beoefenaars van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen hinder ondervinden van andere recreanten of gebruikers, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van de ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) N-39

Tabel 20 De mate waarin de beoefenaars van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen hinder ondervinden van andere recreanten of gebruikers, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) N-40

Tabel 21 De mate waarin de beoefenaars van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen hinder ondervinden van milieuvervuiling, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van de ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) N-41

Tabel 22 De mate waarin de beoefenaars van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen hinder ondervinden van milieuvervuiling, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) N-42

Tabel 23 De mate waarin de beoefenaars van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen hinder ondervinden van andere aard dan medegebruikers of milieuvervuiling, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van de ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) N-42

Tabel 24 De mate waarin de beoefenaars van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen hinder ondervinden van andere aard dan medegebruikers of milieuvervuiling, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) N-42

Tabel 25 Gemiddelde jaarlijkse uitgaven voor watersporten zoals zeilen en vissen, WES-enquête 2002-2003 (in euro) N-43

Tabel 26 Gemiddelde bestedingen aan randactiviteiten door beoefenaars van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen per persoon en per trip, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in euro) N-43

Inleiding

In het kader van het “Beleidsplan waterrecreatie en -toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen" worden alle relevante partijen gehoord. De beoefenaars van activiteiten op of rond waterwegen in Vlaanderen vormen hierbij een belangrijke groep. Om de mening en de wensen van de waterrecreanten en -toeristen te verzamelen organiseerde WES Onderzoek & Advies een enquête bij de beoefenaars. Voor een situering van de enquête binnen de probleemanalysefase en het gehele procesverloop van de opmaak van het beleidsplan, zie de hoofdtekst van het beleidsplan.

In een eerste paragraaf lichten we de gehanteerde methodologie toe om in de volgende paragrafen de resultaten te overlopen.

1 DOELSTELLINGEN EN METHODOLOGIE

De enquête bij toeristen en recreanten op of langs waterwegen in Vlaanderen moet een antwoord bieden op volgende vragen:

- Wie zijn de toeristen, recreanten? Welke, bijv. socio-culturele, kenmerken hebben ze?
- Wat is hun activiteit? Hoeveel tijd besteden ze aan deze activiteit?
- Welke bedragen besteden ze?
- Zijn ze tevreden? Hebben ze klachten? Hebben ze voorstellen tot verbetering?

De onderzoekspopulatie bestaat uit Nederlandstalige waterrecreanten op of langs waterwegen in Vlaanderen. Deze waterrecreanten zijn minstens 18 jaar. Aangezien gegevens omtrent de samenstelling van de populatie ontbreken, zijn we genoodzaakt de samenstelling van de steekproef als basis te nemen. We weten immers niet of de steekproef als representatief mag beschouwd worden voor de hele populatie. Bij gebrek aan controle-mogelijkheden gaan we er van uit dat dit het geval is. Bij mogelijke afwijking hiervan zal dit ten gepaste tijde aangegeven worden.

In overleg met de opdrachtgever werd de bevraging op twee verschillende tijdstippen georganiseerd. Eind september 2002 werd gedurende twee weekenddagen ondervraagd. Het tweede gedeelte van de bevraging vond plaats gedurende vier weekdagen tijdens de paasvakantie 2003. In het totaal werden gedurende zes dagen enquêtes afgenomen, zijnde vier weekdagen en twee weekenddagen. Een enquêtedag startte om 10.00 uur 's morgens en eindigde om 18.00 uur 's avonds.

De enquêtes werden persoonlijk, face-to-face afgenomen op de plaats van de activiteit. Hiertoe werden zes plaatsen geselecteerd. De enquête werd afgenomen op volgende plaatsen:

- een kustjachthaven: Nieuwpoort;
- een jachthaven aan een waterweg: De Spaanjerd te Kinrooi;
- een jaagpad langs een kanaal: kanaal Herentals-Bocholt en kanaal Brussel-Schelde (kanaal Damme-Sluis);
- een jaagpad langs een bevaarbare waterloop: Schelde ter hoogte van Sint-Amands;
- een toeristische site langs een waterweg: Leie ter hoogte van Astene (Deurle).

Bij de voorbereiding van de tweede enquêteronde in de paasvakantie werden twee enquêteplaatsen vervangen:

- het kanaal Damme-Sluis werd vervangen door het kanaal Brussel-Schelde ter hoogte van Nieuwenrode omwille van de gewenste vertegenwoordiging van Vlaams-Brabant in de steekproef en omwille van het feit dat het kanaal Damme-Sluis niet onder de bevoegdheid van AWZ valt;
- de Leie ter hoogte van Deurle werd vervangen door de Leie ter hoogte van Astene omdat de waterrecreanten op deze plaats gemakkelijker konden worden ondervraagd.

De enquêteurs werden voorzien van een gedetailleerd plan per locatie. Ter plekke werd dan een zone van ongeveer 300 meter afgemeten waarbinnen de enquêtes moesten worden afgenomen.

Het streefdoel van de enquêtering was 500 enquêtes. Uit tabel 1 blijkt dat dit aantal effectief gehaald werd. Afhankelijk van het aantal dagen dat de enquête plaatsvond op een bepaalde plaats en afhankelijk van het aantal passanten, schommelt het aantal enquêtes per plaats van 17 tot 106 enquêtes. Een voorbeeld van het enquêteformulier is opgenomen als bijlage 1.

2 RESULTATEN

De resultaten bekijken we nagenoeg steeds vanuit twee invalshoeken. In eerste instantie interpreteren we de resultaten vanuit het standpunt van de beoefende activiteit, dit wil zeggen in functie van de belangrijkste beoefende activiteit op of rond het water gedurende de dag van ondervraging of in functie van de beoefende activiteiten doorheen het jaar.

Daarna geven we de resultaten weer in functie van de aard van de omgeving. We maken een onderscheid tussen kustjachthaven, jachthaven aan een waterweg, jaagpad langs een kanaal, jaagpad langs een bevaarbare waterloop en een toeristische site langs een waterweg. Logischerwijze zullen deze resultaten mee bepaald worden door de activiteiten die op een welbepaalde plaats al dan niet worden uitgeoefend. Bijvoorbeeld, aan het kanaal Herentals-Bocholt werden relatief veel vissers ondervraagd. De resultaten voor "jaagpad langs een kanaal" worden bijgevolg beïnvloed door dit hoog aantal vissers. In Nieuwpoort werden dan weer relatief veel zeilers ondervraagd wat invloed heeft op de resultaten van een kustjachthaven.

We geven achtereenvolgens de resultaten weer van de beoefende activiteiten, het profiel van de waterrecreanten, de kenmerken van hun activiteit (zoals het belang van het water, transport, tijdsbesteding en gebruikte informatiebronnen), andere activiteiten waarmee waterrecreatie wordt gecombineerd, aspecten op en rond het water die belangrijk worden geacht, de ondervonden hinder en tenslotte, de bestedingen.

Bij het bekijken van de resultaten moeten we in een aantal gevallen wijzen op het klein aantal observaties waardoor deze resultaten met de nodige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd.

Doorheen de bespreking hanteren we de term "waterrecreanten". Deze omvat zowel waterrecreanten als watertoeristen.

2.1 Activiteit

Tabellen 2 tot en met 4

Bij de beoefende vormen van waterrecreatie maken we een onderscheid tussen de activiteiten op of langs waterwegen die de ondervraagde personen één of meermaals uitoefenen gedurende het jaar en de belangrijkste activiteit die de ondervraagde op het ogenblik van de ondervraging uitvoert.

Fietsen en wandelen langs waterwegen zijn de meest beoefende vormen van waterrecreatie in Vlaanderen. Respectievelijk 75,3% en 69,4% van de respondenten fietst of wandelt wel eens langs waterwegen in Vlaanderen[1]. Bij respectievelijk 47,7% en 31,6% van de respondenten vormt dit eveneens de belangrijkste activiteit tijdens de dag van ondervraging. Zeilen en vissen zijn de belangrijkste vormen van waterrecreatie op waterwegen in Vlaanderen (respectievelijk 9,3% en 11,3% van de respondenten beoefenen deze sport tijdens het jaar en respectievelijk 6,9% en 3,9% zeilde of viste op de dag van ondervraging).[2]

Andere activiteiten die op waterwegen beoefend worden omvatten toervaren op binnenwateren, snelvaart, jetski, passagiersvaart, kano, kajak, roeien, waterfietsen, windsurfen, schaatsen, zwemmen en duiken. Deze recreatievormen vangen we onder de categorie “andere activiteiten op het water”. Joggen en paardrijden catalogeren we onder "andere activiteiten langs het water".

Wandelaars en fietsers treffen we aan langs de diverse types van omgeving van waterwegen in Vlaanderen. Jachthavens trekken relatief veel zeilers aan. Vissers zijn relatief talrijk op jaagpaden langs kanalen en rivieren.

---

[1] De respondenten hadden de mogelijkheid om meerdere vormen van recreatie op te geven waardoor de som van de individuele recreatievormen meer dan 100% bedraagt.

[2] Hier kan eventueel een kleine vertekening van de resultaten zijn opgetreden op basis van de locaties waar werd geënquêteerd en waardoor bepaalde recreatievormen niet of minder aan bod kwamen dan in werkelijkheid.

Per activiteit die doorheen het jaar beoefend wordt, peilen we naar de frequentie van deze beoefening. Bij activiteiten zoals wandelen, fietsen en joggen langs waterwegen in Vlaanderen merken we een hoge frequentie op. Ongeveer telkens ("ongeveer telkens" duidt op?) 80% van de ondervraagden wandelt, fietst of jogt minstens enkele keren per maand. Ook bij vissers valt de relatief hoge frequentie op: ruim één derde gaat minstens enkele keren per week vissen. Ongeveer de helft van de zeilers, zeilt minstens één keer per week. Voor een aantal andere activiteiten dienen we te wijzen op het relatief klein aantal observaties wat maakt dat de resultaten met de nodige voorzichtigheid moeten worden geïnterpreteerd.

2.2 Profiel

Tabellen 5 tot en met 7

Bij de analyse van het profiel van de respondenten in functie van de uitgevoerde activiteit tijdens de enquêtedagen, nemen we het volgende waar:

- het publiek bestaat relatief veel uit mannen (68,7%), voornamelijk onder de vissers en bij andere activiteiten op het water;
- ongeveer 65% van de ondervraagden is 45 jaar of ouder, onder de vissers en fietsers treffen we een relatief ouder publiek aan;
- het aanwezige gezelschap bestaat gemiddeld uit iets meer dan 2 personen;
- ongeveer 80% van de ondervraagden is er aanwezig zonder kinderen. Kinderen zijn frequenter aanwezig bij activiteiten zoals toervaren, passagiersvaart, kano, kajak, …
- ongeveer 65% van de ondervraagde waterrecreanten behoort tot de sociale middenklasse. Zeilers behoren relatief vaker tot de hogere sociale klassen. Vissers, daarentegen, behoren relatief vaker tot de lagere sociale klassen[3].

Het profiel kunnen we eveneens stellen tegenover de aard van omgeving hoewel dit eveneens beïnvloed wordt door de activiteiten die er uitgeoefend worden. Hierbij merken we op dat een kustjachthaven en een toeristische site langs een waterweg relatief meer gezinnen met kinderen aantrekken. Een toeristische site trekt eveneens een relatief jonger publiek aan. Op deze laatste plaats treffen we nagenoeg evenveel vrouwen als mannen aan.

Ongeveer 12% van de ondervraagde waterrecreanten is lid van een watersportclub. Dit aandeel hangt sterk samen met de aard van de activiteiten die de ondervraagde gedurende het jaar onderneemt. Ruim 70% van de respondenten die minstens één keer per jaar zeilen is lid van een club. Bij de respondenten die doorheen het jaar gaan wandelen of fietsen langs het water bedraagt dit aandeel telkens ongeveer 9%.

2.3 Kenmerken van de activiteit

Bij kenmerken van de activiteit behandelen we volgende items: het belang van de aanwezigheid van water, transport, tijdsbesteding en de gebruikte informatiebronnen om deze activiteit uit te oefenen.

2.3.1 Belang van water

Tabel 8

Voor activiteiten die zich op het water afspelen is het water logischerwijze onmisbaar. Maar ook voor activiteiten langs waterwegen in Vlaanderen zoals wandelen en fietsen is het water in ruim de helft van de gevallen heel belangrijk.

[3] De sociale klassen zijn samengesteld aan de hand van opleidingsniveau en beroep van de ondervraagde persoon (zie bijlage 2).

2.3.2 Transport

Tabellen 9 en 10

In ongeveer de helft van de gevallen is de beoefende activiteit aan de woonplaats zelf gestart. Dit is vooral het geval bij recreatieactiviteiten langs waterwegen zoals wandelen of fietsen. Voor zeilen, vissen of andere activiteiten op waterwegen legt men steeds eerst een zekere afstand af met een ander transportmiddel.

Indien men zich eerst verplaatst vooraleer de eigenlijke activiteit op of langs het water uit te oefenen, neemt men meestal de wagen (89,3%). Bij vissers speelt de (motor)fiets een relatief belangrijke rol. Bij wandelaars is het openbaar vervoer niet onbelangrijk.

Wanneer een eerste verplaatsing met een ander transportmiddel noodzakelijk is legt men gemiddeld bijna 50 kilometer af[4]. Dit is iets hoger bij zeilen (circa 58 kilometer) en geringer bij bijvoorbeeld vissen (ongeveer 12 kilometer). Indien wandelaars of fietsers zich eerst verplaatsen met een ander transportmiddel vooraleer de activiteit te starten leggen ze gemiddeld ongeveer 50 kilometer af.

Activiteiten in een kustjachthaven worden meestal voorafgegaan door een langere afstand met een ander transportmiddel dan het transportmiddel van de uitgevoerde activiteit (gemiddeld nagenoeg 70 kilometer).

2.3.3 Tijdsbesteding

Tabellen 11 en 12

Gemiddeld besteedt de waterrecreant ongeveer 3 uur en 20 minuten aan zijn/haar activiteit. Activiteiten op het water duren gemiddeld iets langer dan deze langs het water (respectievelijk gemiddeld ruim 5 uur tegenover nagenoeg 3 uur).

2.3.4 Informatiebronnen

Tabellen 13 en 14

Ongeveer 80% van de ondervraagde waterrecreanten raadpleegt geen informatiebronnen vooraleer hij/zij naar het water trekt. Het gebruik van informatiebronnen ligt iets hoger bij fietsers en voor recreanten op het water zoals bij de toervaart, passagiersvaart, …

Fietsers raadplegen relatief veel kaartmateriaal (22,8%). Vele wandelaars deden inspiratie op via radio of televisie (10,7%). Dit gegeven is vermoedelijk voor wat betreft de enquêtelocatie Sint-Amands beïnvloed door de tv-serie "Stille waters".

2.4 Gecombineerde activiteiten

Tabellen 15 en 16

Ongeveer 72% van de ondervraagde waterrecreanten combineert hun belangrijkste activiteit met gemiddeld één tot twee andere activiteiten.

Drie activiteiten worden in belangrijke mate gecombineerd met waterrecreatie. Ongeveer de helft van de respondenten had reeds een terrasje bezocht of waren van plan om dit nog te doen. Ruim een vierde combineerde de activiteit op of rond het water met uitrusten of ontspannen. Zo'n 16% was reeds op restaurantbezoek geweest of was dit van plan.

Het bezoek aan terrasjes ligt relatief hoog bij fietsers (57,1%). Het ontspanningselement komt relatief vaak tot uiting bij zeilers (36,4%) en wandelaars (39,6%).

---

[4] De relatief lange afstand die respondenten afleggen indien een eerste verplaatsing nodig was met een ander transportmiddel, kan beïnvloed zijn door het toeristisch karakter van een aantal enquêteplaatsen.

Ruim 28% van de respondenten combineerde de activiteit op of langs het water niet met andere activiteiten. Ondanks het gering aantal observaties onder vissers kunnen we stellen dat een groot deel van de vissers hun activiteit niet met andere activiteiten combineren.

2.5 Belangrijke aspecten

Tabellen 17 en 18

Recreanten die één of meerdere activiteiten op of langs het water uitoefenen tijdens het jaar vinden voornamelijk volgende aspecten van belang:

- aspecten met betrekking tot het water:
  - geur, kleur en uitzicht van het water (34,2%),
  - kwaliteit, netheid, zuurstofrijkheid van het water (30%),
  - landschap langs de waterwegen (48,1%);
- aspecten met betrekking tot faciliteiten aan het water:
  - aantal wandelpaden (42,1%),
  - kwaliteit van de wandelpaden (39,2%),
  - aantal fietsroutes (54,5%),
  - kwaliteit van de fietsroutes (56,5%),
  - zitgelegenheden (35%);
- aspecten met betrekking tot faciliteiten in de omgeving van het water:
  - veiligheid (31%),
  - rust langs het water (48,7%) en
  - netheid van de omgeving (31,8%).

Zeilers hechten bijkomend extra belang aan:
- toegankelijkheid van het water (42,6%);
- aantal aanlegsteigers (36,2%) en het onderhoud ervan;
- parkeerruimte (31,9%);
- rust op het water (48,9%).

Vissers besteden extra aandacht aan:
- kwaliteit van de visstand (57,9%);
- toegankelijkheid van de oevers, dijken (43,9%) en de kwaliteit van deze oevers;
- aantal visplaatsen (56,1%);
- parkeerruimte (31,6%).

Wandelaars en fietsers hechten relatief meer belang aan de aanwezigheid van horecavoorzieningen in de buurt (respectievelijk 34,1% en 30,3%).

In tweede instantie werden de respondenten gevraagd om voor die aspecten die ze belangrijk vonden aan te geven in welke mate ze tevreden zijn met de huidige toestand in Vlaanderen (niet noodzakelijk op de plaats van ondervraging).

Figuur 1 toont deze tevredenheid in functie van de ondervraagde recreanten die deze activiteiten uitoefenen op het water en langs het water doorheen het jaar. Om tot deze figuur te komen, gaven we een waarde 4 aan de uitspraak "zeer tevreden", een waarde 3 aan "tevreden", een waarde 2 aan "weinig tevreden" en een waarde 1 aan "niet tevreden". Op deze manier bekomen we gemiddelde scores op 4. <- die laatste zin snap ik niet; kan aub verduidelijkt worden wat er bedoeld wordt?

Aspecten die positief worden geëvalueerd door waterrecreanten op én langs het water zijn onder meer (score hoger dan 3):
- landschap langs de waterwegen;
- kwaliteit van de wandelpaden;
- aantal fietsroutes;
- rust op het water;
- rust langs het water;
- rust buiten de vakantieperiodes;

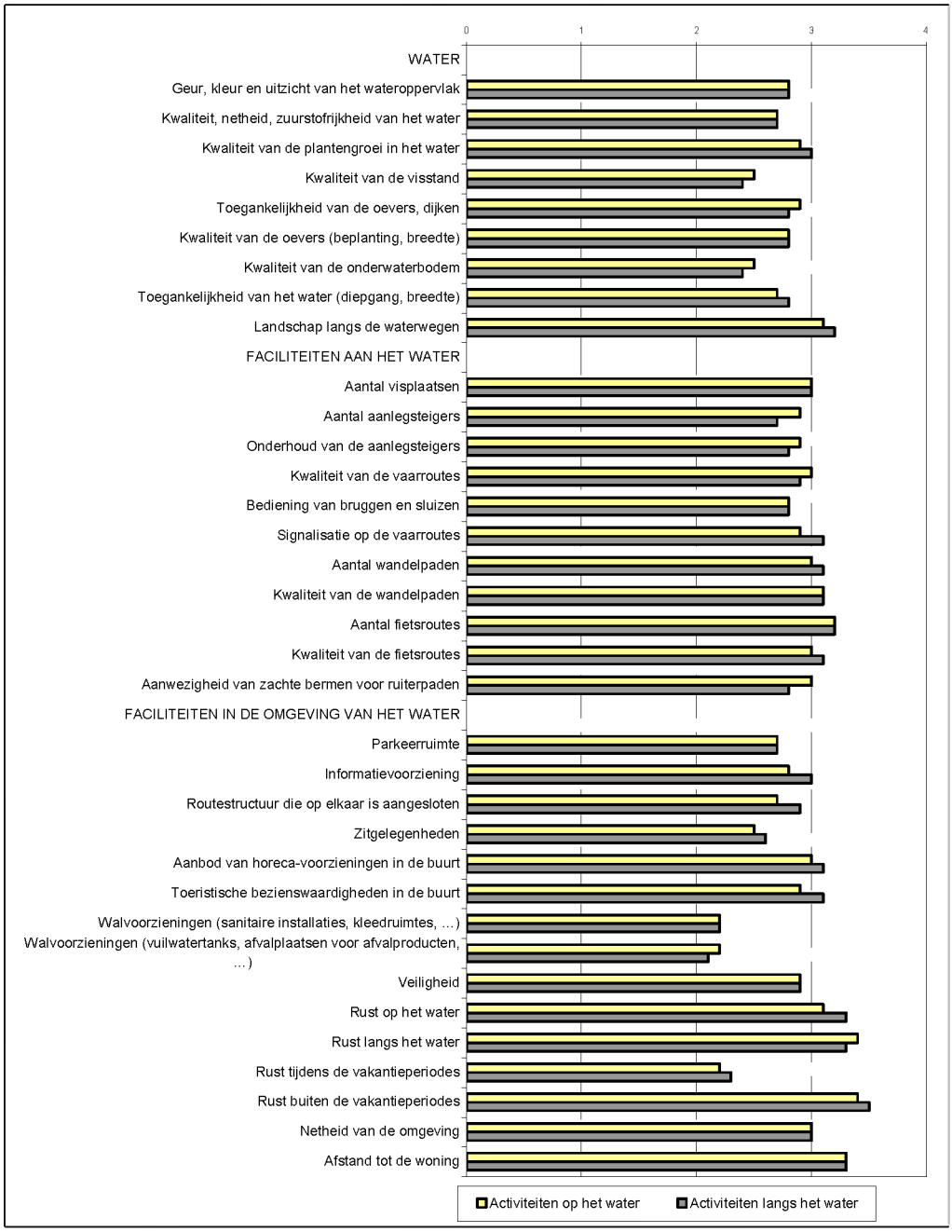
- afstand tot de woning.

Aspecten die momenteel als minder positief worden aanzien zijn (score minder dan 2,7):

- kwaliteit van de visstand;
- kwaliteit van de onderwaterbodem;
- zitgelegenheden;
- aanwezigheid van walvoorzieningen (sanitaire installaties, kleedruimtes, …);
- aanwezigheid van walvoorzieningen (vuilwatertanks, afvalplaatsen voor olieproducten, …);
- rust tijdens de vakantieperiodes.

Tabel 18 geeft deze evaluatie per activiteit. Deze resultaten dienen evenwel met de nodige voorzichtigheid te worden geïnterpreteerd omwille van het soms beperkt aantal observaties.

Figuur 1:
Gemiddelde score van een aantal aspecten die door waterrecreanten werden aangestipt als belangrijk, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (gemiddelde score op 4)



2.6 Ondervonden hinder

Tabellen 19 tot en met 24

We peilden bij de respondenten naar hinder die ze ondervinden bij het uitoefenen van hun activiteit (die ze op het ogenblik van de ondervraging uitvoerden) op bepaalde momenten, bijvoorbeeld tijdens de zomerperiode, op of langs de waterwegen in Vlaanderen. We gingen dit na voor drie vormen van hinder:

- hinder van andere recreanten/gebruikers;
- hinder van milieuvervuiling;
- hinder van andere aard dan mederecreanten of milieuvervuiling.

Nagenoeg één derde van de respondenten ondervindt hinder van andere recreanten of gebruikers. Wandelaars en zeilers ondervinden iets vaker hinder van andere waterrecreanten. Fietsers in het algemeen alsook wielertoeristen in het bijzonder zijn voor een aantal respondenten een bron van enige ergernis (respectievelijk 43% en 19,7%). Ongeveer een vijfde van de respondenten die enige vorm van hinder ervaren van medegebruikers vindt het, over het algemeen, te druk (op of langs het water).

Als we deze problematiek relateren aan de aard van de omgeving waar ondervraagd werd, dan hangt het bekomen resultaat sterk samen met de recreatievormen die op die plaats worden uitgeoefend. Op jaagpaden langs bevaarbare waterlopen ligt de hinder door andere gebruikers blijkbaar relatief hoog.

Ruim een vijfde van de ondervraagden signaleert problemen in verband met milieuvervuiling. Vuilnis langs water en wegen en watervervuiling in het algemeen vormen de voornaamste probleempunten (respectievelijk 60% en 25,5%).

Het aandeel van de ondervraagden die nog andere problemen ervaren dan hinder van mederecreanten of milieuproblemen is heel gering. Slechts 1,4% van de respondenten ondervindt hinder van andere aard.

2.7 Bestedingen

Tabellen 25 en 26

Bij de analyse van de bestedingen maken we een onderscheid tussen de bestedingen specifiek gerelateerd aan watersport op het water (door zeilers, vissers, …) en uitgaven voor randgebonden activiteiten (café, terras, musea, …).

Wat de bestedingen voor watersport betreft zien we twee soorten uitgaven: uitgaven onlosmakelijk verbonden aan de boot (bijvoorbeeld lidmaatschap of onderhoud) en de overige uitgaven (bijvoorbeeld lesgelden of aanlegkosten). Het aantal observaties in de steekproef is echter beperkt waardoor het aggregeren van de resultaten niet aangewezen is. Zelfs het interpreteren van de individuele bedragen dient met de nodige voorzichtigheid te gebeuren.

Om de bestedingen voor de randgebonden activiteiten na te gaan vroegen we de respondenten aan te geven hoeveel ze op het einde van die dag besteed zouden hebben voor een aantal welbepaalde categorieën. Met randgebonden activiteiten bedoelen we bezoek aan restaurant, café, musea, boottocht, … Naar bestedingen voor transport van en naar de plaats van recreatie werd niet gepeild.

Het bedrag dat de waterrecreant besteedt aan randgebonden activiteiten hangt af van de vorm van recreatie die deze persoon uitoefent de dag van de ondervraging. Fietsers, wandelaars en zeilers besteden relatief meer dan bijvoorbeeld vissers (respectievelijk ongeveer 6 tot 8 euro per persoon per trip voor wandelaars, fietsers en zeilers tegenover ongeveer 3 euro voor vissers). Het relatief hoge bedrag besteed door respondenten die "andere activiteiten op het water" uitoefenen is beïnvloed door de passagiersvaart. Bij het interpreteren van deze resultaten dient men evenwel rekening te houden met het beperkt aantal observaties.

Wanneer we de bestedingen voor de diverse categorieën bekijken blijkt dat de uitgaven voornamelijk de horeca ten goede komen (restaurant, café, terras).

3 BELEIDSMATIGE EVALUATIE VAN ONDERZOEKSBEVINDINGEN

Uit de enquête blijkt dat fietsen en wandelen langs waterwegen de meest beoefende vormen van waterrecreatie zijn. Respectievelijk 75% en 69% van de respondenten fietst of wandelt wel eens langs waterwegen in Vlaanderen. Per activiteit zoals wandelen, fietsen en joggen langs waterwegen in Vlaanderen merken we een hoge frequentie. Ongeveer 80% van de ondervraagden fietst, wandelt of jogt minstens enkele keren per maand.

Gezien fietsen en wandelen de meest frequent beoefende vormen van waterrecreatie vormen, is het aangewezen de nodige aandacht aan de dag te leggen voor de meningen en verwachtingen van deze groepen van beoefeneaars.

Uit de enquêteresultaten onthouden we vooral het belang van de aanwezigheid van horecavoorzieningen in de buurt. Dit is een belangrijk aspect dat door wandelaars en fietsers vaker genoemd wordt dan door de andere waterrecreanten.

Fietsers in het algemeen, maar ook wielertoeristen vormen voor een aantal respondenten een bron van enige ergernis. Als we de problematiek van de ondervonden hinder relateren aan de aard van de omgeving waar ondervraagd werd, dan stellen we vast dat op jaagpaden langs bevaarbare waterlopen de hinder door andere gebruikers relatief hoog ligt.

Naast fietsen en wandelen, blijkt uit de enquête dat vissen en zeilen eveneens belangrijke vormen van waterrecreatie op waterwegen in Vlaanderen zijn. 11% van de respondenten beoefent het vissen tijdens het jaar. Bij de vissers viel ook de hoge frequentie op. Ruim een derde gaat minstens enkele keren per week vissen.

Vissers vinden volgende aspecten van groot belang: de kwaliteit van de visstand, de toegankelijkheid van de oevers, dijken en de kwaliteit van deze oevers, het aantal visplaatsen en parkeerruimte.

Zeilen wordt door 9% van de respondenten beoefend tijdens het jaar. Ongeveer de helft van de zeilers, zeilt minstens één keer per week. Van belang voor eventuele beleidsmaatregelen is dat zeilers extra aandacht hechten aan de toegankelijkheid van het water, het aantal aanlegsteigers en het onderhoud ervan, de parkeerruimte en de rust op het water.

Rekening houdend met het feit dat de samenstelling van de populatie voorlopig onbekend is, nemen we noodgedwongen de steekproef als basis. Hierdoor moeten de resultaten met de nodige omzichtigheid geïnterpreteerd worden. Wegens gebrek aan voorgaand onderzoek naar het profiel, het gedrag, de mening en wensen van de beoefenaars van activiteiten op of rond waterwegen in Vlaanderen is het bovendien niet mogelijk om evoluties te noteren of om de representativiteit van de resultaten van deze enquête te bevestigen.

Wel hebben we in loop van de opmaak van het “Beleidsplan waterrecreatie- en toerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen” vastgesteld dat door praktijkervaring van de diverse partijen in de waterrecreatiesector veel kennis aanwezig is over het consumentengedrag. Deze kennis is echter veelal versnipperd en niet kant-en-klaar beschikbaar. Vele spelers hebben een duidelijk beeld van de markt maar kunnen die niet onderbouwen met actuele en betrouwbare cijfers uit onderzoek. Een goed inzicht in de vraagzijde (de consument) op Vlaams niveau is dan ook een belangrijke voorwaarde voor het onderbouwen van een uitgebalanceerd beleid inzake waterrecreatie en –toerisme.

Daarom stellen we voor om deze enquête bij de beoefenaars te continueren. Het systematisch herhalen van deze enquête in een meer gedetailleerde vorm zal toelaten de vraagzijde van waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen in kaart te brengen en evoluties in profiel, gedrag, meningen en verwachtingen van de klant te detecteren en te onderbouwen. Op deze manier kunnen eerder aangehaalde probleempunten opgevolgd worden en kan het gevoerde beleid op een objectieve manier geëvalueerd worden.

We stellen voor deze enquête driejaarlijks te organiseren. Op deze manier is constant een vrij recente databank van gegevens beschikbaar.

Om meer specifieke uitspraken te kunnen doen over de diverse vormen van waterrecreatie en –toerisme (en dus niet enkel over de meest beoefende vormen van waterrecreatie) dient de vragenlijst verder uitgediept te worden. Tevens zal het aantal enquêtes in dit geval moeten opgetrokken worden.

TABELLEN

Tabel 1
Aantal afgenomen enquêtes in het kader van de opmaak van het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme in Vlaanderen

Aard van omgeving	Locatie	Aantal afgenomen enquêtes
Kustjachthaven	Jachthaven Nieuwpoort	88
Jachthaven aan een waterweg	Jachthaven De Spaanjerd, Kinrooi	93
Jaagpad langs een kanaal	Kanaal Herentals-Bocholt	106
	Kanaal Damme-Sluis	30
	Kanaal Brussel-Schelde	18
Jaagpad langs een bevaarbare waterloop	Schelde, Sint-Amands	92
Toeristische site langs een waterweg	Leie, Deurle	17
	Leie, Astene	60
Totaal		504

Tabel 2
Vormen van waterrecreatie die de respondenten beoefenen op of langs waterwegen in Vlaanderen, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten)

Activiteiten	Beoefende vormen van waterrecreatie op of langs waterwegen in Vlaanderen doorheen het jaar	Belangrijkste vorm van waterrecreatie beoefend op de plaats en dag van ondervraging
Zeilen	9,3	6,9
Vissen	11,3	3,9
Andere activiteiten op het water:		
toervaren op binnenwateren	4,0	1,6
snelvaart (inclusief waterski)	2,2	0,4
jetski	1,4	0,2
passagiersvaart	3,4	0,4
kano, kajak, roeien, waterfietsen	5,2	1,0
windsurfen	1,6	0,0
schaatsen	3,4	0,0
zwemmen	15,7	0,0
duiken	1,0	0,0
Wandelen	69,4	31,6
Fietsen	75,3	47,7
Andere activiteiten langs het water:		
joggen	10,1	2,4
paardrijden	1,4	0,0
andere activiteiten	0,6	3,9
Totaal	215,3	100,0
Aantal respondenten	504	504

Tabel 3
Belangrijkste vorm van waterrecreatie die de respondenten beoefenen op of langs waterwegen in Vlaanderen op de dag van ondervraging, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in %)

Aard van omgeving	Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op het water	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs het water	Totaal	Aantal respon-denten
Kustjachthaven	28,6	2,4	7,1	45,2	13,1	3,6	100,0	84
Jachthaven aan een waterweg	7,7	0,0	2,2	38,5	45,1	6,6	100,0	91
Jaagpad langs een kanaal	0,0	10,0	3,3	20,7	54,7	11,3	100,0	150
Jaagpad langs bevaarbare waterloop	1,1	0,0	2,2	35,6	57,8	3,3	100,0	90
Toeristische site langs een waterweg	2,6	2,6	3,9	25,0	63,2	2,6	100,0	76
Totaal	**6,9**	**3,9**	**3,7**	**31,6**	**47,7**	**6,3**	**100,0**	**491**

Tabel 4
De frequentie waarmee de activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen doorheen het jaar worden uitgeoefend, WES-enquête 2002-03 (in %)

Activiteit	Elke dag	Niet elke dag maar toch enkele keren per week	Eén keer per week	Niet elke week maar toch enkele keren per maand	Eén keer per maand	Om de 2 à 3 maanden	1 à 2 keer per jaar	Minder dan één keer per jaar	Totaal	Aantal respon-denten
Zeilen	0,0	19,6	30,4	10,9	10,9	13,0	13,0	2,2	100,0	46
Vissen	10,5	24,6	19,3	15,8	15,8	8,8	1,7	3,5	100,0	57
Toervaren op binnenwateren	0,0	5,9	23,6	29,4	5,9	17,6	17,6	0,0	100,0	17
Snelvaart	0,0	40,0	0,0	0,0	10,0	30,0	10,0	10,0	100,0	10
Jetski	0,0	0,0	14,2	0,0	0,0	28,6	42,9	14,3	100,0	7
Passagiersvaart	0,0	6,2	12,5	12,5	0,0	31,3	37,5	0,0	100,0	16
Kano, kajak, roeien, waterfietsen, ...	3,8	11,5	7,7	3,8	15,4	34,8	19,2	3,8	100,0	26
Windsurfen	0,0	12,5	0,0	12,5	0,0	37,5	37,5	0,0	100,0	8
Schaatsen	0,0	0,0	17,6	17,6	5,9	17,6	23,7	17,6	100,0	17
Zwemmen	0,0	9,0	25,6	14,1	12,8	20,5	16,7	1,3	100,0	78
Duiken	0,0	0,0	20,0	0,0	20,0	0,0	60,0	0,0	100,0	5
Wandelen	13,3	23,4	23,4	17,1	9,0	9,0	3,9	0,9	100,0	346
Fietsen	10,8	35,9	23,7	14,8	6,1	5,0	2,9	0,8	100,0	379
Joggen	17,3	26,9	34,6	5,8	5,8	5,8	3,8	0,0	100,0	52
Paardrijden	14,3	14,3	0,0	28,6	0,0	14,2	28,6	0,0	100,0	7

Tabel 5

Demografisch en sociaal-economisch profiel van de ondervraagde waterrecreanten, naar belangrijkste activiteit uitgeoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in %)

Omschrijving		Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				Totaal
		Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op het water	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs het water	Subtotaal	
GESLACHT ONDERVRAAGDE PERSOON	Mannelijk	85,3	100,0	83,3	88,7	59,4	69,2	67,7	65,5	**68,7**
	Vrouwelijk	14,7	0,0	16,7	11,3	40,6	30,8	32,3	34,5	**31,3**
LEEFTIJD VAN DE ONDERVRAAGDE PERSOON	18-24 jaar	6,3	15,8	11,1	10,1	6,5	5,2	12,9	6,3	**6,6**
	25-34 jaar	3,1	0,0	11,1	4,3	13,0	8,7	25,8	11,5	**10,2**
	35-44 jaar	21,9	5,3	22,2	17,4	20,1	15,2	29,0	18,0	**17,7**
	45-54 jaar	34,4	10,5	38,9	29,0	21,4	22,1	25,8	22,1	**23,5**
	55-64 jaar	28,1	36,8	11,1	26,1	19,5	28,1	6,5	23,3	**23,9**
	65 jaar en ouder	6,3	31,6	5,6	13,0	19,5	20,8	0,0	18,8	**18,1**
AANTAL PERSONEN UIT HET GEZIN AANWEZIG	1 persoon	23,5	89,5	33,3	43,7	31,6	48,7	48,4	42,4	**42,3**
	2 personen	41,2	10,5	22,2	28,2	49,7	39,7	29,0	42,6	**40,9**
	3 personen	14,7	0,0	27,8	14,1	11,0	7,7	12,9	9,3	**10,1**
	4 personen en meer	20,6	0,0	16,7	14,1	7,7	3,8	9,7	5,7	**6,7**
GEMIDDELD AANTAL PERSONEN UIT HET GEZIN		2,4	1,1	2,3	2,0	2,0	1,7	1,8	1,8	**1,8**
AANTAL KINDEREN TOT 17 JAAR UIT HET GEZIN AANWEZIG	Geen kinderen	79,4	100,0	72,2	83,1	78,7	88,5	74,2	83,8	**83,7**
	1 kind	14,7	0,0	11,1	9,9	11,0	6,0	12,9	8,3	**8,5**
	2 kinderen	2,9	0,0	16,7	5,6	6,5	5,1	9,7	6,0	**6,0**
	3 kinderen en meer	2,9	0,0	0,0	1,4	3,9	0,4	3,2	1,9	**1,8**
GEMIDDELD AANTAL KINDEREN UIT HET GEZIN		0,3	0,0	0,4	0,3	0,4	0,2	0,4	0,3	**0,3**
SAMENSTELLING REIZEND GEZIN	Eén of meer volwassenen zonder kinderen	72,7	100,0	55,6	75,7	75,5	85,9	77,4	81,4	**80,7**
	Eén of meer volwassenen met kinderen, jongste kind <6 jaar	3,0	0,0	16,7	5,7	14,2	5,6	6,5	8,8	**8,2**
	Eén of meer volwassenen met kinderen, jongste kind 6-12 jaar	6,1	0,0	11,1	5,7	7,7	5,6	9,7	6,7	**6,8**
	Eén of meer volwassenen met kinderen, jongste kind 13-17 jaar	6,1	0,0	5,6	4,3	1,3	1,3	6,5	1,7	**2,0**
	Eén of meer volwassenen met kinderen, jongste kind >= 18 jaar	12,1	0,0	11,1	8,6	1,3	1,7	0,0	1,4	**2,4**

Tabel 5

Demografisch en sociaal-economisch profiel van de ondervraagde waterrecreanten, naar belangrijkste activiteit uitgeoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in %) (vervolg)

Omschrijving		Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
		Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op het water	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs het water	Subtotaal	
AANTAL PERSONEN IN HET GEZELSCHAP	1 persoon	14,7	63,2	33,3	19,4	37,2	32,3	32,4	30,2	**30,2**
	2 personen	35,3	21,1	11,1	50,3	41,5	29,0	25,4	43,8	**41,3**
	3 personen	23,5	10,5	27,8	12,9	9,8	16,1	21,1	11,4	**12,9**
	4 personen en meer	26,5	5,3	27,8	17,4	11,5	22,6	21,1	14,5	**15,7**
GEMIDDELD AANTAL PERSONEN IN HET GEZELSCHAP		2,9	1,6	4,1	2,5	2,0	2,7	2,9	2,3	**2,3**
HOOGST BEHAALDE DIPLOMA VAN DE ONDERVRAAGDE PERSOON	Lager onderwijs	2,9	29,4	0,0	8,8	15,7	13,3	3,2	13,4	**13,0**
	Lager algemeen, beroeps- of secundair onderwijs	8,8	23,5	5,9	11,8	15,0	17,3	12,9	16,1	**15,1**
	Hoger algemeen, beroeps- of technisch secundair onderwijs	26,5	29,4	35,3	29,4	33,3	38,5	45,2	37,1	**36,3**
	Hoger niet-universitair onderwijs	29,4	11,8	35,3	26,5	24,2	20,8	35,5	23,2	**23,6**
	Universitair onderwijs	32,4	5,9	23,5	23,5	11,8	10,2	3,2	10,2	**12,0**
BEROEP VAN DE ONDERVRAAGDE PERSOON	Arbeider	17,6	10,5	16,7	15,5	14,8	10,7	19,4	12,9	**13,1**
	Bediende	38,2	15,8	22,2	28,2	32,9	28,8	41,9	31,3	**31,2**
	Zelfstandige	14,7	0,0	11,1	9,9	6,5	3,4	6,5	4,8	**5,4**
	Kaderlid, ondernemer, vrij beroep	8,8	0,0	27,8	11,3	3,2	3,4	6,5	3,6	**5,0**
	Gepensioneerde	14,7	52,6	11,1	23,9	31,0	41,6	6,5	35,1	**33,4**
	Huisvrouw, -man	0,0	0,0	5,6	1,4	5,8	3,9	3,2	4,5	**4,0**
	Student	5,9	15,8	5,6	8,5	3,2	3,0	3,2	3,1	**3,8**
	Overige niet-actieven	0,0	5,3	0,0	1,4	2,6	5,2	12,9	4,8	**4,2**
SOCIALE KLASSE	A - Hoog	26,5	5,9	41,2	25,0	10,5	9,3	9,7	9,8	**12,0**
	B - Midden, hoog	58,8	23,5	35,3	44,1	47,1	41,6	58,1	44,9	**45,0**
	C - Midden, laag	8,8	17,6	23,5	14,7	17,0	22,1	25,8	20,5	**19,3**
	D/E - Laag	5,9	52,9	0,0	16,2	25,5	27,0	6,5	24,9	**23,6**
Totaal		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
Aantal respondenten		34	19	18	71	155	234	31	420	**504**

Tabel 6
Demografisch en sociaal-economisch profiel van de ondervraagde waterrecreanten, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in %)

Omschrijving		Kustjachthaven	Jachthaven aan een waterweg	Jaagpad langs een kanaal	Jaagpad langs bevaarbare waterloop	Toeristische site langs een waterweg	**Totaal**
GESLACHT ONDERVRAAGDE PERSOON	Mannelijk	70,5	73,1	70,8	70,7	54,5	**68,7**
	Vrouwelijk	29,5	26,9	29,2	29,3	45,5	**31,3**
LEEFTIJD VAN DE ONDERVRAAGDE PERSOON	18-24 jaar	7,0	2,2	6,6	5,5	13,0	**6,6**
	25-34 jaar	5,8	10,9	11,2	12,1	10,4	**10,2**
	35-44 jaar	19,8	18,5	11,2	14,3	31,2	**17,7**
	45-54 jaar	37,2	29,3	17,1	20,9	16,9	**23,5**
	55-64 jaar	23,3	22,8	33,6	16,5	15,6	**23,9**
	65 jaar en ouder	7,0	16,3	20,4	30,8	13,0	**18,1**
GEZINSGROOTTE	1 persoon	19,3	37,6	46,8	56,5	48,1	**42,3**
	2 personen	50,0	51,6	42,2	26,1	32,5	**40,9**
	3 personen	14,8	6,5	5,2	13,0	15,6	**10,1**
	4 personen en meer	15,9	4,3	5,8	4,3	3,9	**6,7**
GEMIDDELD AANTAL PERSONEN UIT HET GEZIN		2,3	1,8	1,7	1,7	1,8	**1,8**
AANTAL KINDEREN TOT 17 JAAR UIT HET GEZIN	Geen kinderen	78,4	87,1	90,3	81,5	75,3	**83,7**
	1 kind	9,1	7,5	5,2	9,8	14,3	**8,5**
	2 kinderen	8,0	4,3	4,5	5,4	9,1	**6,0**
	3 kinderen en meer	4,5	1,1	0,0	3,3	1,3	**1,8**
GEMIDDELD AANTAL KINDEREN UIT HET GEZIN		0,4	0,2	0,1	0,3	0,4	**0,3**
SAMENSTELLING REIZEND GEZIN	Eén of meer volwassenen zonder kinderen	70,5	83,9	88,3	80,4	73,7	**80,7**
	Eén of meer volwassenen met kinderen, jongste kind <6 jaar	8,0	6,5	5,8	12,0	10,5	**8,2**
	Eén of meer volwassenen met kinderen, jongste kind 6-12 jaar	11,4	4,3	2,6	4,3	15,8	**6,8**
	Eén of meer volwassenen met kinderen, jongste kind 13-17 jaar	4,5	3,2	1,3	1,1	0,0	**2,0**
	Eén of meer volwassenen met kinderen, jongste kind >=18 jaar	5,7	2,2	1,9	2,2	0,0	**2,4**

Tabel 6
Demografisch en sociaal-economisch profiel van de ondervraagde waterrecreanten, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in %) (vervolg)

Omschrijving		Kustjachthaven	Jachthaven aan een waterweg	Jaagpad langs een kanaal	Jaagpad langs bevaarbare waterloop	Toeristische site langs een waterweg	**Totaal**
AANTAL PERSONEN IN HET GEZELSCHAP	1 persoon	11,4	29,0	37,7	33,7	33,8	**30,2**
	2 personen	47,7	49,5	39,0	37,0	33,8	**41,3**
	3 personen	18,2	8,6	9,7	12,0	19,5	**12,9**
	4 personen en meer	22,7	12,9	13,6	17,4	13,0	**15,7**
GEMIDDELD AANTAL PERSONEN IN HET GEZELSCHAP		2,7	2,3	2,2	2,5	2,2	**2,3**
HOOGST BEHAALDE DIPLOMA VAN DE ONDERVRAAGDE PERSOON	Lager onderwijs	4,7	9,7	24,8	10,9	6,6	**13,0**
	Lager algemeen, beroeps- of secundair onderwijs	16,5	9,7	17,9	13,0	17,1	**15,1**
	Hoger algemeen, beroeps- of technisch secundair onderwijs	30,6	50,5	30,3	38,0	34,2	**36,3**
	Hoger niet-universitair onderwijs	24,7	21,5	21,4	23,9	28,9	**23,6**
	Universitair onderwijs	23,5	8,6	5,5	14,1	13,2	**12,0**
BEROEP VAN DE ONDERVRAAGDE PERSOON	Arbeider	14,9	15,1	12,3	12,0	11,7	**13,1**
	Bediende	40,2	30,1	22,1	31,5	40,3	**31,2**
	Zelfstandige	9,2	5,4	5,2	3,3	3,9	**5,4**
	Kaderlid, ondernemer, vrij beroep	8,0	4,3	2,6	6,5	5,2	**5,0**
	Gepensioneerde	16,1	34,4	45,5	39,1	20,8	**33,4**
	Huisvrouw, -man	4,6	5,4	4,5	0,0	5,2	**4,0**
	Student	4,6	1,1	3,2	2,2	9,1	**3,8**
	Overige niet-actieven	2,3	4,3	4,5	5,4	3,9	**4,2**
SOCIALE KLASSE	A - Hoog	18,8	8,6	7,6	12,0	17,1	**12,0**
	B - Midden, hoog	58,8	47,3	36,6	44,6	43,4	**45,0**
	C - Midden, laag	9,4	26,9	16,6	22,8	22,4	**19,3**
	D/E - Laag	12,9	17,2	39,3	20,7	17,1	**23,6**
Totaal		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Aantal respondenten		88	93	154	92	77	**491**

Tabel 7
De mate waarin de beoefenaars van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen lid zijn van een watersportclub, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in %)

Lid van een watersportclub	Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
	Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op waterwegen	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs waterwegen	Subtotaal	
Lid van een watersportclub	72,3	17,5	25,0	30,3	9,0	8,7	15,8	8,9	**12,5**
Geen lid van een watersportclub	27,7	82,5	75,0	69,7	91,0	91,3	84,2	91,1	**87,5**
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
Aantal respondenten	47	57	128	201	346	379	57	463	**504**

Tabel 8
Het belang van water bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in %)

Belang van water	Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
	Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op het water	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs het water	Subtotaal	
Kan deze activiteit niet uitoefenen zonder water/heel belangrijk	100,0	100,0	100,0	100,0	58,1	50,9	67,7	54,8	**61,3**
Tamelijk belangrijk	0,0	0,0	0,0	0,0	18,1	31,6	16,1	25,5	**21,8**
Weinig belangrijk	0,0	0,0	0,0	0,0	16,1	12,8	9,7	13,8	**11,8**
Niet belangrijk	0,0	0,0	0,0	0,0	7,7	4,7	6,5	6,0	**5,1**
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
Aantal respondenten	34	19	18	71	155	234	31	420	**491**

Tabel 9

Plaats waar de recreatieactiviteit begonnen is en het transportmiddel waarmee de ondervraagde de afstand tussen de woonplaats en de plaats van recreatie heeft afgelegd, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in %)

Omschrijving		Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
		Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op het water	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs het water	Subtotaal	
STARTPLAATS ACTIVITEIT	Activiteit gestart aan de woonplaats	0,0	0,0	0,0	0,0	36,8	71,8	32,3	56,0	**47,4**
	Activiteit niet gestart aan de woonplaats	100,0	100,0	100,0	100,0	63,2	28,2	67,7	44,0	**52,6**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	34	19	18	71	155	234	31	420	**491**
TRANSPORTMIDDEL (indien activiteit niet gestart aan de woonplaats)	Wagen	89,7	76,5	86,7	85,2	86,5	98,2	95,2	91,4	**89,3**
	Fiets, motorfiets	6,9	17,6	6,7	9,8	3,1	0,0	4,8	2,3	**4,1**
	Te voet	0,0	5,9	6,6	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	**0,8**
	Openbaar vervoer	3,4	0,0	0,0	1,6	10,4	1,8	0,0	6,3	**5,7**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	29	17	15	61	96	57	21	174	**235**
GEMIDDELDE AFSTAND WOONPLAATS - PLAATS RECREATIE (indien activiteit niet gestart aan de woonplaats)		57,6	11,8	61	44,8	52,5	48,4	34,8	49,0	**48,3**

Tabel 10
Plaats waar de recreatieactiviteit begonnen is en het transportmiddel waarmee de ondervraagde de afstand tussen de woonplaats en de plaats van recreatie heeft afgelegd, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in %)

Omschrijving		Kustjachthaven	Jachthaven aan een waterweg	Jaagpad langs een kanaal	Jaagpad langs bevaarbare waterloop	Toeristische site langs een waterweg	**Totaal**	Gemiddelde afstand woonplaats-plaats recreatie
STARTPLAATS ACTIVITEIT	Activiteit gestart aan de woonplaats	13,6	48,4	50,6	57,6	66,2	**47,4**	
	Activiteit niet gestart aan de woonplaats	86,4	51,6	49,4	42,4	33,8	**52,6**	
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**	
	Aantal respondenten	88	93	154	92	77	**504**	
TRANSPORTMIDDEL (indien activiteit niet gestart aan de woonplaats)	Wagen	85,9	93,3	87,7	91,2	95,2	**89,3**	49,6
	Fiets, motorfiets	4,2	2,2	6,8	2,9	0,0	**4,1**	6,3
	Te voet	0,0	0,0	1,4	2,9	0,0	**0,8**	0,5
	Openbaar vervoer	9,9	4,4	4,1	2,9	4,8	**5,7**	75,7
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**	48,3
	Aantal respondenten	71	45	73	34	21	**244**	
AFSTAND WOONPLAATS-PLAATS RECREATIE (indien activiteit niet gestart aan de woonplaats)		68,9	53,9	37,0	39,8	25,2	**48,3**	

Tabel 11
Tijdsbesteding en gemiddelde tijdsbesteding bij activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in % en in uur)

Omschrijving		Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
		Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op het water	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs het water	Subtotaal	
TIJDSBESTEDING	Minder dan 2 uur	6,1	5,3	33,3	12,9	31,8	12,0	32,3	20,8	**20,4**
	2 tot 3 uur	9,1	0,0	11,1	7,1	26,0	23,9	35,5	25,5	**22,8**
	3 tot 4 uur	6,1	10,5	5,6	7,1	19,5	24,8	19,4	22,4	**20,2**
	Minstens 4 uur	78,8	84,2	50,0	72,9	22,7	39,3	12,9	31,3	**36,7**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100	100,0	100,0	100,0	100	**100,0**
	Aantal respondenten	33	19	18	70	154	234	31	419	**489**
GEMIDDELDE TIJDSBESTEDING		6,3	5,2	3,5	5,3	2,6	3,3	2,2	2,9	**3,3**

Tabel 12
Tijdsbesteding en gemiddelde tijdsbesteding bij activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in % en in uur)

Omschrijving		Kustjacht-haven	Jachthaven aan een waterweg	Jaagpad langs een kanaal	Jaagpad langs bevaarbare waterloop	Toeristische site langs een waterweg	**Totaal**
TIJDSBESTEDING	Minder dan 2 uur	12,9	28,0	15,6	16,3	33,8	**20,4**
	2 tot 3 uur	23,5	22,6	17,5	23,9	31,2	**22,8**
	3 tot 4 uur	18,8	16,1	23,4	27,2	11,7	**20,2**
	Minstens 4 uur	44,7	33,3	43,5	32,6	23,4	**36,7**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	85	93	154	92	77	**501**
GEMIDDELDE TIJDSBESTEDING		4,0	3,2	3,3	3,2	2,5	**3,3**

Tabel 13
Gehanteerde informatiebronnen vóór het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten)

Informatiebronnen	Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
	Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op het water	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs het water	Subtotaal	
TV/radio	3,3	0,0	11,8	4,5	10,7	2,2	0,0	5,2	**5,0**
Kranten, tijdschriften	3,3	0,0	5,9	3,0	3,4	4,0	6,5	4,0	**3,7**
Toeristische brochures	0,0	0,0	5,9	1,5	1,3	0,4	0,0	0,7	**0,8**
Wandelkaarten, fietskaarten, vaarkaarten, vaargids	3,3	10,5	11,8	7,6	5,4	22,8	0,0	14,6	**13,3**
Geen van deze informatiebronnen	90,0	89,5	76,5	86,4	83,2	73,7	93,5	78,7	**80,3**
Totaal	100,0	100,0	111,8	103,0	104,0	103,1	100,0	103,2	**103,1**
Aantal respondenten	30	19	17	66	149	224	31	404	**470**

Tabel 14
Gehanteerde informatiebronnen vóór het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten)

Informatiebronnen	Kustjacht-haven	Jachthaven aan een waterweg	Jaagpad langs een kanaal	Jaagpad langs bevaarbare waterloop	Toeristische site langs een waterweg	**Totaal**
TV/radio	7,1	1,2	1,3	16,1	1,3	**5,0**
Kranten, tijdschriften	3,6	5,8	4,0	3,4	1,3	**3,7**
Toeristische brochures	3,6	0,0	0,7	0,0	0,0	**0,8**
Wandelkaarten, fietskaarten, vaarkaarten, vaargids	9,5	16,3	15,9	6,9	16,0	**13,3**
Geen van deze informatiebronnen	83,3	77,9	80,8	77,0	82,7	**80,3**
Totaal	107,1	101,2	102,6	103,4	101,3	**103,1**
Aantal respondenten	84	86	151	87	75	**483**

Tabel 15
Activiteiten waarmee de respondenten hun activiteit op of langs het water die dag combineerden, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten)

Activiteiten	Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
	Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op het water	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs het water	Subtotaal	
PASSIEVE RECREATIE									
Uitrusten, passieve recreatie	36,4	10,5	27,8	27,1	39,6	18,9	16,1	26,4	**27,3**
Spelen (met kinderen)	6,1	5,3	11,1	7,1	9,7	2,6	3,2	5,3	**5,4**
Zonnen	3,0	0,0	5,6	2,9	10,4	3,4	6,5	6,2	**5,6**
Terrasjes doen	27,3	15,8	44,4	28,6	48,1	57,1	38,7	52,5	**49,1**
Winkelen	6,1	0,0	11,1	5,7	7,1	4,3	3,2	5,3	**5,4**
Korte wandelingen (<3 km)	15,2	0,0	16,7	11,4	0,0	3,9	16,1	3,6	**5,2**
SPORT									
Lange wandelingen (>3 km)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0	1,0	**1,0**
Fietstochten maken	3,0	0,0	16,7	5,7	3,9	0,0	9,7	2,2	**2,8**
Watersport	6,1	5,3	11,1	7,1	1,3	1,3	0,0	1,2	**2,0**
Joggen	0,0	0,0	16,7	4,3	0,0	0,0	3,2	0,2	**0,8**
Andere sport	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,2	**0,2**
BEZOEKEN VAN BEZIENSWAARDIGHEDEN									
Bezoeken steden, dorpen	6,1	0,0	5,6	4,3	9,7	6,9	3,2	7,7	**7,2**
Bezoek musea	0,0	0,0	5,6	1,4	1,3	2,1	3,2	1,9	**2,2**
Bezoek monumenten, historische gebouwen	0,0	5,3	11,1	4,3	5,8	5,6	3,2	5,5	**5,4**
Natuurlijke bezienswaardigheden	0,0	0,0	0,0	0,0	5,2	2,1	3,2	3,4	**3,2**
Boottocht (passagiers)	0,0	0,0	5,6	1,4	1,9	0,4	0,0	1,0	**1,2**
ANDERE									
Restaurantbezoek, gastronomie	18,2	0,0	22,2	14,3	24,0	10,7	19,4	16,3	**16,4**
Bezoek familie, vrienden, kennissen	0,0	0,0	11,1	2,9	4,5	2,6	6,5	3,6	**4,0**
Andere activiteiten	6,1	0,0	0,0	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	**0,6**
Geen andere activiteiten ondernomen of van plan te ondernemen	42,4	68,4	11,1	41,4	24,7	28,8	25,8	27,1	**28,3**
Totaal	176,0	110,6	233,5	172,8	197,2	152,8	161,2	170,5	**173,6**
Aantal respondenten	33	19	18	70	154	233	31	417	**488**

Tabel 16
Activiteiten waarmee de respondenten hun activiteit op of langs het water die dag combineerden, naar aard van de omgeving, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten)

Activiteiten	Kustjacht-haven	Jachthaven aan een waterweg	Jaagpad langs een kanaal	Jaagpad langs bevaarbare waterloop	Toeristische site langs een waterweg	**Totaal**
PASSIEVE RECREATIE						
Uitrusten, passieve recreatie	42,0	13,2	20,8	56,0	6,5	**27,3**
Spelen (met kinderen)	8,0	3,3	2,6	12,1	2,6	**5,4**
Zonnen	17,0	2,2	5,2	3,3	0,0	**5,6**
Terrasjes doen	35,2	50,5	55,2	51,6	48,1	**49,1**
Winkelen	10,2	4,4	5,8	1,1	5,2	**5,4**
Korte wandelingen (<3 km)	11,4	2,2	8,4	0,0	1,3	**5,2**
SPORT						
Lange wandelingen (>3 km)	1,1	2,2	1,3	0,0	0,0	**1,0**
Fietstochten maken	3,4	1,1	5,2	1,1	1,3	**2,8**
Watersport	1,1	4,4	2,6	1,1	0,0	**2,0**
Joggen	0,0	0,0	1,9	1,1	0,0	**0,8**
Andere sport	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	**0,2**
BEZOEKEN VAN BEZIENSWAARDIGHEDEN						
Bezoeken steden, dorpen	5,7	7,7	9,1	9,9	1,3	**7,2**
Bezoek musea	0,0	0,0	7,1	0,0	0,0	**2,2**
Bezoek monumenten, historische gebouwen	2,3	5,5	10,4	3,3	1,3	**5,4**
Natuurlijke bezienswaardigheden	4,5	4,4	3,2	2,2	1,3	**3,2**
Boottocht (passagiers)	0,0	0,0	1,9	3,3	0,0	**1,2**
ANDERE						
Restaurantbezoek, gastronomie	30,7	6,6	16,2	20,9	6,5	**16,4**
Bezoek familie, vrienden, kennissen	2,3	2,2	4,5	6,6	3,9	**4,0**
Andere activiteiten	2,3	0,0	0,0	0,0	1,3	**0,6**
Geen andere activiteiten ondernomen of van plan te ondernemen	27,3	28,6	34,4	12,1	36,4	**28,3**
Totaal	204,5	138,5	196,1	186,8	118,4	**173,6**
Aantal respondenten	88	91	154	91	77	**501**

Tabel 17
Aspecten die belangrijk zijn bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten)

Aspecten	Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
	Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op waterwegen	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs waterwegen	Subtotaal	
WATER									
Geur, kleur en uitzicht van het wateroppervlak	48,9	38,6	48,4	43,3	38,2	35,9	56,4	34,8	**34,2**
Kwaliteit, netheid, zuurstofrijkheid van het water	53,2	40,4	50,0	48,3	30,3	27,1	38,2	27,4	**30,0**
Kwaliteit van de plantengroei in het water	10,6	10,5	18,8	14,9	15,5	14,2	12,7	13,3	**12,9**
Kwaliteit van de visstand	4,3	57,9	13,3	19,4	11,4	9,1	14,5	10,1	**10,1**
Toegankelijkheid van de oevers, dijken	23,4	43,9	29,7	29,9	18,7	17,2	34,5	17,5	**18,3**
Kwaliteit van de oevers (beplanting, breedte)	19,1	29,8	30,5	26,9	20,1	18,5	38,2	18,4	**18,7**
Kwaliteit van de onderwaterbodem	6,4	14,0	9,4	8,5	4,4	3,2	12,7	3,5	**4,2**
Toegankelijkheid van het water (diepgang, breedte)	42,6	24,6	18,0	22,4	8,2	7,8	21,8	8,5	**10,5**
Landschap langs de waterwegen	36,2	52,6	58,6	50,7	53,9	51,2	50,9	48,4	**48,1**
FACILITEITEN AAN HET WATER									
Aantal visplaatsen	2,1	56,1	6,3	16,9	8,2	5,6	9,1	6,6	**7,2**
Aantal aanlegsteigers	36,2	10,5	18,0	18,9	6,1	5,9	16,4	6,3	**8,2**
Onderhoud van de aanlegsteigers	27,7	8,8	12,5	13,9	4,4	3,8	12,7	4,4	**6,2**
Kwaliteit van de vaarroutes	12,8	7,0	11,7	10,0	4,4	4,0	10,9	4,4	**4,4**
Bediening van bruggen en sluizen	14,9	5,3	14,8	12,9	7,9	7,5	10,9	6,8	**7,4**
Signalisatie op de vaarroutes	10,6	8,8	9,4	8,0	2,9	2,1	9,1	2,8	**3,6**
Aantal wandelpaden	21,3	45,6	53,9	44,8	54,8	44,8	50,9	44,6	**42,1**
Kwaliteit van de wandelpaden	17,0	35,1	47,7	38,3	50,7	41,3	50,9	41,8	**39,2**
Aantal fietsroutes	31,9	54,4	56,3	49,3	54,2	68,4	56,4	58,0	**54,5**
Kwaliteit van de fietsroutes	29,8	56,1	57,0	50,7	55,1	70,2	50,9	60,4	**56,5**
Aanwezigheid van zachte bermen voor ruiterpaden	0,0	5,3	5,5	4,5	6,1	4,6	9,1	5,0	**4,8**
Parkeerruimte	31,9	31,6	32,8	32,3	25,9	18,8	20,0	21,0	**22,7**
Informatievoorziening	14,9	15,8	28,1	22,9	28,6	29,0	18,2	26,7	**25,8**
Routestructuur die op elkaar is aangesloten	12,8	17,5	15,6	13,4	12,2	12,3	20,0	11,2	**10,7**

Tabel 17
Aspecten die belangrijk zijn bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten) (vervolg)

Aspecten	Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
	Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op waterwegen	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs waterwegen	Subtotaal	
Zitgelegenheden	14,9	28,1	41,4	32,8	42,0	38,3	29,1	37,0	**35,0**
Aanbod van horecavoorzieningen in de buurt	27,7	19,3	42,2	32,8	34,1	30,3	30,9	30,0	**28,8**
Toeristische bezienswaardigheden in de buurt	12,8	14,0	22,7	16,9	20,4	16,9	18,2	17,1	**16,1**
FACILITEITEN IN DE OMGEVING VAN HET WATER									
Aanwezigheid van walvoorzieningen (sanitaire installaties, kleedruimtes, …)	14,9	12,3	14,8	13,4	9,0	8,0	18,2	8,5	**8,5**
Aanwezigheid van walvoorzieningen (vuilwatertanks, afvalplaatsen voor olieproducten, …)	14,9	3,5	7,8	8,5	3,2	2,9	3,6	3,1	**4,2**
Veiligheid	23,4	15,8	35,2	27,4	32,7	33,0	29,1	32,2	**31,0**
Rust op het water	48,9	26,3	32,0	32,3	23,9	22,0	25,5	22,3	**23,1**
Rust langs het water	25,5	36,8	49,2	41,3	50,7	52,3	45,5	51,4	**48,7**
Rust tijdens de vakantieperiodes	10,6	14,0	16,4	15,4	14,6	14,5	16,4	14,2	**13,9**
Rust buiten de vakantieperiodes	6,4	10,5	14,8	12,4	12,5	12,3	12,7	12,3	**11,9**
Netheid van de omgeving	29,8	22,8	43,8	34,3	38,2	34,3	41,8	33,3	**31,8**
Afstand tot de woning	8,5	7,0	8,6	7,5	6,4	4,6	7,3	5,3	**5,0**
Andere aspecten aan het water	4,3	0,0	0,8	1,0	0,6	0,5	0,0	0,4	**0,6**
Andere aspecten in de omgeving van het water	2,1	0,0	0,0	0,5	0,6	0,0	0,0	0,4	**0,6**
Totaal	753,2	880,7	975,8	877,6	811,1	772,4	903,6	749,2	**739,6**
Aantal respondenten	47	57	128	201	343	373	55	457	**497**

Tabel 18
Evaluatie van de aspecten die als belangrijk werden aangeduid bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in % en score op 4)

Evaluatie		Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
		Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op water-wegen	Sub-totaal	Wan-delen	Fietsen	Andere activiteiten langs waterwegen	Sub-totaal	
Geur, kleur en uitzicht van het wateroppervlak	Zeer tevreden	8,7	9,5	14,5	11,6	13,8	13,7	16,7	12,8	**13,2**
	Tevreden	78,3	61,9	61,3	67,4	61,5	60,3	66,7	62,8	**64,1**
	Weinig tevreden	4,3	19,0	17,7	14	18,5	17,6	13,3	17,3	**16,2**
	Niet tevreden	8,7	9,5	6,5	7,0	6,2	8,4	3,3	7,1	**6,6**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	23	21	62	86,0	130	131	30	156	**167**
	Gemiddelde score	2,9	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	3,0	2,8	**2,8**
Kwaliteit, netheid, zuurstofrijkheid van het water	Zeer tevreden	16,0	0,0	7,8	8,3	7,8	4,0	4,8	6,5	**8,2**
	Tevreden	56,0	54,5	68,8	62,5	63,1	64,6	57,1	61,8	**60,5**
	Weinig tevreden	8,0	31,8	12,5	16,7	18,4	18,2	33,3	19,5	**18,4**
	Niet tevreden	16,0	9,1	7,8	9,4	7,8	10,1	4,8	9,8	**10,2**
	Weet niet	4,0	4,5	3,1	3,1	2,9	3,0	0,0	2,4	**2,7**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	25	22	64	96	103	99	21	123	**147**
	Gemiddelde score	2,8	2,5	2,8	2,7	2,7	2,6	2,6	2,7	**2,7**
Kwaliteit van de plantengroei in het water	Zeer tevreden	0,0	16,7	16,7	16,7	15,1	11,5	28,6	15,0	**15,9**
	Tevreden	80,0	66,7	66,7	66,7	67,9	71,2	71,4	68,3	**68,3**
	Weinig tevreden	0,0	0,0	12,5	10,0	7,5	9,6	0,0	8,3	**7,9**
	Niet tevreden	20,0	16,7	4,2	6,7	5,7	5,8	0,0	5,0	**4,8**
	Weet niet	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	1,9	0,0	3,3	**3,2**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	5	6	24	30,0	53	52	7	60	**63**
	Gemiddelde score	2,6	2,8	3,0	2,9	3,0	2,9	3,3	3,0	**3,0**
Kwaliteit van de visstand	Zeer tevreden	0,0	6,5	6,7	5,4	8,6	6,9	16,7	7,3	**6,7**
	Tevreden	50,0	45,2	53,3	48,6	40,0	37,9	83,3	36,6	**42,2**
	Weinig tevreden	50,0	32,3	40,0	32,4	25,7	27,6	0,0	29,3	**26,7**
	Niet tevreden	0,0	12,9	0,0	10,8	11,4	20,7	0,0	14,6	**13,3**
	Weet niet	0,0	3,2	0,0	2,7	14,3	6,9	0,0	12,2	**11,1**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	2	31	15	37	35	29	6	41	**45**
	Gemiddelde score	2,5	2,5	2,7	2,5	2,5	2,3	3,2	2,4	**2,5**
Toegankelijkheid van de oevers, dijken	Zeer tevreden	0,0	4,2	13,5	10,2	9,7	9,7	11,1	10,3	**11,2**
	Tevreden	90,9	62,5	70,3	69,5	67,7	69,4	88,9	67,9	**67,4**
	Weinig tevreden	0,0	33,3	16,2	18,6	16,1	14,5	0,0	16,7	**15,7**
	Niet tevreden	0,0	0,0	0,0	0,0	6,5	6,5	0,0	5,1	**4,5**
	Weet niet	9,1	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	**1,1**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	11	24	37	59	62	62	18	78	**89**
	Gemiddelde score	3,0	2,7	3,0	2,9	2,8	2,8	3,1	2,8	**2,9**
Kwaliteit van de oevers (beplanting, breedte)	Zeer tevreden	0,0	12,5	7,9	9,4	10,3	8,8	10,0	9,6	**10,9**
	Tevreden	66,7	37,5	68,4	60,4	63,2	67,6	70,0	65,1	**64,1**
	Weinig tevreden	22,2	43,8	18,4	22,6	20,6	19,1	15,0	19,3	**17,4**
	Niet tevreden	0,0	6,3	5,3	5,7	5,9	4,4	5,0	6,0	**6,5**
	Weet niet	11,1	0,0	0,0	1,9	0,0	0,0	0,0	0,0	**1,1**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	9	16	38	53	68	68	20	83	**92**
	Gemiddelde score	2,8	2,6	2,8	2,8	2,8	2,8	2,9	2,8	**2,8**

Tabel 18
Evaluatie van de aspecten die als belangrijk werden aangeduid bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in % en score op 4) (vervolg 1)

Evaluatie		Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
		Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op water-wegen	Sub-totaal	Wan-delen	Fietsen	Andere activiteiten langs waterwegen	Sub-totaal	
Kwaliteit van de onderwaterbodem	Zeer tevreden	0,0	14,3	0,0	6,3	7,1	0,0	20,0	7,1	**5,3**
	Tevreden	100,0	42,9	54,5	56,3	35,7	40,0	40,0	35,7	**52,6**
	Weinig tevreden	0,0	14,3	18,2	12,5	14,3	20,0	20,0	14,3	**10,5**
	Niet tevreden	0,0	14,3	27,3	18,8	21,4	30,0	20,0	21,4	**15,8**
	Weet niet	0,0	14,3	0,0	6,3	21,4	10,0	0,0	21,4	**15,8**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	3	7	11	16	14	10	5	14	**19**
	Gemiddelde score	3,0	2,7	2,3	2,5	2,4	2,1	2,6	2,4	**2,6**
Toegankelijkheid van het water (diepgang, breedte)	Zeer tevreden	5,0	15,4	4,5	6,8	3,7	3,6	9,1	5,3	**5,9**
	Tevreden	70,0	46,2	86,4	70,5	70,4	75,0	81,8	73,7	**70,6**
	Weinig tevreden	10,0	23,1	9,1	11,4	14,8	10,7	9,1	10,5	**9,8**
	Niet tevreden	15,0	15,4	0,0	11,4	3,7	7,1	0,0	5,3	**9,8**
	Weet niet	0,0	0,0	0,0	0,0	7,4	3,6	0,0	5,3	**3,9**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	20	13	22	44	27	28	11	38	**51**
	Gemiddelde score	2,7	2,6	3,0	2,7	2,8	2,8	3,0	2,8	**2,8**
Landschap langs de waterwegen	Zeer tevreden	5,9	25,0	18,6	18,6	22,9	24,9	16,0	25,2	**24,7**
	Tevreden	94,1	67,9	68,6	72,2	69,8	69,7	76,0	68,2	**68,8**
	Weinig tevreden	0,0	3,6	10,0	7,2	6,1	5,4	8,0	5,6	**5,2**
	Niet tevreden	0,0	3,6	2,9	2,1	1,1	0,0	0,0	0,9	**1,3**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	17	28	70	97	179	185	25	214	**231**
	Gemiddelde score	3,1	3,1	3,0	3,1	3,1	3,2	3,1	3,2	**3,2**
Aantal visplaatsen	Zeer tevreden	0,0	18,8	0,0	17,6	17,9	14,3	20,0	16,7	**16,7**
	Tevreden	100,0	68,8	87,5	70,6	71,4	76,2	80,0	73,3	**69,4**
	Weinig tevreden	0,0	6,3	0,0	5,9	0,0	0,0	0,0	0,0	**5,6**
	Niet tevreden	0,0	6,3	12,5	5,9	7,1	4,8	0,0	6,7	**5,6**
	Weet niet	0,0	0,0	0,0	0	3,6	4,8	0,0	3,3	**2,8**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	1	32	8	34	28	21	5	30	**36**
	Gemiddelde score	3,0	3,0	2,8	3,0	3,0	3,1	3,2	3,0	**3,0**
Aantal aanlegsteigers	Zeer tevreden	25,0	50,0	13,0	24,3	14,3	9,1	22,2	13,8	**22,5**
	Tevreden	56,3	16,7	52,2	45,9	47,6	50,0	66,7	48,3	**45,0**
	Weinig tevreden	18,8	16,7	26,1	21,6	28,6	36,4	11,1	31,0	**25,0**
	Niet tevreden	0,0	16,7	8,7	8,1	9,5	4,5	0,0	6,9	**7,5**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	16	6	23	37	21	22	9	29	**40**
	Gemiddelde score	3,1	3,0	2,7	2,9	2,7	2,6	3,1	2,7	**2,8**
Onderhoud van de aanlegsteigers	Zeer tevreden	30,8	40,0	6,3	21,4	13,3	7,1	28,6	15,0	**22,6**
	Tevreden	61,5	20,0	62,5	57,1	60,0	71,4	57,1	60,0	**54,8**
	Weinig tevreden	7,7	40,0	12,5	10,7	13,3	14,3	14,3	10,0	**9,7**
	Niet tevreden	0,0	0,0	18,8	10,7	6,7	7,1	0,0	10,0	**9,7**
	Weet niet	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0	5,0	**3,2**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	13	5	16	28	15	14	7	20	**31**
	Gemiddelde score	3,2	3,0	2,6	2,9	2,9	2,8	3,1	2,8	**2,9**
Kwaliteit van de vaarroutes	Zeer tevreden	0,0	50,0	13,3	20,0	20,0	13,3	16,7	15,0	**18,2**
	Tevreden	100,0	25,0	66,7	65,0	53,3	73,3	83,3	65,0	**63,6**
	Weinig tevreden	0,0	25,0	13,3	10,0	13,3	13,3	0,0	10,0	**9,1**
	Niet tevreden	0,0	0,0	6,7	5,0	6,7	0,0	0,0	5,0	**4,5**
	Weet niet	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7	0,0	0,0	5,0	**4,5**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	6	4	15	20	15	15	6	20	**22**
	Gemiddelde score	3,0	3,3	2,9	3,0	2,9	3,0	3,2	2,9	**3,0**

Tabel 18
Evaluatie van de aspecten die als belangrijk werden aangeduid bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in % en score op 4) (vervolg 2)

Evaluatie		Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
		Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op water-wegen	Sub-totaal	Wan-delen	Fietsen	Andere activiteiten langs waterwegen	Sub-totaal	
Bediening van bruggen en sluizen	Zeer tevreden	0,0	66,7	22,2	25,0	25,9	25,0	33,3	25,8	**25,7**
	Tevreden	50,0	0,0	44,4	41,7	37,0	39,3	50,0	41,9	**40,0**
	Weinig tevreden	16,7	33,3	22,2	16,7	22,2	21,4	16,7	19.4	**17,1**
	Niet tevreden	16,7	0,0	11,1	12,5	14,8	14,3	0,0	12,9	**14,3**
	Weet niet	16.7	0.0	0.0	4,2	0.0	0.0	0.0	0.0	**2,9**
	Totaal	100,0	100,0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	**100,0**
	Aantal respondenten	6	3	18	24	27	28	6	31	**35**
	Gemiddelde score	2.4	3,3	2.8	2.8	2,7	2.8	3,2	2.8	**2,8**
Signalisatie op de vaarroutes	Zeer tevreden	0.0	40.0	0.0	12,5	20.0	0.0	20,0	15.4	**16,7**
	Tevreden	80.0	40.0	75.0	62.5	70.0	87.5	60.0	76.9	**61,1**
	Weinig tevreden	0.0	20.0	16.7	12,5	10.0	12,5	20.0	7,7	**11,1**
	Niet tevreden	0.0	0.0	8.3	6,3	0.0	0.0	0.0	0.0	**5,6**
	Weet niet	20.0	0.0	0.0	6.3	0.0	0.0	0.0	0.0	**5,6**
	Totaal	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	**100,0**
	Aantal respondenten	5	5	12	16	10	8	5	13	**18**
	Gemiddelde score	3.0	3.2	2.7	2.9	3.1	2.9	3.0	3.1	**2,9**
Aantal wandelpaden	Zeer tevreden	30.0	25.9	22.9	25.3	26.6	26.3	24.1	27.5	**27,3**
	Tevreden	50.0	59.3	55.7	57.1	59.6	60.5	62.1	58.8	**58,9**
	Weinig tevreden	20.0	7.4	15.7	12.1	8.0	9.6	10.3	8.3	**8,6**
	Niet tevreden	0.0	7.4	5.7	5.5	5.3	3.0	3.4	4.9	**4,8**
	Weet niet	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.6	0.0	0.5	**0,5**
	Totaal	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	**100,0**
	Aantal respondenten	10	27	70	91	188	167	29	204	**209**
	Gemiddelde score	3.1	3.0	3.0	3.0	3.1	3.1	3.1	3.1	**3,1**
Kwaliteit van de wandelpaden	Zeer tevreden	0,0	28,6	29,0	28,2	29,1	26,0	20,7	28,3	**28,2**
	Tevreden	100,0	71,4	58,1	61,5	58,9	61,7	69,0	59,7	**60,0**
	Weinig tevreden	0,0	0,0	8,1	6,4	6,9	7,8	10,3	7,3	**7,2**
	Niet tevreden	0,0	0,0	4,8	3,8	4,6	3,9	0,0	4,2	**4,1**
	Weet niet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,6	0,0	0,5	**0,5**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	8	21	62	78	175	154	29	191	**195**
	Gemiddelde score	3,0	3,3	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	**3,1**
Aantal fietsroutes	Zeer tevreden	13,3	34,4	28,8	31,0	33,7	30,4	18,8	30,4	**30,1**
	Tevreden	66,7	59,4	52,1	55,0	56,1	59,3	68,8	59,3	**59,5**
	Weinig tevreden	13,3	6,3	16,4	12,0	8,6	9,1	9,4	8,7	**8,9**
	Niet tevreden	6,7	0,0	2,7	2,0	1,6	1,2	3,1	1,5	**1,5**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	15	32	73	100	187	253	32	263	**269**
	Gemiddelde score	2,9	3,3	3,1	3,2	3,2	3,2	3,0	3,2	**3,2**
Kwaliteit van de fietsroutes	Zeer tevreden	14,3	24,2	37,8	33,0	32,3	31,9	16,7	31,8	**31,6**
	Tevreden	50,0	57,6	37,8	43,7	50,8	49,4	56,7	49,5	**50,0**
	Weinig tevreden	28,6	12,1	17,6	17,5	11,1	15,2	23,3	14,4	**14,2**
	Niet tevreden	7,1	6,1	6,8	5,8	5,8	3,4	3,3	4,3	**4,3**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	14	33	74	103	189	263	30	277	**282**
	Gemiddelde score	2,7	3,0	3,1	3,0	3,1	3,1	2,9	3,1	**3,1**
Aanwezigheid van zachte bermen voor ruiterpaden	Zeer tevreden	0,0	66,7	14,3	33,3	19,0	12,5	20,0	18,2	**21,7**
	Tevreden	0,0	33,3	42,9	33,3	47,6	62,5	20,0	50,0	**47,8**
	Weinig tevreden	0,0	0,0	42,9	33,3	19,0	12,5	60,0	18,2	**17,4**
	Niet tevreden	0,0	0,0	0,0	0,0	9,5	12,5	0,0	9,1	**8,7**
	Weet niet	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	4,5	**4,3**
	Totaal	0,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	0	3	7	9	21	16	5	22	**23**
	Gemiddelde score	.	3,7	2,7	3,0	2,8	2,8	2,6	2,8	**2,9**

Tabel 18

Evaluatie van de aspecten die als belangrijk werden aangeduid bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in % en score op 4) (vervolg 3)

Evaluatie		Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
		Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op water-wegen	Sub-totaal	Wan-delen	Fietsen	Andere activiteiten langs waterwegen	Sub-totaal	
Parkeerruimte	Zeer tevreden	21,4	11,1	12,2	14,1	12,2	11,4	10,0	12,6	**14,3**
	Tevreden	57,1	61,1	51,2	54,7	60,0	58,6	60,0	57,9	**54,5**
	Weinig tevreden	21,4	5,6	17,1	15,6	10,0	12,9	20,0	12,6	**13,4**
	Niet tevreden	0,0	22,2	19,5	15,6	17,8	17,1	10,0	16,8	**17,9**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	14	18	41	64	90	70	10	95	**112**
	Gemiddelde score	3,0	2,6	2,6	2,7	2,7	2,6	2,7	2,7	**2,7**
Informatievoorziening	Zeer tevreden	0,0	11,1	13,9	13,0	25,5	27,1	10,0	25,6	**25,2**
	Tevreden	85,7	55,6	58,3	60,9	49,0	52,3	30,0	51,2	**52,0**
	Weinig tevreden	14,3	33,3	19,4	19,6	15,3	11,2	40,0	14,0	**13,4**
	Niet tevreden	0,0	0,0	8,3	6,5	9,2	8,4	20,0	8,3	**8,7**
	Weet niet	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,9	0,0	0,8	**0,8**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	7	9	36	46	98	107	10	121	**127**
	Gemiddelde score	2,9	2,8	2,8	2,8	2,9	3,0	2,3	3,0	**2,9**
Routestructuur die op elkaar is aangesloten	Zeer tevreden	0,0	20,0	10,0	14,8	19,0	19,6	0,0	19,6	**20,8**
	Tevreden	66,7	40,0	50,0	51,9	50,0	54,3	63,6	51,0	**49,1**
	Weinig tevreden	33,3	30,0	30,0	25,9	26,2	21,7	27,3	23,5	**22,6**
	Niet tevreden	0,0	10,0	10,0	7,4	2,4	2,2	9,1	3,9	**5,7**
	Weet niet	0,0	0,0	0,0	0,0	2,4	2,2	0,0	2,0	**1,9**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	6	10	20	27	42	46	11	51	**53**
	Gemiddelde score	2,7	2,7	2,6	2,7	2,9	2,9	2,5	2,9	**2,9**
Zitgelegenheden	Zeer tevreden	0,0	0,0	7,3	5,9	14,5	15,4	5,9	15,4	**14,9**
	Tevreden	57,1	52,9	49,1	50,0	42,8	42,7	41,2	41,4	**42,0**
	Weinig tevreden	42,9	29,4	32,7	33,8	27,6	28,0	41,2	28,4	**28,7**
	Niet tevreden	0,0	17,6	10,9	10,3	14,5	13,3	11,8	14,2	**13,8**
	Weet niet	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,7	0,0	0,6	**0,6**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	7	17	55	68	145	143	17	169	**174**
	Gemiddelde score	2,6	2,4	2,5	2,5	2,6	2,6	2,4	2,6	**2,6**
Aanbod van horeca-voorzieningen in de buurt	Zeer tevreden	7,7	8,3	27,8	22,7	28,2	27,2	22,2	26,8	**26,4**
	Tevreden	76,9	58,3	51,9	57,6	54,7	56,1	61,1	57,2	**57,6**
	Weinig tevreden	15,4	25,0	16,7	16,7	15,4	15,8	16,7	14,5	**13,9**
	Niet tevreden	0,0	8,3	3,7	3,0	1,7	0,9	0,0	1,4	**2,1**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	13	12	54	66	117	114	18	138	**144**
	Gemiddelde score	2,9	2,7	3,0	3,0	3,1	3,1	3,1	3,1	**3,1**
Toeristische bezienswaardigheden in de buurt	Zeer tevreden	0,0	0,0	26,7	22,9	25,7	27,0	30,0	28,2	**28,8**
	Tevreden	83,3	55,6	53,3	57,1	62,9	65,1	60,0	61,5	**60,0**
	Weinig tevreden	16,7	0,0	10,0	8,6	7,1	4,8	10,0	6,4	**6,3**
	Niet tevreden	0,0	44,4	10,0	11,4	4,3	3,2	0,0	3,8	**5,0**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	6	9	30	35	70	63	10	78	**80**
	Gemiddelde score	2,8	2,1	3,0	2,9	3,1	3,2	3,2	3,1	**3,1**
Aanwezigheid van walvoorzieningen (sanitaire installaties, kleedruimtes, …)	Zeer tevreden	28,6	0,0	0,0	7,7	3,3	6,7	0,0	5,1	**7,1**
	Tevreden	42,9	16,7	27,8	23,1	23,3	23,3	63,6	25,6	**23,8**
	Weinig tevreden	14,3	66,7	55,6	50,0	53,3	43,3	27,3	46,2	**45,2**
	Niet tevreden	0,0	16,7	16,7	15,4	13,3	16,7	0,0	15,4	**16,7**
	Weet niet	14,3	0,0	0,0	3,8	6,7	10,0	9,1	7,7	**7,1**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	7	6	18	26	30	30	11	39	**42**
	Gemiddelde score	3,2	2,0	2,1	2,2	2,2	2,2	2,7	2,2	**2,2**

Tabel 18
Evaluatie van de aspecten die als belangrijk werden aangeduid bij het uitoefenen van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen, naar activiteit beoefend doorheen het jaar, WES-enquête 2002-03 (in % en score op 4) (vervolg 4)

Evaluatie		Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
		Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op water-wegen	Sub-totaal	Wan-delen	Fietsen	Andere activiteiten langs waterwegen	Sub-totaal	
Aanwezigheid van walvoorzieningen (vuilwatertanks, afvalplaatsen voor olieproducten, ...)	Zeer tevreden	14,3	0,0	0,0	5,9	0,0	9,1	0,0	7,1	**9,5**
	Tevreden	71,4	0,0	20,0	35,3	18,2	18,2	50,0	21,4	**28,6**
	Weinig tevreden	0,0	0,0	40,0	23,5	27,3	36,4	0,0	28,6	**23,8**
	Niet tevreden	0,0	100,0	40,0	29,4	36,4	27,3	50,0	28,6	**28,6**
	Weet niet	14,3	0,0	0,0	5,9	18,2	9,1	0,0	14,3	**9,5**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	7	2	10	17	11	11	2	14	**21**
	Gemiddelde score	3,2	1,0	1,8	2,2	1,8	2,1	2,0	2,1	**2,2**
Veiligheid	Zeer tevreden	9,1	33,3	21,7	23,2	25,2	28,5	18,8	27,9	**27,6**
	Tevreden	72,7	44,4	52,2	53,6	48,6	47,2	62,5	46,9	**47,4**
	Weinig tevreden	9,1	22,2	19,6	16,1	14,4	14,6	18,8	13,6	**13,5**
	Niet tevreden	9,1	0,0	6,5	7,1	11,7	9,8	0,0	11,6	**11,5**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	11	9	46	56	111	123	16	147	**156**
	Gemiddelde score	2,8	3,1	2,9	2,9	2,9	2,9	3,0	2,9	**2,9**
Rust op het water	Zeer tevreden	17,4	37,5	27,3	29,4	34,5	34,1	20,0	39,6	**38,7**
	Tevreden	73,9	31,3	61,4	55,9	54,0	52,9	66,7	50,0	**51,3**
	Weinig tevreden	4,3	18,8	11,4	10,3	9,2	10,6	13,3	8,5	**7,6**
	Niet tevreden	4,3	12,5	0,0	4,4	2,3	2,4	0,0	1,9	**2,5**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	23	16	44	68	87	85	15	106	**119**
	Gemiddelde score	3,0	2,9	3,2	3,1	3,2	3,2	3,1	3,3	**3,3**
Rust langs het water	Zeer tevreden	9,1	42,9	41,7	41,3	35,1	36,8	26,9	39,5	**39,7**
	Tevreden	90,9	57,1	51,7	53,8	59,1	58,5	69,2	55,4	**55,2**
	Weinig tevreden	0,0	0,0	5,0	3,8	4,7	4,1	3,8	4,3	**4,2**
	Niet tevreden	0,0	0,0	1,7	1,3	1,2	0,5	0,0	0,9	**0,8**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	11	21	60	80	171	193	26	233	**239**
	Gemiddelde score	3,1	3,4	3,3	3,4	3,3	3,3	3,2	3,3	**3,3**
Rust tijdens de vakantieperiodes	Zeer tevreden	0,0	25,0	4,8	10,0	12,2	5,7	11,1	10,9	**11,8**
	Tevreden	25,0	12,5	33,3	30,0	36,7	37,7	33,3	35,9	**35,3**
	Weinig tevreden	50,0	25,0	38,1	33,3	22,4	30,2	55,6	25,0	**25,0**
	Niet tevreden	25,0	37,5	23,8	26,7	28,6	26,4	0,0	28,1	**27,9**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	4	8	21	30	49	53	9	64	**68**
	Gemiddelde score	2,0	2,3	2,2	2,2	2,3	2,2	2,6	2,3	**2,3**
Rust buiten de vakantieperiodes	Zeer tevreden	0,0	50,0	47,4	44,0	45,2	45,7	14,3	50,9	**50,0**
	Tevreden	100,0	33,3	47,4	48,0	50,0	50,0	85,7	45,5	**46,6**
	Weinig tevreden	0,0	16,7	5,3	8,0	4,8	4,3	0,0	3,6	**3,4**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	3	6	19	25	42	46	7	55	**58**
	Gemiddelde score	3,0	3,3	3,4	3,4	3,4	3,4	3,1	3,5	**3,5**
Netheid van de omgeving	Zeer tevreden	14,3	42,9	28,1	28,6	22,6	23,7	16,7	22,6	**23,6**
	Tevreden	64,3	35,7	47,4	47,1	60,2	61,1	58,3	61,9	**61,5**
	Weinig tevreden	14,3	7,1	19,3	17,1	12,8	12,2	25,0	11,6	**11,2**
	Niet tevreden	7,1	14,3	5,3	7,1	4,5	3,1	0,0	3,9	**3,7**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	14	14	57	70	133	131	24	155	**161**
	Gemiddelde score	2,9	3,1	3,0	3,0	3,0	3,1	2,9	3,0	**3,0**
Afstand tot de woning	Zeer tevreden	50,0	50,0	54,5	53,3	43,5	44,4	25,0	40,0	**38,5**
	Tevreden	0,0	25,0	27,3	26,7	47,8	44,4	50,0	52,0	**50,0**
	Weinig tevreden	50,0	25,0	18,2	20,0	8,7	11,1	25,0	8,0	**11,5**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	4	4	11	15	23	18	4	25	**26**
	Gemiddelde score	3,0	3,3	3,4	3,3	3,3	3,3	3,0	3,3	**3,3**

Tabel 19

De mate waarin de beoefenaars van activiteiten op of langs waterwegen in Vlaanderen hinder ondervinden van andere recreanten of gebruikers, naar belangrijkste activiteit beoefend op de dag van de ondervraging, WES-enquête 2002-03 (in % van het aantal respondenten)

Omschrijving		Activiteiten op het water				Activiteiten langs het water				**Totaal**
		Zeilen	Vissen	Andere activiteiten op het water	Subtotaal	Wandelen	Fietsen	Andere activiteiten langs het water	Subtotaal	
HINDER VAN ANDERE RECREANTEN/ GEBRUIKERS	Hinder	35,3	15,8	16,7	25,4	35,5	29,1	41,9	32,4	**31,2**
	Geen hinder	64,7	84,2	83,3	74,6	64,5	70,9	58,1	67,6	**68,8**
	Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**
	Aantal respondenten	34	19	18	71	155	234	31	420	**491**
WELKE HINDER?	Algemeen te druk	0,0	0,0	0,0	0,0	23,1	19,7	15,4	20,6	**17,8**
	Te druk op het water	8,3	33,3	0,0	11,1	3,8	0,0	15,4	3,1	**3,9**
	Te snel varen	33,3	0,0	0,0	22,2	1,9	0,0	0,0	0,8	**3,3**
	Jetski's	33,3	0,0	33,3	27,8	1,9	0,0	23,1	3,1	**5,9**
	Motorboten	41,7	0,0	0,0	27,8	0,0	1,5	15,4	2,3	**5,3**
	Onervaren zeilers	8,3	0,0	0,0	5,6	1,9	0,0	0,0	0,8	**1,3**
	Vissers	0,0	0,0	66,7	11,1	0,0	3,0	7,7	2,3	**3,3**
	Fietsers	16,7	33,3	0,0	16,7	61,5	37,9	23,1	45,8	**43,0**
	Wielertoeristen	0,0	33,3	0,0	5,6	17,3	30,3	0,0	22,1	**19,7**
	Brommers	0,0	33,3	0,0	5,6	7,7	1,5	0,0	3,8	**4,6**
	Mensen laten rommel achter	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	1,5	0,0	3,1	**2,6**
	Te veel wandelaars	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,1	0,0	3,1	**3,0**
	Loslopende honden	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	9,1	7,7	6,1	**5,3**
	Ruiters	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	1,5	0,0	2,3	**2,0**
	Rolschaatsers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,5	0,0	0,8	**0,7**
	Auto's	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	10,6	7,7	7,6	**6,6**

Bijlage O Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Inhoud

1 Analyse van beleidsmaatregelen op basis van economische methodes O-6

2 Theoretische concepten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse O-7

2.1 Netto bijdrage tot de maatschappelijke welvaart, vraag en aanbodfuncties O-7

2.2 Directe welvaartseffecten van beleidsmaatregelen bij marktgoederen O-7

2.3 Directe welvaartseffecten van beleidsmaatregelen bij publieke goederen O-8

2.4 Indirecte, externe en sociale of regionale effecten O-8

2.4.1 Indirecte effecten O-8

2.4.2 Externe effecten O-10

2.4.3 Andere effecten O-10

3 Praktische uitvoering van de maatschappelijke kosten-baten analyse O-11

3.1 Projectdefinitie en bepaling van de relevante populatie O-11

3.2 Identificatie van de projecteffecten O-11

3.3 Raming van de kosten en baten O-12

3.3.1 Raming van effecten van maatregelen die direct interveniëren op vraag of aanbod van marktgoederen O-12

3.3.2 Raming van effecten van maatregelen die het aanbod van publieke goederen uitbreiden O-13

3.3.3 Raming van indirecte effecten O-13

3.3.4 Raming van externe effecten O-13

3.3.5 Schatting van vraagfunctie en betalingsbereidheid voor publieke goederen O-13

3.3.6 Databehoefte voor raming van effecten van beleidsmaatregelen O-16

3.4 Aggregatie en verdiscontering van de kosten en de baten O-17

3.5 Vergelijking van de verdisconteerde kosten en baten O-17

3.6 Synthese O-18

4 MKBA-toepassingen op een selectie van beleidsmaatregelen op het vlak van waterrecreatie en watergebonden toerisme O-20

4.1 Project 1: Creatie van additionele lig– en passantenplaatsen O-20

4.1.1 Beschrijven van de maatregel O-20

4.1.2 Identificatie van de effecten van de maatregel O-21

4.1.3 Raming van de kosten en baten van de maatregel O-22

4.1.4 Bruto economische impact O-31

4.1.5 Synthese en opmerkingen O-32

4.2 Project 2: Verruiming bedieningsbeleid kunstwerken O-33

4.2.1 Beschrijven van de maatregel O-33

4.2.2 Identificatie van de effecten van de maatregel O-33

4.2.3 Raming van de kosten en baten van het project O-34

4.2.4 Bruto economische impact O-36

4.2.5 Synthese en opmerkingen O-36

4.3 Project 3: Wijziging in het prijsbeleid - afschaffing van het vaarwegenvignet O-37

4.3.1 Beschrijving van de maatregel O-37

4.3.2 Identificatie van de effecten van de maatregel O-37

4.3.3 Raming van de kosten en de baten van het project O-38

4.3.4 Bruto economische impact O-40

4.3.5 Synthese en opmerkingen O-40

4.4 Project 4: Uitbreiding fietsnetwerk langs waterweg O-41

4.4.1 Beschrijving van de maatregel O-41

4.4.2 Identificatie van de effecten van de maatregel O-41

4.4.3 Raming van de kosten en baten van het project O-42

4.4.4 Bruto economische impact O-44

4.4.5 Synthese en opmerkingen O-44

4.5 Project 5: Creatie aanlegplaatsen voor passagiersvaart aan toeristisch interessante locaties O-45

4.5.1 Beschrijving van de maatregel O-45

4.5.2 Identificatie van de effecten van de maatregel O-45

4.5.3 Raming van de kosten en baten van het project O-46

4.5.4 Bruto economische impact O-48

4.5.5 Synthese en opmerkingen O-48

5 Algemeen besluit O-50

6 Bibliografische referenties O-52

Lijst van figuren

Figuur 1: Overzicht van MKBA-stappen O-18

Figuur 2: Vraagfunctie en betalingsbereidheid O-54

Figuur 3: Vraag en aanbodfunctie en de verdeling van de kosten en baten O-55

Figuur 4: Welvaartseffecten van verschuiving van vraagfunctie O-56

Figuur 5: Welvaartseffecten van verschuiving aanbodfunctie O-57

Figuur 6: Directe baat van verbetering aanbod publieke goederen O-58

Figuur 7: Effecten van verruiming bedieningsregime kunstwerken O-59

Lijst van tabellen

Tabel 1: Beschikbaarheid data voor raming directe baten uitbreiding lig- en passantenplaatsen O-25

Tabel 2: Relevante indirecte welvaartseffecten van aanleg lig- en passantenplaatsen vanuit een gewestelijk oogpunt O-29

Tabel 3: Beschikbaarheid data voor raming indirecte welvaartseffecten door aanleg lig- en passantenplaatsen O-30

Tabel 4: Voorbeeld kosten-baten tabel van uitbreiding ligplaatsen O-32

Tabel 5: Beschikbaarheid data voor raming directe baten uitbreiding bedieningsuren kunstwerken O-35

Tabel 6: Beschikbaarheid data voor raming indirecte welvaartseffecten uitbreiding bedieningsuren kunstwerken O-36

Tabel 7: Beschikbaarheid data voor raming directe baten afschaffing vaarwegenvignet O-38

Tabel 8: Beschikbaarheid data voor raming indirecte welvaartseffecten door afschaffing vaarwegvignet O-40

Tabel 9: Beschikbaarheid data voor raming directe baten uitbreiding fietsnetwerk O-43

Tabel 10: Beschikbaarheid data voor raming indirecte welvaartseffecten door uitbreiding fietsnetwerk O-44

Tabel 11: Beschikbaarheid data voor raming directe baten van creatie aanlegplaatsen voor passagiersvaart aan toeristisch interessante locaties O-47

Tabel 12: Beschikbaarheid data voor raming indirecte welvaartseffecten van creatie aanlegplaatsen voor passagiersvaart aan toeristisch interessante locaties O-48

Leeswijzer

Ten behoeve van het Vlaams Beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme werd gevraagd een maatschappelijke kosten-batenanalyse te ontwikkelen en die toe te passen op enkele voorgestelde beleidsopties of -maatregelen teneinde de keuze voor deze opties ook vanuit economische grondslag te kunnen verantwoorden.

Tijdens het onderzoeksproces bleek dat de 2e doelstelling moeilijk gerealiseerd kon worden, gezien het beperkte huidig gebruik van economische waarderingstechnieken in het Vlaamse beleid, de beperkte beschikbaarheid van economische gegevens betreffende de sector waterrecreatie en watertoerisme en gezien de algemene invalshoek van het beleidsvoorbereidend proces waarvoor dit beleidsplan opgemaakt werd, waardoor de uitwerking van de beleidsmaatregelen niet tot op detailniveau wenselijk geacht werd. In plaats daarvan diende het beleidsplan eerder een sturend (kader-)karakter te krijgen met betrekking tot het besturen van de sector.

Dientengevolge wordt in onderhavig document een maatschappelijke kosten-baten methodiek aangereikt die, wanneer voorgestelde opties in het beleidsplan verder in de praktijk worden uitgewerkt, kan gebruikt worden voor het evalueren van specifieke projecten of beleidsmaatregelen. Deze methodiek geeft aan welke onderzoeksstappen doorlopen dienen te worden, welke data beschikbaar is en waar en/of welke data extra moet verzameld worden alsook welke de aandachtspunten zijn bij de interpretatie van effecten en resultaten.

In dit document wordt derhalve een methodiek aangereikt om maatregelen en projecten op het gebied van waterrecreatie en watergebonden toerisme te onderwerpen aan een maatschappelijke kosten-baten analyse (hierna ook: MKBA). Hierbij wordt systematisch gewerkt vanuit een inleidend theoretisch verhaal omtrent de karakteristieken van de MKBA naar algemene praktische principes voor het uitvoeren van de MKBA tot de specifieke toepassing op de sector waterrecreatie en –toerisme en mogelijke beleidsmaatregelen die genomen kunnen worden.

Het eerste inleidende deel geeft aan welke economische analyse methodes doorgaans in de beleidspraktijk gebruikt worden en welke de verschilpunten zijn tussen deze methodes.

Het tweede deel schetst de theoretische achtergrond van de MKBA en van de welvaarteconomische benadering die het uitgangspunt van de MKBA vormt. Hier wordt onder andere bekeken welke effecten meegenomen dienen te worden en waarom.

In het derde deel wordt aangereikt hoe een MKBA in de praktijk uitgevoerd kan worden en hoe de resultaten van de MKBA geïnterpreteerd dienen te worden.

Het vierde deel spitst zich specifiek toe op de uitvoering van een MKBA voor maatregelen in het beleidsveld van waterrecreatie –en toerisme. Het geeft gedetailleerd de databehoeftes aan en illustreert de methodiek met rekenvoorbeelden.

Er wordt tenslotte besloten met een serie algemene conclusies.

1 Analyse van beleidsmaatregelen op basis van economische methodes

Teneinde de maatschappelijke impact van een beleidsmaatregel in economische termen te bepalen, zijn twee algemeen gebruikte analysemethodes voorhanden: een maatschappelijke kosten-batenanalyse (hierna ook: MKBA), en een economische effectenanalyse (EEA).

De twee methodes bekijken de economische impact vanuit een verschillende invalshoek. Daar waar in de MKBA een beleidsmaatregel geëvalueerd wordt vanuit de bijdrage tot de welvaart zoals gedefinieerd in de traditionele welvaartseconomie, volgt de EEA een meer macro-economische benadering gebaseerd op een overwegend Keynesiaanse opvatting van de economie.

In de MKBA, welke in essentie een welvaartseconomische benadering is, worden impacten van beleidsmaatregelen geëvalueerd in termen van hun bijdrage tot de ***maatschappelijke welvaart***, die een functie is van ***individuele nutsfuncties***. Het verhogen van de maatschappelijke welvaart -het maximaliseren van de welvaartsfunctie- wordt gezien als de doelstelling van het beleid en beleidsmaatregelen worden tegen deze doelstelling afgewogen.

Belangrijk om op te merken is dat de individuele nutsfuncties – en dus ook de maatschappelijke welvaartsfunctie die hieruit afgeleid wordt - niet alleen gebaseerd zijn op de consumptie van enkel marktgoederen. Een individu leidt immers ook nut (welzijn) af uit andere zaken dan marktgoederen. Bijvoorbeeld uit de kwaliteit van zijn leefomgeving en de gezondheid van zichzelf en zijn naasten. Deze aspecten worden, derhalve, indien mogelijk en voor zover ze voldoende relevant zijn in een maatschappelijke kosten-batenanalyse meegenomen.

De maatschappelijke welvaartsfunctie wordt samengesteld door sommering van individuele nutsfuncties. Deze aggregatie van de welvaartsfunctie houdt in dat uitgegaan wordt van "onbeperkte compensatie". Dit wil zeggen dat het eventuele welvaartsverlies van één individu gecompenseerd wordt door de eventuele winst van de andere. Verdelingseffecten van de welvaart door de uitvoering van de beleidsmaatregel worden in deze zin dus niet beschouwd in de analyse.

De MKBA kenmerkt zich verder doordat zij effecten op de welvaart "netto" waardeert en daardoor dus structurele verschuivingen onderkent. Daarenboven neemt zij, naast effecten op marktgoederen ook effecten op niet-marktgoederen (externe effecten) mee in de afweging waardoor een meer integrale evaluatie kan gebeuren.

In de EEA, welke in essentie een macro-economische benadering is, wordt de traditionele welvaartseconomische benadering verlaten en wordt de bijdrage tot de welvaart van een beleidsmaatregel op rechtstreekse en empirische wijze berekend (en niet via gemodelleerde en gesommeerde nutsfuncties). Hierbij gaat men uit van doelstellingen die door de beleidsvoerders als reëel belangrijk worden geacht, zoals de creatie van duurzame toegevoegde waarde en de bijdrage aan de werkgelegenheid. Er wordt van uitgegaan dat de economie structureel in onevenwicht is (werkloosheid) en dat de beleidsmaatregelen een stimulans aan de economische ontwikkeling kunnen geven. De mate waarin deze economische effecten andere economische activiteiten verdringen en dus enkel een verschuiving van economische activiteit genereren, wordt via de EEA niet onderzocht.

Ook neemt de EEA niet-marktgoederen niet in beschouwing, wat wil zeggen dat externe effecten van een beleidsmaatregel verwaarloosd worden. Daarnaast is er betreffende de behandeling van de tewerkstellingseffecten een aanzienlijk verschil tussen de EEA en de MKBA. In de EEA wordt de bruto creatie van tewerkstelling door de beleidsmaatregel expliciet meegenomen als gewenste economische impact, zonder rekening te houden met eventuele verdringing op de arbeidsmarkt. De MKBA neemt tewerkstelling niet mee als bruto-effect. Zij zal enkel de netto-welvaartseffecten van de gecreëerde tewerkstelling meenemen. Dit wil zeggen dat tewerkstellingseffecten enkel meetellen indien de ingezette werknemers anders werkloos zouden zijn of indien de nieuwe activiteit een hogere productiviteit genereert dan de verdrongen activiteit.

Aangezien de EEA verschuivingen van economische activiteiten van de ene regio naar een andere regio als economisch effect mee in rekening brengt, is zij zeer geschikt voor regionale economische analyses.

2 Theoretische concepten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse

2.1 Netto bijdrage tot de maatschappelijke welvaart, vraag en aanbodfuncties

In de kosten-batenanalyse komt het er op aan de netto bijdrage van een activiteit of een beleidsmaatregel tot de maatschappelijke welvaart te berekenen. Deze netto bijdrage bestaat uit de maatschappelijke baat van een activiteit minus de maatschappelijke kost van een activiteit.

Teneinde de maatschappelijke baat van een activiteit te berekenen wordt gebruik gemaakt van het concept "***betalingsbereidheid***". Uitgangspunt hierbij is dat wanneer een activiteit voor een individu nut genereert, dit individu bereid zal zijn hiervoor een deel van zijn inkomen en tijd aan te besteden. Teneinde een universele maat voor de betalingsbereidheid te hebben wordt ervan uitgegaan dat deze beiden in monetaire termen kunnen uitgedrukt worden.

De totale maatschappelijke baat bestaat dan uit de som van de betalingsbereidheid van de verschillende consumenten.

Teneinde de netto maatschappelijke bijdrage tot de welvaart van een activiteit te bepalen dient op deze maatschappelijke baat de maatschappelijke kost in mindering gebracht te worden. Deze maatschappelijke kost bestaat uit de kost van de productiefactoren (kapitaal, arbeid, grond, natuur,..) die ingezet worden in het kader van de activiteit in kwestie. De kosten voor het aanbieden van de activiteit nemen meestal toe naargelang meer aangeboden wordt, aangezien de ingezette grondstoffen (zoals bijvoorbeeld geschikte locaties) schaarser worden. Het verschil tussen de maatschappelijke baat en de maatschappelijke kost geeft de netto maatschappelijke baat.

Waar aanbod en vraag naar een goed of dienst (waarbij een te evalueren beleidsmaatregel beoogt één of beide te beïnvloeden) elkaar ontmoeten wordt het evenwicht bereikt. Bij dat evenwicht hoort een bepaalde marktprijs en intensiteit van in dit geval een recreatieve activiteit en de daarmee samenhangende maatschappelijke welvaart. Een beleidsmaatregel die dit evenwicht wijzigt, zal dus ook de maatschappelijke welvaart die op deze markt gecreëerd wordt, wijzigen.

Bij het definiëren van maatschappelijke welvaart dient telkens ook het geografische aspect voor ogen gehouden te worden. Bestuderen we de maatschappelijke welvaart als de aggregatie van de nutsfuncties van alle betrokken actoren ongeacht nationaliteit of woonplaats, of beschouwen we deze vanuit een meer regionale/nationale beleidsvisie waarin enkel het nut voor bijv. de Vlaamse actoren meetelt? Kosten en baten komen immers uiteindelijk terecht bij verschillende economische actoren over de landsgrenzen heen. Voor de beleidsmaker is het natuurlijk relevant te weten hoe deze verdeling van kosten en baten ten opzichte van ontvangers uit andere regio's uitvalt.

2.2 Directe welvaartseffecten van beleidsmaatregelen bij marktgoederen

De overheid kan in sommige gevallen door interventie op de markt van een bepaalde activiteit het marktevenwicht en de maatschappelijke welvaart wijzigen.

Zij kan dit doen op de volgende manieren, welke elk een verschillend effect hebben op de markt van, in dit geval, de recreatieve activiteit in kwestie:

- **Maatregel type 1**: promotie en sensibilisering. Hierdoor neemt de vraag naar een dienst of goed toe, zodat er uiteindelijk meer aan recreatie gedaan zal worden, waardoor de directe maatschappelijke welvaart die hierdoor gegenereerd wordt; toeneemt.
- **Maatregel type 2**: subsidies. Hierdoor neemt de kost van het uitoefenen van recreatieve activiteit af, ceteris paribus zal dit leiden tot een toename in het gebruik van het goed of de dienst in kwestie. Dit zal een positieve invloed hebben op de door de activiteit gegenereerde directe maatschappelijke welvaart.
- **Maatregel type 3**: regularisatie van of investeringen in de kwaliteit van het aanbod van diensten of goederen. Door een regularisatie wijzigt zowel de vraag naar als de kostprijs van de dienst of het goed. De door deze maatregelen gegenereerde

maatschappelijke welvaart zal afhankelijk zijn van de grootte van de verschillende effecten. Investeringen in publieke goederen doen het aanbod van publieke goederen toenemen. Dit leidt tot een toename in het gebruik van het goed, waardoor de directe maatschappelijke welvaart toeneemt.

In de kosten-batenanalyse worden deze veranderingen bepaalde door een toename van de maatschappelijke welvaart te verminderen met de kost van de maatregel. Na correctie van dit resultaat voor indirecte effecten en externe effecten (zie verder) en actualisering van de kosten en baten bekomt men dan het kosten-batensaldo.

2.3 Directe welvaartseffecten van beleidsmaatregelen bij publieke goederen

Vele beleidsmaatregelen die de overheid in de waterrecreatiesector kan treffen, zullen betrekking hebben op het aanbod van publieke goederen.

Zo kan de overheid bijvoorbeeld meer aanlegsteigers voorzien of de bedieningsuren van de kunstwerken verruimen. Deze voorbeelden kunnen in hoge mate aanzien worden als publieke goederen daar het gebruik ervan (zo goed als) gratis is.

Het marktevenwicht voor publieke goederen en dienstverlening zal enigszins afwijken van de situatie in een private markt aangezien de goederen en diensten veelal kosteloos worden aangeboden. De prijs van een publiek goed of een publieke dienst is voor de recreant met andere woorden gelijk aan nul zodat de consument geen financiële afweging moet maken voor het gebruik van het goed.

De publieke infrastructuur wordt door de marktpartijen als een productiefactor beschouwd die gratis ter beschikking gesteld wordt. In vele gevallen is deze beschikbaarheid echter niet onbeperkt en aangezien er geen prijs gevraagd wordt voor het gebruik is er geen automatische afstemming tussen vraag en aanbod. Dit zal in vele gevallen leiden tot een gepercipieerd aanbodtekort.

Wanneer het aanbod kleiner is dan de vraag zal congestie of ontwijkgedrag ontstaan. Een uitbreiding van de capaciteit kan dan directe welvaartsverhoging voor de gebruikers meebrengen.

Een uitbreiding van het aanbod aan publieke goederen zal immers baten met zich meebrengen. Hetzij indirect door de kostendaling die hiermee gepaard gaat voor bij het uitoefenen van andere activiteiten, hetzij direct door het nut dat de gebruiker haalt uit het gebruik van het publieke goed zelf.

Om het directe kosten-batensaldo te kennen, dient men van deze baten de kosten voor de overheid af te trekken. Voor het totale maatschappelijke kosten-batensaldo dient verder nog rekening gehouden te worden met de indirecte effecten en de externe effecten van de maatregel (zie verder).

Merk op dat een maatregel enkel effect zal hebben indien de vraag werkelijk het aanbod overtreft. Het uitbreiden van bijv. sluiscapaciteit zal niet altijd noodzakelijk leiden tot een toename in het gebruik van de sluis door de recreatievaart. Het aantal passages wordt immers ook bepaald door een hele reeks van andere factoren. Een uitbreiding van de capaciteit verder dan de vraag vereist zal derhalve geen effect hebben op het aantal passages en dus ook geen extra baten teweeg brengen. Uiteraard zal het wel extra kosten met zich meebrengen.

2.4 Indirecte, externe en sociale of regionale effecten

In § 2.2-2.3 werd ingegaan op de directe effecten van beleidsmaatregels. Daarnaast kunnen er ook effecten op andere markten (indirecte effecten) bestaan. Tevens kunnen er effecten zijn op “niet-geprijsde goederen” (externe effecten – zie verder).

2.4.1 Indirecte effecten

Een te evalueren beleidsmaatregel zal meestal niet alleen effect hebben op de zogenaamde doelmarkt (bijvoorbeeld de toervaartgemeenschap, de fietsers). Ook andere markten (bijvoorbeeld horeca, bootbouw e.d.m.) zullen beïnvloed worden door een maatregel.

Verder biedt de economische activiteit voortgebracht door het project ook werkgelegenheid en afzetmogelijkheden voor toeleverende bedrijven. De diensten geleverd door de maatregel

kunnen daarenboven de kwaliteit van de regio verhogen op recreatief gebied en kunnen toeristische bedrijvigheid (in bijvoorbeeld de horeca) en daarmee samenhangende werkgelegenheid aantrekken.

Ook deze effecten dienen, indien voldoende significant, in een MKBA meegenomen te worden. Deze effecten kunnen geëvalueerd worden op een vergelijkbare wijze zoals dit gebeurt met betrekking tot de doelmarkt.

Het bestaan van indirecte effecten betekent evenwel niet meteen dat er indirecte baten zijn. De mate waarin indirecte effecten ook leiden tot indirecte baten, hangt af van de mate van "verdringing". Indien de werkgelegenheid en productie in de nieuwe activiteiten slechts kan ingevuld worden door een verschuiving van werkenden en een inkrimping van de tewerkstelling en productie in andere sectoren, dan is er geen sprake van creatie van werkgelegenheid, maar hooguit van een verandering in de structuur van de economie.[1]

Binnen de economische wetenschap overheerst thans de mening dat op de lange termijn de werkgelegenheid en de productie bepaald worden door de kwantiteit en de kwaliteit van het arbeidsaanbod. De bepalende factoren zijn dan demografische ontwikkelingen, het onderwijs- en opleidingsysteem en de efficiëntie van de arbeidsmarkt. Het deel van de werkloosheid dat frictioneel en structureel is (veroorzaakt door resp. een gebrek aan informatie met als gevolg dat men tijd nodig heeft om aan de slag te komen of een mismatch tussen kwaliteit van arbeidsaanbod en –vraag en door rigiditeiten op de arbeidsmarkt) kan niet door vraagstimulerende maatregelen verminderd worden. Dit betekent dat een infrastructuurproject op lange termijn enkel een verschuiving van de werkgelegenheid teweegbrengt, maar netto geen nieuwe arbeidsplaatsen schept.

Zelfs bij volledige verdringing op de arbeidsmarkt kan het project echter een positieve, indirecte bijdrage tot de welvaart leveren, onder de volgende voorwaarde. Indien de productiviteit van de nieuwe activiteiten, via achterwaartse of voorwaartse koppelingen veroorzaakt door het project, groter is dan de productiviteit van de verdrongen activiteiten, dan neemt het inkomen van de economie toe en stijgt de welvaart (zie ook voetnoot 1). De cruciale vraag is dus: verhoogt de beleidsmaatregel de productiviteit van de economie (locale, Vlaamse of nationale, naargelang het standpunt)? Leidt het project tot de expansie van een cluster van economische activiteiten met een hogere productiviteit dan de activiteiten die zich zonder de maatregel zouden ontwikkeld hebben?

Het dient geen betoog dat het antwoord op bovenstaande vragen een doorgedreven economische analyse van de verschillende beïnvloedde markten vereist. Dit type van analyses is dan ook maar te verantwoorden bij omvangrijke investeringen met grote verwachte effecten op verschillende markten (bijvoorbeeld bij de aanleg van grote infrastructuurwerken, zoals een nieuwe spoorweg) zodat de studiekosten in een billijke verhouding staan tot de verwachte economische effecten.

Daar de mogelijke beleidsmaatregelen met betrekking tot waterrecreatie en –toerisme in Vlaanderen niet van die omvang zijn, zal bij de bestudering van de indirecte effecten van die beleidsmaatregelen daarom slechts een beperkt aantal indirecte effecten besproken worden en zal ook de mate van verdringing slechts kwalitatief geduid worden.

Voorbeelden

Voorbeelden van indirecte effecten kunnen zijn:

- toename van het aantal fietsers op een fietsnetwerk bij aanleg of verbetering van een veerdienst;
- toename van de verkoop van vissersmateriaal door de aanleg van extra vissteigers;
- toename van de consumpties in omliggende horeca-zaken door de uitbouw van een jachthaven.

Opmerking: het is weinig waarschijnlijk dat de volledige wijziging in de consumptie van de goederen/diensten in de bovenvermelde voorbeelden effectief tot een even grote baat zal leiden voor de gemeenschap.

---

[1] Indien de lonen in de nieuwe situatie evenwel hoger zijn dan in de oude situatie, is er wel sprake van een netto baat.

Immers, een gedeelte van de fietsers die van het door de veerverbinding verbeterde fietsnetwerk gebruik maken zal afkomstig zijn van andere routes, de nieuwe vissers spendeerden zonder vissteigers misschien meer in de horecazaken en de bezoekers van de nieuwe jachthaven gingen misschien vroeger gewoon in een andere jachthaven naar de boten kijken en een terrasje doen. De netto-baat bestaat enkel uit de geaggregeerde welvaartswinst van de verschillende individuele gebruikers en is dus zeker kleiner dan de bruto-wijziging die op het eerste zicht geobserveerd kan worden.

Het is belangrijk om op te merken dat het anders gesteld is met betrekking tot de buitenlandse bezoekers, wanneer we de Vlaamse invalshoek aanhouden. Indien de nieuwe maatregelen de toeristische aantrekkelijkheid van de Vlaamse regio vergroot en gebruikers aantrekt die anders in hun eigen land zouden recreëren dan is de bruto indirecte impact wel gelijk aan de netto-indirecte impact.

Ook dan dient echter terdege rekening gehouden te worden met de externe effecten van de activiteiten, deze vallen immers bijna volledig ten laste van de ontvangende regio, zijnde Vlaanderen.

2.4.2 Externe effecten

Externe effecten betreffen de niet-economische (d.w.z. ongeprijsde) effecten van een beleidsmaatregel. Het gaat met name om de gevolgen op natuur, veiligheid, gezondheid en mobiliteit. Daar deze effecten niet geprijsd zijn, worden ze door de gebruikers van het project niet in rekening genomen bij hun investerings- en andere economische beslissingen. M.a.w. ze worden niet in het marktgedrag geïnternaliseerd.

Zo houdt de consument bijvoorbeeld geen (of te weinig) rekening met negatieve effecten van de uitoefening van zijn activiteit op de natuur, het milieu, de omwonenden en de andere recreanten. De maatschappelijke kost van een activiteit ligt daardoor in feite hoger dan de private kost.

De uitoefening van een activiteit kan echter ook positieve externe effecten met zich meebrengen. Zo kan het uitoefenen van waterrecreatieve activiteiten een positieve invloed hebben op de gezondheid van de recreanten (wat zich dan vertaald in een lagere factuur voor de gezondheidszorg). Verder kan een hoge participatie aan vormen van recreatie in de natuur (zoals vele vormen van waterrecreatie) een toename van het milieubewustzijn met zich meebrengen.

In deze gevallen zal de private kost van een activiteit zoals weergegeven in de aanbodsfunctie niet overeen stemmen met de maatschappelijke kost van een activiteit en dienen dus correcties op de eerder berekende welvaartseffecten te worden toegepast.

Externe effecten kunnen geschat en gemonetariseerd worden met behulp van verschillende waarderingsmethodes. Het moge echter duidelijk zijn dat het inschatten en het monetariseren van externe effecten niet altijd voor de hand ligt en dat er vaak ook moeilijk consensus te construeren is omtrent de wijze waarop ze gemeten en gewaardeerd worden.

2.4.3 Andere effecten

Andere (al dan niet beoogde) effecten van de maatregelen kunnen zijn: het creëren van werkgelegenheid voor sociale groepen of regio's waar een hoge werkloosheid bestaat, het verlagen van de toegangsdrempel tot de doelmarkt voor sociale groepen met een lager inkomen, het stimuleren van meer milieu– en natuurbewustzijn, alsook het aantrekken van activiteiten (recreanten/toeristen) uit het buitenland teneinde de daaraan verbonden toegevoegde waarde, werkgelegenheid en belastingsopbrengsten te verplaatsen van een andere regio naar Vlaanderen.

In sommige gevallen kunnen deze effecten ook gedeeltelijk in de MKBA worden opgenomen. Verdelingseffecten vallen normaliter echter buiten het onderzoeksgebied van de MKBA.

Werkgelegenheidseffecten en regionale effecten worden wel meegenomen indien deze belangrijk geacht worden of indien deze effectief het doel zijn van de beleidsmaatregel (bijvoorbeeld het verbeteren van het toeristisch potentieel van een regio).

Het kwantificeren van deze effecten is echter niet altijd voor de hand liggend en kan derhalve stuiten op een gebrek aan consensus omtrent hoe deze effecten te meten en te waarderen.

3 Praktische uitvoering van de maatschappelijke kosten-baten analyse

In het algemeen kunnen in de uitvoering van een kosten-batenanalyse 5 stappen onderscheiden worden (Moons, 2003):

1. Projectdefinitie en bepaling van de relevante populatie;
2. Identificatie van de projecteffecten;
3. Raming van de kosten en de baten gegenereerd door het project;
4. Aggregatie en verdiscontering van de kosten en baten;
5. Vergelijking van de verdisconteerde kosten en baten.

De aanpak van de afzonderlijke stappen in het concrete geval van beleidsmaatregelen of beleidsmaatregelen-sets voor watergebonden recreatie wordt in de volgende rubrieken nader toegelicht.

Enkele van de bovenstaande stappen verdienen wat nadere uitleg.

3.1 Projectdefinitie en bepaling van de relevante populatie

De eerste stap in de MKBA is het definiëren van het project in al zijn details. Welke beleidsmaatregel of investering wordt genomen, op welke plaats en door wie?

Wanneer het project op gedetailleerde wijze is gedefinieerd, dient uitgemaakt te worden wat de relevante samenleving is waarvoor de veranderingen in welvaart geanalyseerd zullen worden. Hierbij kan men ofwel een internationaal standpunt innemen of de analyse beperken tot de samenleving van de regio/het land dat de investering onderneemt. In beide gevallen dienen echter kosten en baten voor alle leden van de betrokken samenleving meegenomen te worden (Moons et al., 2000).

Indien men bijvoorbeeld vanuit een Vlaams standpunt kijkt naar de verbetering van de recreatieve infrastructuur en de verwachte toename in recreatie die hiermee samenhangt, moet men de directe baten enkel tellen voor de Vlaamse recreanten. Daarnaast dient men de indirecte en externe effecten op Vlaamse actoren, veroorzaakt door recreatie door binnen- en buitenlanders in Vlaanderen ook mee te nemen.

3.2 Identificatie van de projecteffecten

Een belangrijke tweede stap van een kosten-batenanalyse is de identificatie van de effecten van een beleidsmaatregel of beleidsmaatregelen-set, waarbij project staat voor het maatregelenpakket van een beleidsstrategie.

Er kunnen drie soorten projecteffecten onderscheiden worden:[2]

1. directe effecten;
2. indirecte effecten;
3. externe effecten.

Directe effecten worden in principe altijd opgenomen in de MKBA. Zij vormen immers het doel van de beleidsmaatregel en aldus het voorwerp van de analyse.

Externe en indirecte effecten dienen indien relevant opgenomen te worden in de MKBA. Vooraleer tot de opname van deze effecten in de MKBA kan besloten worden, is wel een inschatting van de mogelijke omvang en de mate waarin de effecten gekwantificeerd kunnen worden noodzakelijk.

Indien deze voorwaarden niet afdoende vervuld zijn, dienen/kunnen de effecten niet opgenomen worden in de MKBA en zullen zij ofwel niet meegerekend worden of als “pro memorie” opgenomen worden.

---

[2] We abstraheren gemakshalve van “andere effecten” zoals behandeld in § 2.4.3. Het is in ieder geval ook mogelijk om de effecten die in die paragraaf werden opgesomd, te operationaliseren en te categoriseren onder “indirecte” (externe) effecten, zodat ze – bij voldoende relevantie - toch meegenomen kunnen worden.

3.3 Raming van de kosten en baten

In de praktijk kan een MKBA uitgevoerd worden met minder beschikbare gegevens wanneer een aantal aannames gemaakt worden. Het gebruik maken van bepaalde aannames is een courant gebruik in de praktijk van de MKBA (zie Bijlage A):

- Zo wordt de vraagfunctie lineair verondersteld in het voor de MKBA relevante deel van de vraagcurve. In dit geval volstaat kennis over 2 punten van de vraag om een vraagfunctie te schatten en kan de totale betalingsbereidheid éénvoudiger berekend worden.
- Verder wordt er dikwijls vanuit gegaan dat een toename in het aanbod geen wijziging in de prijzen van de diensten en de substituten en complementen[3] van deze diensten met zich meebrengt.

3.3.1 Raming van effecten van maatregelen die direct interveniëren op vraag of aanbod van marktgoederen

Het ramen van effecten op marktgoederen is het meest voor de hand liggende onderdeel in een MKBA.

Voor marktgoederen zijn immers de prijzen en de gebruikte hoeveelheden in vele gevallen beschikbaar, aangezien dit statistisch bijgehouden wordt. Dit geldt niet in alle gevallen, zoals we verder zullen zien met betrekking tot de sector waterrecreatie.

Teneinde de effecten van maatregelen in te kunnen schatten dient men daarenboven te beschikken over kennis van de bijbehorende ***vraag- en aanbodfuncties***. Vraag- en aanbodsfuncties geven de relatie weer tussen de prijs van een goed (dienst) en de vraag naar (het aanbod van) een goed (dienst).

Deze kennis is noodzakelijk om te weten hoe groot het effect van een bepaalde maatregel zal zijn op het gebruik van het goed. Nota Bene: bij publieke goederen zal kennis over de vraagfunctie volstaan. Het goed wordt immers gratis aangeboden zodat er geen relatie is tussen prijs van het goed en aanbod.

Teneinde dit in te schatten dient de ***prijselasticiteit van de vraag*** in de huidige marktsituatie gekend te zijn. De prijselasticiteit van de vraag geeft de wijziging aan in de vraag naar een goed bij een wijziging in de kostprijs van een goed voor de gebruiker (bijvoorbeeld door een toename van het aanbod).

Deze prijselasticiteit van de vraag (het aanbod) wordt uitgedrukt als de wijziging in de vraag (het aanbod) naar een goed bij een wijziging in de prijs van 1%. De prijselasticiteit van de vraag (aanbod) bevindt zich voor normale goederen tussen de 0 en de $-\infty$ ($+\infty$). Voor de meeste goederen situeert zij zich rond "–1" ("+1").

Wanneer deze gekend is, kan men het effect inschatten van een maatregel op het gebruik en de prijs van het goed in kwestie. De wijziging in de maatschappelijke welvaart door de maatregel kan dan berekend worden en vergeleken worden met de kosten van de maatregel.

Deze prijselasticiteit kan uit statistische tijdreeksen van prijzen en consumptie van het betreffende goed afgeleid worden door middel van ***regressietechnieken.***

Voor waterrecreatie in Vlaanderen zijn tijdsreeksen echter meestal niet voorhanden. Een oplossing bestaat er dan in om prijselasticiteiten vastgesteld uit tijdreeksen in andere landen te transfereren en toe te passen op de Vlaamse situatie.

In de praktijk zal dikwijls een marktonderzoek plaats dienen te vinden voor de specifieke onderzochte sectoren, teneinde de effecten van de voorgestelde maatregelen te kunnen inschatten. Hierbij dienen exacte gegevens over de maatregel voorhanden te zijn (de locatie(s) waar ze genomen wordt of geldigheid heeft, de omvangrijkheid van de maatregel) teneinde de reacties van de gebruikers te kunnen inschatten. Verder dient in zo'n marktanalyse ook gekeken te worden naar de effecten op de door de maatregel beïnvloedde markten.

---

[3] Substituten en complementen zijn goederen of diensten waarvan het marktevenwicht beïnvloed wordt door een wijziging in het evenwicht op de doelmarkt. Een substituut van jachtzeilen is bijvoorbeeld strandzeilen, een complement van ligplaatsen is bijvoorbeeld de horeca in de jachthaven.

3.3.2 Raming van effecten van maatregelen die het aanbod van publieke goederen uitbreiden

Publieke goederen kenmerken zich door het feit dat het gebruik van de betreffende dienst of goed gratis (of gedeeltelijk gratis) aangeboden wordt aan de gebruikers. Dit is bijvoorbeeld het geval voor parken, aanlegsteigers, dijkbescherming en waterwegen, maar ook voor natuur en propere lucht.

Raming van de beleidseffecten kan op twee manieren gebeuren:

- Via het effect dat de maatregel heeft op de vraag naar en de kosten van de beïnvloedde recreatieve activiteit;
- Via het directe effect op de betalingsbereidheid voor de aangeboden ondersteunende dienst.

Zo kan men bijv. het effect van extra aanlegsteigers voor de pleziervaart berekenen uitgaande van het effect dat dit heeft op de pleziervaartactiviteit of door te trachten de betalingsbereidheid van de recreanten voor de aanlegsteigers direct te ramen.

In beide gevallen dient echter een vraagfunctie geschat te worden. Er zal voor één van beide methodes gekozen worden, afhankelijk van de mate waarin gegevens op een methodologisch correcte manier verzameld kunnen worden of beschikbaar zijn.

3.3.3 Raming van indirecte effecten

Raming van de indirecte effecten vereist inzicht in de mate waarin de toename van de recreatieve activiteit een wijziging meebrengt op een aantal andere markten.

In de praktijk wordt er in vele MKBA's vanuit gegaan dat de relatie tussen de beïnvloedde activiteit en activiteiten op de andere markten hetzelfde blijft.

De toename van de bestedingen in de horeca wordt dan bijvoorbeeld verondersteld lineair op te lopen met de toename in het aantal vaardagen.

Zoals eerder aangehaald is het echter niet evident om te schatten in welke mate deze toename in activiteit op indirect beïnvloede markten andere activiteiten verdringt, hetgeen in feite ook verdisconteerd dient te worden.

3.3.4 Raming van externe effecten

Externe effecten van beleidsmaatregelen zijn eigenlijk indirecte effecten op niet-beprijsde goederen. Dit zijn dan bijvoorbeeld effecten van een beleidsmaatregel op de lucht– en waterkwaliteit, fauna en flora, e.d.m.

Ook hier wordt in de praktijk meestal een lineaire relatie tussen de directe activiteit en de externe effecten aangenomen.

3.3.5 Schatting van vraagfunctie en betalingsbereidheid voor publieke goederen

Het opstellen van een vraagfunctie en dus ook de berekening van de maatschappelijke welvaart als gevolg van een wijziging in het aanbod van publieke goederen, is - zoals eerder aangehaald - aanzienlijk moeilijker dan voor marktgoederen.

In het hiernavolgende wordt dieper ingegaan op deze materie en dan wel specifiek wat betreft de vraag naar recreatie.

De recreatievraagfunctie

De recreatievraagfunctie geeft weer welke factoren de vraag naar recreatie bepalen. De elementen die de vraagfunctie bepalen zijn gelijkaardig voor elke vorm van recreatie op verschillende locaties. De parameters die de functie definiëren zijn echter telkens verschillend.

De functie kan als volgt voorgesteld worden:

$$V_{ij} = V(RK_{ij}, SK_{ij}, LK_j, P_j)$$

Waarbij "V" het aantal bezoeken aan een bepaalde plaats (of dagen dat een bepaalde activiteit beoefend wordt) voorstelt voor elk individu "i" op plaats (activiteit) "j". "RK" zijn de

reiskosten voor elk individu “i” naar plaats “j”, “SK” zijn de socio-economische karakteristieken van het individu (inkomen, vorming, leeftijd, familie samenstelling, geslacht) en van de trip (dagtrip, multi-purposetrip, vakantie,..), “LK” zijn de karakteristieken van de bezochte plaats of uitgeoefende activiteit, “P” is de prijs van het uitoefenen van de activiteit zelf (bijv. inkom in een park, gebruikskost van fiets, huur van de kano,…).

Methodes voor het opstellen van de vraagfunctie naar recreatie en andere publieke goederen

Teneinde publieke goederen en externe effecten toch te kunnen waarderen, zijn een aantal waarderingstechnieken ontwikkeld die trachten de vraagfunctie, of een gedeelte van de vraagfunctie, naar het publieke goed te kunnen schatten. Deze waarderingstechnieken zijn in te delen in drie types:

- Methodes gebaseerd op gereveleerde preferenties (revealed preferences): hedonic pricing, reiskostenmethode;
- Methodes gebaseerd op geuitte preferenties (stated preferences): contingent valuation;
- Het overdragen van waardes uit eerder onderzoek (secundaire analyse): “benefit (cost) transfer”.

Gereveleerde preferentiemethodes

Gereveleerde preferentiemethodes trachten de waarde van een goed af te leiden op basis van in de praktijk geobserveerde gedragingen van individuen met betrekking tot het goed. Twee methodes van dit type zijn beschikbaar en worden regelmatig toegepast: de hedonische prijzenmethode en de reiskostenmethode.

Hedonische prijzenmethode

De waardering van de goederen wordt bij deze methode geschat door te kijken naar andere markten waarop de prijsbepaling geacht wordt beïnvloed te zijn door de aanwezigheid en kwaliteit van het betreffende publieke goed of externe effect.

Zo wordt de prijs van een onroerend goed bijvoorbeeld bepaald door de grootte, het bouwjaar, het aanwezige comfort van het pand, maar ook door de kwaliteit van de publieke voorzieningen, de aanwezigheid van natuur en de leefkwaliteit van de omgeving. Wil men bijvoorbeeld de waarde van een bepaald publiek goed of externe effect (geluidsoverlast, verkeersemmissies) met deze methode bepalen dan dient men een regressievergelijking op te stellen die de prijs van de onroerende goederen, die niet door het externe effect getroffen worden of van het publieke goed genieten, kan verklaren. Vervolgens wordt deze regressievergelijking toegepast op onroerende goederen die wel door het externe effect getroffen worden. Het prijsverschil dat niet kan worden verklaard door de regressievergelijking wordt geacht afkomstig te zijn van het externe effect. Op die manier kan men dan de waarde van het bestudeerde externe effect of publieke goed bij een bepaalde kwantiteit afleiden.

Transportkostenmethode

Deze methode wordt het meest gebruikt om de recreatieve waarde van natuurgebieden te bepalen of om de vraagfunctie naar recreatie te schatten. De methode gaat er vanuit dat de waarde van een bepaald recreatief gebied of de waardering van een bepaalde gratis recreatieve activiteit, kan afgeleid worden uit de kosten die de gebruikers maken om het goed te kunnen gebruiken.

De bezoeker van een natuurgebied zal zich immers naar dit gebied dienen te begeven teneinde ervan te kunnen genieten. Deze verplaatsing kost de bezoeker zowel tijd als geld. De gebruikswaarde van het betreffende goed kan dan geschat worden als de totale kost die al de bezoekers maken om van het goed gebruik te kunnen maken.

Ook de waardering van externe effecten kan in sommige gevallen op deze manier berekend worden. Zo kan bijvoorbeeld de congestiekost op een weg geschat worden op basis van de transportkosten die individuen maken om deze congestie te vermijden.

Het uitvoeren van een waarderingsstudie met behulp van de reiskostenmethode vereist de uitvoering van een enquête in het bestudeerde gebied of bij de gebruikers van het bestudeerde goed. Deze enquête dient voldoende omvangrijk te zijn om een statistisch robuuste relatie te vinden.

De vraagfunctie wordt geschat door gebruik te maken van multiple regressie-technieken. De gegevens om deze regressie te kunnen uitvoeren, dienen te komen uit de marktanalyse - hetgeen een combinatie zal zijn van enquêtes en beschikbare informatie, zoals de prijs van een goed of een aantal trips (Moons, 2003).

Met behulp van de statistische coëfficiënten uit deze regressie kan dan een vraagfunctie opgesteld worden die de relatie weergeeft tussen het aantal bezoeken (recreatiedagen) en de kost van de trip voor de totale onderzochte populatie.

Voor een methodiek en toepassing die als handleiding kan gebruikt worden voor het opzetten van een schatting van de vraagfunctie met behulp van de transportkostenmethode kan verwezen worden naar de studie van Moons, Eggermont, Hermy en Proost uit 2000.

Geuite preferentiemethodes

Een ander type van waarderingsmethodes gaat niet uit van geobserveerd gedrag maar doet rechtstreeks een beroep op de geuitte waardering van de gebruikers. In een interview of d.m.v. een enquête wordt rechtstreeks gevraagd hoeveel zij in een hypothetische markt bereid zouden zijn te betalen om een bepaald negatief extern effect te reduceren of een bepaald publiek goed aangeboden te krijgen.

De methode is ook geschikt om de niet-gebruikswaarde van bepaalde publieke goederen te schatten (bijvoorbeeld de waarde van een ontoegankelijk ecologisch waardevol gebied).

Hoewel verschillende methodes bestaan om strategische antwoorden uit te sluiten en de betrouwbaarheid van de antwoorden te verhogen, is het gebruik van dit type methodes toch enkel aan te bevelen indien de andere methodes niet toepasbaar of uitvoerbaar blijken.

Ook het uitvoeren van dergelijke waarderingsstudie vereist een uitgebreide enquêtering bij de bevolking en de gebruikers.

Het overdragen van waardes uit eerder onderzoek

In de praktijk zal het meestal niet mogelijk of opportuun zijn om bij de uitvoering van MKBA's voor projecten telkens een volledige waarderingsstudie uit te voeren voor het waarderen van de publieke goederen of externe effecten. Wanneer men toch een waarde wil toekennen aan een bepaald effect op een publiek goed of aan een extern effect kan men er in dat geval ook voor kiezen om de bekomen waarden uit eerder uitgevoerde waarderingsstudies te gebruiken voor het betrokken goed of effect. Dit wordt in de literatuur "benefit (cost) transfer" genoemd.

Hierbij dient echter wel voor ogen gehouden te worden dat niet alle waarden zomaar overdraagbaar zijn. Zo kan de studie gebeurd zijn in een ander sociaal-economische, culturele, of geografische context. Deze verschillen kunnen de waardering van bepaalde goederen sterk beïnvloeden en de mate van overdraagbaarheid sterk beperken.

De veelvuldige toepassing van de bovenstaande directe waarderingsmethodes in case-studies en beleidstoepassingen sinds de jaren 1970 (vooral in de Angelsaksische landen) heeft er toe geleid dat er uit een aanzienlijke hoeveelheid resultaten geput kan worden om de gemeten baten in een bepaalde case over te zetten naar andere case-studies.

Recent is er daardoor ook veel academisch onderzoek gebeurd naar de mogelijkheden en beperkingen van benefit transfers. Aandacht gaat hierbij zowel naar de verscheidenheid in sociale, ecologische, economische als ruimtelijke context waarin de studies plaatsvinden als naar het belang van deze verschillen in de resultaten en de overdraagbaarheid van de resultaten in deze waarderingsstudies. Spijtig genoeg is het aantal studies dat zich focust op waterrecreatie zeer beperkt.

Benefit transfer methodes zijn dikwijls aangewezen wanneer de omvang van de afwegingsstudie geen diepgaand veldonderzoek toelaat of wanneer het aantal te waarderen gebieden/projecten zeer groot is.

Algemeen wordt aangenomen dat benefit transfers van één onderzoekslocatie naar een andere locatie kunnen plaatsvinden wanneer:

- de oorspronkelijke waarderingsstudie goed is uitgevoerd;
- goederen en dienstenniveaus vergelijkbaar zijn op de beide locaties;
- de bevolkingspopulatie van de beide bestudeerde gebieden vergelijkbare karakteristieken vertonen;
- de hypothetische markten gelijk zijn op de beide locaties.

Het zal noodzakelijk zijn om bovenstaande voorwaarden te verifiëren teneinde benefit transfers te kunnen verantwoorden. Het is evident dat aan bovenstaande voorwaarden nooit volledig voldaan zal zijn. Daarom dient ingeschat te worden in welke mate afwijkingen van deze voorwaarden de betrouwbaarheid van de benefit transfers beïnvloeden.

Een voorbeeld waarbij het overdragen van waarden veelvuldig gebruikt wordt, is bijvoorbeeld bij het monetariseren van kosten veroorzaakt door emissies van transport.

3.3.6 Databehoefte voor raming van effecten van beleidsmaatregelen

In de praktijk is kennis over de volgende zaken nodig om een MKBA met betrekking tot een beleidsmaatregel uit te kunnen voeren:

Baten van de beleidsmaatregel

1) Kennis over de vraag- en aanbodfunctie van het goed of dienst waarop de beleidsmaatregel ingrijpt (directe effecten):
    a. het huidige prijsniveau (en eventueel kostenniveau) en de betalingsbereidheid in de doelmarkt;
    b. het huidige activiteitsniveau in de doelmarkt;
    c. de elasticiteit van vraag –en aanbodfunctie.
2) het huidige prijsniveau, kostenniveau en betalingsbereidheid in de markt van de beïnvloedde activiteiten (voor indirecte effecten);
3) het huidige activiteitsniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten;
4) de externe effecten die gepaard gaan met de bestudeerde activiteit; zogezegd de directe doelmarkt;
5) de externe effecten die gepaard gaan met de beïnvloedde activiteiten.

In vele gevallen zal het activiteitsniveau (en soms ook de prijs) uit bestaande statistieken afgeleid kunnen worden (bijv. voor MKBA's in verband met binnenvaarttransport van goederen). Voor activiteiten binnen de sector waterrecreatie zal dit echter slechts zelden kunnen. Hier zal het activiteitsniveau en de betalingsbereidheid via marktonderzoek en enquêtes veelal voor een eerste keer geschat dienen te worden.

Over externe effecten van waterrecreatie in Vlaanderen en de monetaire waardering hiervan is zo goed als geen informatie beschikbaar. Hiervoor zullen dan ook kengetallen getransfereerd dienen te worden uit bestaand studiewerk (zie ook § 3.3.2).

Meestal wordt er vanuit gegaan dat er een recht evenredige relatie bestaat tussen de consumptie van de goederen en diensten in kwestie en de externe effecten. Het externe effect neemt dan gelijk toe met de consumptie van het goed of de dienst in kwestie. Dit is bij marginale wijzigingen in het activiteitenniveau zeer aannemelijk.

Kennis van de huidige externe kost/baat per eenheid is dan voldoende om de wijziging te berekenen op basis van de gekende wijziging in de activiteit die het externe effect veroorzaakt.

De wijziging in het activiteitsniveau op de indirect beïnvloedde markten wordt afgeleid uit de wijziging in het activiteitsniveau op de doelmarkt.

Kennis over de kost van de beleidsmaatregel

Het betreft hier de directe kosten van de invoering van een maatregel voor de overheid (overheden). De indirecte kosten voor de marktpartijen zijn reeds inbegrepen bij de bestudering van directe, indirecte en externe effecten. De externe kosten van de ingreep op natuurlijke rijkdommen dienen echter toegevoegd te worden indien de financiële kost niet de maatschappelijke kost weerspiegelt (bijv. bij inname ecologisch waardevol gebied).

De kosten bevatten:

1) De investeringskosten;
2) De onderhouds- en exploitatie-uitgaven;
3) Externe kosten op natuurlijke rijkdommen en andere niet beprijsde goederen.

De investeringskosten die in de maatschappelijke kosten-batenanalyse meegenomen worden verschillen dikwijls van de financiële kosten zoals die gedragen worden door de initiatiefnemer.

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt immers een breder scala aan kosten en baten meegenomen dan in een bedrijfseconomische analyse. Verder worden kosten en baten gewaardeerd tegen de sociale kostprijs, die soms kan afwijken van de financiële kostprijs (bijv. voor gronden in gebieden met natuurwaarde).

3.4 Aggregatie en verdiscontering van de kosten en de baten

Teneinde de kosten en baten die over de te beschouwen periode te verwachten zijn in één vergelijkbaar criterium uit te drukken, is het noodzakelijk de toekomstige kosten en baten te verdisconteren. Dit wil zeggen dat de toekomstige kosten en baten uitgedrukt worden in monetaire éénheden van vandaag. Over de discontovoet die hiervoor gebruikt dient te worden, bestaat in de literatuur een omvangrijke discussie.

Voor de MKBA's die in het hiernavolgende uitgevoerd worden voor beleidsmaatregelen op het gebied van waterrecreatie en watergebonden toerisme zal hier niet lang bij stilgestaan worden. Er wordt voor geopteerd om een discontovoet te gebruiken die vergelijkbaar is met degene die gebruikt is in andere MKBA's die recent in België gemaakt zijn.

3.5 Vergelijking van de verdisconteerde kosten en baten

Om een uitspraak te kunnen doen over de wenselijkheid van een project is een vergelijking vereist tussen de actuele waarde van de baten en de actuele waarde van de kosten van het project.

Als algemeen beslissingscriterium wordt vooropgesteld dat een project wenselijk is wanneer de maatschappelijke baten van het project groter zijn dan de maatschappelijke kosten van het project (De Brucker e.a., 1998).

Hierbij dient het project echter steeds vergeleken te worden met het nulalternatief. Dit nulalternatief is niet gelijk aan de huidige situatie. Het nulalternatief is de situatie die ontstaat wanneer het project niet wordt uitgevoerd. Het project is met andere woorden slechts wenselijk wanneer het meer wenselijk is dan het nulalternatief.

In de praktijk zullen niet alle wenselijke projecten kunnen worden uitgevoerd. Het bestaan van budgetbeperkingen bij de overheid zal ertoe leiden dat slechts een deel van de wenselijke projecten uitgevoerd kunnen worden.

Het meest aangewezen criterium (Blauwens, 1988) voor evaluatie van projecten is de Netto Actuele Waarde. De Netto Actuele Waarde of NAW is het verschil tussen de actuele waarde van de maatschappelijke baten en de actuele waarde van de maatschappelijke kosten. Actualisering geschiedt via verdiscontering (zie § 3.4).

Is de NAW positief dan is het project wenselijk en kan het in overweging genomen worden. In dat geval dient het project vergeleken te worden met andere mogelijke projecten. Projecten met een hogere NAW verdienen normaliter prioriteit.

Zoals eerder aangegeven zullen echter niet alle projecten met een positieve NAW kunnen worden uitgevoerd aangezien de budgetten van de overheid beperkt zijn. Teneinde een prioretisering aan te brengen dient men te bekijken wat de NAW van combinaties van

projecten is met de budgetrestrictie als randvoorwaarde, waarbij men rendementsmaximalisatie nastreeft. De combinatie van projecten binnen de budgetrestrictie die samen de hoogste NAW opleveren is dan aan te bevelen.

In de praktijk zullen projecten soms interdependent zijn. Dit is het geval wanneer het uitvoeren van het ene project de NAW van een andere project wijzigt. Wanneer deze interdependentie belangrijk geacht wordt, dienen verschillende combinaties van projecten aan een MKBA onderworpen te worden. Indien het aantal mogelijke projecten groot is, kan dit de complexiteit van de analyse sterk verhogen aangezien het aantal mogelijke combinaties exponentieel toeneemt. Het is dan ook aangewezen enkel de belangrijke interdependenties te beschouwen.

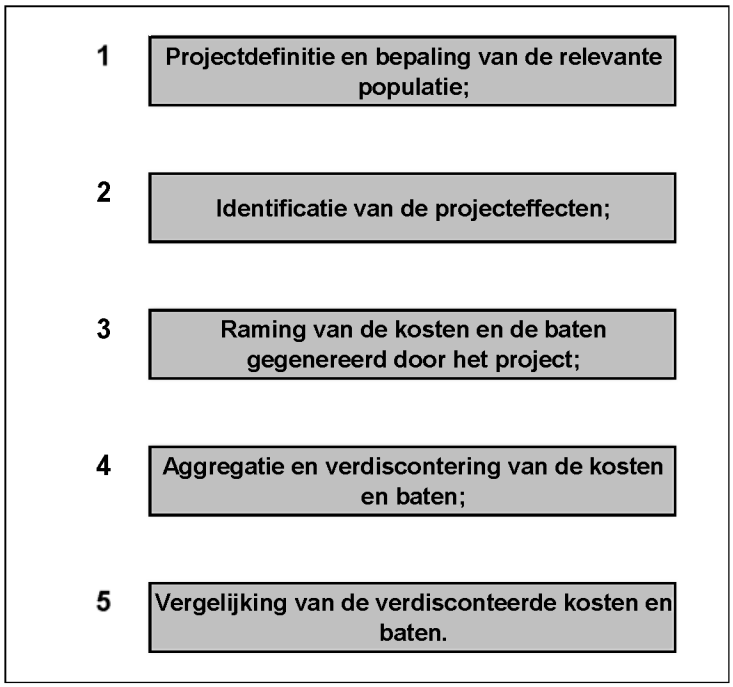
Merk ook op dat het vooropgestelde beslissingcriterium geen rekening houdt met de verdeling van de kosten en de baten over de verschillende maatschappelijk actoren. Dit wordt immers normaliter niet meegenomen in de MKBA aangezien er wordt uitgegaan van onbeperkte compensatie (zie hoofdstuk 1).[4]

3.6 Synthese

Het uitvoeren van een MKBA voor maatregelen op het gebied van waterrecreatie en watertoerisme vereist een gestructureerde aanpak waarbij in elk van de onderliggende 5 stappen duidelijk de uitgangspunten en assumpties aangegeven en geduid worden.

De stappen van een MKBA voor maatregelen op het gebied van waterrecreatie worden in onderstaande figuur nog eens resumerend opgesomd.

Figuur 1: Overzicht van MKBA-stappen



Samenstelling: Resource Analysis.

In Stap 1 wordt het project of de maatregel gedetailleerd beschreven met onder andere aandacht voor plaats van uitvoering of toepassingsgebied, omvang van het project, wie het project betaalt, de kosten e.d.m. Verder dient ook de relevante populatie, waarvoor de effecten gaan onderzocht worden, gedefinieerd te worden.

[4] Theoretisch gezien is het wel mogelijk om verdelingseffecten mee te nemen in het beslissingscriterium door een weging toe te passen bij het bepalen van de Netto Actuele Waarde. Hiertoe dient tijdens het onderzoek wel de verdeling van kosten en baten over verschillende actoren ingeschat te worden (zie ook: Johansson-Stenman, 2000, Should we use distributional weights in CBA when income taxes can deal with equity?).

Stap 2 vereist een doorgedreven analyse van de waterrecreatieve activiteit waarop de maatregel gaat toegepast worden dan wel primair een effect op beoogd te hebben. Verder dient ook een systeemanalyse uitgevoerd te worden teneinde in te schatten op welke andere met de waterrecreatieve sector verbonden activiteiten de maatregel nog impacts zou kunnen uitoefenen en welke externe effecten kunnen optreden Belangrijk aandachtspunt hierbij is het onderscheid tussen effecten die een netto welvaartswinst genereren en effecten die slechts verschuivingen van activiteiten binnen de relevante populatie teweeg brengen. Hier dient ook reeds een eerste selectie plaats te vinden teneinde vast te leggen welke effecten meegenomen worden en welke niet. Criteria hiervoor zijn de verwachte grootte van de impact en de verhouding tussen de verwachte grootte en de onderzoeksinspanningen noodzakelijk om het effect voldoende accuraat en geloofwaardig in te schatten.

In Stap 3 dient, rekening houdende met de beschikbare data met betrekking tot de activiteiten in de sector waterrecreatie en watertoerisme en het theoretisch kader, een keuze gemaakt te worden met betrekking tot de te gebruiken waarderingsmethodes voor de verschillende effecten. Voldoende aandacht dient hierbij te gaan naar het identificeren van bestaande distorties (bijvoorbeeld de aanwezigheid van subsidies) op de markten in kwestie en naar het vermijden van dubbeltellingen.

In Stap 4 worden kosten en baten verdisconteerd (geactualiseerd) en opgeteld. Hiervoor dient voldoende zicht te zijn in de timing waarmee de verschillende kosten en baten zich zullen manifesteren. Verder dient voldoende aandacht gegeven te worden aan de keuze van de discontovoet teneinde vergelijkbaarheid met andere MKBA's mogelijk te maken. Eventueel kan de MKBA - ter controle - met verschillende discontovoeten uitgevoerd worden teneinde de robuustheid van de resultaten na te gaan.

In Stap 5 worden de geactualiseerde kosten en baten van de verschillende projecten met elkaar vergeleken teneinde een beleidsbeslissing voor te bereiden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met bestaande budgetrestricties en met mogelijke interdependenties tussen verschillende projecten met gelijkaardige doelstellingen.

4 MKBA-toepassingen op een selectie van beleidsmaatregelen op het vlak van waterrecreatie en watergebonden toerisme

Op basis van overleg met opdrachtgever en stuurgroep betrokken bij de opmaak van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme werd besloten om rond een vijftal beleidsopties een methodiek voor het uitvoeren van een MKBA uit te werken.

Hierbij wordt ernaar gestreefd om aan te geven wat de meest optimale theoretische aanpak is. Tevens zal er gekeken worden naar wat de realiteit is op het gebied van beschikbare data, met name in Vlaanderen, om de zinvolheid en uitvoerbaarheid van de resp. MKBA-exercities vanuit een pragmatisch standpunt te kunnen inschatten.

De volgende maatregelen worden onderzocht:

- Creatie van additionele lig- en passantenplaatsen;
- Verruiming bedieningsbeleid kunstwerken;
- Wijziging in het prijsbeleid - afschaffing vaarwegenvignet;
- Uitbreiding fietsnetwerk langs waterwegen;
- Aanlegsteigers voor passagiersvaart.

4.1 Project 1: Creatie van additionele lig– en passantenplaatsen

4.1.1 Beschrijven van de maatregel

Teneinde de MKBA voor de creatie van een additionele lig– en passantenplaatsen te kunnen uitvoeren, dient het project gedetailleerd gedefinieerd te worden:

- Wat behelst de beleidsmaatregel precies?
- Waar wordt het project uitgevoerd?
- Wat is de geschatte capaciteit van het beleidsproject?
- Welke diensten worden aangeboden?
- Wie voert het project uit en wie financiert?

Wanneer deze gegevens gekend zijn, kan men overgaan tot een marktanalyse teneinde de directe en indirecte effecten te identificeren en te ramen.

In de voorbeeldberekeningen gaan we uit van een project dat 500 extra ligplaatsen en 200 extra passantenplaatsen genereert.

Als uitgangspunt voor de MKBA wordt in dit geval best de bepaling van de additionele welvaart voor de Vlaamse bevolking als maatstaf genomen.

Dit betekent concreet dat we baten die toevloeien aan buiten Vlaanderen gevestigde consumenten/producenten/overheden niet zullen meenemen. Dit betekent echter wel dat we effecten van de maatregel volledig zullen meenemen wanneer deze een verschuiving van activiteiten van het buitenland naar Vlaanderen met zich meebrengen en dat we dus niet dienen te corrigeren voor verdringing.

Ter voorbeeld. De creatie van extra ligplaatsen in Vlaanderen trekt jachthavenbezitters aan die nu in Nederlandse havens liggen. Dit zal een directe maatschappelijke baat opbrengen voor deze eigenaars. Deze prefereren immers te liggen in een Vlaamse jachthaven dichter bij huis, maar dit was niet mogelijk door het tekort aan ligplaatsen. Wat de directe baat betreft wordt enkel het gedeelte meegenomen dat gaat naar in Vlaanderen gevestigde booteigenaars.

Voor de indirecte effecten op andere sectoren zoals de horeca kan het bruto-effect dat door de uit het buitenland afkomstige jachtbezitters (zowel in Vlaanderen als buiten Vlaanderen gevestigd) veroorzaakt wordt in zijn geheel meegenomen worden voor het berekenen van de baat. Door de maatregel veroorzaakte verschuivingen van horecabestedingen binnen Vlaanderen kunnen echter niet als baat meegenomen worden. Behalve in de mate dat zij een netto-welvaartseffect met zich meebrengen (cfr. de duiding in § 2.4.1).

Raming van de kosten

De kosten dienen bepaald te worden die de overheid moet doen om het beleidsproject in kwestie, de aanleg van de extra ligplaatsen, te verwezenlijken.

Deze bestaan met name uit investeringskosten, uit eventuele administratieve kosten en uit eventuele subsidies die verleend worden aan jachthavens.

Met betrekking tot de kosten van het grondgebruik is het belangrijk om op te merken dat de marktprijzen hier niet noodzakelijk de opportuniteitskosten en de sociale kostprijs van het grondgebruik weerspiegelen (zie ook § 3.3.6). Indien de overheid immers gronden met een andere bestemming omvormt tot gronden voor een jachthaven dient zij de maatschappelijke baten van de oorspronkelijke en de nieuwe bestemming tegen elkaar af te wegen (planbaten c.q. –kosten). Hiervoor dient zij rekening te houden met zowel directe, indirecte als externe kosten en baten.

4.1.2 Identificatie van de effecten van de maatregel

Identificatie van directe effecten

De maatregel zal een toegenomen beschikbaarheid van ligplaatsen en eventueel passantenplaatsen in de Vlaamse jachthavens tot gevolg hebben.

Momenteel zou er een tekort bestaan aan lig- en passantenplaatsen. De vraag naar ligplaatsen is dus groter dan het aanbod.

Het stallen en te water laten van een jacht is een belangrijke kost voor de toervaarder en een uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de jachthavens zal leiden tot een vermindering van deze kost voor de recreant (zie uitleg onder “Raming van de directe effecten” van § 4.1.3). Dit kan bijgevolg leiden tot een toename van het aantal vaardagen op de Vlaamse waterwegen.

Een toename van het aantal passantenplaatsen verhoogt de kwaliteit van het toervaartnetwerk voor alle toervaarders. Deze toename van het aanbod kan leiden tot een toename van de activiteit en tot baten voor de toervaarders.

Identificatie van de indirecte en de externe effecten

Indirecte effecten

De creatie van bijkomende ligplaatsen in de Vlaamse jachthavens zal naast het directe effect van de toename in het aantal vaardagen ook nog indirecte effecten met zich meebrengen.

Volgende belangrijke indirecte effecten kunnen aldus geïdentificeerd worden:

- Toename van de horeca-activiteit rond jachthavens en waterwegen;
- Toename van het aantal verkochte boten en ander materiaal;
- Waardevermeerdering van de onroerende goederen, met name indien een jachthaven in een bebouwde kom gesitueerd is, door verhogen van de aantrekkelijkheid van de omgeving;
- Inkomsten van vaarwegvignetten betaald door buitenlandse toervaarders[5];
- ….

Bovenstaande lijst is niet exhaustief. Uiteindelijk zal de maatregel een effect hebben op alle sectoren die rechtstreeks of onrechtstreeks bij de het jachthavengebeuren betrokken zijn. Naarmate deze betrokkenheid kleiner is, zal het effect ook kleiner zijn. Niet alle indirecte effecten zullen daarom relevant genoeg zijn om mee te nemen.

Zoals boven reeds beargumenteerd is, is het niet noodzakelijk zo dat al deze indirecte effecten ook een netto-baat voor de Vlaamse regio met zich meebrengen. Een toename van deze activiteiten zal immers ook andere activiteiten verdringen. Bijv. omdat een deel van de nieuwe toervaarders eerst andere recreatieve activiteiten in Vlaanderen ontplooiden.

[5] Inkomsten van vaarwegvignetten van Vlamingen zijn slechts een transfer van de burger naar de overheid en worden dus niet als baat meegenomen

Externe effecten

De inplanting van een nieuwe jachthaven of de uitbreiding van het aantal ligplaatsen in bestaande jachthavens zal waarschijnlijk ook aanzienlijke externe effecten met zich meebrengen. Deze externe effecten kunnen zowel positief (baten) als negatief (kosten) zijn.

Zoals boven gemeld, zijn externe effecten eigenlijk indirecte effecten op niet-beprijsde goederen. Deze externe effecten kunnen zowel direct zijn als indirect.

Voorbeelden van externe kosten die met de maatregel gepaard kunnen gaan, zijn:

- Eventuele verstoring van de natuur door een toename van de toervaartactiviteiten op de waterwegen (direct);
- Toename van de emissies naar lucht en de geluidsemissies door een eventuele toename van de vaaractiviteiten op de Vlaamse waterwegen (direct).

Voorbeelden van externe baten die met de maatregel gepaard kunnen gaan, zijn:

- Eventuele toename van het natuur– en milieubewustzijn bij de bevolking door toename van het aantal waterrecreanten in de natuur (direct);
- Toename van de aantrekkelijkheid van een regio en de niet-strikt commerciële effecten van deze toename (direct en indirect).

Ter verduidelijking van dit laatste kan ook opgemerkt worden dat, indien de aanwezigheid van een jachthaven kijklustigen en/of recreanten aantrekt, dit ook zonder dat deze bezoekers iets consumeren een maatschappelijke baat met zich meebrengt. Deze baat wordt slechts ten dele meegerekend wanneer de indirecte effecten op horeca e.d.m. reeds in kaart gebracht worden.

4.1.3 Raming van de kosten en baten van de maatregel

Raming van de directe effecten

De aanleg van ligplaatsen is een ietwat atypische maatregel. Hoewel de uitbating van de jachthavens in principe door private entiteiten gebeurt, is het toch een semi-publiek goed. Aangezien de investeringen in infrastructuur in de jachthavens voor een deel door de overheid gebeuren en de kost van de ligplaats niet de totale kost weerspiegelt, kan een ligplaats beschouwd worden als een semi-publiek goed.

De uitbreiding van het aantal ligplaatsen kan dan beschouwd worden als een maatregel van type 3 (zie § 2.2): er wordt door de overheid direct ingegrepen op de markt door uitbreiding van het aanbod.

Het inschatten van de directe effecten van de maatregel kan dan op twee manieren gebeuren:

- Door het effect van de aanbodwijziging op de markt van ligplaatsen te beschouwen;
- Door het effect van de aanbodwijziging op de toervaartmarkt te beschouwen.

Voor het schatten van de vraagfuncties dienen we in beide gevallen één van de in § 3.3.2 voorgestelde methodes te gebruiken. De meest aangewezen (directe) methode voor het schatten van de vraagfunctie naar toervaart is de transportkostenmethode.

Deze transportkostenmethode vereist een vergaande bevraging bij recreanten in het bestudeerde gebied (dan wel met betrekking tot de bestudeerde activiteit) in kwestie. Verder vereist de methode ook omvangrijke statistische bewerkingen teneinde het belang van de verschillende variabelen af te zonderen voor verschillende types recreanten.

Ook de kostencurve (of aanbodfunctie) voor het uitoefenen van de toervaartactiviteit dient bekend te zijn. Deze kostencurve bevat alle kosten waarmee de toervaarder geconfonteerd wordt: afschrijving jacht, tijdskosten van onderhoud en verplaatsing, vaarkosten, stallingskosten, e.d.m. Deze kostencurve vertoont een stijgend verloop. Het aantal ligplaatsen is immers beperkt en de toervaarders die niet over een ligplaats beschikken, worden met een aanzienlijk hogere kost geconfronteerd dan de toervaarders die wel over een ligplaats beschikken. Zij zullen immers in vele gevallen sleep- en stallingskosten moeten dragen die hoger zijn dan deze van de ligplaatsbezitters en zullen ook veel tijd verliezen met

verplaatsingen (bijv. wanneer hun jacht in Nederland ligt of indien zij telkens hun jacht van de stallingsplaats naar het water moeten slepen).

Effecten voor "vaste" ligplaatsen

Vanuit economisch perspectief betekent de uitbreiding van het aantal **vaste ligplaatsen** dat de **marginale kost** van het toervaren voor toervaarders die momenteel geen ligplaats hebben aanzienlijk verlaagt. Dit leidt tot een algemene daling van de gemiddelde kosten voor een toervaartdag. Normaliter leidt dit tot een stijging van het jaarlijks aantal vaardagen voor de nieuwe ligplaatsbezitters en dus van een stijging van het totaal aantal vaardagen.

De maatschappelijke baat kan dan als volgt berekend worden (zie ook het rekenvoorbeeld verderop):

Via markt van toervaart:

- De "gemiddelde kostenbesparing (o.b.v. liggeld, verplaatsingskosten, … - zie infra) per vaardag" * "het aantal oorspronkelijke vaardagen door de nieuwe ligplaatsbezitters";

Vermeerderd met:

- De "helft van de gemiddelde kostenbesparing per vaardag" * "het aantal extra vaardagen door de nieuwe ligplaatsbezitters".

De baat kan ook direct berekend worden door de betalingsbereidheid van de toervaarders voor een ligplaats in te schatten op basis van de huidige kost en het bestaande verschil tussen vraag en aanbod.

De vraagfunctie (en dus de betalingsbereidheid) naar ligplaatsen kan afgeleid worden uit de huidige prijs, het bij deze prijs gepercipieerde tekort en de elasticiteit van de vraag.

De maatschappelijke baat kan dan berekend worden als:

- Het verschil tussen "betalingsbereidheid en prijs voor de laatste ligplaats na de maatregel" * "het aantal nieuwe ligplaatsen";

Vermeerderd met:

- De "helft van de wijziging in betalingsbereidheid voor de laatste ligplaats voor en na de maatregel" * "het aantal nieuwe ligplaatsen".

Intuïtief voelt men aan dat beide methodes +/- tot dezelfde uitkomsten leiden. De betalingsbereidheid van recreanten voor een ligplaats zal immers afhangen van de kostenbesparing (incl. tijd) die de recreanten kunnen realiseren wanneer zij over een (idealer gesitueerde) ligplaats beschikken.

Bij deze baten voor de recreanten zelf dienen ook nog de extra inkomsten voor de jachthavenuitbaters opgeteld te worden.

Effecten voor passantenplaatsen

Ook een uitbreiding van het aantal **passantenplaatsen** heeft een effect op het activiteitsniveau van de toervaarders. Deze maatregel leidt er immers toe dat het aanbod uitgebreid wordt zonder dat de prijs voor de toervaarder wijzigt.

De baat kan het best direct ingeschat worden op basis van het verschil in betalingsbereidheid en prijs voor de laatste passantenplaats voor en na de maatregel.

Een waarderingsstudie teneinde de betalingsbereidheid voor passantenplaatsen te kunnen inschatten, is dus noodzakelijk voor het berekenen van de baat.

Een mogelijke methode is hier de directe bevraging. Via "contingent valuation" methodes (zie § 3.3.5) wordt aan een steekproef van toervaarders gevraagd welke prijs zij maximaal zouden willen betalen voor gebruikmaking van een passantenplaats.

Een pragmatisch alternatief kan zijn om een onderzoek te doen naar het gepercipieerde tekort aan passantenplaatsen. Met behulp van overgedragen elasticiteiten uit andere studies kan dan het verschil tussen betalingsbereidheid en prijs voor de bestaande passantenplaatsen afgeleid worden en kan de baat van de uitbreiding van het aantal

passantenplaatsen berekend worden. Nota Bene: deze methode wordt verduidelijk in het tweede rekenvoorbeeld m.b.t. ligplaatsen.

De maatschappelijke baat kan dan als volgt berekend worden:

- Het verschil tussen “betalingsbereidheid en prijs voor de laatste passantenplaats na de maatregel” * “het aantal nieuwe passantenplaatsen”;

Vermeerderd met:

- De “helft van de wijziging in betalingsbereidheid voor de laatste passantenplaats voor en na de maatregel” * “het aantal nieuwe passantenplaatsen”.

Beschikbaarheid data

Tabel 1: Beschikbaarheid data voor raming directe baten uitbreiding lig- en passantenplaatsen

Variabele	Bronnen	Cijfers	Opmerkingen
Recreatievaart			
Huidig prijsniveau en betalingsbereidheid in de doelmarkt	WVT, 2000	Gemiddelde kostprijs toervaren 2500 €/jaar	Beter Vlaams onderzoek noodzakelijk
Huidig activiteitsniveau in de doelmarkt	WVT, 2000 Vrolijks, 1998 Provincie West-Vlaanderen, 1996	Gemiddeld aantal vaardagen tussen 5 en 70 per boot	Beter Vlaams onderzoek noodzakelijk
Elasticiteit van vraag– en aanbodfunctie	Een uitgebreide waarderingsstudie is vereist teneinde vraagfunctie te kunnen schatten. Overnemen van elasticiteiten uit ander (buitenlands) onderzoek kan, maar heeft beperkte betrouwbaarheid. Een marktanalyse is noodzakelijk teneinde de impact van de maatregel op de kost van het toervaren in te schatten		
Ligplaatsen & passantenplaatsen			
Huidig prijsniveau en betalingsbereidheid in de doelmarkt	Gaytant, 2001 Bardyn, 2001 Jachthavens	Gemiddelde prijs ligplaats 552 €/jaar. Tekort ligplaatsen 1.879	Afhankelijk van medewerking jachthavens Tekort aan passanten-plaatsen is niet gekend
Huidig activiteitsniveau in de doelmarkt	Bardyn, 2001 Jachthavens en waterweg-beheerders	8.768 ligplaatsen	Dient regelmatig bijgehouden te worden Voor passantenplaatsen zijn tellingen van aantal en gebruik noodzakelijk
Elasticiteit van vraag– en aanbodfunctie	Een uitgebreide waarderingsstudie is vereist teneinde vraagfunctie te kunnen schatten. Overnemen van elasticiteiten uit ander (buitenlands) onderzoek kan, maar heeft beperkte betrouwbaarheid.		

Samenstelling: Resource Analysis.

Pragmatisch rekenvoorbeeld

Het volgende pragmatische rekenvoorbeeld kan voorgaande methodiekbeschrijving verduidelijken.

Nota Bene: vet gedrukte data zijn gebaseerd op bestaande cijfers, schuin gedrukte data zijn arbitraire aannames. Correcte invulling hiervan vereist verder onderzoek.

Maatschappelijke baat van een uitbreiding van het aantal ligplaatsen

Voor de berekening van de extra kost voor toervaarders zonder ligplaats dienen we dus een kostenfunctie op te stellen. Gaan we er bijvoorbeeld vanuit dat iemand die geen ligplaats heeft gemiddeld *20 km* extra dient te rijden om de boot te water te laten en daarbovenop gemiddeld *300 euro* per jaar betaalt om de boot ergens te stallen.

Indien we aannemen dat het aantal vaardagen ook zal verhogen door de uitbreiding van het aantal ligplaatsen gaan we er vanuit dat het aantal vaardagen voor recreanten met ligplaats hoger is dan voor recreanten zonder ligplaats. Gemiddeld wordt er nu **40 dagen** per jaar gevaren. Voor de rekenoefening gaan we uit van een gemiddeld aantal van *50 dagen* voor de ligplaatsbezitters en *30 dagen* voor de anderen en we gaan er dus vanuit dat zij beiden even grote populaties vormen.

De totale extra uitgaven per vaardag bedragen dan nu (*20km* * **0,15 €/km** * *30* + *300 €*) / *30* – **552 € /** *50*= 2 euro.

Verder betekent dit dat de nieuwe ligplaatsbezitters na uitvoering van de maatregel *50* i.p.v. *30* vaardagen per jaar doen en het aantal vaardagen dus toeneemt met 500 * *20* = 10000 vaardagen / jaar.

De baat (kostenbesparing) kan dan als volgt berekend worden:

- 15.000 vaardagen (oorspronkelijke aantal) * 2 € (besparing per vaardag na uitvoering maatregel) =30.000 €;

Vermeerderd met:

- ½ * 10.000 vaardagen (extra vaardagen) * 2 € (besparing per vaardag na uitvoering maatregel) = 10.000 €.

Indien 500 extra ligplaatsen aangelegd worden kan de baat dus geschat worden op 40.000 € / jaar.

Van de baat voor de bestaande gebruikers wordt enkel het gedeelte dat naar Vlaamse recreanten vloeit als relevant beschouwd. Stel dat *80%* Vlaamse recreanten zijn. Dan bedraagt de jaarlijkse baat 32.000 euro.

Geactualiseerd op 50 jaar, verdisconteert aan 4%, betekent dit zo'n 724.000 euro of 1448 euro / ligplaats aan baten.

Belangrijk: De bovenstaande berekening is uitgevoerd op basis van aannames en schattingen die de werkelijkheid niet noodzakelijk weerspiegelen en is enkel ter illustratie van de methodiek bedoeld.

Alternatieve berekening via directe wijziging in verschil tussen betalingsbereidheid voor een ligplaats

Indien we uitgaan van een lineaire vraagfunctie naar recreatie dienen we slechts 1 punt van de functie en de helling (prijselasticiteit) van de functie te kennen teneinde de vraagfunctie te kennen.

Over de prijselasticiteit van de vraag naar ligplaatsen in de Vlaamse jachthavens is nog geen onderzoek gebeurd. Het zelf berekenen van deze elasticiteit zou de opzet van een uitgebreid onderzoek vereisen met vergaande databehoeften. Wel kan gewerkt worden met resultaten van studies die de prijselasticiteit van recreatiegoederen in het algemeen inschatten.

In verschillende - veelal buitenlandse - studies blijkt dat de elasticiteit van de vraag naar recreatie zich tussen "–0,5" en "–1,1" bevindt (Fisher, 1996, Table 4-1). Dit wil zeggen dat een toename in de prijs van de recreatiediensten met 1%, de vraag naar deze diensten doet teruglopen met 0,5 tot 1,1%.

De huidige prijs van een ligplaats bedraagt zo'n **552 euro** en de totale vraag bij deze prijs zou normaliter gelijk zijn aan **10.647** (de **8.768** bestaande ligplaatsen en het tekort van **1.879** ligplaatsen). Hieruit volgt dat de huidige betalingsbereidheid voor de laatste ligplaats, uitgaande van een prijselasticiteit van "*–1",* 17,65% (8768 is 17,65% lager dan 10647) hoger ligt dan de huidige prijs. Dit komt neer op een betalingsbereidheid van 650 euro voor een ligplaats. Het huidige verschil tussen de betalingsbereidheid en de kost bedraagt dan zo'n 98 euro.

De aanleg van 500 extra ligplaatsen (+5,7%) zou de betalingsbereidheid voor de laatste ligplaats herleiden tot 612 euro per ligplaats. Het verschil tussen de betalingsbereidheid voor de laatste ligplaats en de kost bedraagt dan nog slechts 60 euro (612 euro – 552 euro).

Het verschil in betalingsbereidheid voor de laatste ligplaats voor en na de maatregel bedraagt 38 euro (650-612 euro)

De totale directe jaarlijkse baat van het project bedraagt dan:

- 500 (aantal nieuwe ligplaatsen) * 60 euro (verschil tussen betalingsbereidheid en kost) =30.000 euro

Vermeerderd met:

- 500 * 38 euro / 2 = 9500 euro

= 39.500 euro / jaar of 79 euro per ligplaats / jaar.

Van de baat voor de bestaande gebruikers wordt enkel het gedeelte dat naar Vlaamse recreanten vloeit als relevant beschouwd. Stel dat *80%* Vlaamse recreanten zijn. Dan bedraagt de jaarlijkse baat 31.600 euro.

De netto actuele waarde van deze baat over 50 jaar, verdisconteerd aan 4%, bedraagt dan zo'n 715.000 euro of 1.430 euro/ligplaats.

Nota Bene: in deze voorbeeld-berekening werd de helling van de vraagfunctie afgeleid uit zeer algemeen buitenlands onderzoek naar de vraag naar recreatie. Hierbij is dus niet voldaan aan de voorwaarden voor het transfereren van waarden uit ander onderzoek. Voor de ligging van de vraagfunctie werd uitgegaan van algemeen marktonderzoek bij alle Vlaamse jachthavens. Voor een specifiek project zal deze vraagfunctie waarschijnlijk anders liggen.

Belangrijk: De bovenstaande berekening is uitgevoerd op basis van aannames en schattingen die de werkelijkheid niet noodzakelijk weerspiegelen en is enkel ter illustratie van de methodiek bedoeld.

Teneinde de volledige baat te bekomen, dienen hierbij telkens nog de inkomsten voor de jachthavenuitbaters bijgeteld te worden. Deze bedragen normaliter evenveel als de kost voor de uitbating, zijnde gemiddeld 552 euro/ligplaats per jaar. Voor 500 ligplaatsen verdisconteerd op 50 jaar bedraagt deze baat 6,24 miljoen euro.

In de totaalberekening kunnen zij dus eventueel weggelaten worden, aangezien zij een even grote kost vertegenwoordigen, maar dan dient dit zowel aan de kosten als aan de batenzijde te gebeuren.

<u>Maatschappelijke baat van een uitbreiding van het aantal passantenplaatsen</u>

De baat van de extra passantenplaatsen kan op gelijkaardige wijze (via wijziging in betalingsbereidheid) berekend worden, indien voldoende informatie beschikbaar is over betalingsbereidheid, prijs, aanbod en vraag naar passantenplaatsen.

Raming van de indirecte effecten

Eerder hadden we volgende mogelijke indirecte effecten van de creatie van extra lig– en passantenplaatsen in de Vlaamse jachthavens geïdentificeerd:

- Toename van de bestedingen van de recreanten in de jachthavens en langs de Vlaamse waterwegen (bij horeca, botenbouwers, …);
- Toename van het aantal verkochte boten en ander materiaal;

- Waardevermeerdering van de onroerende goederen, met name indien een jachthaven in een bebouwde kom gesitueerd is, door verhogen van de aantrekkelijkheid van de omgeving;
- Inkomsten van vaarwegvignetten betaald door buitenlandse toervaarders[6];
- ….

Enkel het eerste type effecten lijkt relevant genoeg en éénduidig genoeg kwantificeerbaar om het mee te nemen in de MKBA[7]

Teneinde deze effecten mee te kunnen nemen in onze MKBA dienen we volgende vragen te kunnen beantwoorden:

- Hoe groot is de te verwachten toename in deze activiteiten door de aanleg van extra ligplaatsen en passantenplaatsen en de daarmee samenhangende toename in toervaartactiviteiten?
- In welke mate genereert deze toename in activiteiten ook baten voor de Vlaamse bevolking/regio?

In het tussentijds rapport "Het huidige economische belang van de sector waterrecreatie en watertoerisme" werd aangegeven dat een ligplaats in een jachthaven in Vlaanderen totaal zo'n 8.119 euro/jaar aan directe en indirecte toegevoegde waarde in België genereert. Dit is aanzienlijk in vergelijking met de geschatte directe toegevoegd waarde in de jachthavens van 220 euro/ligplaats (552 euro * 0,4 – coëfficiënt die de verhouding toegevoegde waarde / omzet in de waterrecreatiesector weergeeft).

Op basis hiervan zouden we kunnen concluderen dat de indirecte maatschappelijke baat van de creatie van een extra ligplaats in de jachthaven ook ongeveer een factor 36 groter is dan de directe maatschappelijke baat. Dit zou echter een overschatting zijn aangezien de investering in de jachthaven zoals boven gesteld immers andere investeringen verdringt. Hetzelfde geldt voor de consumptie van het aangeboden goed. De recreanten die gebruik maken van de nieuwe ligplaatsen recreëerden immers daarvoor elders en/of op een andere wijze.

Het netto-effect van de creatie van de extra ligplaats op de totale maatschappelijke welvaart zal aldus veel kleiner zijn dan het bruto-effect. Het netto-effect is immers slechts zo groot als het verschil tussen de maatschappelijke meerwaarde (consumentensurplus) en rendement (producentensurplus) van de nieuwe activiteit en de verdrongen activiteit.

Hetzelfde gaat op voor bijv. de tewerkstelling. De creatie van extra ligplaatsen in de jachthavens zal zorgen voor extra tewerkstelling rondom de jachthaven, bijvoorbeeld in de horeca. Dit kan echter gepaard gaan met het verdwijnen van tewerkstelling bij andere horecazaken in de buurt of in andere sectoren.

Willen we effectief de indirecte netto-baat voor Vlaanderen van de toename in toervaartactiviteit en de daarmee verbonden activiteiten (waarbij in 1e instantie enkel cultuur-, horeca en recreatiebestedingen worden meegenomen) berekenen, dan dienen we eerst een inzicht te krijgen in de wijze waarop deze toename verdeeld wordt over de verschillende types nieuwe recreanten na uitvoering van het project.

Onderstaande tabel geeft inzicht in welke baten van indirecte effecten meegenomen moeten worden in de MKBA vanuit een gewestelijk standpunt.

---

6 Inkomsten van vaarwegvignetten van Vlamingen zijn slechts een transfer van de burger naar de overheid en worden dus niet als baat meegenomen

7 Het inschatten van de mogelijke waardevermeerdering van onroerende goederen is niet éénvoudig en vereist statistische informatie op voldoende detailniveau over wijzigingen in onroerend goed prijzen.

Tabel 2: Relevante indirecte welvaartseffecten van aanleg lig- en passantenplaatsen vanuit een gewestelijk oogpunt

Nieuwe recreanten	*Recreëerden buiten Vlaanderen*	*Recreëerden binnen Vlaanderen*
Woonachtig in Vlaanderen (recreant)	Lokale bestedingen: volledige baat meenemen	Bestedingen: enkel de netto-wijziging in de baat voor de recreant wordt meegenomen (verdringing)
Woonachtig in het buitenland (toerist)	Lokale bestedingen: volledige baat meenemen	Bestedingen: enkel baat van wijziging in bestedingen meenemen

Samenstelling: Resource Analysis.

Opmerking: Indien de MKBA vanuit een globaal standpunt uitgevoerd wordt, dient te werk gegaan te worden zoals in het vak rechtsboven beschreven en dienen enkel de netto-wijziging in de baat voor alle recreanten (vlamingen of niet vlamingen) te worden meegenomen.

Uitgaande van deze matrix kunnen we stellen dat voor het ramen van de netto indirecte baten vanuit regionaal standpunt informatie nodig is over de woonplaats (in of buiten Vlaanderen) van de nieuwe recreanten en de verdrongen recreatieve activiteit van de nieuwe recreanten.

Beide zijn op voorhand zo goed als onmogelijk in te schatten. Een pragmatische oplossing bestaat erin om er vanuit te gaan dat de verdeling tussen Vlaamse recreanten[8] en buitenlandse recreanten gelijk blijft, ook na uitvoering van het project.

Het gedeelte nieuwe Vlaamse recreanten is dan samengesteld uit recreanten die vroeger in het buitenland recreëerden en recreanten die vroeger elders in Vlaanderen recreëerden. Deze verdeling kan enkel ex post of op basis van resultaten van historisch vergelijkbare projecten geschieden. Bij ontstentenis daaraan dient deze post waarschijnlijk pro memorie meegenomen te worden.

Voor de berekening van de baat gaan we er vanuit dat enkel de bestedingen tijdens de extra vaardagen die uit het buitenland afkomstige recreanten op de Vlaamse waterwegen doorbrengen een extra baat voor Vlaanderen meebrengen. Immers, de mate waarin verschuivingen in de bestedingen binnen Vlaanderen baten of kosten met zich meebrengen is zo goed als onmogelijk in kaart te brengen.

De baat die door de bestedingen van de uit het buitenland afkomstige recreanten gegenereerd wordt, is echter niet zo groot als de totale bestedingen van de recreanten. Tegenover deze bestedingen staat immers ook een kost. Enkel de winst die de ondernemingen - bij wie de bestedingen gedaan worden - maken op de verkoop (het productensurplus) kan als baat meegeteld worden.

De baat bestaat dan uit:

- Toename in het aantal vaardagen door van het buitenland afkomstige recreanten*besteding per vaardag*winstpercentage

[8] Met Vlaamse recreanten wordt telkens recreanten woonachtig in Vlaanderen bedoeld.

Tabel 3: Beschikbaarheid data voor raming indirecte welvaartseffecten door aanleg lig- en passantenplaatsen

Variabele	Bronnen	Cijfers	Opmerkingen
Huidig prijsniveau, betalingsbereidheid en kostenniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten (voor indirecte effecten)	Bestedingen recreanten uit marktonderzoek WVT, 2000 Vrolijks, 1998 TRN, 2002 Verdoolaege 1988 WES en RA, 2003	Van 13 € tot 41,5 € per recreant/dag	Voldoende onderzoek gebeurd Regelmatige update aan te bevelen
Huidige* activiteitsniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten			

**: Bestedingsonderzoek geeft de combinatie van prijs -en activiteitsniveau weer.*

Samenstelling: Resource Analysis.

Pragmatisch rekenvoorbeeld

De toename van het aantal vaardagen door het project werd eerder ingeschat op 10.000 per jaar voor de uitbreiding van het aantal ligplaatsen. Gaan we uit van eenzelfde toename door de uitbreiding van het aantal passantenplaatsen en een verhouding van *20%* buitenlanders en *80%* Vlamingen dan bedraagt het extra aantal vaardagen door buitenlanders zo'n 4.000 (20.000 * 0,2).

De gemiddelde besteding per vaardag van een toervaarder bedraagt zo'n **70 euro/boot/dag** (een boot heeft dan 3 à 4 opvarenden). (Vrolijks, 2000, WVT, 1996 Provoost, 1999)

Van deze 70 euro mag enkel het winstpercentage meegenomen worden als baat. We nemen aan dat dit gemiddeld zo'n *6%* bedraagt.

De totale baat door de toename in bestedingen bedraagt dan:

4.000 (aantal extra vaardagen door buitenlanders) * 70 (gemiddelde besteding per dag per boot) * 6%=16.800 euro/jaar

Geactualiseerd op 50 jaar betekent dit zo'n 380.000 euro of zo'n 543 euro per extra lig– of passantenplaats.

Raming van de externe effecten

Het kwantificeren en monetariseren van de externe effecten houdt ook een aantal moeilijkheden in: de grote onderzoeksinspanningen die moeten geleverd worden en het gebrek aan consensus bij de betrokkenen met betrekking tot de uiteindelijke resultaten.

Teneinde een juiste inschatting te kunnen maken van de externe kosten is dus kennis nodig over de externe kost van één extra toervaartdag en de mate waarin deze kost reeds geïnternaliseerd is door accijnzen.

Economisch gezien leiden de externe effecten ertoe dat de maatschappelijke kostenfunctie niet zal samenvallen met de kostenfunctie voor de jachthavenbeheerder of de overheid. Zijn er externe kosten dan zal de maatschappelijke baat die samenhangt met het aanbieden van de activiteit gereduceerd worden. Zijn er externe baten dan zal de maatschappelijke baat sterker toenemen.

Wanneer de uitbreiding van het aantal ligplaatsen, zoals beoogd, ook een toename van de toervaart met zich meebrengt, zal dit, naast de positieve economische effecten, ook een toename van het brandstofverbruik en de emissie van schadelijke stoffen met zich meebrengen.

Dit noopt ons om de baten van de toename van het toervaren te corrigeren ten belope van de niet-geïnternaliseerde gedeelte van de maatschappelijke kost die de emissie met zich meebrengen. Het gaat i.c. om het deel van de externe emissiekosten die niet door de gebruikers aan de gemeenschap (overheid) vergoed wordt via accijnzen op brandstof (het geïnternaliseerde deel).

Wat betreft de geografische verdeling van de externe effecten het volgende. Voeren we de MKBA uit vanuit een gewestelijk, Vlaams, perspectief dan moeten we er rekening mee houden dat de externe kosten volledig door de Vlaamse regio gedragen worden, maar dat de accijnzen door de Federale overheid geïnd worden. Anderzijds, indien er externe baten optreden (bijv. gezondheidseffecten), dan mag enkel het deel dat van toepassing is op Vlaamse recreanten mee in beschouwing genomen worden.

Een andere bedenking die we moeten maken, is dat de op bovenstaande wijze bekomen toename in externe kosten een bruto-toename is. Zoals eerder gesteld, geldt ook hier dat de nieuwe recreanten voorheen andere activiteiten uitvoerden, of verder moesten rijden om hun activiteit uit te voeren. Ook daarmee dient uiteindelijk rekening gehouden te worden bij de berekening van de werkelijke netto externe kosten en baten.

Ter overweging: het meenemen van de bruto kost kan misschien aangewezen zijn teneinde toch voldoende de aandacht te trekken op het feit dat een toename van het toervaren ook mogelijke negatieve effecten/kosten met zich mee kan brengen.

4.1.4 Bruto economische impact

Directe bruto economische impact

Met de beschikbare informatie is het ook mogelijk om een grove inschatting te maken van de directe bruto economische impact van de aanleg van extra ligplaatsen in de jachthavens in te schatten.

Deze bruto-economische impact bestaat immers uit de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid die hierdoor in de toervaart geschapen wordt.

Eerder werd er gesteld[9] dat de omzet van een jachthaven per ligplaats gemiddeld zo'n 552 euro bedroeg. Wanneer we uitgaan van de eerder geciteerde verhouding toegevoegde waarde/omzet van 40%, wil dit zeggen dat een ligplaats zo'n 220 euro aan TW creëert.

Indien dus 500 nieuwe ligplaatsen zouden gecreëerd worden, zal de directe economische impact zo'n 110.000 euro/jaar bedragen.

Indirecte bruto economische impact

Met de eerder geopperde nuanceringen in het achterhoofd is het interessant om de bruto indirecte economische impact van de uitbreiding van het aantal ligplaatsen in de Vlaamse jachthavens te berekenen.

Op basis van eerder uitgevoerde studies kon besloten worden dat een ligplaats in een Vlaamse jachthaven zo'n 7.900 euro TW (indirecte economische impact) per jaar in België genereert.

De uitbreiding van het aantal ligplaatsen met 500 eenheden zal aldus een bruto toegevoegde waarde van zo'n 3,95 miljoen euro per jaar genereren.

De bruto werkgelegenheidscreatie kan dan, op basis van de eerder opgevoerde kencijfers (1 arbeidsplaats per 112.265) geschat worden op zo'n 35 arbeidsplaatsen. Hierbij zij aangetekend dat geobserveerd kon worden dat veel werk in de waterrecreatie in de vrijwilligerssfeer ligt en dat het maatschappelijke "bezettings- of bezigheidseffect" ("occupational effect") in de praktijk dus aanzienlijk hoger ligt.

De netto toename in toegevoegde waarde en werkgelegenheid, en de mate waarin deze toenames zich vertalen in een toename van de maatschappelijke welvaart, zal dus wel, zoals eerder geargumenteerd, aanzienlijk beperkter zijn.

[9] Zie het tussentijds rapport "Huidig economisch belang van de sector waterrecreatie en watergebonden toerisme".

4.1.5 Synthese en opmerkingen

De baten van passanten en ligplaatsen kunnen zeer verschillend zijn van project tot project. De betalingsbereidheid - en dus het maatschappelijke nut - van een passantenplaatsen is immers sterk afhankelijk van de locatie en de plaats in het toervaartnetwerk.

Een passantenplaats in een uithoek van het Vlaamse (Noord-West Europese) toervaartnetwerk zal natuurlijk veel kleinere baten genereren dan een passantenplaats op een centrale schakel in het netwerk. Dit verschil kan echter niet in zijn algemeenheid gekwantificeerd worden en kan enkel ingeschat worden door een concrete analyse project-per-project.

In vele gevallen zal het echter niet aan te bevelen zijn om een volledige waarderingsstudie uit te voeren voor dit type kleinschalige effecten. Het ex ante inschatten van het kosten-baten saldo zal dan niet mogelijk zijn. Ter voorafgaande evaluering van de zinvolheid betekent dit uiteraard een suboptimaliteit. Maar gegeven de complexiteit van de kwantificeerbaarheid ervan, kan men beter voor dit type investeringen de gemiddelde geschatte welvaartscreatie door een passantenplaats hanteren, aangevuld met een evaluatie van de nood aan passantenplaatsen op een bepaalde locatie, bijvoorbeeld op basis van de verhouding passages/passantenplaatsen aldaar.

Voorbeeld Kosten-Baten tabel

Ter illustratie stellen we eenmalig de resultaten van de MKBA voor in een kosten-baten tabel (dit wordt niet herhaald voor de Projecten 2-5). Deze geeft de actuele waarde van de verschillende kosten– en batenposten weer. Hieruit kan dan de Netto Actuele Waarde éénvoudig afgeleid worden.

Tabel 4: Voorbeeld kosten-baten tabel van uitbreiding ligplaatsen

Geactualiseerde Kosten		Geactualiseerde Baten	
Aanlegkosten ligplaatsen	p.m.* (projectspecifiek)	**Directe effecten:** **baat ligplaatsen voor nieuwe ligplaatsbezitters**	715.000 tot 724.000 euro
***Uitbatingskosten** ligplaatsen**	*6,2 miljoen euro*	***Inkomsten jachthavens***	*6,2 miljoen euro*
		Indirecte effecten: **Toename horeca-bestedingen door nieuwe recreanten in Vlaanderen**	380.000 euro
		Externe effecten: **Wijziging in emissie door nieuwe ligplaatsbezitters**	p.m.
TOTAAL	p.m. *(6,2 miljoen euro)*	**TOTAAL**	1,1 miljoen euro *(7,3 miljoen euro)*

**: Pro memorie: kan voorlopig niet geraamd worden.*

***: Zoals eerder aangegeven kunnen de inkomsten van de jachthavens enkel opgenomen worden indien ook hun kosten opgenomen worden.*

Samenstelling: Resource Analysis.

4.2 Project 2: Verruiming bedieningsbeleid kunstwerken

4.2.1 Beschrijven van de maatregel

Als één van de andere mogelijke maatregelen om het toervaren op de Vlaamse waterwegen te stimuleren kan gedacht worden aan de verruiming van de bediening van de kunstwerken op de Vlaamse waterwegen.

Dit verhoogt de kwaliteit van de dienstverlening aan de waterrecreanten en zal de vraag normaliter doen toenemen.

Teneinde een MKBA voor het doorvoeren van deze maatregel te kunnen uitvoeren, dient het project gedetailleerd gedefinieerd te worden:

- Waar worden de bedieningstijden uitgebreid?
- In welk mate worden zij uitgebreid?

Wanneer deze gegevens gekend zijn, kan men overgaan tot een marktanalyse teneinde de directe en indirecte effecten te identificeren en te ramen.

Als uitgangspunt voor de MKBA wordt ook in dit geval best de welvaart van de Vlaamse bevolking als maatstaf genomen.

Dit betekent concreet dat we baten die toevloeien aan buitenlandse consumenten, producenten en/of overheden niet zullen meenemen. Dit betekent ook dat we effecten van de maatregel volledig zullen meenemen wanneer deze een verschuiving van activiteiten van het buitenland naar Vlaanderen met zich meebrengen, maar dat we dus niet dienen te corrigeren voor verdringing.

Voor de indirecte effecten op andere sectoren, zoals de horeca, wordt het bruto-effect dat door de uit het buitenland afkomstige jachtbezitters (zowel Vlamingen als buitenlanders) veroorzaakt wordt, ook meegenomen voor het berekenen van de baat. Door de maatregel veroorzaakte verschuivingen van horecabestedingen binnen Vlaanderen kunnen echter niet als baat meegenomen worden. Behalve in de mate dat zij een netto-welvaartseffect met zich meebrengen (cfr. de duiding in § 2.4.1).

Voor externe effecten geldt dat, teneinde een juiste inschatting te kunnen maken van de externe kosten, kennis nodig is over de externe kost van één extra toervaartdag en de mate waarin deze kost reeds geïnternaliseerd is door accijnzen.

Raming van de kosten

De kosten voor het project bestaan uit de toegenomen werkingskosten (onderhoudskosten en personeelskosten) voor de bediening van de sluizen.

Deze kunnen afgeleid worden indien de huidige kosten voor de bediening va de sluizen gekend zijn.

Naast deze kosten kunnen in sommige gevallen ook nog andere, moeilijker te monetariseren kosten zoals schutverlieskosten, kosten aan natuur e.d.m. optreden. Wanneer deze belangrijk zijn, dient hier wel een poging gedaan te worden om deze kosten in kaart te brengen. In het geval van een kleine verruiming van de openingstijden zal deze kost in de meeste gevallen echter verwaarloosbaar zijn, zodat hier niet verder op ingegaan wordt.

4.2.2 Identificatie van de effecten van de maatregel

Identificatie van de directe effecten

Momenteel wordt er volgens bepaalde regimes (conform de Vlaamse beleidsmaatregel “Optie 2003”) een bediening van de kunstwerken op de waterwegen aan (de beroeps– en) de toervaart aangeboden.

Men kan veronderstellen dat het door de week gratis is (op zondag wordt de bekostiging van de bediening opgevangen middels het vaarwegenvignet – zie ook § 4.3). Normaliter betekent een uitbreiding van de bedieningsuren “meer waar voor het geld” en meer toervaartmogelijkheden – ceteris paribus en dus ook afgezien van eventuele impulsen die dit

onder de beroepsvaart teweeg kan brengen. Bijgevolg kan een verhoogde en/of meer gespreide toervaartactiviteit gedurende de week verwacht worden.

Teneinde te weten wat het mogelijk effect op de welvaart van een verruiming van de bediening van de kunstwerken kan zijn, dient eerst meer informatie over de huidige situatie gekend te zijn.

Indien blijkt dat er een vraag is naar het uitbreiden van de bedieningsuren van de sluizen – zoals in zekere mate bleek uit de diverse contacten die gelegd werden met de toervaartsector in het kader van de opmaak van bijgaand beleidsplan - betekent dit dat een uitbreiding van de bedieningsuren daadwerkelijk extra recreanten zal aantrekken en een maatschappelijke baat zal vertegenwoordigen.

Identificatie van de indirecte en de externe effecten

Indirecte effecten

De indirecte effecten van een uitbreiding van de bedieningsuren en de daarmee gepaard gaande toename in de toervaart (uitgedrukt in vaaruren of vaarkilometers) zijn te vergelijken met deze van de toename in vaaractiviteit door de uitbreiding van het aantal ligplaatsen in een jachthaven. Volgende effecten zijn te verwachten:

- Toename van de horeca-activiteit rond jachthavens en waterwegen;
- Toename van het aantal verkochte boten en ander materiaal;
- ….

Zoals boven reeds beargumenteerd, is het niet noodzakelijk zo dat al deze indirecte effecten ook een netto baat voor de Vlaamse regio met zich meebrengen. Een toename van deze activiteiten zal immers ook andere activiteiten verdringen.

Externe effecten

Ook de externe effecten van deze maatregel zijn vergelijkbaar met deze van de eerder besproken optie ter uitbreiding van lig- en passantenplaatsen.

In de mate dat de maatregel tot een toename van het toervaartverkeer leidt, zal ook de externe kost die hieraan verbonden is, toenemen. Vooral de toename van emissiekosten is hier van belang.

4.2.3 Raming van de kosten en baten van het project

Raming van de directe effecten

Een waarderingsstudie teneinde de betalingsbereidheid voor sluispassages te kunnen inschatten, is noodzakelijk voor het berekenen van de baat die uitbreiding van de bediening veronderstelt.

Een mogelijke methode is hier de directe bevraging. Via “contingent valuation” methodes (zie § 3.3.5) wordt aan een steekproef van toervaarders gevraagd welke prijs zij maximaal zouden willen betalen (bijvoorbeeld via een aanpassing in de kost van het vaarwegenvignet) voor verschillende bedieningsregimes van de sluizen.

Ook een expert judgement en/of bevraging omtrent de (verwachte) interferenties met de beroepsvaart en hun impact op die bereidheid dienen nagegaan te worden.

Uit deze bevraging en expert judgements kan dan de vraagfunctie en de betalingsbereidheid afgeleid worden.

Beschikbaarheid data

Tabel 5: Beschikbaarheid data voor raming directe baten uitbreiding bedieningsuren kunstwerken

Variabele	Bronnen	Cijfers	Opmerkingen
Huidig prijsniveau en betalingsbereidheid in de doelmarkt	Een uitgebreide waarderingsstudie is vereist teneinde de vraagfunctie naar sluisbediening te kunnen schatten		
Huidig activiteitsniveau in de doelmarkt	AWZ, waterweg-beheerders	Aantal passages Bedieningsuren	Bijgehouden maar gefragmenteerd
Elasticiteit van vraag– en aanbodfunctie	Een uitgebreide waarderingsstudie is vereist teneinde de vraagfunctie te kunnen schatten. Overnemen van elasticiteiten uit ander (buitenlands) onderzoek kan, maar heeft beperkte betrouwbaarheid.		

Samenstelling: Resource Analysis.

Raming van de indirecte effecten

De raming van de indirecte effecten kan op analoge wijze gebeuren als bij de creatie van extra lig- en passantenplaatsen werd beschreven.

Eerder hadden we volgende mogelijke indirecte effecten geïdentificeerd:

- Toename van de bestedingen van de recreanten in de jachthavens en langs de Vlaamse waterwegen (bij horeca, botenbouwers, …).

Teneinde deze effecten mee te kunnen nemen in onze MKBA dienen we volgende vragen te kunnen beantwoorden:

- Hoe groot is de te verwachten toename in deze activiteiten door de uitbreiding van de bedieningsuren en de daarmee samenhangende toename in toervaartactiviteiten?
- In welke mate genereert deze toename in activiteiten ook baten voor de Vlaamse bevolking/regio?

Hoe we deze vragen kunnen beantwoorden, werd eerder uitgelegd in § 4.1.3.

De baat bestaat dan uit:

- Toename in “het aantal vaardagen door van het buitenland afkomstige recreanten” * “besteding per vaardag” * “winstpercentage”.

Tabel 6: Beschikbaarheid data voor raming indirecte welvaartseffecten uitbreiding bedieningsuren kunstwerken

Variabele	Bronnen	Cijfers	Opmerkingen
Huidig prijsniveau, betalingsbereidheid en kostenniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten (voor indirecte effecten)	Bestedingen recreanten uit marktonderzoek WVT, 2000 Vrolijks, 1998 TRN, 2002 Verdoolaege 1988 WES en RA, 2003	Van 13 € tot 41,5 € per recreant/dag	Voldoende onderzoek gebeurd Regelmatige update aan te bevelen
Huidige* activiteitsniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten			

**: Bestedingsonderzoek geeft de combinatie van prijs -en activiteitsniveau weer.*

Samenstelling: Resource Analysis.

Raming externe effecten

Ook voor de methodiek voor de raming van de externe effecten wordt verwezen naar de eerdere bespreking bij uitbreiding van het aantal lig– en passantenplaatsen.

4.2.4 Bruto economische impact

Directe bruto economische impact

De directe bruto economische impact van de maatregel zal zo goed als nihil zijn daar aan het gebruik van de sluizen door de week geen kosten verbonden zijn voor de toervaart. De enige mogelijke bruto economische impact is de toename van inkomsten uit vaarwegvignetten door de sluisuitbreiding.

Indirecte bruto economische impact

De indirecte bruto economische impact bestaat uit de toename van bestedingen door de recreanten. Deze bestedingen kunnen in verschillende economische sectoren gebeuren. Zo kan de toename in vaaractiviteit leiden tot een toename van bestedingen in de horeca langs de waterwegen, een toename van uitgaven aan brandstof en een toename in uitgaven aan onderhoud van de boot. Eerder hadden we in de MKBA enkel de toename in horecabestedingen meegenomen.

Het bruto economisch effect van de toename in horecabestedingen langs Vlaamse waterwegen kan berekend worden door het geschat aantal extra recreantvaardagen te vermenigvuldigen met de gemiddelde horecabesteding per recreantdag. Dit kan vervolgens vermenigvuldigd worden met de gemiddelde coëfficiënt voor de berekening van de toegevoegde waarde (40%, Verdoolaege, 1988). Dit geeft dan de bruto economische impact in termen van toegevoegde waarde.

4.2.5 Synthese en opmerkingen

Inschatten van de baten voor de recreatievaart van de verruiming van de bedieningsuren van de sluizen vereist inzicht in de betalingsbereidheid van de vaarrecreanten voor de sluizen. Dit is niet evident en zal, net zoals voor lig- of passantenplaatsen, sterk verschillen van plaats tot plaats.

Ook hier zijn er immers sluizen die belangrijke schakels in het netwerk zijn, terwijl andere sluizen eerder perifeer zijn. Het lijkt echter weinig aangewezen om vaarweg-per-vaarweg een uitgebreide waarderingsstudie uit te voeren. Daar de beleidsoptie van de verruiming van de bediening gelijkgericht is aan de beleidsmaatregel die in § 4.3 besproken wordt (afschaffen kosten voor vaarwegenvignet) is het waarschijnlijk interessant om na te gaan welke

versterkende synergiën en complementaire interferenties beiden kunnen opwekken bij evte. gelijktijdige implementatie. Ook lijkt het aangewezen – gegeven de gelijkgerichtheid - om na te gaan welke van de twee mogelijke maatregelen de sterkste positieve impact teweeg brengt.

Verder is het ook zo dat het toewijzen van kosten aan het bedienen van sluizen voor de pleziervaart weinig evident is. De sluizen dienen immers meerdere functies. Voor de sluisbediening op zondag is dit minder het geval, zodat dit een interessante mogelijkheid voor een eerder algemene waarderingsstudie zou kunnen zijn (zie eveneens § 4.3).

4.3 Project 3: Wijziging in het prijsbeleid - afschaffing van het vaarwegenvignet

4.3.1 Beschrijving van de maatregel

Een andere mogelijke maatregel die in het kader van het waterrecreatiebeleid genomen kan worden, is een wijziging in het prijsbeleid voor het gebruik van de waterwegen en de ingebruikstelling van een vaartuig e.d.m.

Dit type van maatregelen verlaagt de kost van het toervaren en zal normaliter dus ook leiden tot een toename in de toervaartactiviteit.

Aangezien enkel het vaarwegenvignet binnen de bevoegdheden van het Vlaamse gewest valt, zal het wijzigen van de prijs hiervan het éénvoudigste te realiseren zijn. Een maatregel die bijvoorbeeld getroffen kan worden, is het afschaffen van het vaarwegenvignet.

Dit vignet regelt de zondag-bediening ten behoeve van de recreatievaart. Deze maatregel kan dus als complementair beschouwd worden aan die uit Project 2 (zie § 4.2).

Opmerking: Een vergelijkbare maatregel die getroffen kan worden ter stimulering van de passagiersvaart is bijvoorbeeld de afschaffing of vermindering van de scheepvaartrechten op de bruto dagomzet (momenteel 5%). Het effect hiervan kan berekend worden op dezelfde wijze als in het hiernavolgende uiteengezet wordt.

Raming van de kosten

De kosten voor het project zijn zo goed als nihil.

Wel dienen we rekening te houden met het inkomstenverlies voor de overheid. De verminderde inkomsten voor de overheid werden echter reeds in rekening genomen bij de bepaling van de netto-baat.

Het verdwijnen van de administratieve kosten kan als baat worden aangerekend. Het verdwijnen van statistische gegevens zou echter als kost moeten beschouwd worden. De waardering hiervan is echter zeer moeilijk te maken.

4.3.2 Identificatie van de effecten van de maatregel

Identificatie van de directe effecten

Het directe effect van deze maatregel is een afname van de kosten voor de toervaarders, wat leidt tot een toename van de toervaartactiviteit op de zondagen.

De mate waarin dit gebeurt, is afhankelijk van de gevoeligheid van de vraag voor wijzigingen in de prijs van het toervaren (prijselasticiteit).

Identificatie van de indirecte en de externe effecten

Indirecte effecten

De indirecte effecten van de afschaffing van het vaarwegvignet en de daarmee gepaard gaande toename in de toervaart (uitgedrukt in vaaruren of vaarkilometers) zijn te vergelijken met deze van de toename in vaaractiviteit door de uitbreiding van het aantal ligplaatsen in een jachthaven. Volgende effecten zijn te verwachten:

- Toename van de horeca-activiteit rond jachthavens en waterwegen;
- Toename van het aantal verkochte boten en ander materiaal;
- ….

Externe effecten

Ook de externe effecten van deze maatregel zijn vergelijkbaar met deze van het eerder besproken project ter uitbreiding van lig- en passantenplaatsen.

In de mate dat de maatregel tot een toename van het toervaartverkeer leidt, zal ook de externe kost die hieraan verbonden is, toenemen.

4.3.3 Raming van de kosten en de baten van het project

Raming van de directe effecten

De afschaffing van het vaarwegenvignet grijpt direct in op de kostprijs van het toervaren voor de recreanten (maatregel type 2) en leidt tot een algemene daling van de gemiddelde kosten voor een toervaartdag. Normaliter leidt dit tot een stijging van het totaal aantal vaardagen.

De maatschappelijke baat kan dan als volgt berekend worden (zie ook het onderstaande rekenvoorbeeld):

- De "kostenbesparing per vaardag" * "het aantal oorspronkelijke vaardagen";

Vermeerderd met:

- De "helft van de kostenbesparing per vaardag" * "het aantal extra vaardagen".

Beschikbaarheid data

Tabel 7: Beschikbaarheid data voor raming directe baten afschaffing vaarwegenvignet

Variabele	Bronnen	Cijfers	Opmerkingen
Huidig prijsniveau en betalingsbereidheid in de doelmarkt	WVT, 2000	Gemiddelde kostprijs toervaren 2500 €/jaar Gemiddelde kostprijs vaarwegenvignet 42,5 €	Beter Vlaams onderzoek noodzakelijk
Huidig activiteitsniveau in de doelmarkt	WVT, 2000 Vrolijks, 1998 Provincie West-Vlaanderen, 1996 Waterweg-beheerders	Gemiddeld aantal vaardagen tussen 5 en 70 per boot Aantal vaarwegvignetten 6.930 (2003)	Beter Vlaams onderzoek noodzakelijk
Elasticiteit van vraag – en aanbodfunctie	Een uitgebreide waarderingsstudie is vereist teneinde de vraagfunctie te kunnen schatten. Overnemen van elasticiteiten uit ander (buitenlands) onderzoek kan, maar heeft beperkte betrouwbaarheid.		

Samenstelling: Resource Analysis.

Pragmatisch rekenvoorbeeld

In 2003 werden **6.930** vaarwegvignetten uitgereikt met een gemiddelde kostprijs van **45,2** € per vignet.

De gemiddelde totale kostprijs van toervaren **2.500**€ per jaar voor **40** vaardagen. De gemiddelde kostprijs van een toervaartdag bedraagt dan 62,5 €. De gemiddelde kostprijs van

het vaarwegenvignet per vaardag is dan 1,13 €. Het aandeel van het vaarwegenvignet in deze kostprijs is ongeveer 1,8% (45,2 / 40 / 62,5 * 100).

Een afschaffing van het vaarwegvignet zal dus een kostendaling van 1,8% met zich meebrengen. Gaan we uit van een prijselasticiteit van "*-1*" dan leidt dit dus tot een toename van het aantal toervaardagen met 1,8%.

Gaan we uit van 6.930 toervaarders (aantal vaarwegvignetten) die elk 40 dagen per jaar varen, wat neerkomt op 277.200 toervaartdagen per jaar, dan betekent dit zo'n 4.990 extra toervaartdagen.

De baat wordt dan berekend als volgt:

- 1,13 € (gemiddelde prijs vaarwegvignet per vaardag) * 277.200 (aantal vaardagen met vaarwegvignet) = 313.150 €;

Vermeerderd met:

- 0,5 * 1,13 * 4.990 (aantal extra vaardagen door uitvoering maatregel) = 2.819 €.

De directe bruto maatschappelijke baat voor de toervaarders bedraagt dan 316.040 euro/jaar.

Merk op dat de 313.150 euro van deze baat voor de toervaarders eigenlijk gewoon een verschuiving is van de overheid naar de toervaarders.

De directe maatschappelijke netto-baat van de maatregel bedraagt dus slechts 2.819 €.

Raming van de indirecte effecten

Ook de raming van de indirecte effecten kan op analoge wijze gebeuren als bij de creatie van extra ligplaatsen gebeurde (zie § 4.1).

Eerder hadden we volgende mogelijke indirecte effecten van de creatie van extra lig– en passantenplaatsen in de Vlaamse jachthavens geïdentificeerd:

- Toename van de bestedingen van de recreanten langs de Vlaamse waterwegen (horeca, botenbouwers, …).

Teneinde deze effecten mee te kunnen nemen in een MKBA dienen we volgende vragen te kunnen beantwoorden:

- Hoe groot is de te verwachten toename in de randactiviteiten door de uitbreiding van de bedieningsuren en de daarmee samenhangende toename in toervaartactiviteiten?
- In welke mate genereert deze toename in activiteiten ook baten voor de Vlaamse bevolking/regio?

Hoe we deze vragen kunnen beantwoorden, werd eerder uitgelegd in § 4.1.3.

De baat bestaat dan uit:

- Toename in "het aantal vaardagen door van het buitenland afkomstige recreanten" * "besteding per vaardag" * "winstpercentage".

Beschikbaarheid data

Tabel 8: Beschikbaarheid data voor raming indirecte welvaartseffecten door afschaffing vaarwegvignet

Variabele	Bronnen	Cijfers	Opmerkingen
Huidig prijsniveau, betalingsbereidheid en kostenniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten (voor indirecte effecten)	Bestedingen recreanten uit marktonderzoek WVT, 2000 Vrolijks, 1998 TRN, 2002 Verdoolaege 1988 WES en RA, 2003	Van 13 € tot 41,5 € per recreant/dag	Voldoende onderzoek gebeurd Regelmatige update aan te bevelen
Huidige* activiteitsniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten			

**Bestedingsonderzoek geeft de combinatie van prijs -en activiteitsniveau weer.*

Samenstelling: Resource Analysis.

Raming externe effecten

Ook voor de methodiek voor de raming van de externe effecten wordt verwezen naar de eerdere bespreking bij uitbreiding van het aantal lig– en passantenplaatsen.

4.3.4 Bruto economische impact

Directe bruto economische impact

De directe bruto economische impact van de maatregel is zeer beperkt. De enige mogelijke bruto economische impact is de daling van inkomsten uit (de –ironisch genoeg- verhoogde afgifte van) vaarwegvignetten.

Indirecte bruto economische impact

De indirecte bruto economische impact bestaat uit de toename van bestedingen door de recreanten. Deze bestedingen kunnen in verschillende economische sectoren gebeuren. Zo kan de toename in vaaractiviteit leiden tot een toename van bestedingen in de horeca langs de waterwegen, een toename van uitgaven aan brandstof en een toename in uitgaven aan onderhoud van de boot. Eerder hadden we in de MKBA enkel de toename in horecabestedingen meegenomen.

Het bruto economisch effect van de toename in horecabestedingen langs Vlaamse waterwegen kan berekend worden door het geschat aantal extra recreantvaardagen te vermenigvuldigen met de gemiddelde horecabesteding per recreantdag. Dit dient vervolgens vermenigvuldigd te worden met de gemiddelde coëfficiënt voor de berekening van de toegevoegde waarde (40%, Verdoolaege, 1988). Dit geeft dan de bruto economische impact in termen van toegevoegde waarde.

4.3.5 Synthese en opmerkingen

Gezien de huidige beperkte hoogte van het vaarwegvignet in verhouding met de totale kost van het toervaren, zal de afschaffing van het vaarwegvignet waarschijnlijk slechts beperkte invloed uitoefenen op de toervaartactiviteit. Wel zal een belangrijke transfer van beschikbare middelen plaatsvinden van de overheid naar de recreanten. Dit zou eventueel tot een toename in de bestedingen in andere sectoren kunnen leiden aangezien het beschikbare inkomen van de recreanten stijgt.

De afname van de inkomsten voor de overheid en het verlies aan informatie betreffende het gebruik van de waterwegen zijn belangrijke nadelen van deze maatregel.

De studiekosten van een uitgebreide studie noodzakelijk om de baten van deze maatregel in te schatten staan waarschijnlijk niet in verhouding tot de verwachte baten. Het lijkt derhalve beter om deze via een “short-cut” of “quick scan” met een beperkte steekproef aan te pakken.

Daar de beleidsoptie van het afschaffen van de vaarwegenvigneetten gelijkgericht is aan de beleidsmaatregel die in § 4.3 besproken wordt (verruiming bedieningsregimes kunstwerken) is het waarschijnlijk interessant om na te gaan welke versterkende synergiën en complementaire interferenties beiden kunnen opwekken bij evte. gelijktijdige implementatie. Ook lijkt het aangewezen – gegeven de gelijkgerichtheid - om na te gaan welke van de twee mogelijke maatregelen de sterkste positieve impact teweeg brengt.

4.4 Project 4: Uitbreiding fietsnetwerk langs waterweg

4.4.1 Beschrijving van de maatregel

Teneinde het fietstoerisme en de fietsrecreatie langs de Vlaamse waterwegen te accommoderen, is een kwalitatief hoogstaand fietsnetwerk een waardevol goed.

Een mogelijke maatregel ter geleiding van het fietsen langs de Vlaamse waterwegen is bijvoorbeeld het verbeteren van bestaande fietsmogelijkheden of de voorziening van nieuwe fietsmogelijkheden.

Teneinde een MKBA voor het doorvoeren van deze maatregel te kunnen uitvoeren, dient het project gedetailleerd gedefinieerd te worden:

- Waar worden de fietsvoorzieningen aangelegd of verbeterd?
- Welke individuele ingrepen worden er gepland voor deze verbetering?

Als onderdeel van de verbeteringsmogelijkheden kan bijvoorbeeld ook het inleggen van een veerdienst tussen twee bestaand fietspaden worden bekeken.

Raming van de kosten

De kosten voor het project bestaan uit de aanleg- en onderhoudskosten van de nieuwe fietsvoorzieningen.

4.4.2 Identificatie van de effecten van de maatregel

Identificatie van de directe effecten

De aanwezigheid van kwalitatief hoogstaande fietsroutes is natuurlijk één van de belangrijkste factoren die de vraag naar fietstoerisme en recreatie beïnvloeden.

Een uitbreiding of verbetering van fietsgelegenheden verhoogt de aantrekkelijkheid van de streek voor fietsers en zal aldus fietsers naar de streek aantrekken. Deze toename van het aanbod leidt normaliter tot een toename van de activiteit en tot baten voor en door de fietsrecreanten.

Identificatie van de indirecte en de externe effecten

Indirecte effecten

De creatie van een nieuwe fietsroute langs de Vlaamse waterwegen zal naast het directe effect van de toename in het aantal fietsers (fietsdagen) ook nog indirecte effecten met zich meebrengen.

Volgende belangrijke indirecte effecten kunnen geïdentificeerd worden:

- Toename van de horeca-activiteit en cultuurbezoek langs de fietsroute;
- Toename van het aantal verkochte fietsen en ander materiaal;
- ….

Bovenstaande lijst is niet exhaustief. Niet alle indirecte effecten zijn echter relevant genoeg om mee te nemen.

Zoals bij de bespreking van eerdere mogelijke projecten (zie § 4.1-4.3) reeds beargumenteerd werd, is het niet noodzakelijk zo dat alle indirecte effecten ook een netto

baat voor de Vlaamse regio met zich meebrengen. Een toename van deze activiteiten zal immers ook andere activiteiten verdringen.

Externe effecten

De voorziening van nieuwe fietsgelegenheden of de uitbreiding dan wel verbetering van bestaande fietsgelegenheden zal waarschijnlijk ook externe effecten met zich meebrengen.

Voorbeelden van externe kosten die met de maatregel gepaard kunnen gaan, zijn:

- Verstoring van de natuur door een toename van de interferenties tussen natuur en fietsrecreatie (direct).

Voorbeelden van externe baten die met de maatregel gepaard kunnen gaan, zijn:

- Toename van het natuur– en milieubewustzijn bij de bevolking door toename van het aantal recreanten in de natuur (direct);
- Verbetering van de volksgezondheid door toename lichaamsbeweging (direct).

4.4.3 Raming van de kosten en baten van het project

Raming van de directe effecten

Het inschatten van de directe effecten van de maatregel vereist een marktanalyse van de doelmarkt teneinde inzicht te krijgen in de vraag– en aanbodfunctie van de betreffende activiteit.

Aangezien fietspaden alsook flankerende infrastructuur (banken, afvalvoorzieningen) gratis worden aangeboden, is de baat per recreant per rit gelijk aan de betalingsbereidheid per rit.

Hier stelt zich hetzelfde probleem als bij de waardering van de verruiming van de sluisbediening (zie § 4.2). Een waarderingsstudie teneinde de vraagfunctie te kunnen inschatten, is dus noodzakelijk voor het berekenen van de baat.

Voor het schatten van de vraagfunctie dienen we één van de in § 3.3.2 voorgestelde methodes te gebruiken.

Een eerste methode is directe waardering door bevraging van de fietsers. Dit is echter moeilijker dan bij recreatievaarders aangezien de bevraagden het als zeer ongebruikelijk zouden ervaren indien zij gevraagd werden wat zij zouden willen betalen voor gebruik van een fietspad. Bij recreatievaarders zal dit minder het geval zijn aangezien daar bijvoorbeeld op de hoogte van het vaarwegenvignet gevarieerd kan worden. Ook voor een veerdienst zou dit mogelijk zijn.

Een inschatting van de waarde van fietsvoorzieningen die vergelijkbaar zijn met de situatie voor en na het project met behulp van de transportkostenmethode zou hier een betere oplossing kunnen zijn. Belangrijk is wel dat voldoende aandacht besteed wordt aan de voorwaarden voor waardeoverdracht (zie § 3.3.4)

Beschikbaarheid data

Tabel 9: Beschikbaarheid data voor raming directe baten uitbreiding fietsnetwerk

Variabele	Bronnen	Cijfers	Opmerkingen
Huidige prijsniveau en betalingsbereidheid in de doelmarkt	Waarderingsstudie		Vlaams onderzoek noodzakelijk
Huidig activiteitsniveau in de doelmarkt	Toerisme Provincie Antwerpen, 2002 Toerisme Provincie West-Vlaanderen, 1998	24-33 fietsdagen per recreant per jaar	Beter Vlaams onderzoek noodzakelijk
Elasticiteit van vraag– en aanbodfunctie	Een uitgebreide waarderingsstudie is vereist teneinde vraagfunctie te kunnen schatten. Overnemen van elasticiteiten uit ander (buitenlands) onderzoek kan, maar heeft beperkte betrouwbaarheid.		

Samenstelling: Resource Analysis.

Raming van de indirecte effecten

Ook de raming van de indirecte effecten kan op analoge wijze gebeuren als voorgesteld ten behoeve van de creatie van extra ligplaatsen (zie § 4.1).

Eerder hadden we volgende mogelijke indirecte effecten geïdentificeerd:

- Toename van de bestedingen van de recreanten langs de Vlaamse waterwegen (horeca, fietsverkoop, …).

Teneinde deze effecten mee te kunnen nemen in onze MKBA dienen we volgende vragen te kunnen beantwoorden:

- Hoe groot is de te verwachten toename in deze activiteiten door de verbetering van de watergebonden fietsvoorzieningen en de daarmee samenhangende toename in fietsrecreatie?
- In welke mate genereert deze toename in activiteiten ook baten voor de Vlaamse bevolking/regio?

Hoe we deze vragen kunnen beantwoorden werd eerder uitgelegd in § 4.1.3

De baat bestaat dan uit:

- Toename in “het aantal fietstochten door van het buitenland afkomstige recreanten” * “besteding per fietstocht” * ”winstpercentage”.

Tabel 10: Beschikbaarheid data voor raming indirecte welvaartseffecten door uitbreiding fietsnetwerk

Variabele	Bronnen	Cijfers	Opmerkingen
Huidig prijsniveau, betalingsbereidheid en kostenniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten	Bestedingen recreanten uit marktonderzoek Toerisme Provincie Antwerpen (2002) WES en RA, 2003	6,34 tot 12,1 € /recreant/dag	Beter Vlaams marktonderzoek aan te bevelen
Huidig* activiteitsniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten			

**: Bestedingsonderzoek geeft de combinatie van prijs -en activiteitsniveau weer.*

Samenstelling: Resource Analysis.

Raming externe effecten

De externe effecten veroorzaakt door de uitbreiding van de fietsvoorzieningen zijn vergelijkbaar met en kunnen op eenzelfde wijze bepaald worden als aangeduid onder bijv. § 4.1.3.

4.4.4 Bruto economische impact

Directe bruto economische impact

De directe bruto economische impact van de maatregel is zeer beperkt.

Indirecte bruto economische impact

De indirecte bruto economische impact bestaat uit de toename van bestedingen door de fietsrecreanten. Deze bestedingen kunnen in verschillende economische sectoren gebeuren. Zo kan de toename in fietsactiviteit leiden tot een toename van bestedingen in de horeca langs de fietsroute, een toename van uitgaven aan fietsen en fietsonderhoud. Eerder hadden we in de MKBA enkel de toename in horecabestedingen meegenomen.

Het bruto economisch effect van de toename in horecabestedingen langs de fietspaden langs de Vlaamse waterwegen kan berekend worden door het geschat aantal extra recreantfietsdagen te vermenigvuldigen met de gemiddelde horecabesteding per recreantdag. Dit geheel dient dan vermenigvuldigd te worden met de gemiddelde coëfficiënt voor de berekening van de toegevoegde waarde (40%, Verdoolaege, 1988). Vervolgens geeft dit de bruto economische impact in termen van toegevoegde waarde.

4.4.5 Synthese en opmerkingen

Bij de uitvoering van een MKBA voor de aanleg van verbeterde watergebonden fietsvoorzieningen dienen dezelfde nuanceringen in het achterhoofd gehouden te worden als bij de aanleg van ligplaatsen.

Watergebonden fietsvoorzieningen vormen immers slechts een schakel in het gehele Vlaamse fietsnetwerk. De waarde van verbeteringen dient daarom bekeken te worden als zijnde een deel van een geheel. Het uitvoeren van een MKBA met betrekking tot een geïsoleerde verbetering als een op zichzelf staand iets is een vrij zinloze oefening. Met name de baten ervan dienen bekeken te worden vanuit het totale netwerk.

Bij gebruikmaking van directe waardering met behulp van een “contingent valuation” methode zal dit normaliter tot uiting komen in de betalingsbereidheid van de fietsers voor het nieuwe stuk fietspad. Wanneer dit een netwerk compleet maakt, zal de waardering hoger zijn dan wanneer het fietspad minder noodzakelijk is voor het netwerk.

Bij waardering met de transportkostenmethode van een vergelijkbaar bestaand fietsnetwerk en waardetransfer van de bekomen waarden dient er rekening mee gehouden te worden dat de kenmerken van de twee vergeleken fietsroutes overeenkomen.

Men zou verder kunnen opmerken dat de baat van het fietsen groter is dan de baat van het fietsen alleen zoals gemeten door de transportkostenmethode. Er wordt immers ook een baat gecreëerd doordat fietsers culturele attracties, landschappen, e.d.m. kunnen bezoeken of bewonderen langs de jaagpaden en dijkwegen die voorwerp kunnen vormen van verbeteringen. Dit wordt echter voor een groot deel reeds meegenomen in de berekening van de directe en indirecte baten. De financiële uitgaven die fietsrecreanten zich getroosten om de culturele attractie te bezichtigen, zit reeds vervat in de berekening van indirecte effecten.

De betalingsbereidheid voor gebruik van een specifieke route zoals berekend met de transportkostenmethode weerspiegelt verder ook de betalingsbereidheid voor het bezichtigen van culturele attracties voor zover deze de prijs overtreft. Slechts de mate waarin de baat de betalingsbereidheid overtreft, wordt niet in rekening gebracht[10]

4.5 Project 5: Creatie aanlegplaatsen voor passagiersvaart aan toeristisch interessante locaties

4.5.1 Beschrijving van de maatregel

Teneinde de passagiersvaart langs de Vlaamse waterwegen te accommoderen, is een kwalitatief hoogstaand netwerk van aanlegplaatsen nabij toeristische bezienswaardigheden een belangrijk gegeven.

Een mogelijke maatregel die de overheid kan nemen in dit verband, is het aanleggen van enkele aanlegplaatsen aan toeristisch interessante steden die nu nog geen aanlegmogelijkheid hebben dan wel het verbeteren van bestaande aanlegplaatsen.

Teneinde een MKBA voor het doorvoeren van deze maatregel te kunnen uitvoeren, dient het project gedetailleerd gedefinieerd te worden:

- Waar worden aanlegsteigers of (cruise) terminals aangelegd of verbeterd?
- Welke diensten worden bijkomend aangeboden aan de passagiers(schepen)?

Raming van de kosten

De kosten voor het project bestaan uit de aanleg en onderhoudskosten van de nieuwe aanlegplaats, rekening houdend met de eventuele verdeelsleutel qua “wie draagt welke kosten” tussen overheid, reder(s) en eventuele uitbater van een aanlegplaats.

4.5.2 Identificatie van de effecten van de maatregel

Identificatie van de directe effecten

De uitbouw van kwalitatief hoogstaande aanlegplaatsen aan belangrijke toeristische steden in Vlaanderen zal normaliter leiden tot een toename van het gebruik van de waterweg door toeristen en recreanten om de steden te bezoeken.

Een uitbreiding of verbetering van een aanlegplaats voor passagiersschepen verhoogt immers de aantrekkelijkheid van een stad voor toeristen en recreanten en zal aldus in grotere getalen toeristen naar de stad aantrekken over het water.

Identificatie van de indirecte en de externe effecten

Indirecte effecten

De creatie van een nieuwe aanlegsteiger voor passagiersschepen zal indirecte effecten met zich meebrengen op de toeristisch-recreatieve bestedingen in de geviseerde stad (of streek).

Volgende belangrijke indirecte effecten kunnen zeker geïdentificeerd worden:

- Toename van de horeca-activiteit en cultuurbezoek op de nieuw (verbeterd) ontsloten locaties;

[10] Indien dit het geval is, impliceert dit dat men er vanuit gaat dat de consument de waarde van het culturele goed onderschat. Cultuur wordt dan beschouwd als een “merit good”; dit is een goed waarvan de consumptie moet gestimuleerd worden zelfs wanneer de kost van het aanbieden de betalingsbereidheid overschrijdt.

- ....

Zoals bij de bespreking van eerdere mogelijke projecten (zie § 4.1-4.3) reeds beargumenteerd werd, is het niet noodzakelijk zo dat alle indirecte effecten ook een netto baat voor de Vlaamse regio met zich meebrengen. Een toename van deze activiteiten zal immers ook andere activiteiten verdringen.

Externe effecten

De inplanting van een aanlegplaats of de uitbreiding van een bestaande aanlegplaats zal waarschijnlijk ook externe effecten met zich meebrengen.

Voorbeelden van externe kosten die met de maatregel gepaard kunnen gaan, zijn:

- Verstoring van de natuur (golfslag) door een toename van de passagiersvaart (direct);
- Toename van emissies door toename passagiersvaart (direct).

Voorbeelden van externe baten die met de maatregel gepaard kunnen gaan, zijn:

- Afname van emissies door modal shift van wegverkeer naar passagiersschepen (direct).

4.5.3 Raming van de kosten en baten van het project

Raming van de directe effecten

De effecten van een uitbreiding van het aanbod aan aanlegsteigers zal tot een toename van het aanbod aan passagierscruises leiden. Dit creëert zowel baten voor de sector zelf als voor de passagiers die gebruik maken van de dienst.

De baten bestaan dan uit de winst die de rederijen maken door het aanbieden van diensten op de nieuwe aanlegsteiger (producentensurplus) en anderzijds uit het verschil in betalingsbereidheid en de prijs van de nieuwe dienst voor de consumenten (consumentensurplus).

De mate waarin de verdeling van de baten tussen consumenten en producenten in de praktijk zal geschieden, hangt af van de mate waarin de producenten de verbetering in het aanbod aan aanlegsteigers kunnen doorrekenen aan hun klanten.

De totale directe baat voor een nieuwe aanlegsteiger kan als volgt berekend worden:

- Het “gemiddelde verschil tussen betalingsbereidheid en prijs van de recreanten voor de dienst” * “het aantal recreanten dat gebruik maakt van de dienst (consumentensurplus)”;

Vermeerderd met:

- De “winst die de rederijen maken door de uitbating van de diensten naar de nieuwe aanlegsteiger (producentensurplus)”.

Teneinde deze oefening te kunnen maken dient men in te schatten wat en hoe groot de “captive market” (beoogde markt die aangeboord kan worden) is van de nieuwe aanlegsteigers. Wat is het te verwachten gebruik? Dit kan gebeuren door een enquête af te nemen onder de rederijen en/of via een analyse van de passagiersvaart aan een aanlegsteiger bij een vergelijkbare locatie. Hierbij dienen naast het gebruik ook de prijzen geïnventariseerd te worden.

Teneinde de betalingsbereidheid in te schatten, kan bijvoorbeeld met behulp van de transportkostenmethode een vraagfunctie geschat worden van passagiers die gebruik maken van een dienst aan een aanlegsteiger bij een vergelijkbare locatie. De hier bekomen gemiddelde waardes per passagier kunnen dan getransfereerd worden naar de nieuwe aanlegsteiger.

Voor de berekening van het producentensurplus dient uit de omzettoename van de rederijen de winst berekend te worden. Dit kan op basis van een algemeen gemiddeld percentage of door een analyse van de jaarrekeningen van rederijen.

Beschikbaarheid data

Tabel 11: Beschikbaarheid data voor raming directe baten van creatie aanlegplaatsen voor passagiersvaart aan toeristisch interessante locaties

Variabele	Bronnen	*Cijfers*	*Opmerkingen*
Passagiersvaart			
Huidig prijsniveau, kostenniveau en betalingsbereidheid in de doelmarkt	Bevraging bij passagiersvaartrederijen Jaarrekeningen van rederijen Waarderingsonderzoek		*Afhankelijk van goodwill rederijen*
Het huidige activiteitsniveau in de doelmarkt;	Gegevens uit scheepvaartrechten op omzet BTW-administratie Bevraging bij passagiersvaartrederijen		*Beschikbaar, maar gefragmenteerd*
Elasticiteit van vraag– en aanbodfunctie	Een marktanalyse is noodzakelijk teneinde de mogelijke captive market voor de aanlegsteiger in te schatten Waarderingsonderzoek bij gebruikers passagiersvaart op basis van transportkostenmethode aangewezen		

Samenstelling: Resource Analysis.

Raming van de indirecte effecten

Ook de raming van de indirecte effecten kan op analoge wijze gebeuren als dat bij de creatie van extra ligplaatsen werd voorgesteld.

Eerder hadden we volgende mogelijke indirecte effecten geïdentificeerd:

- Toename van de horeca-activiteit en cultuurbezoek op de nieuw (verbeterd) ontsloten locaties;
- …

Teneinde deze effecten mee te kunnen nemen in onze MKBA dienen we volgende vragen te kunnen beantwoorden:

- Hoe groot is de te verwachten toename in deze activiteiten door de uitbreiding van de passagiersvaartmogelijkheden en de daarmee samenhangende toename in walrecreatie?
- In welke mate genereert deze toename in activiteiten ook baten voor de Vlaamse bevolking/regio?

Hoe we deze vragen kunnen beantwoorden, werd eerder uitgelegd in § 4.1.3

De baat bestaat dan uit:

- Toename van “het netto aantal recreantdagen door passagiers” * “besteding per dag” * “winstpercentage”.

Tabel 12: Beschikbaarheid data voor raming indirecte welvaartseffecten van creatie aanlegplaatsen voor passagiersvaart aan toeristisch interessante locaties

Variabele	Bronnen	Cijfers	Opmerkingen
Huidig prijsniveau, betalingsbereidheid en kostenniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten	Bestedingen recreanten uit marktonderzoek		Vlaams marktonderzoek noodzakelijk
Huidig* activiteitsniveau in de markt van de beïnvloedde activiteiten			

**: Bestedingsonderzoek geeft de combinatie van prijs -en activiteitsniveau weer.*

Samenstelling: Resource Analysis.

Raming externe effecten

Voor de raming van de externe effecten dienen gemiddelde cijfers over het extern effect van passagiersvaart gekend te zijn. Deze kunnen eventueel overgedragen worden uit bestaand onderzoek, indien beschikbaar.

De toename van de externe effecten wordt dan – afhankelijk van het type extern effect - lineair verondersteld met de toename van het aantal passagiers dan wel scheepsbewegingen.

4.5.4 Bruto economische impact

Directe bruto economische impact

De directe bruto economische impact van de maatregel bestaat uit de toename in de TW die door de passagiersvaartsector gegenereerd wordt door de aanleg van de extra aanlegsteigers.

Wanneer de verwachte toename in de passagiersvaart gekend is, kan de omzet berekend worden door deze toename te vermenigvuldigen met de totale omzet per passagier.

Omrekening naar toegevoegde waarde kan dan door middel van algemene coëfficiënten of op basis van coëfficiënten gedistilleerd uit de jaarrekeningen van de passagiersvaartrederijen.

Indirecte bruto economische impact

De indirecte bruto economische impact bestaat uit de toename van bestedingen door de passagiers in de buurt van de aanlegplaatsen. Deze toename zal vooral in de horeca en culturele sector te verwachten zijn.

Het bruto economisch effect van de toename in horecabestedingen en culturele bestedingen in de omgeving van de nieuwe aanlegsteigers kan berekend worden door het geschat aantal extra passagiers te vermenigvuldigen met de gemiddelde horeca– en cultuurbesteding per passagier. Dit wordt dan vermenigvuldigd met de gemiddelde coëfficiënt voor de berekening van de toegevoegde waarde (40%, Verdoolaege, 1988), waardoor men de bruto economische impact in termen van toegevoegde waarde verkrijgt.

4.5.5 Synthese en opmerkingen

Aanleg van extra aanlegsteigers aan toeristisch interessante locaties die nog niet langs de waterweg ontsloten zijn, zal de passagiersvaart naar deze locaties stimuleren en aldus baten voor de passagiers en de rederijen met zich meebrengen.

Een belangrijk deel van de informatie noodzakelijk om deze baten te berekenen, is reeds beschikbaar maar dient verzameld te worden bij de verschillende rederijen en belastingsadministraties.

Naast baten voor de passagiersvaartsector en de passagiers kan de maatregel ook voor de overheid inkomsten met zich meebrengen (i.c. terugvloei naar overheid via winstbelasting).

Bij de berekening van de baten en de schatting van de toename in inkomsten voor de overheid zal echter rekening gehouden moeten worden met het feit dat ook verschuivingen van passagiersvaart binnen Vlaanderen door de maatregel mogelijk zijn. Teneinde deze te onderkennen, is een uitgebreide marktanalyse aangewezen waarbij medewerking van de passagiersvaartsector onontbeerlijk zal zijn.

5 Algemeen besluit

Hoewel het uitvoeren van een MKBA voor projecten op het gebied van waterrecreatie en toerisme geen éénvoudige oefening is, is het toch aangewezen om voor belangrijke projecten een dergelijke analyse uit te voeren.

De MKBA is immers het instrument bij uitstek om de maatschappelijke rentabiliteit van overheidsinvesteringen in te schatten.

Een studie naar het economisch belang van de sector in de huidige situatie kan interessant zijn om een beter inzicht te krijgen in de sector, maar draagt op zich weinig bij als input voor afzonderlijke investeringsbeslissingen. Hetzelfde gaat op voor een analyse van de kosten en baten van de sector in zijn totaliteit in de huidige situatie. Het is immers niet omdat een sector van groot economisch belang is of een positief kosten-batensaldo vertoont dat een individuele investering in de sector sowieso een positieve maatschappelijke (of economische) return genereert.

De effecten van een investering in de waterrecreatiesector op de economie en op de maatschappelijke welvaart dienen met andere woorden project-per-project bekeken te worden in een kosten-batenanalyse en eventueel een (regionaal) economische impactstudie van de maatregel. Het is dus op projectniveau dat MKBA's uitgevoerd dienen te worden. Het rekening kunnen houden met indirecte en externe effecten van projecten (en dus met voorwaarts en achterwaarts gerelateerde activiteiten en verschijnselen) waarborgt bovendien dat vanuit een (systeemkundig) totaalperspectief een evaluatie van de maatschappelijke zinvolheid van een project bepaald kan worden.

Het uitvoeren van studies in de vorm van een (regionaal) economische impactstudie en kosten-batenanalyse van de sector in de huidige situatie kan wel dienen als input voor de projectspecifieke MKBA's.

Natuurlijk is het uitvoeren van projectspecifieke MKBA's enkel relevant indien het een project van voldoende omvang betreft en de studiekosten die vooraf gemaakt dienen te worden verantwoord zijn.

Als algemene richtinggevende beslissingsregel kan gesteld worden dat de overheid investeringen in de waterrecreatieve sector enkel dient uit te voeren indien het kosten-batensaldo positief ingeschat wordt of indien de maatregel een positieve regionaal economische impact heeft in regio's met structurele werkloosheidsproblemen, of in regio's die sterk afhankelijk zijn van de waterrecreatieve sector voor de creatie van toegevoegde waarde en waar tegelijkertijd dit soort investeringen onvoldoende door de privé-sector gepleegd worden.

Nogmaals dient benadrukt te worden dat het bij het interpreteren van de resultaten van een economische impactstudie van belang is in te zien dat de resultaten hiervan geen rekening houden met verdringing van activiteiten elders of van activiteiten in andere sectoren.

De economische impact dient daarbij telkens bekeken te worden vanuit het standpunt van de investeerder. Indien de Vlaamse overheid de investeerder is, dient zij na te gaan in welke mate de maatregel de Vlaamse economie stimuleert. Dit is vooral afhankelijk van de mate waarin de maatregel de toeristische aantrekkingskracht van Vlaanderen voor buitenlanders verhoogt. Een gemeente bekijkt de economische impact vanuit een meer lokale visie. Vanuit haar standpunt kan een verschuiving van activiteiten binnen Vlaanderen naar de betreffende gemeente juist positief zijn.

Naast deze economische overwegingen dient de overheid echter ook andere effecten van de waterrecreatiesector en een eventuele uitbreiding ervan in ogenschouw te nemen. De gebieden rond de waterwegen zijn veelal Vlaanderen's meest aantrekkelijke en waardevolle stukjes groen, natuur en stilte en een evenwicht tussen recreatie enerzijds en rust, ongereptheid en natuurbehoud anderzijds dient telkens nagestreefd te worden. Immers, de laatsten vormen in belangrijke mate het fundament onder het aantrekkelijk houden van waterrecreatie. Dit houdt in dat de ontwikkeling van de sector vanuit een duurzaamheidsperspectief dient gezien te worden. Natuurbehoud is immers essentieel om op

langere termijn de omgevingsfactoren te creëren die recreatieve activiteiten in Vlaanderen aantrekkelijk maken.

Ook hier kan een kosten-batenanalyse eventueel inzicht bieden of een bijdrage leveren aan de opmaak van een afwegingskader op gebiedsniveau voor waterrecreatie t.o.v. natuur en rust (zie § 5.1.1 in de hoofdtekst van het beleidsplan) en/of wanneer in algemenere zin verder onderzoek gedaan wordt naar de waarde van natuur en externe effecten in Vlaanderen.

Als algemene prioritaire onderzoekstaken voor de Vlaamse overheid in de sector waterrecreatie en watergebonden toerisme lijken volgende aanvullende onderzoeken aangewezen:

- Een algemene inventarisatiestudie van de sector waterrecreatie en watergebonden toerisme in de huidige situatie waarbij voldoende gegevens verzameld worden die als input kunnen dienen voor het uitvoeren van maatschappelijke kosten- en baten-analyses en regionaal economische impactstudies bij belangrijke investeringsprojecten;
- Een maatschappelijke kosten–batenanalyse met betrekking tot een toekomstig omvangrijk investeringsproject (bijvoorbeeld de aanleg of uitbreiding van een nieuwe jachthaven of een nieuw fietspad of passagiersdienst) waarbij gebruik gemaakt wordt van directe waarderingsmethodes voor het schatten van de vraagfunctie;
- Een onderzoek naar externe effecten van plezier– en passagiersvaart vooral met betrekking tot emissies en effecten op natuur.

Met betrekking tot algemene inventarisatie van gegevens kan onder meer gedacht worden aan:

- Regelmatige tellingen op vaarwegen en jaagpaden teneinde het gebruik van de waterrecreatieve infrastructuur in kaart te brengen (bv. veerdiensten zouden ideale telpunten kunnen zijn om fiets– en wandeltoerisme rond het water in kaart te brengen);
- Algemeen Vlaams onderzoek naar de participatie van de bevolking aan waterrecreatieve activiteiten (cfr. het onderzoek van de Provincie West-Vlaanderen uit 1998);
- Systematisch bijhouden van cijfers m.b.t. het aantal uitgereikte vlaggenbrieven en immatriculatieplaten (per gewest), het aantal lig– en passantenplaatsen, aantal aanlegsteigers, e.d.m.;
- Systematisch bijhouden van de kosten die gedaan worden door de verschillende overheden op het gebied van waterrecreatieve infrastructuur;
- Teneinde de toeristische aantrekkingskracht van de sector waterrecreatie en toerisme in kaart te brengen, dient bij het verzamelen van de data aandacht te zijn voor de woonplaats van de recreant/bevraagde;
- Gerichte bevraging bij de gebruikers van een bepaalde recreatieve dienst teneinde met de transportkostenmethode de maatschappelijke waarde van de activiteit te kunnen schatten (cfr. de studie rond Heverleebos en Meerdaalwoud van Moons e.a., 2001);
- Ex-post en ex-ante tellingen (en eventueel bevragingen) op het relevante netwerk bij de aanleg van nieuwe infrastructuur (bijv. nieuwe jachthaven of nieuw fietspad).

Deze onderzoeken kunnen de basis vormen van een beleid gebaseerd op objectieve analyses met betrekking tot de maatschappelijke meerwaarde van in de toekomst te ontwikkelen projecten in de sector waterrecreatie en watergebonden toerisme.

6 Bibliografische referenties

Bardyn, E. (2001), *Het toeristisch-economisch belang van de jachthavens in België*, Eindverhandeling Hiepso, West-Vlaanderen.

Blauwens, G. (1988), *Welvaartseconomie en kosten-batenanalyse*, Ufsia, Antwerpen.

Brouwer, T. (2002), *Waternet een evaluatie: evaluatieonderzoek naar de interne bereikbaarheid en de economische effecten van het waternet*, Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam, Afdeling Vrijetijdseconomie.

De Brucker, K., A. Verbeke & W. Winkelmans (1998), *Sociaal-economische evaluatie van overheidsinvesteringen in transportinfrastructuur*, Garant, Leuven.

Fisher, R. (1996), *State and Local Public Finance*, Irwin, Chicago.

Gaytant, S. (2001), *Het belang van de Belgische kusthavens, op het gebied van de recreatievaart, voor de Belgische economie*, Eindverhandeling KU Leuven, Leuven.

Johansson-Stenman, O. (2000), "Should we use distributional weights in CBA when income taxes can deal with equity?", *Scandinavian working papers in economics*, no. 35, Göteborg University, Göteborg.

Moons, E., K. Eggermont, M. Henry en S. Proost (2000), *Economische waardering van bossen: een case-studie van Heverleebos-Meerdaalwoud*, Garant, Leuven.

Moons, E. (2003), *The development and application of economic valuation techniques and their use in environmental policy: a survey*, Centrum voor Economische Studies, KU Leuven, Leuven.

Nationaal Instituut voor de statistiek (2002), *Tijdsbestedingsonderzoek 1999,* Ministerie van Economische zaken, Brussel.

Provincie West-Vlaanderen, Dienst toerisme en recreatie (1998), *Openluchtrecreatieve activiteiten van de West-Vlaamse bevolking in 1996,* West-Vlaanderen.

Toerisme Provincie Antwerpen (2000), *De economische betekenis van toerisme en recreatie in de provincie Antwerpen,* Antwerpen.

Toerisme Provincie Antwerpen (2002), *De economische impact van het fietstoerisme in de provincie Antwerpen*, Antwerpen.

TRN (2002), *Wat drijft de recreant?: een verkenning naar waterrecreatie in Nederland,* Leidschendam.

West-Vlaamse Vereniging voor de Vrije Tijd (2000), *De toervaart in West-Vlaanderen: Feiten en cijfers,* West-Vlaanderen.

Willemsen, E. & Vrolijks, R. (1999). "Toervaarders zoeken het op de wal. Consumentenonderzoek naar gedrag en voorzieningengebruik toervaarders", *Recreatie en Toerisme*, oktober, p. 32-33.

Bijlage O-1: Technische toelichting en verduidelijking economische concepten

O-1.1 Betalingsbereidheid, vraag –en aanbodfuncties

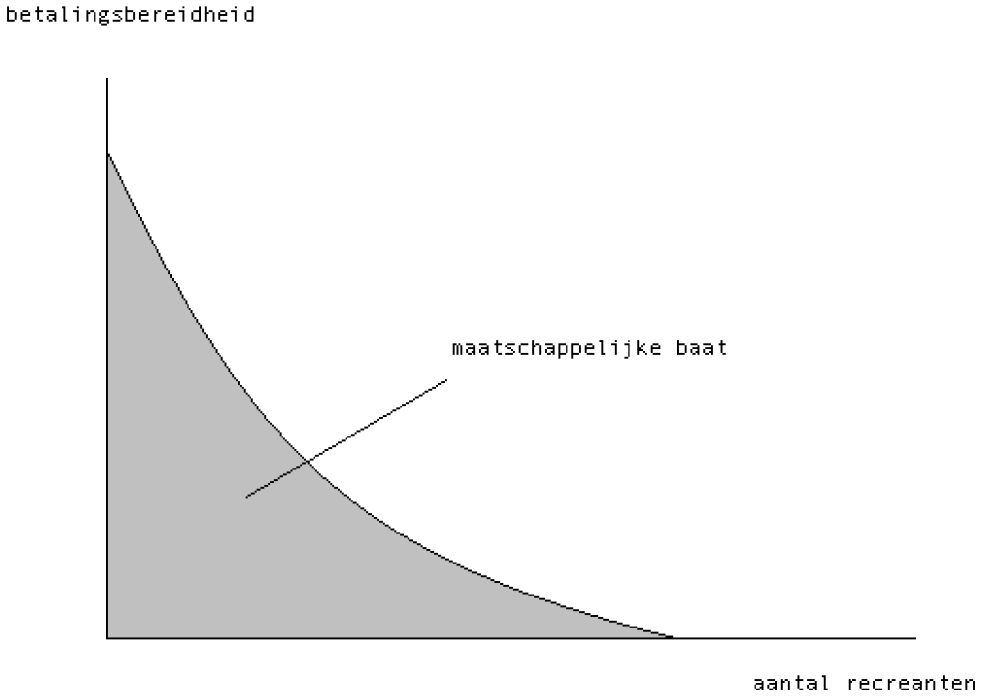
Teneinde de maatschappelijke baat van een activiteit te berekenen, wordt gebruik gemaakt van het concept van "betalingsbereidheid". Uitgangspunt hierbij is dat wanneer een activiteit voor een individu nut genereert dit individu bereid zal zijn hier een deel van zijn inkomen en tijd (zijn resources) aan te besteden. Teneinde een universele maat voor de betalingsbereidheid te hebben, wordt ervan uitgegaan dat deze besteding in monetaire eenheden kan uitgedrukt worden.

Door de betalingsbereidheid van de verschillende consumenten voor een goed, bijvoorbeeld een recreatieve activiteit te aggregeren, kan de vraagfunctie naar deze activiteit worden afgeleid. De totale maatschappelijk baat bestaat dan uit de som van de betalingsbereidheid van de verschillende recreanten, of de oppervlakte onder de vraagcurve. Onderstaande figuur stelt de vraagfunctie voor naar een bepaalde recreatieve activiteit. Mensen die zich links op de vraagfunctie bevinden, hechten een zeer groot belang aan de recreatieve activiteit en zullen bereid zijn er veel voor te betalen.

De vorm van de vraagfunctie kan zeer verscheiden zijn afhankelijk van de karakteristieken van het betreffende goed, de inkomensverdeling in de maatschappij en dergelijke meer. Voor de kosten-batenanalyse wordt zij meestal verondersteld lineair te zijn om de berekening te verééenvoudigen (anders dient men immers de integraal van de functie te berekenen terwijl bij een lineaire vraagfunctie éénvoudige driehoeksmeetkunde volstaat) en omdat meestal niet voldoende informatie beschikbaar is omtrent de werkelijke vorm van de vraagfunctie.

De vorm van de vraagfunctie (aanbodfunctie) bepaalt de prijselasticiteit van de vraag (het aanbod) of de gevoeligheid van de vraag voor prijswijzigingen. Deze prijselasticiteit van de vraag (het aanbod) wordt uitgedrukt als de wijziging in de vraag (het aanbod) naar een goed bij een wijziging in de prijs van 1%. De prijselasticiteit van de vraag (aanbod) bevindt zich voor normale goederen tussen de 0 en de $-\infty$ ($+\infty$). Voor de meeste goederen situeert zij zich rond –1 (1).

Figuur 2: Vraagfunctie en betalingsbereidheid



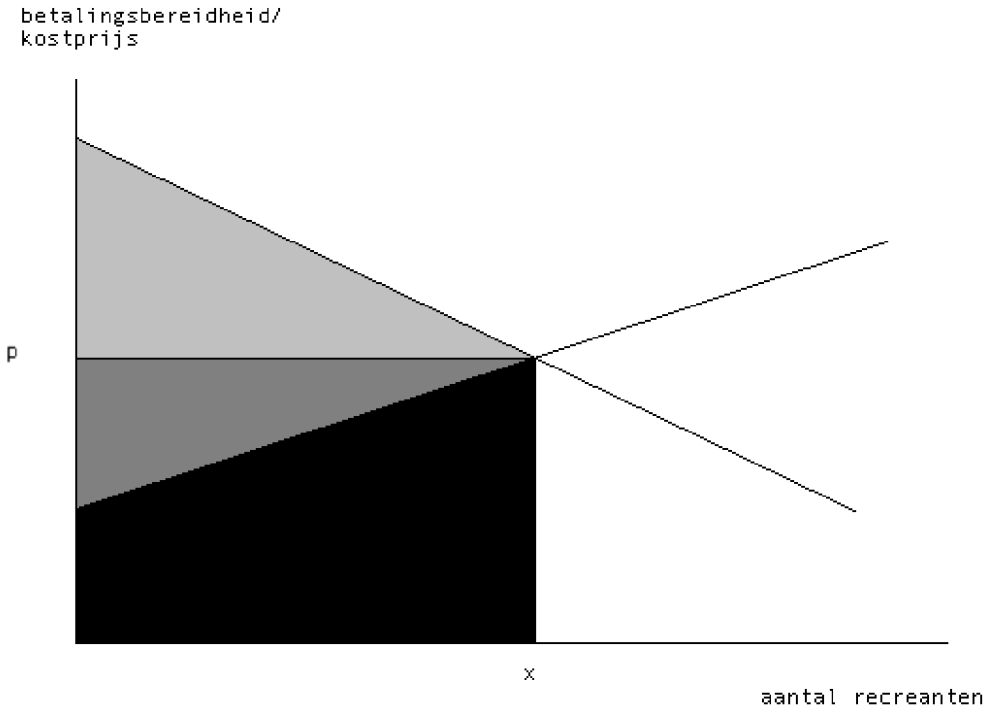
Samenstelling: Resource Analysis.

Teneinde de netto-maatschappelijke bijdrage tot de welvaart van een activiteit te bepalen dient van deze maatschappelijke baat de maatschappelijke kost in mindering gebracht te worden. Deze maatschappelijke kost bestaat uit de productiefactoren (kapitaal, arbeid, grond, natuur,..) die ingezet worden voor het uitoefenen van deze activiteit. De kosten voor het uitoefenen van de activiteit worden voorgesteld door de aanbodfunctie. De helling van de geaggregeerde aanbodfunctie is meestal positief gezien de ingezette grondstoffen (zoals bijvoorbeeld geschikte locaties) schaarser en duurder worden naarmate er meer vraag naar is. De aanbodfunctie kan echter ook verschillende vormen aannemen, zoals eerst dalend (door schaalvoordelen) en dan stijgend (door het schaarser worden van grondstoffen).

Waar aanbod en vraagfunctie elkaar snijden wordt het evenwicht bereikt bij een bepaalde marktprijs (p) en intensiteit (x) van de recreatieve activiteit.

De netto bijdrage van een activiteit tot de maatschappelijke welvaart van een (recreatieve) activiteit bestaat dan uit het verschil tussen de oppervlakte onder de geaggregeerde vraagfunctie en de oppervlakte onder de geaggregeerde aanbodfunctie en wordt voorgesteld in Figuur 3.

Figuur 3: Vraag en aanbodfunctie en de verdeling van de kosten en baten



Samenstelling: Resource Analysis.

Het zwarte gedeelte stelt de totale kost voor van het uitoefenen van de activiteit voor de maatschappij. De grijze vlakken stellen dus de netto bijdrage tot de maatschappelijke welvaart (netto baat) van een activiteit voor.

De netto baat van een activiteit bestaat uit twee gedeelten: een deel (het donkergrijze) komt toe aan de aanbieders van de recreatieve activiteit (producentensurplus), een andere deel aan de recreanten (consumentensurplus).

Het producentensurplus is de winst die de aanbieders maken door het aanbieden van de recreatieve activiteit doordat de evenwichtsmarktprijs hoger ligt dan de totale kost van de activiteit voor de aanbieders. Het consumentensurplus bestaat uit het verschil tussen de betalingsbereidheid van de consument en de evenwichtprijs.

Bij een lineaire vraag– en aanbodsfuncties kunnen beide surplussen (en dus de maatschappelijke baat) berekend worden door het gemiddelde verschil tussen betalingsbereidheid (prijs) en prijs (kost) voor alle consumenten (producenten) te vermenigvuldigen met de gebruikte hoeveelheid van de dienst of het goed.

O-1.2 Welvaartseffecten van beleidsmaatregelen: verdere technische toelichting

In dit onderdeel wordt verdere duiding gegeven bij de berekening van de directe welvaartseffecten van de beleidsmaatregelen of projecten.

Dit wordt geïllustreerd per type maatregel.

- **Maatregel type 1**: promotie en sensibilisering: de vraag naar het goed neemt toe, zodat uiteindelijk meer aan recreatie gedaan zal worden[11] en de maatschappelijke welvaart die hierdoor gegenereerd wordt toeneemt.
- **Maatregel type 2**: subsidies of afschaffen van belastingen: de kost van het uitoefenen van recreatieve activiteit neemt af. Dit zal een positieve invloed hebben op de door de activiteit gegenereerde maatschappelijke welvaart.

[11] Indien het aanbod dit toelaat, anders zal de prijs opgedreven worden

- **Maatregel type 3**: door regularisatie van of investeringen in de kwaliteit van het aanbod van publieke goederen.

Enkel type 2 en type 3 maatregelen werden in deze studie beschouwd.

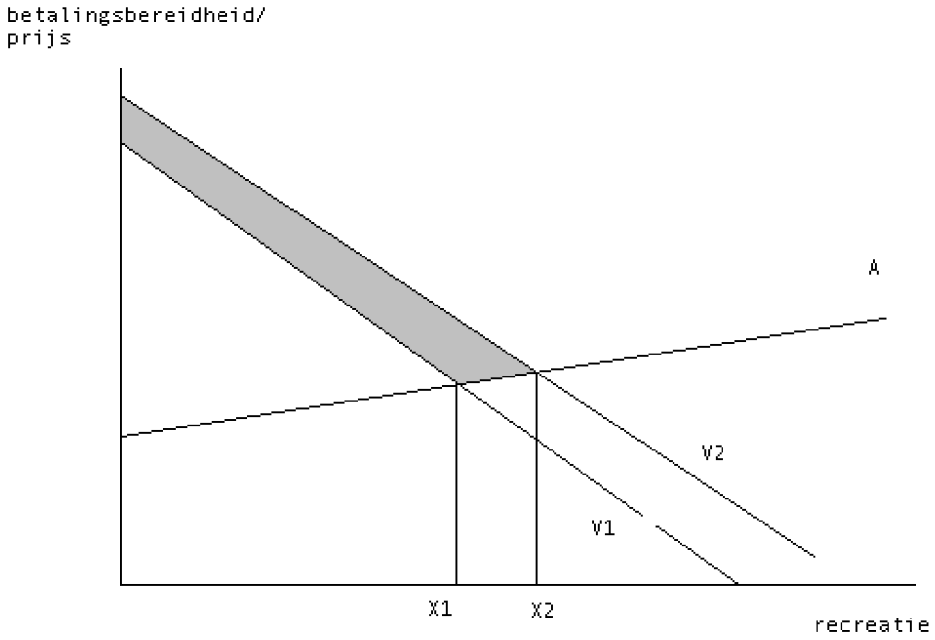
De overheid kan in sommige gevallen door interventie op de markt van een bepaalde activiteit het marktevenwicht en de maatschappelijke welvaart wijzigen.

Zij kan dit doen op verschillende manieren die elk op een andere manier tot uiting komen op de markt van de recreatieve activiteit in kwestie:

Type 1: promotie en sensibilisering:

De vraagfunctie verschuift naar boven, de betalingsbereidheid voor het goed neemt toe. De directe bruto baat (dus zonder de kost van de maatregel) wordt voorgesteld door het grijze vlak op de figuur;

Figuur 4: Welvaartseffecten van verschuiving van vraagfunctie



Samenstelling: Resource Analysis.

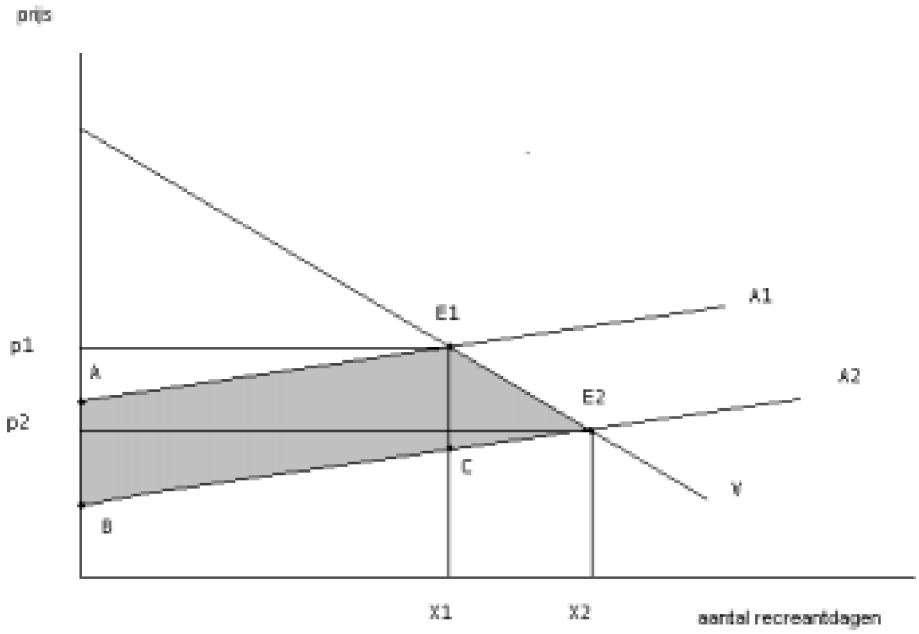
Toelichting voor toepassing voor waterrecreatiebeleid

Teneinde de welvaartswijziging in te schatten dient de vraagfunctie voor en na de maatregels geschat te worden. Dit is ex-ante zeer moeilijk in te schatten. Ex-post evaluaties zijn aan te bevelen die dan als referentie kunnen dienen.

Type 2: subsidies of vermindering van belastingen op de doelmarkt

De aanbodfunctie schuift naar rechts/onder, de kosten voor de recreant voor het uitoefenen van de activiteit nemen af – of er is meer aanbod voor dezelfde prijs. De directe bruto baat (dus zonder de kost van de maatregel) wordt voorgesteld door het grijze vlak op de figuur.

Figuur 5: Welvaartseffecten van verschuiving aanbodfunctie



Samenstelling: Resource Analysis.

De totale baat bestaat dus uit de oppervlakte ABE1E2. De berekening van dit grijze trapezium kan best geschieden door het op te delen in een parallellogram (ABE1C) en een driehoek (E1E2C).

De berekening geschiedt dan als volgt:

- X1 (aantal oorspronkelijke recreanten) * het verschil in belasting of subsidie per eenheid;

Vermeerd met:

- ½ * (X2-X1) (aantal extra recreantdagen) * het verschil in belasting of subsidie per eenheid.

Type 3: Investeringen in de kwaliteit van het aanbod van publieke goederen.

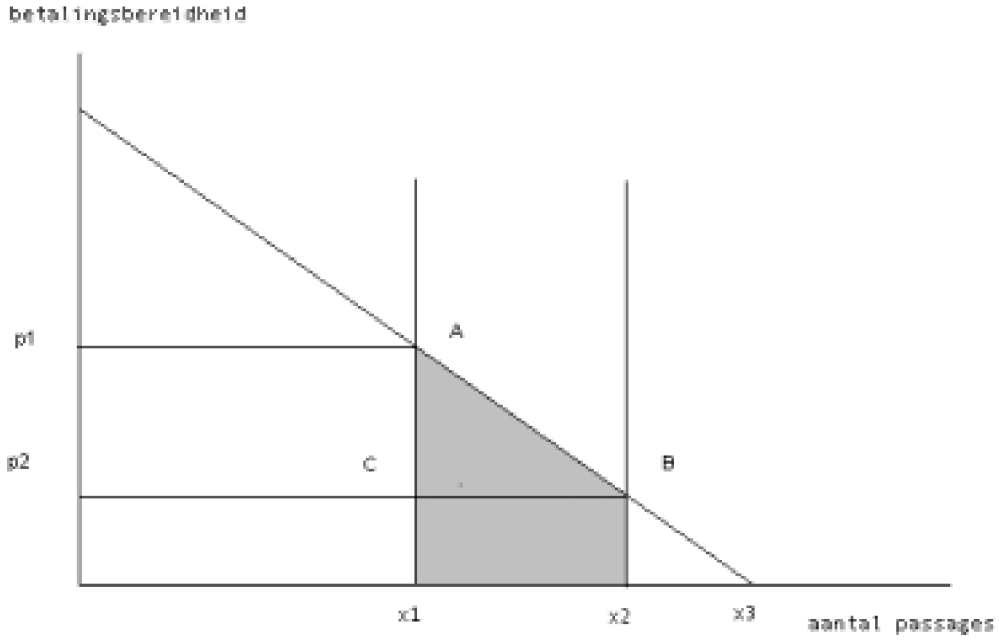
Vele beleidsmaatregelen die de overheid in de waterrecreatiesector kan treffen, zullen betrekking hebben op het aanbod van publieke goederen. Zo kan zij bijvoorbeeld meer aanlegsteigers voorzien of de bedieningsuren van de kunstwerken verruimen.

Het marktevenwicht voor publieke goederen zal enigszins afwijken van de situatie in een private markt aangezien de diensten kosteloos wordt aangeboden.

De prijs van het goed voor de recreant is met andere woorden gelijk aan nul zodat, indien het aanbod dit toelaat, het evenwicht zich zal bevinden op de intersectie tussen de vraagcurve en de X-as. Wanneer het aanbod echter beperkt is, zal dit evenwicht niet bereikt worden en zal congestie of ontwijkgedrag ontstaan.

Het effect op de maatschappelijke welvaart van een capaciteitsuitbreiding kan dan bijvoorbeeld als volgt voorgesteld worden. De overheid gaat ervan uit dat de vraag naar bediening van de kunstwerken groter is dan het aanbod. Daardoor kan een gedeelte van de vraag niet ingevuld worden. Het aantal passages aan de kunstwerken bedraagt aldus X1. Indien de overheid de bedieningsuren aan de kunstwerken uitbreidt, verschuift het marktevenwicht naar X2. De maatschappelijke baat wordt dan voorgesteld door de gearceerde driehoek. Om het uiteindelijk kosten-batensaldo te kennen, dient van deze baat dus nog wel de verhoogde bedieningskosten, onderhoudskosten e.d.m. afgetrokken te worden. Deze zijn niet op de figuur voorgesteld.

Figuur 6: Directe baat van verbetering aanbod publieke goederen



Samenstelling: Resource Analysis.

Merk op dat onafhankelijk van de capaciteit die ter beschikking gesteld wordt er maximaal X3 passages zullen plaatsvinden aan de sluizen. De intensiteit van de recreatievaart wordt immers beïnvloed door een hele reeks van factoren. Een uitbreiding van de capaciteit voorbij X3 zal geen effect hebben op het aantal passages en dus geen baten, maar enkel kosten met zich meebrengen. Ook indien er geen vraagoverschot (aanbodtekort) is (wanneer het aanbod

X3 reeds overstijgt) zal een uitbreiding van het bedieningsregime geen batige effecten met zich meebrengen doch enkel kosten.

De baat kan berekend worden op basis van het verschil in betalingsbereidheid en prijs voor de laatste sluispassage voor en na de maatregel.

Ook hier wordt voor de berekening de oppervlakte best opgedeeld in een driehoek (ABC) en een vierhoek (X1X2BC).

De maatschappelijke baat kan dan berekend worden als:

- p2 (het verschil tussen betalingsbereidheid en prijs voor de laatste sluispassage na de maatregel)* (X2-X1) (het aantal nieuwe sluispassages);

Vermeerderd met:

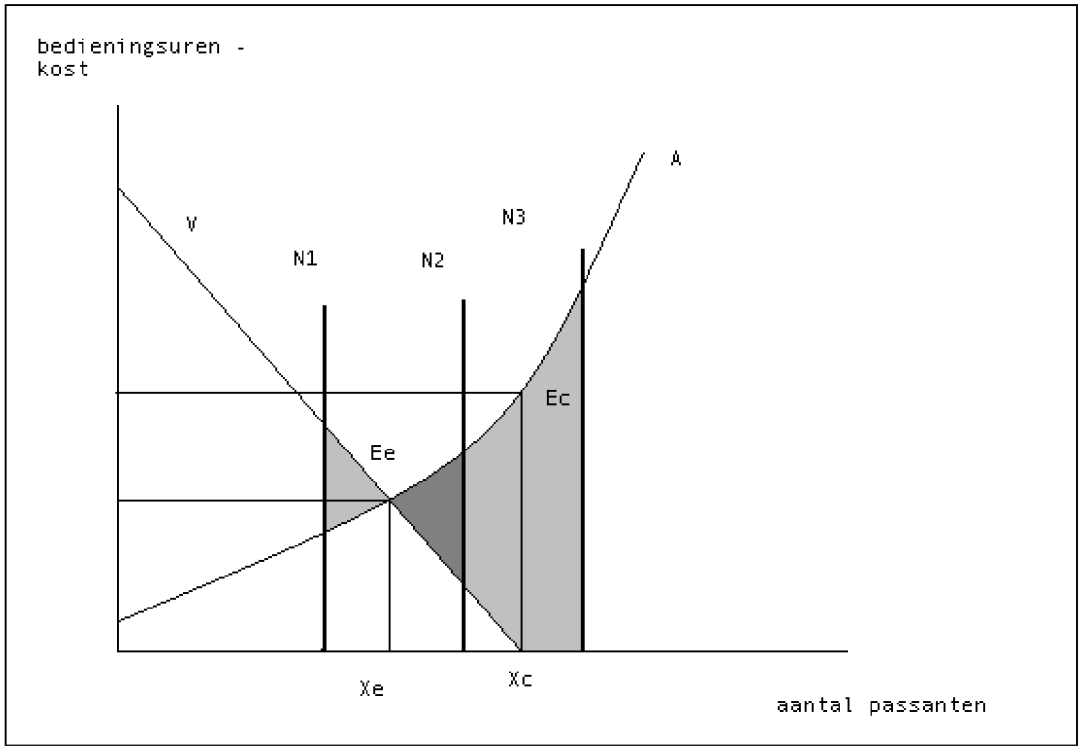
- ½ * (p1-p2) (De helft van de wijziging in het verschil tussen betalingsbereidheid en prijs voor de laatste sluispassage voor en na de maatregel)* (X2-X1) (het aantal nieuwe sluispassages).

De problematiek van de kosten en baten van publieke goederen wordt op onderstaande figuur samen voorgesteld.

Teneinde te weten wat het mogelijk netto-effect op de welvaart van een verruiming van de bediening van de kunstwerken kan zijn, dient eerst meer informatie over de huidige situatie gekend te zijn.

Een eerste vraag dient hierbij te zijn of er op dit moment een vraag van de waterrecreant om de bedieningstijden van de kunstwerken te verruimen. Indien dit zo is, dient bekeken te worden of deze verruiming inderdaad vanuit kosten-batenstandpunt verantwoord kan worden.

Figuur 7: Effecten van verruiming bedieningsregime kunstwerken



Samenstelling: Resource Analysis.

Curve A op bovenstaande figuur is de aanbodfunctie van de sluisbediening. Gaan we ervan uit dat de kost van de bediening evenredig is met het aantal bedieningsuren dan geeft A ook de relatie weer tussen het aantal bedieningsuren en het aantal passanten. Deze relatie is convex: de verruiming van het bedieningsregime zal in het begin relatief veel extra passanten aantrekken (bijvoorbeeld de opening op zondag), maar naarmate de bedieningstijden ruimer

worden, zal een verdere verruiming steeds minder extra passanten aantrekken (bijvoorbeeld opening 's nachts).

V stelt de vraagfunctie voor en geeft de relatie tussen de prijs van een passage en het aantal passanten.

Anders gezegd geeft deze curve de betalingsbereidheid weer van de recreanten per passage. Momenteel is de prijs 0 en zal het geprefereerd aantal passages gelijk zijn aan Xc.

Het optimale bedieningsregime wordt bereikt op punt Ee. Hier is de kost van de bediening immers gelijk aan de betalingsbereidheid van de passanten. Bij dit bedieningsregime is de maatschappelijke welvaart het hoogst en is zij gelijk aan de totale oppervlakte tussen vraag en aanbodcurve.

Indien het bedieningsregime zich momenteel op dit punt bevindt, zal elke wijziging van het bedieningsregime de maatschappelijk welvaart verminderen (althans op deze markt, indirecte effecten en externe effecten worden hier buiten beschouwing gelaten).

Bevindt het bedieningsregime zich momenteel op niveau N1 dan zal een uitbreiding tot niveau Ee met Xe passanten een maatschappelijke baat genereren ten belope van de bijkomende oppervlakte tussen vraag en aanbod (de grijze driehoek).

Bevindt het huidige bedieningsregime zich echter op N2 of N3 dan zal een verdere uitbreiding van het bedieningsregime een maatschappelijke kost met zich meebrengen. In N3 zal éénvoudig kunnen vastgesteld worden dat een uitbreiding van het bedieningsregime niet nodig is aangezien er geen vraag naar is. In N2 is dit echter niet zo voor de hand liggend. In dit geval zal de waterrecreant aangeven dat de bedieningstijden verruimd dienen te worden aangezien hij bij het huidige prijsniveau (0) een verdere uitbreiding prefereert. Een verdere uitbreiding van het bedieningsregime in deze situatie heeft echter een direct welvaartsverlies tot gevolg. Het aantal passages aan de sluizen zal wel toenemen maar de kost die hiervoor door de waterwegbeheerder betaald dient te worden, is hoger dan de betalingsbereidheid van de waterrecreant.

Let op: de bovenstaande figuur geeft enkel de directe baat aan. Indien de directe kosten groter zijn dan de directe baten kan het nog altijd interessant zijn om het project uit te voeren indien men kan aantonen dat de indirecte en externe baten van de uitbreiding van de bedieningsuren deze kost compenseren.

O-1.3 Methodologische problemen met betrekking tot de MKBA

De aannames die in de praktijk gemaakt worden betreffende de vorm van de vraagfunctie en de aanbodfunctie (zie paragraaf 3.3) leiden tot enkele methodologische problemen.

De aanname met betrekking tot de lineariteit van de vraagfunctie is eigenlijk in tegenspraak met de meeste waarnemingen. In werkelijkheid blijkt de vraagfunctie een convexe vorm te vertonen. De elasticiteit van de vraag voor prijswijzigingen neemt met andere woorden toe naarmate er meer van het goed geconsumeerd wordt. Dit is intuïtief goed te begrijpen aangezien het marginaal (extra) nut dat een consument uit de consumptie van een goed haalt steeds kleiner wordt naarmate hij er meer van consumeert.

Voor de MKBA heeft dit tot gevolg dat de maatschappelijke baat bij aanname van een lineaire vraagfunctie stelselmatig overschat wordt.

De tweede aanname met betrekking tot het niet wijzigen van de prijzen op de beïnvloedde markten gaat er van uit dat:

- Het project op de doelmarkt slechts een beperkte invloed heeft. Dit is enkel realistisch indien het om marginale (zeer kleine) wijzigingen gaat.
- De maatregel in een partieel marktevenwicht wordt bekeken. Dit is enkel realistisch indien er weinig spill-overeffecten zijn tussen de doelmarkt en andere markten.

Voor een uitgebreidere bespreking van deze problematiek en van de MKBA in het algemeen wordt verwezen naar De Brucker, Verbeke en Winkelmans, 1998 en Blauwens, 1988.

Ook betreffende de waardering van niet-marktgoederen en de methodes die hiervoor gebruikt worden, bestaan verschillende methodologische problemen. Dit werd reeds aangehaald in paragraaf 3.3.4.

Bijlage P Overlegplatform waterrecreatie en -toerisme

Inhoud

1 Inleiding P-2

2 Waarom een apart overlegplatform waterrecreatie en –toerisme oprichten? P-3

3 Doelstellingen, missie en taken voor een overlegplatform P-4

4 Organisatie en structuur van het overlegplatform P-5

4.1 Organisatievoorstel P-5

4.2 Structuur en werking, incl. inzet subwerkgroepen P-7

4.3 In te zetten personeel (menskracht) P-9

4.4 Realisatietermijn P-9

5 Bevoegdheden/beslissingskracht overlegplatform en relatie met andere overlegplatformen P-10

5.1 Bevoegdheden P-10

5.2 Relatie tussen het overlegplatform en de andere overlegplatformen P-11

6 Informatieve bijdrage: analyse van de best aangepaste structuur voor het overlegplatform P-12

6.1 Werkthema's voor overlegplatform: P-12

6.2 Deelnemers overlegplatform P-14

6.3 Positionering van de partijen in een samenwerkingsmodel P-15

6.4 Groepering volgens samenwerkingsmodel en werkthema's P-16

1 Inleiding

Deze bijlage gaat in op de procesarchitectuur voor een overlegplatform waterrecreatie en -toerisme. Dit platform vormt één van de beleidsinstrumenten, die ingezet kunnen worden om onderdelen van het beleidsplan te realiseren en om op permanente basis de dialoog en samenwerking tussen verschillende sectorale actoren en belanghebbenden te bestendigen.

In deze bijlage worden achtereenvolgens de volgende delen behandeld:

1. Aanleiding tot het gebruik van een overlegplatform als beleidsinstrument;
2. Doelen, missie en taken voor het overlegplatform;
   - De missie van het overlegplatform. Deze vormt de basis voor de eigenlijke vormgeving van het overlegplatform. Op basis hiervan wordt verduidelijkt welke taken het platform op zich zal nemen, welke thema's ze zal behandelen en welke bevoegdheden en architectuur zij zal hebben teneinde die doelen te realiseren.
   - Een inventaris van doelen en taken van het overlegplatform. Welke plek krijgt het overlegplatform in de discussies rondom diverse beleidskwesties, welke zaken gaat ze ondernemen, wat gaat ze doen?
3. Voorstel van structuur voor het overlegplatform;
   - Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de samenstelling van het overlegplatform. Er wordt een zodanige structuur nagestreefd dat er geen conflicten in competenties en bevoegdheden ontstaan. De structuur is noodzakelijk om tijdens de bijeenkomsten de werking van de overlegmomenten bij te sturen zodat het orgaan zich houdt aan de rol die het is toebedeeld. Een uitgebreide actorenanalyse werd niet voorzien maar inzicht in de rollen van de te betrekken actoren wordt gevoed vanuit de opmaak van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme voor de waterwegen/kust in Vlaanderen.
4. Bevoegdheid van deelnemende partijen aan het overlegplatform;
   - De bevoegdheden en de beslissingskracht van het overlegplatform alsook haar relatie met andere overleg- en besluitvormingsplatformen. Welke uitvoerings- en beslissingskracht krijgt het overlegorgaan?
     a. Heeft het orgaan "initiatiefrecht" om voorstellen te lanceren of zal zij belast worden met het voorbereiden of implementeren van aanbevelingen uit het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme? Heeft het –zoals ook andere partijen dat kunnen hebben- een standpunten-aandragende functie in de planfase m.b.t. bepaalde aanbevelingen?
     b. Heeft het een accorderende functie? I.c. meebeslissen omtrent goed- of afkeuren van teksten en acties inzake waterrecreatie- en -toerismebeleid;
     c. Heeft het een "klankbordfunctie" (adviserende c.q. inhoudelijk aanvullende rol) m.b.t. het voorbereiden of implementeren van aanbevelingen uit het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme?

Ter informatie wordt een stuk bijgevoegd dat de analyse bevat van de procesarchitectuur en de argumentatie die werd gebruikt om te komen tot het voorstel van structuur. Voor de geïnteresseerde lezer wordt ingegaan op de te behandelen thema's voor een overlegplatform, de potentiële samenwerkingsmodellen en de keuze van de betrokken partijen op basis van dit samenwerkingsmodel.

- Een ontleding van de thema's - die naar voren kwamen uit de probleemanalysefase en de daaruit afgeleide beleidskwesties die onderdeel vormen van het beleidsplan - waarmee het overlegplatform zich (zeker in de aanvangfase) bezig zou moeten houden,
- Een analyse van de direct betrokken actoren en hun plek binnen een overlegmodel gebaseerd op enkele verschillende posities die partijen binnen een samenwerkingsmodel kunnen aannemen.

2 Waarom een apart overlegplatform waterrecreatie en –toerisme oprichten?

Een aantal redenen kunnen aangehaald worden om een overlegplatform waterrecreatie en –toerisme in het leven te roepen. De belangrijkste zijn de volgende.

Onvoldoende verankering in de beleidsontwikkeling: Waterrecreatie/-toerisme en recreatie in het algemeen is als beleidsveld nog niet volledig verankerd in de Vlaamse beleids- en planvorming. Momenteel zijn er verscheidene organisaties die het beleid proberen bij te sturen, maar de inspraakmogelijkheden bij de opmaak van vele beleids- en beheerplannen zijn mager (zie o.a. de natuurrichtplannen, de bekkenbeheerplannen en de ruimtelijke structuurplannen). Het blijkt dat in de praktijk de maatschappelijke functie recreatie en toerisme onvoldoende betrokken wordt bij de ontwikkeling van het beleid rond waterwegen en kust. In het beste geval komt deze functie wel ter sprake, maar dan steeds vanuit een ondergeschikte rol ten opzichte van andere maatschappelijke functies. Gevolg is dat coherente beleidsontwikkeling op het vlak van recreatie en in het bijzonder waterrecreatie en -toerisme niet goed slaagt.

Bovendien is er heel wat synergie verloren gegaan in het verleden door een gebrek aan reflex tot integratie van recreatief medegebruik bij investeringen op en rond de waterwegen.

Afstemmen belangen van alle partijen bij de beleidsontwikkeling: Bij waterrecreatie en –toerisme blijkt dat er een groot aantal betrokken partijen zijn die elk diverse belangen hebben bij het gebruik van de recreatieve ruimte rondom het water. Tevens hebben de waterwegen ook andere functies. Een betere organisatie en afstemming lijkt dus meer dan nodig en in het onderzoek ten behoeve van de opstelling van het beleidsplan, is gebleken dat er ook vraag is naar betere afstemming, informatie-uitwisseling en input in besluitvormingsprocedures.

Een apart overlegplatform - dat kan helpen de juiste elementen op de agenda te plaatsen alsook de betrokken partijen tot vergelijken te komen en een nadere verankering kan verzorgen van de toeristisch-recreatieve functie in de beleidsontwikkeling rond waterwegen en kust - kan een oplossing vormen voor deze knelpunten.

3 Doelstellingen, missie en taken voor een overlegplatform

Een overlegplatform wordt georganiseerd om volgende **doelen** te realiseren:

- Kennisuitwisseling en netwerking (permanent proces);
- Afspraken over lokale en algemene maatregelen (éénmalige afspraken): aansluiting op lokale initiatieven;
- Draagvlak voor divers recreatief-toeristisch gebruik (permanent proces);
- Beslissing over de beleidsintenties en inzet van beleidsmiddelen voorbereiden (permanent proces);
- Creëren van win-win-situaties – valoriseren van potenties (permanent proces).

Concreet voor het Waterrecreatie en -toerismeplatform betekent dit dat ze de volgende **missie en taken** zal dienen te ontwikkelen:

- Kennisuitwisseling tussen diverse gebruikersgroepen van dezelfde infrastructuur: de kustzone en de waterweg;
- Netwerking tussen de diverse organisaties die gezamenlijk gebruik maken van faciliteiten;
- Conflictresolutie en ontwikkeling van samenwerkingsverbanden tussen diverse partijen;
- Overleg over nieuwe ontwikkelingen en trends in waterrecreatie en -toerisme;
- Uitwisseling van kennis tussen beherende overheid, lokale overheden en gebruikersgroepen: adequatere planning van infrastructuurontwikkeling en –beheer;
- Besprekingen voeren en maken van afspraken over de inzet van beleidsmiddelen voor de stroomlijning van de waterrecreatiesector en het bundelen van activiteiten t.b.v. productontwikkeling;
- Input geven voor allerhande beleidsvoorbereidende documenten (bijdragen aan regeerakkoord, aan beleidsbrieven en –nota's van de ministers, aan herziening RSV, aan waterbeleidsnota, aan bekkenbeheerplannen, …).

4 Organisatie en structuur van het overlegplatform

4.1 Organisatievoorstel

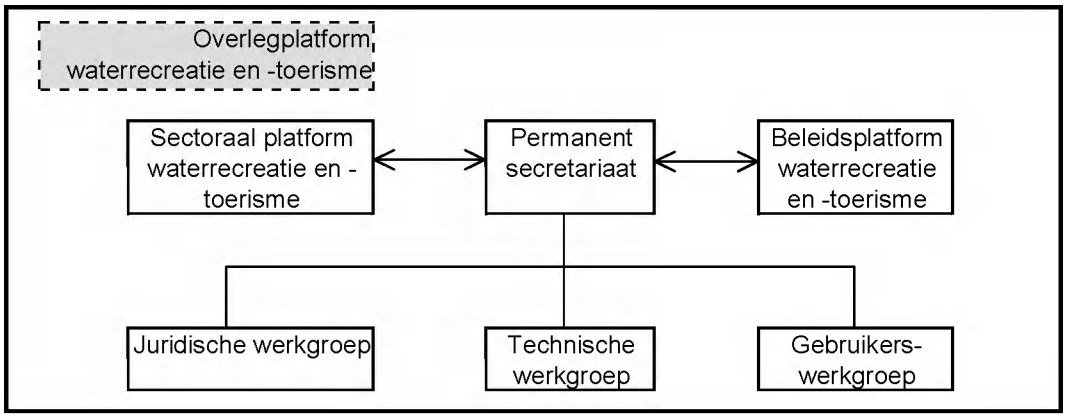
Het lijkt het meest opportuun om de opzet van de structuur te laten volgen uit de onderwerpen waarmee het platform zich zal bezighouden en de bevoegdheden die het platform over het thema heeft. Een overlegplatform op gewestelijk niveau zal zich in eerste instantie buigen over de algemene beleidsvoering op gewestelijk niveau en de inzet van alle mogelijke beleidsinstrumenten overkoepelend over alle waterrecreatievormen en alle betrokken gebieden.

Het bestuur van het platform ligt best bij een overheidspartij. In het licht van de algemene doelstelling die evenwicht wil brengen in het gebruik van de ruimte voor diverse conflicterende activiteiten en het behoud van de kwaliteit van gebieden voor het algemeen belang, lijkt de Vlaamse gewestelijke overheid de aangewezen coördinator van het overlegplatform. Dit waarborgt eveneens de neutraliteit van het overleg.

Er is uiteraard een bevoegdheid inzake waterwegbeheer die ligt bij de Minister en de diensten die in de toekomst Mobiliteit onder hun vleugels hebben. Beslissingen zullen dan ook daar blijven liggen. Anderzijds wordt de recreatie en het toerisme als een economische sector beschouwd en is deze ook voor een regio in bepaalde gevallen erg belangrijk.

Om een brug te slaan tussen de huidige en toekomstige beleidsstructuren enerzijds en de (georganiseerde) waterrecreatie en –toerisme anderzijds, wordt voorgesteld om de werkrelaties tussen beide “werelden” als volgt te concipiëren.

Figuur 1: Concipiëring overlegplatform waterrecreatie en –toerisme



Samenstelling: Resource Analysis.

Binnen het Beleidsplatform waterrecreatie kunnen, rekening houdend met de voorstellen van het project Beter Bestuurlijk Beleid, van overheidswege de volgende partijen vertegenwoordigd zijn:

- Agentschap Water en Zeewezen met de lokale afdelingen;
- [Agentschap Wegen en Verkeer met de lokale afdelingen];
- NV De Scheepvaart;
- NV Waterwegen en Zeekanaal;
- VZW Promotie Binnenvaart Vlaanderen;
- CJSM (incl. Bloso);
- Administratie Economie, Werkgelegenheid en Toerisme (incl. Toerisme Vlaanderen).

In het Sectoraal platform waterrecreatie en –toerisme kunnen de hieronder vermelde partijen worden gegroepeerd.

Voorstel samenstelling Sectoraal Platform
Overheid:

- Provinciale toeristische federaties;
- Provinciale visserijcommissies;
- (eventueel) gemeentelijke overheid (voor bepaalde onderwerpen).

Private leveranciers van diensten:

- Verhuurders van kajakken, kano's, zeil- en motorjachten, jetski-, waterski- en surfmateriaal – federatie;
- De passagiersvaart – federaties;
- Beroepsvaart (vracht) – federaties;
- Jachthavens – vertegenwoordigingen;
- Steigeruitbaters – vertegenwoordiging;
- [Horecasector - federatie].

Georganiseerde private beoefenaars van watersporten:

- Verenigingen van waterski, surfen, kajakken, kanoën, roeien, zeilen en andere watersporten – koepel;
- Verenigingen van vissers – koepel;
- Vertegenwoordiging van andere recreatieve vormen in aanpalende gebieden (wandelaars, fietsers,..) – koepel.

Georganiseerde private consumenten van de toeristisch-recreatieve ruimte

- Gezinsbond;
- Wandelfederaties.

Diversen

- De sector "historisch varend erfgoed".

Andere gebruikers die niet als recreant belanghebbenden zijn, omvatten volgende partijen. Zij dienen niet structureel in het overleg opgenomen te worden, maar zijn wel partijen die een adviesrol kunnen spelen op vraag van de belanghebbende partijen.

Andere gebruikers van aanpalende gebieden

- Landbouwers;
- Natuurverenigingen;
- Bewoners;
- Watergebonden industrie – KMO's.

Dit platform vormt dus het aanspreekpunt voor de organisaties en koepels binnen de sector maar ook voor de andere beleidsadministraties. Het Vlaams sectoraal platform zorgt voor inhoudelijke suggesties naar het Beleidsplatform en kan adviseren op voorstellen van het Beleidsplatform. Beide organen samen vormen het Vlaams overlegplatform waterrecreatie en –toerisme.

Lokale overheden (provinciale federaties voor Toerisme, en eventueel gemeentelijke overheden) kunnen een rol spelen in het sectoraal overleg door de eerste toetsing uit te voeren van de initiatieven en knelpunten, aan het lokaal planningsbeleid. Het is echter de bedoeling dat het overlegplatform leidt tot een beter inzicht in de structurele problemen en potenties voor de waterrecreatiesector, en hiertoe is centralisatie van de initiatieven en

knelpunten nodig. Ook wanneer dus bepaalde aspecten kunnen uitgewerkt of opgelost worden op een lokaal niveau, dient geïnventariseerd te worden waar dit allemaal gebeurt en of de oplossingen op de diverse lokale punten vergelijkbaar zijn en indien niet, wat de motivatie hiervoor is. Op die manier kan het overlegplatform een duidelijke bijdrage leveren tot het creëren van meer coherentie in het waterrecreatiebeleid.

De verbinding tussen beide onderdelen van het overlegplatform wordt best georganiseerd via een Permanent Secretariaat dat de initiatieven opvolgt, de afstemming tussen het sectoroverleg en het beleidsoverleg coördineert en de drijvende kracht vormt van het overlegplatform. Dit secretariaat kan ook zorgen voor de creatie van draagvlak bij alle belanghebbende partijen.

Thematisch kan al minimaal onderscheid gemaakt worden tussen drie onderliggende werkgroepen die naar specifieke aspecten dienen te bekijken:

- Juridische werkgroep;
- Technische werkgroep;
- Gebruikerswerkgroep.

4.2 Structuur en werking, incl. inzet subwerkgroepen

Betreffende de werking kunnen alvast volgende punten aangehaald worden:

- Het Permanent Secretariaat (PS) agendeert de punten op het georganiseerd overleg tussen sector en beleidsverantwoordelijken.
- Voorgesteld wordt dat contacten voortdurend lopen via het Permanent Secretariaat.
- Het sectoroverleg heeft de mogelijkheid via het beleidsplatform agendapunten aan te dragen voor het politiek niveau.
- Het sectoroverleg is het aanspreekpunt voor de leden van de sector alsook voor beleidsinstanties.
- De voorzitter van het sectoroverleg is degene die beleidspunten doorsluist naar het beleidsoverleg via het PS.
- De werkgroepen vallen onder het sectoroverleg en zorgen voor de inbreng van de ideeën naar de voorzitter.
- Een adviesprocedure zorgt voor de verbinding van de suggesties van het sectoroverleg naar het beleidsoverleg; het Permanent Secretariaat speelt hierin de rol van draaischijf.
- Of de werkgroepen permanent of ad hoc samenkomen, dient later nader bepaald te worden.
- In eerste instantie lijkt een semestrieel overleg voldoende.

Vanwege de thematische diversiteit lijkt het nodig om enkele werkgroepen te installeren die dieper kunnen ingaan op de realisatie van één of meer van de beleidskwesties die als urgent en relevant naar voren komen in het beleidsplan. In ieder geval kan aan de volgende kwesties gedacht worden:

1. Infrastructuuraanpassingen;
2. Gebiedsgerichte aanpak in conflicten (codes en afspraken);
3. Juridische aspecten van status van organisaties en beheer: erkenningen en vergunningen;
4. Opvolgen van nieuwe trends en ontwikkelingen en ontwikkeling nieuwe producten;
5. Bijhouden diverse statistieken/monitoren van ontwikkelingen;

6. Communicatie en promotie;
7. Ontwikkeling diverse beheerinstrumenten en mechanismen (monitoring, relatie met andere beleidsinspanningen).

De thema's kunnen als volgt gekoppeld worden aan de werkgroepen:

Tabel 1: Ontleding van thematische werkzaamheden werkgroepen

Werkgroep	***Thema van werkgroep***	***Bijzonder mee te nemen deelnemende overheidsafdelingen rond de thema's***[1]
Technische werkgroep	Advies over infrastructuuraanpassingen Voorstellen verbetering waterwegeninfrastructuur Advies over projecten aan lokale AWZ-afdelingen	Natuur-administratie
Gebruikerswerkgroep; juridische werkgroep	Gebiedsgerichte aanpak in conflicten (codes en afspraken)	Algemene beleidsontwikkelende overheid (Cel Beleid); andere overheden (milieu, RO, etc.)
Juridische werkgroep	Juridische aspecten van status van organisaties en beheer, statuten van vaartuigen: erkenningen en vergunningen	Algemene beleidsontwikkelende overheid (Cel Beleid)
Gebruikerswerkgroep	Opvolgen van nieuwe trends en ontwikkelingen en ontwikkeling nieuwe producten	Economische administratie
Technische werkgroep	Advies en informatie ten dienste van de eigen sector. Informatica-aangelegenheden. Bijhouden diverse statistieken/monitoren van ontwikkelingen	Economische administratie
Gebruikerswerkgroep	Communicatie en promotie	Economische administratie
Juridische werkgroep	Ontwikkeling diverse beheerinstrumenten en mechanismen (monitoring, relatie met andere beleidsinspanningen, vertaling Europese regelgeving naar Vlaamse context)	Economische administratie; Algemene beleidsontwikkelende overheid (Cel Beleid); andere overheden (milieu, RO, etc.)

Samenstelling: Resource Analysis.

[1] De waterwegbeherende overheden worden in elke werkgroep opgenomen. In deze tabel wordt enkel aangegeven welke andere overheden een duidelijke adviserende rol hebben naast die overheidspartijen die normaal gezien al in het overleg zullen zetelen.

4.3 In te zetten personeel (menskracht)

Het Permanent Secretariaat dient bemensd te worden met minimum twee vrijgestelden niveau A1 (universitair) en B, én een administratieve ondersteuning. De kennis dient zeker ook op het vlak van juridische zaken te liggen met duidelijke affiniteit voor de waterrecreatie- en -toerismesector. Flexibiliteit naar avondvergaderingen is nodig. Het Permanent Secretariaat zorgt in eerste instantie voor de permanentie en continuïteit in de beleidsontwikkeling ook bij wisseling van de vertegenwoordigers in het sectoroverleg of het beleidsoverleg. Tot een mogelijke bijkomende taak zou het bemensen van een gebruikerstelefoon kunnen gerekend worden. Dit is niet een klachtentelefoon, doch een rechtstreeks kanaal om gebruikers toe te laten om bepaalde opmerkingen te signaleren (cfr. de wegentelefoon). Afstemming met de Vlaamse infolijn is uiteraard nodig.

Het sectoroverleg vraagt een voorzitter, een bestuur en eventueel een algemene vergadering. Vergaderingen zullen vooral in de avonduren gebeuren. Het beleidsoverleg vraagt vertegenwoordigers van de betrokken administraties en organisaties. Overleg zal vooral tijdens de werkuren gebeuren.

4.4 Realisatietermijn

De voorgestelde organisatie zou na accordering van het voorstel tot oprichting binnen een goed jaar moeten kunnen functioneren op kruissnelheid.

5 Bevoegdheden/beslissingskracht overlegplatform en relatie met andere overlegplatformen

5.1 Bevoegdheden

Vanuit de hoger beschreven taken kan een vertaling gemaakt worden naar de specifieke rol die een overlegplatform kan hebben in deze taken. Binnen het proces van de beleidsvoorbereiding en -uitvoering speelt het overlegplatform mogelijk diverse rollen:

- Overleg- en informatieorgaan;
- Adviesorgaan in procedures;
- Initiatiefrecht in beleidsontwikkeling;
- Early warning signalen opvangen en kanaliseren.

In het hiernavolgende wordt nader ingegaan op elk van deze rollen:

1. ***Overleg en informatieverstrekking***: het platform brengt alle partijen op een min of meer regelmatige basis bij elkaar. Hierdoor wordt de informatie-uitwisseling beter gestructureerd en ontstaat er een aanspreekpunt voor de verspreiding van informatie. Vooral de uitwisseling van informatie tussen diverse gebruikersgroepen en tussen de overheid en de gebruikersgroepen kan beschouwd worden als een verbetering ten opzichte van de huidige relatief ad hoc georganiseerde informatieverspreiding. Als overlegorgaan kan het platform instaan voor 'conflict resolution' en bemiddeling, indien nodig. Onderwerpen waarin het overlegplatform deze rol kan opnemen liggen in belangrijke mate in de themagroep van de interactie tussen private en publieke partijen en op het terrein van de 'conflict resolution' tussen recreatie/toerisme en andere gebruiksvormen.

2. ***Adviesorgaan in procedures***: diverse procedures hebben invloed op de mogelijkheden voor waterrecreatie en -toerisme. Momenteel worden de belanghebbenden in de toeristisch-recreatieve sector beperkt betrokken in de adviesprocedures rond vergunningen en beleidsplanning (RUP, MER, etc). Het platform kan voorlopig informeel (ad hoc) maar mogelijk op langere termijn structureel en formeel betrokken worden in adviesprocedures. Onderwerpen waarin deze rol kan opgenomen worden, variëren van de procedurele stappen in de vergunning en goedkeuring van de infrastructuuraanpassingen tot een adviesrol in planningsprocedures in milieu en ruimtelijke ordening. Voorbeelden omvatten de uitwerking van de bekkenbeheerplannen of de herziening van de Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het belangrijke verschil met de huidige situatie is dat een afwijking van de geformuleerde adviezen in procedurele stappen in planning of vergunningverlening, gemotiveerd dient te gebeuren.

3. ***Initiatiefrecht in beleidsontwikkeling***: één van de doelen van de oprichting van een platform is om initiatieven vanuit de basis te laten opborrelen. Vanuit de basis kunnen initiatieven geformuleerd worden die via een gestructureerd en erkend kanaal aan de beleidsvoerders aangeleverd kunnen worden, waardoor de beleidsmatige ondersteuning en/of realisatie van waardevolle initiatieven sneller en adequater kan gebeuren. Bovendien kan het platform zorgen voor toetsing van de initiatieven aan de andere beleidsvelden (ruimtelijke ordening, milieu, scheepvaart, etc.). Vooral rond concrete initiatieven met betrekking tot infrastructuur met lokale implicaties kan een voorstel ontwikkeld worden, maar ook bepaalde beleidsmaatregelen van meer algemene aard kunnen door het platform naar voor gebracht worden.

4. ***Early warning signalen opvangen***: uit de hoorzittingen ten behoeve van het beleidsplan is gebleken dat een duidelijk aanspreekpunt voor het opvangen van 'early warning' signalen belangrijk is om sneller op allerlei zaken problemen in de waterrecreatie- en -toerismesector te kunnen ageren. Klachten lopen nu vaak via diverse kanalen en worden niet steeds adequaat weggewerkt of in opportuniteiten

omgezet. Door groepering en stroomlijning via het overlegplatform (zie ook hierna onder organisatie en structuur) zal dit alles sneller en doelmatiger behandeld kunnen worden. Op die manier kan een soort permanentiesysteem ontstaan om trends en knelpunten op te volgen en hierop eventueel beleid bij te sturen. Deze taak kan gebeurlijk met additioneel beleidsinstrumentarium ondersteund worden.

5.2 Relatie tussen het overlegplatform en de andere overlegplatformen

Het overlegplatform zal onder meer uitwisseling moeten hebben met de bekkenoverlegcomités, streekplatformen en mogelijk andere overlegplatformen. Organen die opgenomen zijn in formele adviesprocedures zouden in eerste instantie ook het waterrecreatie- en -toerismeplatform als prioritair aanspreekpunt moeten beschouwen voor advies inzake de aspecten die onder de hoede vallen van het overlegplatform.

Binnen het kader van het project Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) zullen alle overlegorganen mogelijk een nieuwe rol en positie krijgen. Het overlegplatform Waterrecreatie en –toerisme is in eerste instantie bedoeld als een aanspreekpunt, maar kan na een evaluatie (bijvoorbeeld na drie jaar) een meer formele rol krijgen tussen andere overlegplatformen. Bijvoorbeeld door haar om te vormen tot een soort van “Hoge Raad voor Waterrecreatie en -toerisme”. Uitbreiding van advies en overleg van waterrecreatie en –toerisme naar ruimere vormen van recreatie en toerisme behoort ook tot de mogelijke pistes. De koppeling met de bestaande en binnen BBB verdergezette “Vlaamse Toeristische Adviesraad” dient in dit verband nader onderzocht te worden.

De tussentijdse evaluatie dient toe te laten om te beoordelen in hoeverre de werking van het platform bijdraagt tot een beter beleid inzake waterrecreatie en tot een overzichtelijk en efficiënter beheer van de waterwegen inzake de recreatieve aspecten.

Afstemming met de bestaande initiatieven van Bloso en Toersieme Vlaanderen dient te gebeuren vanuit het Beleidsplatform.

6 Informatieve bijdrage: analyse van de best aangepaste structuur voor het overlegplatform

6.1 Werkthema's voor overlegplatform:

De missie en taken van het platform op het vlak van de onder paragraaf 3 genoemde zaken dienen zich te situeren rond een weloverwogen set van waterrecreatie- en -toerismethema's. Hiervoor kan teruggevallen worden op die kwesties die blijkens de probleemanalysefase van de opmaak van het beleidsplan qua (beleids)urgentie en –relevantie de meeste aandacht behoeven (zie hoofdtekst beleidsplan).

De hoofdthema's die oorspronkelijk werden aangehaald in de communicatie naar de betrokken (beleids)partijen uit de sector waterrecreatie en -toerisme (zie rechterkolom in eerstvolgende tabel) kunnen daarbij nog als additionele kapstok fungeren om de werkzaamheden op het vlak van de onder paragraaf 3 genoemde zaken van het overlegplatform rond specifieke beleidskwesties te structureren. Een laatste indeling om de werkzaamheden definitief te structureren, is door ze te groeperen op basis van het onderscheid tussen lokaal en gewestelijk, enerzijds, en publiek en privaat, anderzijds (in de hiernavolgende tabel staan verwijzingen naar deze drie groepen via corresponderende nummers vermeld):

(1) Lokale gebiedsgerichte implicaties;

(2) Overkoepelend beleid op gewestelijk niveau en relatie met andere beleidsvelden;

(3) Interactie tussen publieke en private partijen en tussen private partijen onderling.

	Conflicten tussen recreatie/toerisme en andere gebruiksvormen	*Milieu/natuur*	*Nieuwe recreatievormen en status*	*Instrumenten voor beleid*
Infrastructuur en faciliteiten	Gezamenlijk gebruik van aanlegvoorzieningen en kunstwerken (1); informatie aan de infrastructuur (1)	Onderhoud en afvalcollectie (o.a. zwerfvuil) (2)		Nieuwe benodigde infrastructuur (1); aanpassingen infrastructuur (1); bediening kunstwerken (2); planning van nieuwe locaties voor infrastructuur (2); baggerwerken (2); informatie aan de infrastructuur (3)
Relaties met omgeving	Ethische codes (3), afspraken organisatie diverse gebruiksvormen waterweg (3)	Planning nieuwe infrastructuren (2); toegangsregulering tot bepaalde gebieden (1)	Inhoudelijk: welke recreatievormen (3); nieuwe ontwikkelingen (3) Bestuurlijk: welke erkenningen (3); vergunningen (3).	Controle en/of toezicht (2), subsidies clubbeleid en transportbeleid (3), bevoegdheden instellingen/partijen (2), conformiteit wetgeving en benodigde aanpassingen (2); reglementering aanlegplaatsen (2); simplificatie reglementering (2); relatie met transportbeleid op het land (Openbaar vervoer) (2);
Informatie en communicatie	Contacten tussen diverse gebruikersgroepen (3); toeristische informatie aan de waterwegen (3); promotionele informatieverspreiding van deelsectoren binnen watertoerisme (3)	Milieumanagement-systeem jachthavens (3)		Gerichtere communicatie vanwege overheidsdiensten rond watertoerisme (3); overlegplatform (3)

Samenstelling: Resource Analysis

6.2 Deelnemers overlegplatform

In het beleidsplan hebben de in de vorige tabel opgevoerde hoofdthema's (rechterkolom) en subthema's (2e - 4e kolom) aanleiding gegeven tot de definitie van 9 richtinggevende principes voor het beleid inzake waterrecreatie en -toerisme (zie § 4.4 van hoofdtekst beleidsplan) welke tevens als inputs gediend hebben voor de vormgeving van aanbevelingen omtrent een set van concrete beleidskwesties (zie H. 5 van hoofdtekst beleidsplan).

Per groep van (sub)thema's (zie vorige tabel) kunnen betrokken partijen opgelijst worden. Vanuit samenwerkings- en conflictmodellen kan naar de opzet van een overlegstructuur gewerkt worden die in het overlegplatform gehanteerd kan worden.

In algemene zin zijn volgende partijen belanghebbend als het gaat over recreatie en toerisme langs waterwegen en kust:

- *Overheid:* Waterwegenbeheerders op gewestelijk niveau; Beherende overheden van aanpalende gebieden; Andere gewestelijke administraties (ruimtelijke ordening, milieu, toerisme, economie, etc); Lokale administraties; Provinciale toeristische federaties; Provinciale visserijcommissies; Lokale politiek.
- *Private leveranciers van diensten:* Verhuurders van kajakken, kano's, zeil- en motorjachten, jetski-, waterski- en surfmateriaal – federatie; Passagiersvaart – federaties; Beroepsvaart (vracht) – federaties; Jachthavens – vertegenwoordigingen; Steigeruitbaters – vertegenwoordiging; Horecasector – federatie.
- *Georganiseerde private beoefenaars van watersporten*: Verenigingen van waterski, surfen, kajakken, kanoën, roeien, zeilen en andere watersporten – koepel; Verenigingen van vissers – koepel; Vertegenwoordiging van andere recreatieve vormen in aanpalende gebieden (wandelaars, fietsers,..) – koepel.
- *Georganiseerde private consumenten van de toeristisch-recreatieve ruimte:* Gezinsbond; Wandelfederaties.
- *Diversen:* de sector "historisch varend erfgoed".

Niet-georganiseerde belanghebbenden omvatten o.a.

- *Niet-georganiseerde private consumenten van de toeristisch-recreatieve ruimte:* Wandelaars; Fietsers; Skaters etc.; Vissers.

Het zal niet mogelijk zijn deze niet-georganiseerde gebruikers in het overlegplatform te betrekken tenzij via hun organisaties die hoger vermeld staan.

Andere gebruikers die niet als recreant belanghebbenden zijn, omvatten volgende partijen. Zij dienen niet structureel in het overleg opgenomen te worden, maar zijn wel partijen die een adviesrol kunnen spelen op vraag van de belanghebbende partijen.

- *Andere gebruikers van aanpalende gebieden:* Landbouwers; Natuurverenigingen; Bewoners; Watergebonden industrie – KMO's.

Samenvattend kan men al op het eerste zicht een aantal groepen identificeren die belang hebben bij een gestructureerd overleg:

1. Overheidsbeheerders versus private gebruikers;
2. Vrachttransport over waterweg versus recreatief gebruik van waterweg en aanpalende gelanden;
3. Leveranciers van diensten versus gebruikers van diensten.

6.3 Positionering van de partijen in een samenwerkingsmodel

De positie van de diverse partijen bepaalt of bepaalde groepen kunnen worden ingezet in het overlegplatform en of er aparte overlegstructuren nodig zijn om bespreekpunten aan te vatten.

In een overleg- en samenwerkingsmodel spelen de elementen “vertrouwen” en “overeenstemming” een belangrijke rol.

Deze partijen hebben allemaal onderlinge relaties en verhoudingen die naar een 6-tal modellen kunnen worden herleid:

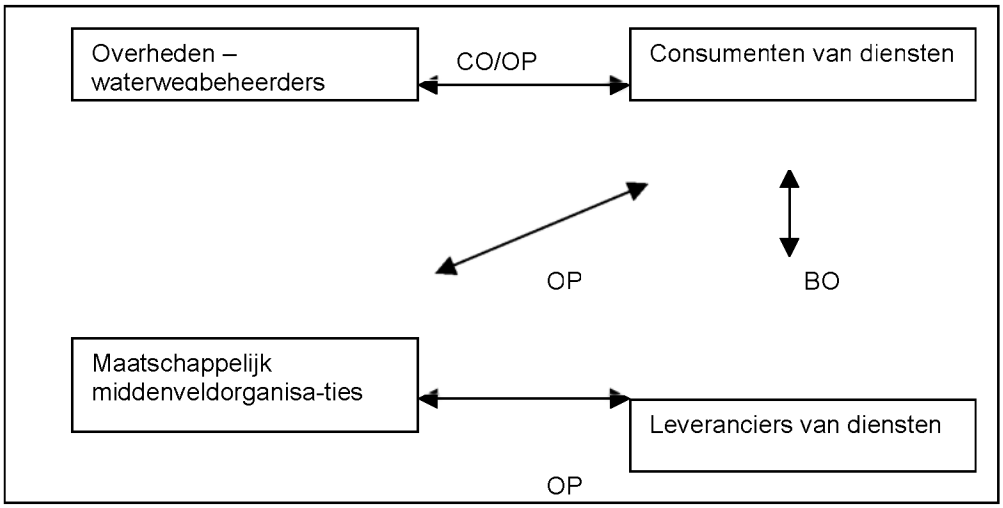
1. Coalitiepartners (CO): zakelijke afspraken; duidelijkheid in wederzijdse verwachtingen.
2. Bondgenoten (BO): zelfde golflengte dus graag maximale samenwerking.
3. Vijanden (V): niet teveel energie aan verspillen; enkel zakelijkheid kan een begrip doen ontstaan.
4. Opponenten (OP): onderhandelingsposities; overlappende en onverenigbare belangen kunnen besproken worden.
5. Opportunisten (O): houden de opties zo lang mogelijk open: zoeken naar gemeenschappelijke belangen.
6. Twijfelaars (T): onduidelijkheid in standpunt mogelijk vanwege onvoldoende informatie: informeren.

We kunnen stellen dat in de materie van de recreatieve activiteiten op en langs de waterlopen en aan de kust de onderstaande verhoudingen gelden:

- Overheid en gebruikers zijn onderling meestal coalitiepartners of opponenten (overeenstemming, en geen vertrouwen, of omgekeerd).
- Gebruikers onder elkaar zijn ofwel bondgenoten ofwel vijanden (overeenstemming en daardoor vertrouwen, of geen van beide).
- Leveranciers en gebruikers zijn onderling bondgenoten (overeenstemming in doelstellingen en vertrouwen).
- Maatschappelijke middenveld (milieu- en natuurorganisaties) en gebruikers/leveranciers zijn onderling opponenten (geen overeenstemming, maar wel vertrouwen).

Dit leidt tot het volgende schema:

Figuur 2: Karakterisering relaties tussen betrokken partijen



Samenstelling: Resource Analysis.

Het is moeilijk uit te maken of er bij de betrokken partijen daadwerkelijke opportunisten of twijfelaars zijn. Pas bij de opstart van het platform kan uitgemaakt worden of dit zo is.

Een overlegplatform is geschikt voor:

- Coalitiepartners: maken van afspraken;
- Opponenten: gemeenschappelijk onderhandelen.

"Bondgenoten" dienen niet samen in een overlegplatform geplaatst te worden omdat zij elkaar steunen en op de hoogte houden. "Vijanden" worden eveneens niet best samen geplaatst vanwege het gebrek aan resultaat van het overleg in de meeste gevallen.

6.4 Groepering volgens samenwerkingsmodel en werkthema's

Het feit dat niet alle betrokken partijen altijd dezelfde belangen en mening zullen hebben impliceert dat de vorming van "geïntegreerde" afspraken, aanbevelingen en draagvlak (rekening houdend met velerlei belangen) rond thematische kwesties behoeft dat niet alleen gelijkgestemden daaraan deelnemen. Om tot geïntegreerde afwegingen te komen is het nodig "tegenkrachten" op te nemen in het overleg. Het uitwerken van acties of ideeën onder bondgenoten zou immers te veel tot eenzijdige of monofunctionele uitkomsten leiden die vervolgens wellicht moeilijk aanvaardbaar voor derden zijn. Daarmee zou het overlegplatform haar missie van draagvlakbouwer niet bereiken.

Op basis van het onderscheid tussen lokaal en gewestelijk, enerzijds, en publiek en privaat, anderzijds, kunnen 3 themagroepen onderscheiden worden (zie ook in § 4). Daarin kunnen de actoren worden gegroepeerd en krijgen ze in het type van beleidskwesties (beschreven in hoofdstuk 5 van de hoofdtekst van het beleidsplan) die worden behandeld, een rol in het overlegmodel.

(1) Lokale gebiedsgerichte implicaties met o.a. de beleidskwesties 2a, 2b, 2d, 3 en 4

- Lokale recreatieverenigingen: coalitiepartner;
- Lokale overheid: coalitiepartner;
- Waterwegbeheerder op gewestelijk niveau of provinciaal niveau (indien relevant): coalitiepartner.

Milieu- en natuurverenigingen alsook andere groepen zoals bewonersorganisaties kunnen op afroep om advies gevraagd worden.

(2) Overkoepelend beleid op gewestelijk niveau en relatie met andere beleidsvelden met o.a. de beleidskwesties 6, 7, 7b, 8, 9

- Gewestelijke overheid (beheer waterwegen en kustzone, ruimtelijke ordening, gebiedsgericht milieubeleid, regionale economische en toeristische ontwikkeling): coalitiepartner;
- Koepelverenigingen milieubeleid: coalitiepartner;
- Koepelverenigingen landbouwbeleid: opponent;
- Koepelverenigingen waterwegbeleid: coalitiepartner;
- Koepelverenigingen watergebonden industrie: opponent;
- Koepelverenigingen recreatieve activiteiten (waterski, windsurfen, wandelaars, fietsers, etc.): bondgenoten/coalitiepartners.

(3) Interactie tussen publieke en private partijen en tussen private partijen onderling met o.a. de beleidskwesties 5a, 5b, 6a, 6b,…

- Overleg tussen de overheden en de diverse koepelverenigingen van de diverse recreatieve activiteiten: coalitiepartners of opponenten.

Bijlage Q Concessieovereenkomst

CONCESSIEOVEREENKOMST

Tussen enerzijds,

Het Vlaamse Gewest, vertegenwoordigd door haar regering, bij delegatie in de persoon van […], afdelingshoofd bij het departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling […] in het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, en gevestigd te […],

hierna de "concessieverlenende overheid" genoemd;

en anderzijds,

De [*naam van onderneming of vereniging*], met [vennootschaps][verenigings]zetel te […], hebbende als ondernemings nummer […], ingeschreven met het BTW nummer BE […..], rechtsgeldig vertegenwoordigd door de […], hiertoe gemachtigd volgens de Bijlage van het Belgisch Staatsblad [*nummer*] d.d. […]

hierna "de concessionaris" genoemd,

wordt overeengekomen:

ARTIKEL 1. VOORWERP EN BESTEMMING VAN DE CONCESSIE

§ 1. Oppervlakte en ligging

Het voorwerp van de concessie is een wateroppervlakte en een terrein gelegen aan de […] kadastraal gekend […] aangeduid op bijgevoegd plan dat aan de onderhavige overeenkomst zal gehecht worden.

De concessionaris erkent de berekende oppervlakte van […]m² (hetzij […]m² wateroppervlakte en […]m² grondoppervlakte) als nauwkeurig.

§ 2. Bestemming

Voormeld terrein wordt in concessie gegeven met het oog op het aanmeren en onderhouden van vaartuigen bedoeld voor watersport en recreatievaart (uitbating als jachthaven), met uitzondering van het gebruik van producten of de exploitatie van activiteiten welke schadelijk zijn voor de gezondheid of voor het milieu in het algemeen.

§ 3. Plaatsbeschrijving

a. Algemeen

Het goed wordt in concessie gegeven in de staat waarin het zich bevindt.

De concessieverlenende overheid kan niet aansprakelijk worden gesteld voor om het even welke zichtbare of verborgen gebreken, noch voor huidige of toekomstige erfdienstbaarheden van openbaar nut op het in concessie gegeven goed, van welke aard dan ook.

De concessieverlenende overheid is er niet toe gehouden overblijfselen van oude werken of hindernissen, die tijdens de uitvoering van de overeenkomst te voorschijn mochten komen, op te ruimen of te doen opruimen.

b. Bodemtoestand

De concessionaris verklaart voor het afsluiten van onderhavige overeenkomst kennis te hebben gekregen van de inhoud van de verschillende bodemattesten, die de concessieverlenende overheid bij de OVAM heeft aangevraagd en werden afgeleverd op [*datum*] met de melding: [*formulering OVAM bv. voor dit kadastraal perceel zijn geen gegevens beschikbaar in het register van verontreinigde gronden omdat er geen gegevens beschikbaar zijn bij OVAM.*]

Ten minste twaalf maanden vóór de einddatum van de concessie zal de concessionaris op zijn kosten de nodige initiatieven ondernemen tot het bekomen van het bodemattest.

Binnen het jaar voor het verstrijken van de concessie, zal de concessionaris op zijn kosten een oriënterend bodemonderzoek laten uitvoeren en het verslag eveneens ter kennis brengen van de concessieverlenende overheid, tenzij de concessionaris een inrichting of activiteit uitoefende, die niet opgenomen is op de lijst voorzien door artikel 3 §1 van het decreet van 22 februari 1995 betreffende de bodemsanering. Wanneer bij het einde van de concessie een beschrijvend bodemonderzoek en in voorkomend geval saneringswerken noodzakelijk zouden zijn, dan zal de concessionaris zich schikken naar de voorschriften op de bodemsanering en er alle kosten van dragen zonder enig verhaal tegenover de concessieverlenende overheid.

Wanneer de concessionaris in gebreke blijft om de opgelegde voorschriften op de bodemsanering na te leven, dan kan de concessieverlenende overheid van ambtswege overgaan tot uitvoering van de opgelegde onderzoeken en bodemsaneringswerken op kosten en risico van de concessionaris, die zich het recht ontzegt de aard, de omvang of de kosten van de ambtshalve uitgevoerde onderzoeken of werken te betwisten.

§ 4. Onderconcederen, overdracht en onderverhuring

Onderconcessie, overdracht van de concessierechten of onderverhuring kunnen slechts toegestaan worden met uitdrukkelijke en voorafgaandelijke schriftelijke goedkeuring van de concessieverlenende overheid.

Ingeval de concessionaris de voorafgaandelijke en schriftelijke goedkeuring niet vraagt of de weigering negeert, dan heeft de concessieverlenende overheid het recht deze concessieovereenkomst als ontbonden te beschouwen zoals omschreven in artikel 5 § 1.

§ 5. Vergunningen

De concessionaris zal de nodige vergunningen aanvragen, in het bijzonder de stedenbouwkundige- en milieuvergunning, en verbindt zich ertoe de voorschriften ervan stipt na te leven. Hij levert alle inspanningen om de nodige vergunningen tijdig te bekomen en zal hiertoe alle wettelijke middelen aanwenden

en uitputten. Ingeval van weigering van een van de vereiste vergunningen, herneemt de concessionaris binnen de zes maanden de procedure. De aanvraag tot het bekomen van een vergunning moet ingediend worden volgens de geldende wetgeving en reglementen en dient rekening te houden met de mogelijkheden van het in concessie gegeven terrein en de omliggende omgeving ervan.

De concessionaris zal de concessieverlenende overheid hiervan op de hoogte houden door een afschrift van de vergunning of een afschrift van de weigering over te maken. Het aanvragen van een vergunning of beperkingen, opgelegd door de wetgeving of de vergunningverlenende overheid, zijn geen reden om geen concessievergoeding te betalen, noch om te stellen dat het terrein niet ter beschikking kan gesteld worden.

Indien de concessionaris om de bestemming van het in concessie gegeven goed te verwezenlijken, zoals bepaald in artikel 1 § 2, niet binnen de 2 jaar over de nodige vergunningen en toelatingen kan beschikken of indien de concessionaris niet gestart is met de exploitatie van zijn activiteiten binnen een termijn van 2 jaar na de begindatum van de concessie zoals bepaald in het eerste lid, kan de concessie ontbonden worden conform artikel 5 § 3.

ARTIKEL 2. DUUR VAN DE CONCESSIE

§ 1. Duur - Vervaldag

De concessie wordt toegekend voor een termijn van […] met aanvang op […] om van rechtswege te eindigen op […], zonder betekening van opzeg en zonder dat een vernieuwing of verlenging zou kunnen intreden, behoudens ingeval van uitdrukkelijke toelating van de concessieverlenende overheid en in het geval voorzien in punt 7 van het addendum bij deze overeenkomst.

§ 2. Verlenging

Behoudens in het geval bedoeld in punt 7 van het addendum van deze overeenkomst kan de concessie slechts worden verlengd indien de concessionaris ten minste 12 maanden vóór de einddatum de verlenging aanvraagt per aangetekende brief, gericht aan de concessieverlenende overheid. Dit verzoek wordt, op straffe van verval, vergezeld van een beleidsplan van de concessionaris voor de komende concessieduur. Dit beleidsplan geeft ten minste aan welke de resultaten zijn die de concessionaris in de volgende concessieduur beoogt te bereiken op vlak van de veiligheid en het comfort van de infrastructuur, milieuzorgbeheer en het management van de jachthaven.

Deze laatste zal haar akkoord verlenen voor de verlenging (per aanhangsel aan huidige akte) of de verlenging weigeren en zal dit doen tenminste 6 maanden vóór de einddatum van de lopende concessie (per aangetekend schrijven in geval van weigering). De verlenging zal worden beoordeeld in het licht van de goede naleving van de verbintenissen van onderhavige overeenkomst, met inbegrip van deze opgenomen in het addendum, en het beleidsplan van de concessionaris.

§ 3. Bezetting van de terreinen na het einde van de concessie

Ingeval de bezetting van het in concessie gegeven goed hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk voortgezet wordt na het einde van de duur van de concessie of na de overeengekomen termijn in geval van faling en/of voortijdige beëindiging van de concessie, en dit zonder het schriftelijk en voorafgaand akkoord van de concessieverlenende overheid, dan wordt de vergoeding voor het geheel van de bezetting per kalenderdag bepaald zoals voorzien in artikel 3 § 1,3.

Het feit dat het terrein niet in goede staat of niet volledig ontruimd van alle opslag, goederen of afval - of ze nu aan de concessionaris toebehoren of niet - terug ter beschikking gesteld wordt van de concessieverlenende overheid, zal worden gelijkgesteld met een voortzetting van de bezetting zonder voorafgaandelijk akkoord van de concessieverlenende overheid, en dit voor het geheel van het in

concessie gegeven terrein. In dit geval zal de concessionaris de tarieven, bepaald in artikel 3 §1,3 verschuldigd zijn, tot aan de volledige ontruiming of in-orde stelling van het in concessie gegeven terrein.

De concessionaris blijft aansprakelijk inzonderheid wat betreft de leegstand of verwaarlozing van de in de concessie begrepen gebouwen.

De betaling van de vergoeding, hierboven vermeld, verleent de concessionaris geen recht op de bezetting van het terrein, noch op hernieuwing of verlenging van de concessie.

Het niet naleven van de voorschriften op de bodemsanering zoals bepaald in artikel 1, § 3, b zal worden gelijkgesteld met een voortzetting van de bezetting zonder voorafgaandelijk akkoord van de concessieverlenende overheid. In dit geval zal de concessionaris - ongeacht de toepassing van artikel 1, § 3, b, laatste lid – de hierboven vermelde tarieven per kalanderdag verschuldigd zijn tot aan de volledige ontruiming of in-orde stelling van het in concessie gegeven terrein.

ARTIKEL 3. CONCESSIERECHT

§ 1. Bedrag van het recht

1. Het bedrag van het concessierecht wordt berekend op de oppervlakte van het in concessie gegeven voorwerp, omschreven in artikel 1, § 1 en is vastgesteld op […] EUR per m² en per jaar.

2. Het concessierecht is verschuldigd vanaf de aanvangsdatum zoals vermeld in artikel 2, § 1. Het concessierecht zal op de eerste januari van ieder jaar aangepast worden aan het indexcijfer der consumptieprijzen volgens de volgende formule:

$$\frac{X \times Y}{Z}$$

waarbij :

X = basisbedrag
Y = indexcijfer van de maand december voorafgaand aan de aanpassing
Z = basisindex van de maand voorafgaand aan de aanvang van de concessie

3. In geval de bezetting van het in concessie gegeven goed zoals bepaald en omschreven in artikel 2 § 4 wordt de vergoeding voor het geheel van de bezetting per kalenderdag gebracht op:

   - 1/20 van de maandelijkse concessievergoeding, per kalenderdag voor een vertraging van ten hoogste 30 dagen, en

   - 1/15 van de maandelijkse concessievergoeding, per dag vanaf de 31ste kalenderdag.

   Dit alles onverminderd de schadevergoedingen en intresten die de concessieverlenende overheid zou kunnen vorderen.

§ 2. Betaling der belastingen

De concessionaris verbindt er zich toe om tijdens de hele duur van de concessie alle huidige en toekomstige lasten, financiële verplichtingen en taksen, van welke aard ook, die geheven worden op het concessierecht of op het voorwerp van de concessie, te betalen. Hij zal tevens alle financiële verplichtingen op de gebouwen en installaties, welke de concessionaris er zou oprichten of zou laten oprichten in de loop van de concessie, van gelijk welke aard, vervullen. Zulks geldt inzonderheid voor een gebeurlijke heffing op leegstand of verwaarlozing van gebouwen.

§ 3. Wijze van betaling van concessierecht en belastingen

De rechten waarvan sprake onder § 1 hierboven zijn jaarlijks vóór de vervaldag betaalbaar, op rekeningnummer […] van de Afdeling […].

Het bedrag der belastingen is betaalbaar op eerste verzoek, binnen de termijn en volgens de modaliteiten die vastgesteld zijn in de brief waarin de betaling geëist wordt.

§ 4. Aanmaning — Niet-tijdig betalen van concessierecht of belastingen

De concessionaris is gehouden tot betaling van de concessierechten op voorziene vervaldag, zonder dat enige verzoek of aanmaning tot betaling is vereist.

In geval van niet-betaling van het concessierecht op de vervaldag, of van niet-betaling van de wettelijke gevorderde belastingen, kan de concessieverlenende overheid de overeenkomst als ontbonden beschouwen. De ontbinding gaat in één maand na de datum van haar aangetekende aanmaning, indien de toestand ondertussen niet geregulariseerd werd. De beslissing tot ontbinding wordt aan de concessionaris betekend bij aangetekende brief

§ 5. Achterstal in de betaling

Ingeval van achterstal van meer dan één maand in het betalen van de concessierechten, van de belastingen, of van de onkosten, schadevergoedingen en intresten, voortvloeiend uit de bepalingen van deze overeenkomst, is de concessionaris van rechtswege en zonder ingebrekestelling de wettelijke intresten verschuldigd vanaf de vervaldag.

§ 6. Forfaitaire schadevergoeding

Behoudens de ontbinding zoals bepaald in artikel 5 en onverminderd de toepassing van de sancties zoals bepaald in de § 4 en 5, zal de concessionaris voor elke niet-betaling van het concessierecht op de vervaldag, en voor elke niet-betaling van belastingen, onkosten of andere vergoedingen voortvloeiend uit de bepalingen van deze concessie, van rechtswege een interest verschuldigd zijn gelijk aan de op dat ogenblik van toepassing zijnde wettelijke interest, meer een forfaitaire schadevergoeding ten bedrage van 10 % van het niet-betaalde of niet tijdig betaalde bedrag.

ARTIKEL 4. AANSPRAKELIJKHEDEN

§ 1. Toepassing van wettelijke, decretale en reglementaire bepalingen

De concessionaris verbindt er zich toe om tijdens de hele duur van de concessie alle wettelijke, decretale en reglementaire bepalingen te eerbiedigen en na te leven, meer in het bijzonder alle regelingen getroffen door de federale, gewestelijke, provinciale of gemeentelijke overheden zowel inzake openbare en private veiligheid, als wat het leefmilieu en de stedenbouw betreft. De concessieverlenende overheid is gerechtigd de rechtmatigheid van de vergunning bij vergunningverlenende overheden te onderzoeken, te controleren of de naleving ervan af te dwingen.

De concessieverlenende overheid kan op geen enkele wijze aansprakelijk gesteld worden voor het niet naleven van wettelijke, decretale en reglementaire verplichtingen door de concessionaris en is evenmin aansprakelijk voor het gebruik van het domeingoed indien dit gebruik niet met de geldende wetten en reglementen in overeenstemming is of zou zijn.

Evenmin kan de concessieverlenende overheid aansprakelijk worden gesteld voor een foutieve daad of nalatigheid van de concessionaris.

De concessionaris zal te allen tijde de concessieverlenende overheid vrijwaren tegen vastgestelde inbreuken en zal bijgevolg instaan voor alle daaruit voortvloeiende gevolgen.

§ 2. Verzekeringen

1° Brand

Gedurende de hele duur van de concessie zal de concessionaris:

a) alle rechtstreekse en onrechtstreekse brandrisico's op zich nemen welke opgelopen worden uit hoofde van de goederen, werktuigen en voorwerpen en exploitatie van gelijk welke aard, gestapeld of zich bevindende op het in concessie gegeven terrein of op zijn toegangen en draagt alle verantwoordelijkheid;

b) afstand doen van alle verhaal dat hij tegen de concessieverlenende overheid zou kunnen uitoefenen op grond van artikels 1302, 1382 tot 1386 en 1721 van het Burgerlijk Wetboek en van deze afstand bekrachtiging bekomen vanwege zijn verzekeraars;

c) het bewijs leveren van de uitvoering van de verplichtingen hierboven voorzien sub a) en b) door voorlegging van de polis van de brandverzekering;

d) de concessionaris verbindt er zich bovendien toe de concessieverlenende overheid van elke schorsing betreffende de dekking van voornoemde risico's in te lichten, binnen een termijn van maximum 15 dagen.

2° Alle andere risico's

Onverminderd de bepalingen van het addendum bij deze overeenkomst verbindt de concessionaris er zich toe alle technische voorzorgen te nemen om de veiligheid te verzekeren voor wat betreft de inrichting van het terrein, de gebouwen, de uitrustingen, de afsluitingen, de opgeslagen goederen en zal met betrekking tot alles wat zich op het in concessie gegeven terrein bevindt alle verantwoordelijkheid dragen.

De concessionaris dient op zijn kosten en onder zijn verantwoordelijkheid de goederen, werktuigen, depots, installaties waarvan sprake onder 1° en 2° hierboven, te verzekeren tegen alle risico's van alle aard en voor alle schade die zij zouden kunnen veroorzaken aan de concessieverlenende overheid of aan derden.

De concessionaris is verantwoordelijk zowel tegenover derden als tegenover de concessieverlenende overheid voor elk verlies, diefstal, averij, nadeel, waardeverlies of schade teweeggebracht door gelijk welke oorzaak aan de goederen, werktuigen of gelijk welk ander voorwerp dat zich bevindt op het in concessie gegeven terrein of op zijn toegangen.

ARTIKEL 5. NALEVEN EN EVALUATIE VAN DE VERBINTENISSEN

§1. Procedure

Bij het vaststellen van een inbreuk op de bepalingen van deze overeenkomst, met inbegrip van de bijzondere bepalingen opgenomen in het addendum bij deze overeenkomst, zal de partij die de inbreuk vaststelt de andere partij aangetekend in gebreke stellen. Indien de vastgestelde inbreuk niet binnen een redelijke termijn geregeld is, dan kan de overeenkomst, behoudens andersluidend beding, met een aangetekende opzeg van 6 maanden lastens de overtreder ontbonden worden. De partij lastens wie de overeenkomst voortijdig beëindigd wordt, is een schadevergoeding verschuldigd conform § 2 of § 3.

§ 2. Beëindiging door concessieverlenende overheid

Indien de overeenkomst voortijdig beëindigd wordt op uitdrukkelijk verzoek van de concessieverlenende overheid om een andere reden dan voorzien in artikel 6 §5 of om een andere reden dan een reden van openbaar belang, dan heeft de concessionaris recht op een schadevergoeding ten bedrage van 10% van het concessierecht berekend over de resterende duur van de concessieovereenkomst, onverminderd bijkomend het recht om vergoeding te eisen voor de werkelijk geleden en bewezen schade.

§ 3. Beëindiging door concessionaris

Indien de concessie door toedoen van de concessionaris voortijdig wordt beëindigd, zoals bepaald in §1 van dit artikel, dan zal de concessionaris een voor een andere reden dan voorzien in artikel 6 § 5, schadevergoeding verschuldigd zijn ten bedrage van 10% van het geïndexeerde concessierecht berekend over de resterende duur van de overeenkomst.

De concessionaris zal het terrein moeten ontruimen binnen de termijn voorzien in de aangetekende opzeg.

De concessieverlenende overheid heeft het recht om één maand na de datum van het aangetekend schrijven een andere kandidaat concessionaris te contacteren. Het contacteren van een andere kandidaat concessionaris betekent geen automatische aanvaarding in hoofde van de concessieverlenende overheid van het voortijdige beëindigen van de concessie. Concessionaris zal geen schadevergoeding verschuldigd zijn, vanaf de datum waarop de concessieverlenende overheid de concessie verleent aan een andere concessionaris.

§ 4. Faillissement

De concessie is van rechtswege ontbonden bij faillissement van de concessionaris en wel vanaf de datum van het vonnis waarin de faling wordt uitgesproken. Vanaf deze datum zijn de terreinen opnieuw ter beschikking van de concessieverlenende overheid, onverminderd de verplichtingen die op de concessionaris of de curatoren rusten op grond van de bepalingen van het decreet van 22 februari van 1995 betreffende de bodemsanering wegens stopzetting van de activiteit of de overdracht van het in concessie gegeven terrein.

§ 5. Overmacht

Indien het naleven van de verbintenissen onmogelijk en niet haalbaar is door onvoorziene omstandigheden, onafhankelijk van de wil van partijen, kunnen partijen een regeling treffen tot ontbinding van de overeenkomst. De partij die zich beroept op deze onvoorziene omstandigheden, zal deze redenen bij aangetekend schrijven aan de andere partij melden.

Binnen de maand na deze aangetekende brief, zullen partijen een regeling uitwerken. Bij gebreke aan regeling, zal de overeenkomst als ontbonden beschouwd worden onder de voorwaarden bepaald in artikel 7 §2 artikel 7 §3.

De concessionaris zal het terrein binnen een overeengekomen periode na ondertekening van deze regeling en na aangetekende kennisgeving van de ontbinding moeten ontruimen. De concessieverlenende overheid heeft het recht om binnen deze termijn een andere kandidaat concessionaris te contacteren.

§ 6. Evaluatie van de verbintenissen

Onverminderd de bepalingen van § 1 zullen partijen zullen de uitvoering en de voortgang van de verbintenissen opgenomen in de concessieovereenkomst, met inbegrip van de bijzondere bepalingen opgenomen in het addendum bij deze overeenkomst, jaarlijks of op een ander in onderling akkoord te bepalen tijdstip evalueren.

Van deze evaluatie wordt een verslag gemaakt, in voorkomend geval met aanduiding van de te treffen maatregelen ter oplossing van de eventuele tekortkomingen of moeilijkheden die werden vastgesteld bij de uitvoering van de overeenkomst.

ARTIKEL 6. BBEJ

Met onderhavige concessieovereenkomst is de "Bijzondere Bepalingen voor de Exploitatie en Inrichting van een Jachthaven" (BBEJ), onlosmakelijk verbonden en vormt er een onderdeel van.

ARTIKEL 7. BETREDINGSRECHT

In verband met de controle op de naleving van de concessiebepalingen, met inbegrip van de bijzondere bepalingen van het addendum bij deze overeenkomst, en met het oog op het vrijwaren van de openbare veiligheid hebben de bevoegde ambtenaren of andere aangestelden van de concessieverlenende overheid steeds toegang tot het in concessie gegeven goed of tot de constructies, inrichtingen of voorzieningen welke op het in het concessie gegeven goed werden opgericht.

ARTIKEL 8. REGISTRATIEKOSTEN

De zegel- en registratiekosten, verbonden aan onderhavige akte, zijn ten laste van de concessionaris.

Opgemaakt te […] op […] in 3 exemplaren, waarvan één voor elk der beide partijen, één voor de registratie.

BIJLAGEN
1. een plan van de concessie
2. bodemattest(en)
3. BBEJ

Voor de Concessieverlenende Overheid

Voor de Concessionaris

ADDENDUM

BIJZONDERE BEPALINGEN VOOR DE EXPLOITATIE EN DE INRICHTING VAN EEN JACHTHAVEN

Tussen de ondertekenende partijen:

WORDT VOORAF VOLGENDE INTENTIEVERKLARING GEDAAN:

Met de bijzondere bepalingen voor de exploitatie en de inrichting van een jachthaven streven partijen ernaar op termijn te komen tot een kwaliteitsvolle uitbating van de in concessie gegeven jachthaven, die aansluit en inspeelt op het groeiend succes van de waterrecreatie.

Partijen erkennen dat dit nieuwe kwaliteitssysteem een rechten- en plichtenkader dient te omvatten, zodanig dat:

(1) de *uitbater van de jachthaven*:

- een bijdrage levert aan de professionalisering van de sector;
- transparantie biedt omtrent de aanwezige voorzieningen en diensten, wie er gebruik van mag maken en onder welke voorwaarden;
- kwaliteitsvolle voorzieningen en diensten aanbiedt, zowel voor de leden als voor de passanten;
- een milieumanagement voert (milieubeheervoorzieningen en milieueducatie en- informatie);
- de winsten uit jachthavenuitbating bij voorkeur besteedt in functie van de professionele uitbouw van de jachthaven;
- een transparant prijsbeleid voert;
- een bijdrage levert aan de internationale netwerkvorming;
- een mix van vaste en losse ligplaatsen aanbiedt;
- voldoende veiligheidsvoorzieningen voorziet;
- een band met lokale waterrecreatiebedrijven aanvaardt en faciliteert.

(2) de *concessieverlenende overheid*:

- instaat voor de basisinfrastructuur en onderhoud ervan;
- instaat voor de begeleiding en ondersteuning van milieuvoorzieningen;
- bedrijfszekerheid verleent door een aangepaste concessieduur;
- ernaar streeft om aan de jachthavenuitbater ruimtelijke rechtszekerheid te bieden;
- ernaar streeft om duidelijkheid te verschaffen rond de B.T.W.-tarifiëring voor gebruikmaking van jachthavenvoorzieningen en de diensten.

Partijen erkennen dat de hierna opgenomen basisbepalingen daartoe een eerste aanzet vormen, en dat de verdere uittekening ervan een dynamisch gegeven is. Met het oog op de verfijning en aanpassing van deze bepalingen, zullen partijen de uitvoering van de hierna opgenomen

basisbepalingen regelmatig evalueren overeenkomstig hetgeen is bepaald in artikel 5, § 6 van de concessieovereenkomst.

Partijen erkennen dat bij de implementatie van het rechten- en plichtenkader realistische overgangstermijnen moeten gehanteerd worden.

Partijen erkennen dat bij de concrete uittekening van het rechten- en plichtenkader en de vaststelling van de implementatietermijnen rekening moet worden gehouden met de eigen kenmerken van de betrokken jachthaven, daarin begrepen de budgettaire mogelijkheden.

EN WORDT VERVOLGENS VOLGENDE OVEREENGEKOMEN:

1. ALGEMEEN

1.1. In onderhavige tekst worden de Bijzondere Bepalingen voor de Exploitatie van een Jachthaven, afgekort het BBEJ, opgenomen.

1.2. Het BBEJ wordt door de concessiepartijen ondertekend bij het ingaan van een nieuwe concessie, of bij de vernieuwing of verlenging van een bestaande concessie.

1.3. Het BBEJ is onlosmakelijk verbonden met de contractuele concessievoorwaarden en dient als een onderdeel ervan te worden beschouwd.[1]

1.4. De voorwaarden van het BBEJ kunnen tijdens de concessieduur steeds aangevuld of gewijzigd worden, onder meer in functie van de periodieke evaluatie van de uitvoering van de basisbepalingen, naargelang de plaatselijke omstandigheden dit vereisen of in geval van gewijzigde reglementering of waterbeheerplannen, en dit in onderling overleg tussen de concessiepartijen. De betrokken aanvullingen of wijzigingen zullen het voorwerp uitmaken van aanhangsels bij het BBEJ die door de concessiepartijen worden ondertekend.

2. VERANTWOORDELIJKHEID VOOR SCHADE OF ONGEVAL

2.1. De concessionaris is tijdens de duur van de concessie verantwoordelijk voor alle schade of ongeval die zouden optreden met betrekking tot de hem ter beschikking gestelde basisinfrastructuur of tot de installaties die hij, zijn leden of andere gebruikers inrichten of benutten.

2.2. Hij kan bijgevolg geen verhaal uitoefenen op de concessieverlenende overheid.

3. BASISINFRASTRUCTUUR EN DE TOEGANKELIJKHEID VAN DZE JACHTHAVEN

3.1. De concessieverlenende overheid staat in voor de basisinfrastructuur van de jachthaven.

Behalve anders bepaald, omvat deze basisinfrastructuur:
- de kaaimuren en de oeververdedigingen;
- de dukdalven en heipalen;
- de hoofdpieren, de vingerpieren en aanlegsteigers;
- [een parking];
- [toegangstrappen];
- [slipway];
- [...].[2]

[1] Zie artikel 5, § 1 concessieovereenkomst.

De concessieverlenende overheid voorziet tevens aangepaste signalisatie van en naar de jachthaven.

3.2. Bij het ingaan van de concessie of bij de vernieuwing of verlenging ervan, zal de toestand van de in concessie gegeven basisinfrastructuur tegensprekelijk worden vastgelegd door middel van een plaatsbeschrijving, in voorkomend geval aangevuld met een fotoreportage.

3.3. De concessieverlenende overheid staat in voor het periodiek groot onderhoud en voor de zware herstellingen of renovatie van de infrastructuur die hij gebouwd heeft. Hij staat tevens in voor de herstellingen aan de basisinfrastructuur die door ouderdom, uitspoelingen of verzakkingen noodzakelijk zijn, behoudens wanneer de concessionaris hieraan schuld treft.

De concessieverlenende overheid draagt er ook zorg voor dat de toegankelijkheid naar de jachthaven is gegarandeerd. Deze diepgang wordt bepaald door de concessieverlenende overheid vóór het verlenen van de concessie.

3.4. De inrichting van de in concessie gegeven zones en het onderhoud en de herstellingen daarvan, gebeurt op uitsluitende kosten van de concessionaris.

De concessionaris dient er tevens over te waken dat de hem ter beschikking gestelde basisinfrastructuur in goede toestand wordt behouden gedurende de duur van de concessie en neemt alle herstellingen ten laste, behoudens degene die uitdrukkelijk ten laste komen van de concessieverlenende overheid. De concessionaris zal zich voor het onderhoud en de herstellingen die te zijne laste vallen, schikken naar de richtlijnen van de concessieverlenende overheid.

3.5. Gebeurlijke schade die optreedt door het gebruik van de basisinfrastructuur zal op eigen kosten door de concessionaris worden hersteld. Indien na een periode van één maand na ingebrekestelling door de concessieverlenende overheid geen maatregelen werden genomen voor de herstelling, zullen door de concessieverlenende overheid ambtshalve herstellingsmaatregelen worden uitgevoerd op kosten en risico van de concessionaris, die zich het recht ontzegt de aard, de omvang of de kosten van de ambtshalve getroffen maatregelen te betwisten.

3.6. Indien er door de concessionaris aan de basisinfrastructuur schade wordt vastgesteld die is opgetreden door ouderdom, uitspoelingen, verzakkingen of andere oorzaken die buiten zijn verantwoordelijkheid vallen, zal hij de concessieverlenende overheid hiervan onverwijld in kennis stellen, waarna in onderling overleg de nodige maatregelen zullen worden genomen, binnen de perken van de budgettaire middelen. De concessionaris zal de uitvoering van deze werken moeten gedogen, zonder recht op schadeloosstelling wegens tijdelijke derving van het gebruik ervan, zelfs indien de exploitatie van de jachthaven hierdoor geheel of gedeeltelijk is verhinderd.

De concessieverlenende overheid is in elk geval gemachtigd om alle werken uit te voeren aan de basisinfrastructuur die zij noodzakelijk acht voor de openbare veiligheid, zonder dat dit aanleiding kan geven tot enige schadeloosstelling wegens tijdelijke derving van het gebruik ervan door de concessionaris, zelfs indien de exploitatie van de jachthaven hierdoor geheel of gedeeltelijk is verhinderd.

3.7. Jaarlijks, of op een ander in onderling overleg te bepalen tijdstip, zal de toestand van de basisinfrastructuur tegensprekelijk worden geëvalueerd conform artikel 5, § 6 van de concessieovereenkomst.

Gebeurlijke wijzigingen aan de basisinfrastructuur van de concessieverlenende overheid, zullen het voorwerp uitmaken van bondige tegensprekelijke rapporten met beeldmateriaal die als aanhangsel bij het BBEJ worden gevoegd.

[2] De omvang van het concrete takenpakket is nog in onderhandeling. Naargelang de omvang ervan zal ook de omvang van de in artikel 4.1. bedoelde verplichtingen van de concessionaris verschillen.

4. MIMIMUMEISEN IN VERBAND MET DE VEILIGHEID EN HET COMFORT VAN DE DOOR DE CONCESSIONARIS TER BESCHIKKING GESTELDE INFRASTRUCTUUR

4.1. De concessionaris draagt er zorg voor dat de door hem aangelegde en geëxploiteerde jachthaveninfrastructuur veilig en comfortabel is, door het treffen van ten minste volgende maatregelen:

- De aanlegplaatsen moeten zodanig geconstrueerd en onderhouden zijn dat ze een voldoende veilige toegankelijkheid bieden voor de gebruikers ervan met een minimum aan hinder voor het ander waterwegverkeer. In ieder geval dienen de aanlegsteigers te bestaan uit een verharde wal van minimum 1 meter breedte, dienen ze verlicht, slipvast, stevig en stabiel en goed onderhouden te zijn, en eveneens voldoende manoeuvreerruimte te bieden.

- De aanwezigheid van een goed onderhouden *slipway* of kraaninstallatie met voldoende draagvermogen is gegarandeerd.

- De jachthaven is permanent uitgerust met:

  - Een EHBO-voorziening, voldoende reddingsboeien en brandblusapparaten, die goed aangeduid zijn.
  - Aangepaste, goed onderhouden en aangegeven sanitaire voorzieningen met toilet- en wasfaciliteiten en drinkwater.
  - Voldoende elektrische stopcontacten en verlichting. Alle elektrische voorzieningen moeten voldoen aan de toepasselijke reglementering.
  - Ten minste één, goed aangegeven publiek toegankelijke telefoonfaciliteit.

- [Er wordt voorzien in een aangepaste parking, toegankelijk voor personenwagens met trailers.[3]] De concessionaris draagt er zorg voor dat de parking niet voor andere doeleinden wordt gebruikt (b.v. onderhoudswerken aan de boten).

- Er wordt een goed aangeduide zone voorzien waarbinnen het klein onderhoud van de boten kan plaatsvinden.

4.2. De concessionaris dient een voldoende aantal bezoekersligplaatsen te voorzien, die kunnen worden gebruikt tegen redelijke en duidelijk aangegeven prijzen. Het aantal bezoekersplaatsen wordt in onderling overleg tussen de concessiepartijen bepaald op [….. %] van het totaal aantal ligplaatsen.

Er wordt ten minste één ligplaats [kosteloos] voorbehouden voor de concessieverlenende overheid.

4.3. De concessionaris dient in voorkomend geval een redelijk aantal ligplaatsen voor te behouden voor private bedrijven werkzaam in de sector van de waterrecreatie (ondernemingen bedrijvig in scheepsherstellingen, lichten van vaartuigen, enz.).

Bij betwisting bepaalt de concessieverlenende overheid het aantal ligplaatsen dat moet worden voorbehouden voor deze bedrijven. De concessieverlenende overheid zal haar beslissing omtrent dit aantal voor te behouden ligplaatsen motiveren.

De concessionaris garandeert dat deze ligplaatsen aan de bedrijven ter beschikking worden gesteld tegen de normaal toegepaste tarieven.

4.4. Waar de wetgeving dit vereist zullen de diverse inrichtingen het voorwerp uitmaken van periodieke inspecties, uit te voeren door een erkend controleorganisme. Deze dienen te geschieden in opdracht en op kosten van de concessionaris.

Indien na een periode van één maand na ingebrekestelling door de concessieverlenende overheid geen maatregelen werden genomen ter naleving van deze bepalingen kan de concessieverlenende

[3] Zie artikel 3.1 addendum

overheid ambtshalve een erkend controleorganisme aanstellen, dit alles op risico en kosten van de concessionaris die zich het recht ontzegt de aard, de omvang of de kosten van de ambtshalve bevolen inspecties te betwisten.

5. MIMIMUMEISEN INZAKE MILIEUZORGBEHEER

Onverminderd de wettelijke bepalingen van dwingend recht, neemt de concessionaris ten minste volgende maatregelen in verband met het milieuzorgbeheer van de jachthaven:

- De in concessie gegeven zones worden bestendig in volledige netheid onderhouden, o.m. door alle afval en vuilnis te verzamelen en te verwijderen.

- Er wordt voorzien in volgende inzamelfaciliteiten:

  - goed aangeduide oliecontainers en/of mobiele olieopvangvoorziening.
  - goed aangeduide afvalcontainers voor gescheiden ophaling van gevaarlijk afval (verf, tincturen, schraapsels, antifoulings, enz.), glas en papier;
  - aangepaste, onderhouden en goed aangegeven vuilnisbakken.

  Binnen een termijn van […] na ondertekening van de concessieovereenkomst zal de concessionaris zich conformeren aan de Europese reglementering inzake scheepsafval.

- Lozingen van ongezuiverd water of ladingsresiduen afkomstig van boten of (riool)water van de eigen inrichtingen of voorzieningen zijn niet toegestaan in de jachthaven of in de omgeving ervan.

- De concessionaris draagt er tevens zorg voor dat herstel- of onderhoudswerken aan de boten (b.v. het afspuiten van boten) slechts plaatsvinden indien voorzorgsmaatregelen zijn genomen tegen verontreiniging van water of bodem (zoals het plaatsen van een grondzeil dat het afval opvangt).

- Binnen een termijn van […] dienen de sanitaire voorzieningen van de jachthaven te worden uitgerust met watersparende en energiebesparende apparatuur (b.v. automatische drukkranen en lichtinstallatie die reageert op beweging, toiletten worden gespoeld via een grijswatercircuit en een opvangsysteem voor regenwater).

- Een milieuvriendelijke gedragscode wordt opgesteld voor en ter beschikking gesteld van de leden en andere jachthavengebruikers. Deze code heeft ten minste betrekking op de hierboven gestelde verplichtingen inzake afvalbeheer en lozingen, water– en energiebesparende maatregelen, gebruik van milieuvriendelijke producten bij het onderhoud van de boten (b.v. gebruik van loodvrije verf) en bijzondere eisen voor het varen of aanmeren omwille van de aanwezigheid van kwetsbare en natuurbeschermde gebieden. De code maakt tevens uitdrukkelijk melding van de sancties die kunnen worden toegepast bij het niet naleven van de milieuvoorschriften.

- Binnen een termijn van […] na ondertekening van de concessieovereenkomst dient de concessionaris een milieubeleid te hebben met bijhorend beleidsplan waarin de items water, energie en afval aan bod komen.

6. MIMIMUMEISEN IN VERBAND MET HET BEHEER EN HET MANAGEMENT VAN DE JACHTHAVEN

6.1. De concessionaris zorgt ervoor dat:

- Bij de toegang tot de jachthaven, goed waarneembare infoborden worden voorzien met aanduiding van het aantal ligplaatsen en de typering ervan (type boten en aantal bezoekerligplaatsen), en in voorkomend geval met vermelding van de gangbare snelheidsbeperkingen.

- Een centraal informatiebord aanwezig is dat in verschillende talen (Nederlands, Frans, Duits en Engels) ten minste volgende informatie bevat:

  - het aantal ligplaatsen en typering ervan, met een gedetailleerde aanduiding van de prijstarieven voor het gebruik van alle inrichtingen en voorzieningen van de concessionaris;
  - een plattegrond met situering van de voorzieningen en inrichtingen van de jachthaven (secretariaat, sanitair, eerste hulp, onderhoudszone, parking, afvalcontainers, telefoonfaciliteit, enz.);
  - de openingsuren van het secretariaat van de jachthaven;
  - telefoonnummers van de politie, het nabijgelegen ziekenhuis en het secretariaat en/of de verantwoordelijke van de concessionaris.

- Een secretariaat wordt ingesteld, dat ten minste volgende taken waarneemt:

  - het regelen van de reservaties van bezoekers;
  - het bestendig bijhouden en verschaffen van informatie in verband met de dokter(s) van wacht, de apotheker(s) van wacht, nabijgelegen verblijfsaccommodatie (hotels, campings), winkels en restaurants, plaatselijke scheepsherstel- of onderhoudsbedrijven, plaatselijk toerisme, nabijgelegen natuurgebieden, de mogelijkheden tot en regelgeving in verband met waterrecreatie, enz.
  - het aannemen en behandelen van klachten van gebruikers;
  - het bevorderen van internationale netwerkvorming.

- Binnen een termijn van [...] na ondertekening van de concessieovereenkomst wordt een informatiebrochure ter beschikking gesteld, al dan niet op elektronische wijze.

6.2. De concessionaris verbindt zich er in voorkomend geval toe:

- Zijn medewerking te verlenen aan de toepassing van de regelgeving inzake grensverkeer, gekend als 'Schengenakkoord' (Conventie van 19 juni 1990 met betrekking tot de uitvoering van de Schengenakkoorden van 14 juni 1985), de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen (*B.S.* 31 december 1980, zoals gewijzigd) en het K.B. van 8 oktober 1981 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen (*B.S.* 27 oktober 1987, zoals gewijzigd).

- Zelf de regelgeving na te leven en erop toe te zien dat zijn aangestelden, leden en andere gebruikers van de jachthaveninfrastructuur deze naleven.

Hiertoe zullen, onder zijn verantwoordelijkheid en kosten ten minste:
- op doelmatig gekozen plaatsen, duidelijk en in verschillende talen (Nederlands, Frans, Duits en Engels) de verplichtingen te melden aan de gebruikers;
- brievenbussen worden geïnstalleerd teneinde de gebruikers toe te laten op elk ogenblik de nodige meldingen (o.m. passagierslijsten), te deponeren;
- de meldingen van aankomst en vertrek en de passagierslijsten over te maken aan de zeevaartpolitie.

6.3. De concessionaris staat in voorkomend geval ook in voor toezicht in de zijn in concessie gegeven zone. Dit toezicht wordt toevertrouwd aan een op zijn verantwoordelijkheid en kosten aangestelde havenmeester en stormwacht.

6.4. Binnen een termijn van [...] na ondertekening van de concessieovereenkomst moet de concessionaris beschikken over een ISO 9002 certificaat.

6.5. Binnen een termijn van [...] na ondertekening van de concessieovereenkomst dient de concessionaris te zorgen voor uitwerking en implementatie van procedures inzake inschrijving en uitschrijving en klachtenbehandeling.

6.6. Jaarlijks wordt door de zorg van de concessionaris een rapport opgesteld waarin ten minste volgende gegevens zijn opgenomen:

- de bewegingen van de jachten, onder meer ter evaluatie van het beleid inzake het verlenen van ligplaatsen (b.v. voorkomen dat de jachthaven wordt ingenomen door woonboten);
- het aantal gebruikers van bezoekersplaatsen;
- het aantal klachten, met melding van het aantal gegrond bevonden klachten;
- een voldoende gedetailleerd verslag van de stand van uitvoering van de sub punt 4, 5 en 6 beschreven bijzondere verplichtingen in verband met het beheer en de inrichting van de jachthaven, met een overzicht van de eventuele moeilijkheden die worden ondervonden bij uitvoering van deze verplichtingen, alsmede een voorstel voor oplossing daarvan;
- een overzicht van de activiteiten strekkende tot algemeen nut van de waterrecreatie of watersport

Dit rapport wordt ter beschikking gesteld van de concessionaris in het kader van de evaluatieregeling bedoeld in artikel 5, § 6 van de concessieovereenkomst.

7. TOETREDING TOT DE BLAUWE VLAG-CAMPAGNE (www.bblv.be/blauwevlag)

7.1. Voor het campagnejaar waarin de concessionaris de Blauwe Vlag heeft verworven, kan deze aanspraak maken op een vermindering van de concessieprijs bepaald op [….] % van de in artikel 3 overeengekomen concessieprijs en dit tot zolang de concessionaris dit kwaliteitskenmerk behoudt.

Indien tijdens het campagnejaar waarin de concessionaris de Blauwe Vlag heeft verworven de concessietermijn verstrijkt, wordt de concessieduur verlengd tot zolang de concessionaris het kwaliteitskenmerk behoudt.

7.2. De vermindering van het concessierecht en de verlenging van de concessieduur is verworven vanaf de maand volgend op de maand waarin de concessionaris de Blauwe Vlag heeft bekomen en mits hij de concessieverlenende overheid daarvan schriftelijk op de hoogte heeft gesteld, met voorlegging van de nodige bewijsstukken.

7.3. De concessionaris die niet meer beschikt over het kwaliteitskenmerk en bijgevolg de Blauwe Vlag dient te verwijderen, zal de concessionaris daarvan onverwijld schriftelijk op de hoogte stellen, met vermelding van de reden voor deze verwijdering. Miskenning van deze verplichting zal worden beschouwd als een zware fout die aan de concessieverlenende overheid het recht verschaft de concessie als ontbonden te beschouwen, onverminderd het recht op schadevergoeding conform artikel 5, § 1 en 3 van de concessieovereenkomst.

8. OPRICHTEN VAN CONSTRUCTIES EN BESTEMMING ERVAN BIJ HET EINDE VAN DE CONCESSIE

8.1. Het inrichten van de jachthaven, het plaatsen van aanlegplaatsen en aanhorigheden, het plaatsen van nutsvoorzieningen, collectieve inrichtingen of andere voorzieningen, gebouwen of installaties, zullen het voorwerp uitmaken van door de concessionaris in te dienen voorstellen, waaraan de concessieverlenende overheid, in voorkomend geval naast andere bevoegde instanties, voorafgaandelijk zijn goedkeuring dient te hechten.

De concessieverlenende overheid zal hierbij in het bijzonder waken over de minimale uniformiteit van het uitzicht van de installaties, de geboden kwaliteit en de aangeboden service, zonder dat hieruit voor de concessieverlenende overheid enige verantwoordelijkheid kan voortvloeien.

De betrokken plannen, berekeningen en documentatiemateriaal zullen door de bevoegde instanties worden gesigneerd en zullen als aanhangsel worden gevoegd aan het BBEJ.

Bij niet-naleving van deze verplichtingen kan de concessieverlenende overheid de gehele of gedeeltelijke verwijdering van de betrokken constructies vorderen.

8.2. Indien de concessieverlenende overheid daarom verzoekt, is de concessionaris bij het beëindigen van de concessie verplicht de gebouwen, voorzieningen of andere installaties geheel of gedeeltelijk af

te breken inclusief de funderingen tot 40 cm onder het maaiveld en de grond gelijk te maken (volledig effenen) en dit alles door eigen zorgen en op zijn kosten en risico. Deze beslissing wordt zes maanden voor het einde van de concessie bij aangetekend schrijven door de concessieverlenende overheid meegedeeld aan de concessionaris.

De concessieverlenende overheid heeft het recht om de gebouwen, voorzieningen en installaties, opgericht door de concessionaris op het in concessie gegeven terrein, geheel of gedeeltelijk te behouden. Deze beslissing wordt zes maanden voor het einde van de concessie bij aangetekend schrijven door de concessieverlenende overheid meegedeeld aan de concessionaris. In dergelijk geval is er een terugbetaling van de waarde der materialen en van het maakloon, rekening houdend met de normale verouderingsverminderingen. Partijen kunnen ter bepaling van dit bedrag in onderling overleg een of meerdere schatters aanduiden.

Indien de concessieverlenende overheid door middel van een aangetekend schrijven voortijdig een einde stelt aan de concessie wordt de overnamevergoeding voor de gebouwen berekend op basis van het niet afgeschreven gedeelte van de door de concessiehouder gedane investering, evenwel verhoogd met een vast recht dat gelijk is aan de som van betaalde concessierechten van de laatste vijf jaren en eventueel te verhogen met de reëel geleden schade, te bewijzen door de concessionaris. Partijen kunnen ter bepaling van deze vergoeding in onderling een of meerdere schatters aanduiden.

Ingeval de ontruimingswerken, zoals bepaald in de vorige paragraaf, niet voltooid zijn bij het beëindigen van de concessie of bij het verstrijken van de door de concessieverlenende overheid toegestane termijn in geval van faling of voortijdige beëindiging van de concessie, heeft deze het recht, hetzij deze werken, op kosten van de in gebreke blijvende concessionaris, zonder voorafgaande aanmaning of waarschuwing, geheel of gedeeltelijk uit te voeren of te doen uitvoeren op de volgens haar meest geschikte manier, hetzij de gebouwen en installaties welke niet tijdig afgebroken zijn, geheel of gedeeltelijk te behouden, zonder terugbetaling van de waarde der materialen en van het maakloon.

De concessieverlenende overheid maakt haar intenties aangaande het bovenstaande kenbaar met een aangetekende brief aan de concessionaris.

Opgemaakt te [...] in 3 exemplaren, waarvan elke partij erkent één exemplaar te hebben ontvangen, met één gehecht aan de overeenkomst voor de registratie

Voor de concessieverlenende overheid

Voor de concessionaris

Tabellen Beleidskwesties

Beleidskwestie 2a	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur toervaart***		
Link met strategische beleidsvoornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming.		
Link met operationele beleidsprincipes	Uitbouw binnenlandse netwerken.		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.		
Duiding	1) Op meerdere plekken in Vlaanderen is er een tekort aan aanmeerplaatsen, met name wat betreft passantensteigers t.b.v. overnachtingen. Daarnaast is er nood aan bezoekerssteigers gericht op bepaalde activiteiten of sites aan wal, zoals cultuurhistorische uitstappen, wandelroutes en inkopen.	2) De integratie tussen recreatievaart en walactiviteiten is momenteel nog zwak.	3) Er moet voorkomen worden dat aanmeerplaatsen voor jachten gaandeweg ingepalmd worden door passagiersvaartuigen en vice versa. Regulering van medegebruik en toezicht daarop of het uitbreiden van aanmeervoorzieningen voor beiden dient bijgevolg bekeken te worden.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Creëren van voldoende aanmeervoorzieningen.	2) Met onderscheid naar: • Vaste ligplaatsen;[1] • Passantensteigers;[2] • Bezoekerssteigers.[3] Flankerend: een verbeterde spreiding van de brandstoftankgelegenheden en afvalvoorzieningen.	3) Om de benutting van de aanmeerplaatsen te optimaliseren zijn passende omgangsregels geboden.
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Als vuistregel voor de creatie van aanmeervoorzieningen kan gelden: een aanlegmogelijkheid met basisuitrusting (elektriciteitsaansluiting, wateraansluiting)	2) Inrichting in functie van aanmeertype (zie supra). Indien aanmeervoorzieningen een gescheiden of dedicated toervaart-	3) Omgangsregels opstellen m.b.t. het gebruik van de aanmeerinfrastructuur aan kaai en aan wal.

[1] Steiger in de thuishaven van het recreatievaartuig en waar deze gedurende de grootste periode van het jaar aangemeerd ligt.
[2] Steiger – al dan niet in een jachthaven - waar een toervaarder op reis met zijn vaartuig kan aanmeren om gedurende één of meerdere nachten (max. 3) te verblijven.
[3] Steiger waar een toervaarder gedurende een korte periode van enkele uren kan aanmeren.

Beleidskwestie 2a	*Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur toervaart*		
	elke 15 km en om de 30 km een aanlegplaats met een beter uitrustingsniveau (jachthaven met sanitair, eetgelegenheid in de omgeving, O.V.-voorziening of belbus).[4] [5] Bezoekerssteigers aan elke stad en elke bezienswaardigheid waar iets te beleven valt. Indien dit bij aanvang te veelomvattend is: op korte termijn wegwerken belangrijkste missing links invullen (zowel naar aanmeermogelijkheden op bepaalde locaties an sich[6] of de capaciteit ter plekke die onvoldoende kan zijn.[7] Aantallen vaste, passanten- en bezoekerssteigers zal afhangen van doorvaart- of verblijfskarakter en walaanbod van een waterloop of kuststrook, van strategische plannen toerisme en recreatie en van score potentiële inplantinglocaties op criteria uit het beoordelingskader infrastructuur (zie Bijlage D). Aanleg nieuwe jachthavens dient te geschieden conform bestemmingsplan om lange termijnrechtszekerheid aan uitbater te kunnen bieden.	karakter dienen te krijgen: specifieke ontwerpregels in acht nemen.[8] Indien medegebruik voorzien wordt: omgangsregels aan kaai tussen met name toer- en passagiersvaart opstellen (zie infra). Ter verhoging integratie water- en walactiviteiten is ook “walverfraaiing” (aanleg waterfronts) aangewezen.	
Taakverdeling	1a) Identificeren missing links op vlak van jachthavens: federatie en privé-actoren met	2) Inrichting: beheerder, waterwegbeheerders en O.V. partijen.	3a) Omgangsregels aan kaai: federaties, jachthavenexploitanten,

[4] Voor een beeld van de te voorziene faciliteiten en inrichtingen – welke gekoppeld kunnen worden aan een categorisering van aanmeervoorzieningen - zie Bijlage Q “Concessie-overeenkomst jachthavens” en Bijlage F “Indeling aanmeervoorzieningen”.
[5] Voor wat betreft de te treffen milieuvoorzieningen, zie de behandeling van de desbetreffende beleidskwestie.
[6] O.b.v. het uitgevoerde onderzoekswerk kwam naar voren dat met name Vlaams Brabant en de Benedenschelde zwakke plekken zijn. Deze zouden bovendien het sterkst bijdragen aan het vervolledigen van het Vlaamse netwerk daar zij een soort overgangsgebied vormen tussen de reeds goed uitgebouwde Kempische kanalen en de Westhoek. Dit zou ook bijdragen aan interessante doorstroommogelijkheden tussen Nederland en Noord-Frankrijk.
[7] De jachthaven van Leuven is een voorbeeld van een locatie die door verzanding aan capaciteit heeft ingeboet. Een regelmatiger onderhoud zou de capaciteit van deze jachthaven weer op peil kunnen brengen zodat haar ontvangstcapaciteit weer in verhouding komt met de aantrekkingskracht die Leuven heeft op toervaarders (zie ook Beleidskwestie 8).
[8] Maak het gedeelte voor toervaart voldoende robuust voor jachtjes, maar ongeschikt voor passagiersvaartschepen.

Beleidskwestie 2a	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur toervaart***		
	interesse in uitbating ervan. Aanleg en beheer jachthavens (zowel vaste ligplaatsen als passantensteigers) volgens rechten en plichtenkader concessies tussen waterweg-beheerder en jachthavenuitbater (zie Bijlage Q consessies (kust)jachthavens). 1b) Identificeren missing links op vlak van bezoekersplaatsen: federatie en waterwegbeheerder. Aanleg ervan bevoegdheid van waterwegbeheerders. Aanleg van objectgebonden bezoekerssteigers (vgl. met publieke parkings langs autostrades) is bevoegdheid waterwegbeheerder. Voor het beheer van een objectgebonden aanmeerplaatsen kan wellicht het betrokken gemeentebestuur of een andere betrokken instantie aangesteld worden.	Gepaste ontwerpen: ingenieurs en gebruikers. Verfraaiing walaanzicht: gemeentebestuur (evt. in combinatie met projectontwikkelaar), beheerder aanmeervoorziening en waterwegbeheerder.	waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische werkgroep en gebruikerswerkgroep). 3b) Omgangsgregels aan wal: federaties toervaart,vissers, fietsers, passagiers-vaartschepen; voorbijvarende beroepsschepen, waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische werkgroep en gebruikerswerkgroep).

Beleidskwestie 2b	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur kano-kajak-roei***				
Link met strategische beleidsvoornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming.				
Link met operationele beleidsprincipes	Uitbouw binnenlandse netwerken.				
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.				
Duiding	1) Regelmatige en adequate aanmeervoorzieningen ontbreken op diverse waterlopen. Daarnaast ontbreken er aan sluizen[9] en aan kruisingen met andere waterwegen in- en uitstap-voorzieningen.	2) Kano en kajak wordt voornamelijk beoefend op de kleinere (on)bevaarbare waterwegen; roeien op de grotere waterwegen. Hierdoor speelt voor het roeien met name de mogelijke herinvoering van de zondagsvaart een rol van betekenis.	3) Clubhuizen e.d. zijn niet allemaal op een lange termijn beleidsconforme wijze ingeplant.	4) Er is nood aan duidelijkheid omtrent toegang kanoërs en kajakkers tot (bepaalde) onbevaarbare waterlopen.	5) Het gedrag van incidentele dagjes-kanoërs en -kajakkers laat nogal eens te wensen over.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Creëren van voldoende in- en uitstapvoorzieningen op relevante waterwegen voor resp. kano en kajak en voor roeien.	2) Afstemmen kano- kajak- en roeimogelijkheden met die van mede-“gebruikers” waterwegen en aanpalende gebieden.	3) Voorzien van clubhuizen e.d. aanpalend aan de resp. relevante waterwegen op een conforme wijze.	4) Nagaan of bevaren van bepaalde onbevaarbare waterlopen (in het kader van circuitvorming) voor kano en kajak	5) Toezicht op gedrag van dagjeskanoërs en -kajakkers o.b.v. gerichte instructies.

[9] De roeiers, kajak- en kanovaarders maken immers meestal geen gebruik van de sluis, maar moeten er wel voorbij. Zij moeten dan ook uit het water geraken, hun boot via het land aan de andere kant van de sluis krijgen en vervolgens weer instappen in de boot. Het ontbreken hiervan leidt bovendien tot niet gepast omgaan met oevers en draagt aldus bij aan een verslechtering van de verstandhouding tussen kano-kajak-roeiers en milieugroeperingen.

Beleidskwestie 2b	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur kano-kajak-roei***				
				haalbaar is.	
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Als vuistregel voor de creatie van in- en uitstapvoorzieningen t.b.v. kano en kajak kan een interval van 5 à 10 km aangehouden worden. Voor roeien is een interval van 10 à 15 km aan te houden. Voor zowel kano en kajak als voor roeien zijn eveneens t.h.v. sluizen in- en uitstapvoorzieningen geboden. Idealiter worden mogelijkheden met "getrapte" uitstapniveaus[10] aangebracht en signalisering aan wal voor jaagpad/dijkwegpassanten.[11] Indien dit bij aanvang te veelomvattend is: op korte termijn wegwerken belangrijkste missing links invullen. Aantallen in- en uitstapplaatsen in functie van: attractiviteit waterlopen	2) Bij uitwerken omgangsregels m.b.t. het gebruik van aanmeerinfrastructuur (kano-kajak-roei, vissers, fietsers) ook rekening houden met bermbeleid. Als regel kan gelden dat het enkel geoorloofd is om aan wal te gaan t.h.v. in- en uitstapplaatsen. Daar het roeien grotendeels plaats heeft op de hoofdwaterwegen waarop ook harde recreatie (snelvaart) en beroepsvaart plaatsvindt, is het noodzakelijk flankerende omgangsregels voor op het water op te stellen. Omdat simultaan gebruik maken van dergelijke waterwegen moeilijk is, dient hierbij de voorrang van het roeien ten opzichte van andere recreatievormen of beroepsvaart (en v.v.) ook naar tijd gezoneerd te	3) Locatie clubhuizen in functie van bestemmingsplannen.	4) Toegang kano en kajak tot niet-bevaarbare waterlopen in functie van gebiedsspecifieke en seizoensgebonden draagkracht.[12] Opzetten circuits die mogelijk ook onbevaarbare waterlopen bevatten.[13]	5) In vergunningen aan verhuurbedrijven kano en kajak gedragsvoorschriften opnemen. Klachtenmeldpunt oprichten.

[10] Zodat ze ook een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het veiligheidsniveau te water. Bijv. t.b.v. te water gegane personen.
[11] Eveneens uit veiligheidsoogpunt met het oog op interferenties tussen water- en oeverrecreatie en –toerisme.
[12] Gebeurlijk ook tijdszonering binnen het etmaal.
[13] Waar dan eventueel geen in- en uitstapvoorzieningen worden voorzien. Zie in dit verband ook Bijlage H gewijd aan de beleidsvorming rond de Duitse Lahn-rivier.

Beleidskwestie 2b	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur kano-kajak-roei***				
	en aantal sluizen daarop; strategische plannen toerisme en recreatie; criteria uit beoordelingskader infrastructuur (zie Bijlage D).	kunnen worden. Dit dient ook mogelijk te zijn bij evte. invoering van de zondagsvaart.			
Taakverdeling	1a) Identificeren missing links op vlak van in- en uitstapplaatsen: federaties; aanleg ervan: bevoegdheid van waterwegbeheerders. 1b) Gepaste ontwerpen en inrichting t.h.v. in- en uitstapplaatsen: ingenieurs en gebruikers.	2a) Omgangsregels op water en aan in-/uitstapvoorzieningen wal: kano-, kajak- en roei-federaties, beroepsvaartvereniging(en), snelvaartverbanden, verhuurbedrijven, waterwegbeheerders, milieuadministraties en vissers en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep. 2b) Omgangsregels aan wal: kano-, kajak- en roei-federaties, verhuurbedrijven, waterwegbeheerders, milieuadministraties en vissers, fietsers en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).	3) Aanleg en beheer clubhuizen volgens rechten en plichten-kader concessies tussen waterwegbeheerder en clubhuisuitbater. Te bestemmen in zones waarvoor langlopende vergunning afgegeven kan worden.	4a) Toestemming kano en kajak tot niet-bevaarbare waterlopen: waterwegbeheerders, kano- en kajakfederatie en milieuadministraties. 4b) Opzetten circuits: kano- en kajakfederatie, toeristische diensten en verhuurbedrijven.	5) Gedrags-begeleiding: door kano- en kajak-federaties, verhuurbedrijven, waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).[14]

[14] Zie ook regulering “Kleine Nete”.- Bijlage K “Politiereglement kanovaren op de Kleine Nete”.

Beleidskwestie 2c	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur passagiersvaart***		
Link met strategische beleidsvoornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming		
Link met operationele beleidsprincipes	Uitbouw binnenlandse netwerken		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.		
Duiding	1) Op meerdere voor de passagiersvaart interessante plekken in Vlaanderen ontbreken er gepaste aanmeerplaatsen.	2) De inrichting van die aanmeer-plaatsen is gebaat bij specifieke modaliteiten, opdat de passagiersvaart er optimaal gebruik van kan maken, zonder in conflict te komen met andere potentiële medegebruikers en vice versa. De integratie tussen recreatievaart en walactiviteiten is momenteel nog zwak.	3) Het gebruik van die aanmeer-plaatsen is gebaat bij specifieke modaliteiten, opdat de passagiersvaart er optimaal gebruik van kan maken, zonder in conflict te komen met andere potentiële medegebruikers en vice versa.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Voor de passagiersvaart is het van belang dat er voldoende en adequate steigers aan toeristisch interessante locaties zijn (in het bijzonder de grote steden in Vlaanderen), alsook aan toeristische transferlocaties (cfr. multimodale knooppunten). Dit kan d.m.v. gebruikmaking bestaande aanmeerfaciliteiten (bijv. van veerdiensten of goederenkaaien of nieuwbouw).	2) Een concipiëring van de aanmeerplaatsen die een “juist” gebruik van mogelijke aanmeerders in de hand werkt. Aan de aanmeerplaatsen voor de passagiersvaart dienen er idealiter voorzieningen te zijn, zoals een onthaalstructuur, nutsvoorzieningen, een parking voor auto’s en bussen (zowel touring cars als O.V.-bussen), een fietsenstalling,[15] afvalvoorzieningen,	3) Om de benutting van de aanmeerplaatsen te optimaliseren zijn passende omgangsregels geboden.

[15] Zodat de link met het potentieel in het achterland gefaciliteerd wordt.

Beleidskwestie 2c	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur passagiersvaart***		
		rustvoorzieningen en een aantal (toeristische) wegwijzers en signalisatie voor passanten. Ook aandacht voor toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden is hier belangrijk.	
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Aanleg nieuwe aanmeerplaatsen in functie van missing links,[16] strategische plannen toerisme en recreatie; criteria uit beoordelingskader infrastructuur (zie Bijlage D).	2) Bij voorkeur gescheiden aanmeervoorzieningen (toervaart-passagiersvaart-veerdiensten-goederenvaart). Dedicated[17] aanmeerfaciliteiten passagiersvaart voorzien op redelijke afstand van jachthaven. Inrichting aan wal: onthaal- en nutsvoorzieningen aan wal en panelen met "dienstregeling" aanmeringen. Ter verhoging integratie water- en walactiviteiten is ook "walverfraaiing" (aanleg waterfronts) aangewezen en links met landtransport en -landrecreatie.	3a) Indien medegebruik: omgangsregels m.b.t. het gebruik van de aanmeerinfrastructuur (toervaart, veren, goederenberoepsvaart, passagiers-vaartschepen) in functie van "voor welke type vaartuig is aanmeerinfrastructuur primair bedoeld?" (passagiersvaart, goederenvaart, veerdienst, toervaart) en evte. aankomst- en vertrekslots die door bepaalde (markt)partijen bedongen zijn. 3b) Voor interferenties met walrecreanten: gedragsafspraken met belangrijkste groepen passanten en bezoekers (fietsers, vissers). Hiervoor kan ook op panelen gepast gedrag gecommuniceerd worden.
Taakverdeling	1) Identificeren missing links op vlak van aanmeervoorzieningen: federatie en gemeentebesturen; aanleg ervan: bevoegdheid van waterwegbeheerders en gemeentebesturen.	2a) Gepaste ontwerpen: ingenieurs en gebruikers. 2b) Inrichting, beheer en bekostiging daarvan o.b.v. afspraken (convenant) tussen waterwegbeheerder of gemeentebestuur met uitbater uit	3a) Omgangsregels aan kaai: federaties toervaart, veren, goederenvaart en passagiersvaart, waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).

[16] Het voorzien van nieuwe steigers is enkel gewenst op interessante plekken waar nu nog geen aanlegvoorzieningen zijn. Veelgehoorde suggesties zijn Nieuwpoort en Oudenaarde.
[17] Voor enkele bijbehorende ontwerpprincipes zie verslag hoorzitting Brussel.

Beleidskwestie 2c	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur passagiersvaart***		
		passagiersvaartsector. 2c) Verfraaiing walaanzicht: gemeentebestuur (evt. in combinatie met projectontwikkelaar), beheerder aanmeervoorziening en waterwegbeheerder.	3b) Omgangsregels aan wal: federaties passagiersvaart, fietsers, vissers, waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep). Evt. plaatsen op panelen: uitbater aanmeerplaats.

Beleidskwestie 2d	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur veerdiensten***		
Link met strategische beleidsvoornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming		
Link met operationele beleidsprincipes	Uitbouw binnenlandse netwerken.		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.		
Duiding	1) De laatste jaren zijn onveilige, moeilijk te onderhouden, vaste houten veersteigers vervangen door comfortabele, veilige, vlottende steigers. Een gevolg hiervan is dat ook de passagiersvaart uitwijkt naar de veersteigers als aanlegmogelijkheid.	2) Op een aantal plaatsen is vraag naar (her)inleg van een veerroute.	3) Het medegebruik (zie 1)) door passagiersvaartuigen van de veersteigers brengt – zeker in afwachting van volledig uitvoeren investeringsvoornemens AWZ inzake aanlegmogelijkheid voor de tweede per contract vereiste reserveveerboot en elektriciteits- en watervoorzieningen voor het onderhoud van boot en steiger - verschillende complicaties met zich mee die een veilige en stipte service van de veren belemmeren. Ook de relatie met bepaalde walrecreanten kan geoptimaliseerd worden.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Ten uitvoer brengen investerings-voornemens AWZ inzake voorzieningenniveau bestaande aanmeerplaatsen veren (sec voor inrichting van die aanmeerplaatsen zelf als voor voorzieningen aan wal – fietsenstalling, afvalvoorzieningen, rustvoorzieningen en eventueel een	2) Selectief voorzien van additionele aanmeervoorzieningen of heringebruikname ervan.	3a) Optimaliseren medegebruik aanmeervoorzieningen veren door passagiersvaart en andere beroepsvaart dan wel aanbrengen gescheiden voorzieningen. 3b) Optimaliseren relaties met vissers en fietsers t.h.v. aanmeerplaatsen.

Beleidskwestie 2d	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur veerdiensten***		
	aantal (toeristische) wegwijzers incl. signalisatie voor passerende fietsers).		
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Investeringsvoornemens t.a.v. bestaande aanmeerplaatsen conform afspraken met de veersector en Europese regelgeving ter zake. Inrichting volgens contracten met oog voor onthaal- en nutsvoorzieningen aan wal. Panelen met “dienstregeling” aanmeringen. Ter verhoging integratie water- en walactiviteiten is ook “walverfraaiing” (aanleg waterfronts) aangewezen en links met landtransport en -landrecreatie.	2) Aanleg nieuwe aanmeerplaatsen of heringebruikname ervan in functie van missing links op locaties waar nog geen andere mogelijkheden in de omgeving zijn om het water over te steken en die aansluiten op verbindingen die o.a. door de jaagpadrecreant gefrequenteerd worden, strategische plannen toerisme en recreatie; criteria uit beoordelingskader infrastructuur (zie Bijlage D). Bij voorkeur gescheiden aanmeervoorzieningen (toervaart-passagiersvaart-veerdiensten-goederenvaart). Dedicated aanmeerfaciliteiten veren voorzien op redelijke afstand van jachthaven.	3a) Indien medegebruik door derden: omgangsregels m.b.t. het gebruik van de aanmeerinfrastructuur (door passagiersvaartschepen, maar ook door goederenberoepsvaart) dienen te vertrekken vanuit / dient voorrang gegeven te worden aan: i) rol veren in functionele (fiets)verplaatsingen; ii) contractuele verplichtingen veren (inzake serviceniveau bijv. veiligheid, onderhoud, regelmaat en punctualiteit). 3b) Voor interferenties met walrecreanten: gedragsafspraken met belangrijkste groepen passanten en bezoekers (fietsers, vissers). Hiervoor kan ook op panelen gepast gedrag gecommuniceerd worden.
Taakverdeling	1) Federaties veren en waterwegbeheerders. Inrichting, beheer en bekostiging daarvan o.b.v. afspraken (convenant/contract) tussen waterwegbeheerder of gemeentebestuur met veeruitbater. Verfraaiing walaanzicht: gemeentebestuur (evt. in combinatie met projectontwikkelaar), beheerder aanmeervoorziening en waterwegbeheerder	2) Identificeren missing links op vlak van aanmeervoorzieningen: federaties en gemeentebesturen; aanleg ervan: bevoegdheid van waterwegbeheerders en gemeentebesturen.	3a) Omgangsregels aan kaai: waterwegbeheerders, federaties veren, medegebruikers aanmeervoorzieningen veerdiensten en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep). 3b) Omgangsregels aan wal: federaties veren en passagiersvaart, fietsers, vissers, waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).

Beleidskwestie 2d	***Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur veerdiensten***		
			Evt. te plaatsen op panelen: veeruitbater i.s.m. waterwegbeheerder.

Beleidskwestie 2e	***Uitbouw en gebruik multimodale knooppunten aan wal***		
Link met strategische beleidsvoornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming.		
Link met operationele beleidsprincipes	Uitbouw binnenlandse netwerken.		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.		
Duiding	1) Ter facilitering van de waterrecreatie en het –toerisme zouden op een aantal strategische locaties in Vlaanderen multimodale knooppunten (transferia, fiets-inrijpunten, …) uitgebouwd moeten worden.	2) Daar kunnen meerdere vervoers- en recreatiemodaliteiten elkaar ontmoeten en aldus het recreëren en het recreëren volgens combipakketten interessanter maken. Zo zouden fietsers en/of wandelaars daar kunnen overstappen op veerdiensten of passagiersvaartuigen en alzo een extra dynamiek toevoegen aan hun uitstap.[18] Tevens kan het aanknopen van bepaalde openbare vervoerslijnen, zoals tram, bus en/of trein op dergelijke vaardiensten of jaagpadrecreatie de bereikbaarheidsdrempel naar waterrecreatie drastisch verlagen.	3) Het geleiden van een harmonieus simultaan gebruik ter plekke is uiteraard aangewezen.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Inplanting van een selectief aantal multimodale knooppunten die tegemoet komen aan de behoefte van de hedendaagse recreant om te kunnen variëren en te combineren.	2) Deze voorzien van een gepaste uitrusting die aansluit bij het multimodale karakter van het knooppunt.	3) Om de benutting van de knooppunten te optimaliseren zijn passende omgangsregels geboden. Nota Bene: Indien de knooppunten

[18] Ook bootverhuur zou op deze knooppunten overwogen kunnen worden, dan wel dat de knooppunten ingeplant worden op plaatsen waar nu reeds bootverhuur geschiedt (als bijkomend kwestiespecifiek criterium).

Beleidskwestie 2e	***Uitbouw en gebruik multimodale knooppunten aan wal***		
			onderling niet te ver van elkaar verwijderd zijn, kunnen er wellicht (water)verbindingen ingelegd worden. Zoniet dan dienen de knooppunten vooral als hubs in lokale netwerken.
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Belangrijkste leidraden: a. zoveel mogelijk mensen kunnen bedienen; b. watergebondenheid als uitgangspunt nemen; c. recreatief potentieel hinterland; d. lange termijn zekerheid bieden d.m.v. inplanting conform bestemmingsplannen en langlopende concessie. Ad a.) bij voorkeur door verbinding van “openbare” vervoersdiensten en functionele (fietsroute)netwerken (bus, trein, veer, passagiersvaart / op intersecties tussen de recreatieve en het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (zodat zeker als men denkt in termen van bijv. De Lijn en de NMBS), de vervoersvraag potentieel voldoende hoog is om een dergelijk knooppunt uit te bouwen.). Ad b.) t.h.v. bestaande of uit te bouwen veer- of passagiersvaartaanmeerpunten. Ad c.) nabij watergebonden trekpleisters (attractieparken, recreatiedomeinen of andere recreatieve trekpleisters). Zie ook beoordelingskader infrastructuur in	2) O.a. voldoende parkeerplaatsen, signalisatie- en informatieborden, rustfaciliteiten, fietsstalling en evt. verhuur, een telefooncel, horecagelegenheden, waterrecreatiebedrijven, sanitaire voorzieningen zoals een openbaar toilet, afvalvoorzieningen.	3) Plaatsen van signalisatie- en informatieborden om interacties tussen de verschillende aanwezigen en gebruikers van het multimodaal knooppunt te reguleren.

Beleidskwestie 2e	***Uitbouw en gebruik multimodale knooppunten aan wal***		
	Bijlage. Ad d.) lange termijnuitbatingen nastreven op locaties na in acht nemen van relevante bestemmingsplannen		
Taakverdeling	1a-c) Keuze van locaties: De Lijn, NMBS, diensten Toerisme, fietsersbond, waterwegbeheerders, afdeling Wegen, veer- en passagiersvaartfederaties en overlegplatform. 1d) Beheersvoorschriften en bepaalde (wederzijdse) investeringsplichten: op te nemen in concessie (convenant/contract) tussen uitbater en waterwegbeheerder.	2) Uitbater, afdeling Wegen en waterwegbeheerder.	3) De Lijn, NMBS, diensten Toerisme, fietsersbond, waterwegbeheerders, veer- en passagiersvaartfederaties en overlegplatform (cfr. technische werkgroep).

Beleidskwestie 3	***Uitbouw en gebruik wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in/aan beweegbare kunstwerken***			
Link met strategische beleids-voornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming			
Link met operationele beleids-principes	Uitbouw binnenlandse netwerken			
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.			
Duiding	Om de veiligheid van het varen op de Vlaamse waterwegen voor o.a. de toervaarder nog te verhogen, dienen voorzieningen verder geoptimaliseerd te worden 1) aan sluizen,	2) in sluizen en aan	3) beweegbare bruggen.	4) Het geleiden van een harmonieus simultaan gebruik ter plekke is uiteraard aangewezen.
Streefbeeld / beleidsopties	1a) Een eerste optimalisatiemaatregel betreft het treffen van aanmeervoorzieningen voor recreatieve vaartuigen buiten de sluis daar waar er nu nog geen zijn. 1b) Een tweede optimalisatiemaatregel betreft het treffen van adequate aanmeervoorzieningen voor recreatieve vaartuigen buiten	2) Een derde optimalisatiemaatregel betreft het treffen van aanmeervoorzieningen voor recreatieve vaartuigen in de sluis.[19] Deze ontbreken nu over de gehele linie.	3) Aan overige beweegbare kunstwerken zou men ook een soort wachtsteiger kunnen voorzien voor de toervaarder. Zodat, indien hij/zij toekomt buiten de bedieningstijden, daar aangemeerd kan worden en er eventueel voor één nacht overnacht kan	4) Bij het delen van een schutting is een veilig gedrag van de te schutten vaartuigen t.o.v. elkaar geboden.

[19] Aangaande de voorzieningen nodig voor het vastleggen van recreatievaartuigen in een sluis wordt gepleit voor bolders of stangen in een sleuf in de wanden. Dit betekent een beperkte kost en een sterk verhoogde veiligheid voor de boten.

Beleidskwestie 3	***Uitbouw en gebruik wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in/aan beweegbare kunstwerken***			
	de sluis. In een aantal gevallen zijn er wel aanmeervoorzieningen aanwezig aan een sluis, maar is deze infrastructuur enkel geschikt voor de grotere passagiersvaartuigen of beroepsschepen, maar niet voor de kleinere toervaartuigen. Zeker aan een tijgebonden sluis vormt dit een probleem voor de kleinere vaartuigen.		worden (als noodsteiger).	
Kwestie-specifieke criteria en aandachtspunten	1-3) In principe dienen de aangeduide aanmeervoorzieningen binnen en buiten elke sluis aangebracht te worden alsook voor beweegbare bruggen. Wel kan er voor gekozen worden om eerst die locaties aan te pakken die het meest gefrequenteerd worden door de toervaarders: meeste “doortochten” (evt. te bekijken in combinatie met de beroepsvaart) en die locaties die op dit ogenblik de minste aanmeervoorzieningen bezitten.			4) In geval van schutting tezamen met de beroepsvaart is aandacht voor een correct gedrag van het beroepsvaartuig in de sluis aangewezen. Ook de sluiswachter heeft daarbij een verantwoordelijkheid. Als regel zou moeten worden nageleefd dat een vrachtschip de motor moet stilleggen totdat een jacht vastligt in de sluis, waarna het vrachtschip zijn motor weer in werking kan stellen.

Beleidskwestie 3	***Uitbouw en gebruik wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in/aan beweegbare kunstwerken***			
Taakverdeling	1-3) Het aanbrengen van deze voorzieningen is een bevoegdheid van de waterwegbeheerders. Het is belangrijk dat er overleg is tussen ontwerpers van deze bevestigingsvoorzieningen (ingenieurs) en hun gebruikers (toervaarders), zodat tot adequate voorzieningen gekomen wordt. M.b.t. die sluizen die onder monumentenzorg vallen, zullen ook deskundigen ter zake betrokken moeten worden.			4) Bekrachtiging en communicatie naar achterban van afspraken rond gepast schutgedrag: toervaartfederaties, passagiersvaartfederatie en binnenvaartverenigingen. Toezicht op gepast gedrag tijdens (gedeelde) schutting: bevoegdheid sluiswachter.

Beleidskwestie 4a	***Zoneren en faciliteren van vismogelijkheden***			
Link met strategische beleidsvoornemens	Recreatief medegebruik. Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming.			
Link met operationele beleidsprincipes	Optimaliseren relatie recreatieve en andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust. Uitbouw binnenlandse netwerken.			
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen. Zachte recreatie mag niet door harde recreatie verdrongen worden. Jaagpaden en dijkwegen zijn geen doorgaande wegen.[20] Accent op ontharding i.p.v. op voortgaande verharding. Wettelijk toegestaan zijn om op alle waterwegen te vissen.[21] Mogelijke implementatie van mariene milieuregelgeving.			
Duiding	1) De vismogelijkheden en hengelfaciliteiten langs de Vlaamse waterwegen kunnen nog verder geoptimaliseerd worden.	2) Enerzijds dient er aandacht besteed te worden aan het infrastructurele aspect van deze activiteit.	3) Anderzijds dient er ook aandacht uit te gaan naar het vrijwaren van mogelijke conflicten met andere gebruikers en functies van de waterwegen zoals de snelvaart, de jaagpad- en dijkwegrecreanten en de natuursector.	4) Recente beleidsplannen veroorzaken onduidelijkheden omtrent waar er zoal gevist mag blijven worden.
Streefbeeld /	1) Zones/stroken met	2) Deze zones voorzien van	3) Optimalisering	4) Op punt stellen

[20] Zie voor implicaties hiervan qua onderhoud en voorzieningen Bijlage “beleidscontext”.
[21] Zie de Wet op riviervisserij van 1954.

Beleidskwestie 4a	***Zoneren en faciliteren van vismogelijkheden***			
beleidsopties	hengelfaciliteiten aanduiden welke specifiek voor de uitoefening van het visrecht worden ingericht en bij voorkeur voorbehouden teneinde een automatische concentratiebeweging op gang te brengen richting deze zones (zelfregulering / gebruiksgemak).	bijbehorende voorzieningen.	afstemmen relaties tussen hengelaars en overige waterrecreanten.	bepalingen omtrent visgelegenheden in natuurgebieden en mariene gebieden.
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Zones/stroken aanduiden in functie van kwaliteit visomstandigheden en opties om bereikbaarheid te waarborgen.[22] [23]	2) Zones voorzien van de geëigende hengelfaciliteiten (bijv. visserstrappen, aangepaste oevers, boothellingen en aanlegsteigers voor bootvisserij). Flankerende inrichting: passende signalisatie. Streven naar voorzien parkeergelegenheden in nabijheid van deze zones/stroken zodat visstekken bereikt kunnen worden zonder met auto's op jaagpaden/dijkwegen te komen.	3) Omgangsregels: indien de hengelvoorzieningen aangebracht kunnen worden aan één en dezelfde waterkant, kunnen gebeurlijke prioritaire fietspaden langs de andere oever voorzien worden. Parkeervoorzieningen aanbrengen zodanig dat gebruik jaagpaden/dijkwegen tot minimum gereduceerd kan worden. T.t.v. viswedstrijden kan	4) Toegang tot natuur- en mariene gebieden reguleren in functie van gebiedsspecifieke en seizoensgebonden draagkracht.[24] Te toetsen aan compatibiliteit "code van goede hengelpraktijken".[25]

[22] Bijvoorbeeld via enkele proefprojecten waarbij lokaal een verbeterde toegang tot goede hengelzones via het jaagpad gecreëerd worden op plaatsen waar dit geen overlast of gevaar veroorzaakt.
[23] De uitbouw van hengelfaciliteiten gebeurt dus bij voorkeur op plaatsen die vlot bereikbaar en toegankelijk zijn, zonder gebruik te moeten maken van het jaagpad. Belangrijk voor de bereikbaarheid van een water is het behoud van de parallelwegen aan het jaagpad, eventueel met parkeerfaciliteiten langs de parallelweg, op loopafstand van het water. Ook ter hoogte van insteekwegen en bruggenhoofden kunnen faciliteiten voor hengelaars worden ontwikkeld.
[24] Gebeurlijk ook tijdszonering binnen het etmaal.
[25] Zie Bijlage E "Code van goede hengelpraktijken"

Beleidskwestie 4a	***Zoneren en faciliteren van vismogelijkheden***			
			gekozen worden voor afsluiten jaagpad-/dijkweggedeelte in kwestie voor snelle passanten.	
Taakverdeling	1) Aanduiden zones: VVHV, Visserijcommissies, Visserijfonds, waterwegbeheerders.	2) Inrichting: ontwerp door gebruikersvertegenwoordigers en ingenieurs. Aanleg: waterwegbeheerders.	3) Omgangsregels: visfederatie, visserijcommissies, visserijfonds, waterwegbeheerders, afdeling wegen, overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).	4) Toegang tot natuur- en mariene gebieden: VVHV, visserijcommissies, visserijfonds, waterwegbeheerders, milieuadministratie, overlegplatform (cfr. juridische werkgroep).

Beleidskwestie 4b	***Zoneren en faciliteren van fiets- en wandelmogelijkheden***			
Link met strategische beleidsvoornemens	Recreatief medegebruik. Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming.			
Link met operationele beleidsprincipes	Optimaliseren relatie recreatieve en andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust. Uitbouw binnenlandse netwerken.			
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen. Zachte recreatie mag niet door harde recreatie verdrongen worden. Jaagpaden en dijkwegen zijn geen doorgaande wegen.[26] Accent op ontharding i.p.v. op voortgaande verharding.[27]			
Duiding	1) De jaagpaden en dijkwegen langs het water zijn zeer aantrekkelijk voor fiets- en wandelrecreatie. Ze zijn veilig vergeleken met de gewestwegen. De staat ervan zou t.b.v. de oeverrecreant nog geoptimaliseerd kunnen worden.	2) Daarbij past ook een bijbehorende flankerende inrichting van jaagpaden en dijkwegen.	3) Wel kunnen er conflicten rijzen tussen verschillende types van gebruikers (o.a. fietsers t.o.v. wandelaars) en gebruikers met een verschillende snelheid (bijv. fietsers onderling) en in het algemeen t.h.v. water-wal interfaces.[28]	4) Ook is het feit dat jaagpaden/dijkwegen onderbroken worden of doodlopen (bijv. a.g.v. aanwezigheid natuurgebied) een punt van aandacht.

[26] Zie voor implicaties hiervan qua onderhoud en voorzieningen Bijlage B “Beleidscontext”.

[27] In functie van de graad van ontharding/verharding die men realiseert langs waterlopen en kuststroken zullen de mogelijkheden voor ruiters variëren. De paardrijders, welke een relatief kleine groep gebruikers van jaagpaden en dijkwegen vertegenwoordigt en volgens de wet onder de categorie “gemotoriseerd verkeer” vallen, zullen bij een resoluut doorvoeren van verharding van jaagpaden en dijkwegen hun waterrecreatieve en –toeristische mogelijkheden sterk zien verkleinen. Vanwege de herintrede van jaagpaden langs één van Vlaamse waterwegen lijkt het realistischer om t.a.v. deze groep een gedoogbeleid te voeren. Wel is het aanbevelenswaardig dat zij zich – als gemotoriseerd verkeer - zullen schikken naar het principe “Zachte recreatie mag niet door harde recreatie verdrongen worden” en dus te allen tijde “voorrang” moeten verlenen aan de zachte recreanten op de jaagpaden en dijkwegen. Zij zullen zich vooral bewegen op die jaagpaden en dijkwegen die niet als prioritair fietspad worden voorbestemd.

[28] I.c. vissersstekken, in- en uitstapplaatsen van kano-kayak-roeien, passagiersvaart, veerdiensten en jachthavens en andere aanmeerobjecten voor toervaart.

Beleidskwestie 4b	***Zoneren en faciliteren van fiets- en wandelmogelijkheden***			
Streefbeeld / beleidsopties	1) Uitbouwen netwerk van aaneensluitende jaagpaden en dijkwegen met op gepaste punten aansluitingen met bovenlokaal fietsroutenet en door invullen van ontbrekende stukken jaagpad/dijkweg en omleidingen voorzien t.h.v. niet-doorgaande sites en gebieden, aanleg fietserbruggen.	2) Qua uitrusting: behalve t.h.v. multimodale knooppunten, volgens bepaalde intervals aanbod voorzien van rust- en andere flankerende voorzieningen aan de oever Plaatsen van signalisatie- en informatieborden t.h.v. knooppunten en andere watergebonden attractiepolen om interacties tussen de verschillende aanwezigen en gebruikers van het multimodaal knooppunt te reguleren.	3) Beteugelen van snelverkeer (al dan niet gemotoriseerd).	4) Nagaan of passeren door natuurgebieden (in het kader van circuitvorming) voor fietsen en wandelaars haalbaar is. Als alternatief kan gedacht worden aan omleidingen.
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Mogelijkheden tot uitbouw netwerk hangt af van waterweg-specifieke factoren, zoals beschikbare breedte(s) aan weerszijden van waterloop of langs kuststrook. Ter beperking hinderlijke interferenties – bij waterlopen: langs één kant van de waterweg een prioritair fietspad voorzien, bij kuststrook in functie van beschikbare breedte	2) Flankerende inrichting: signalisatie en informatie t.h.v. attractiepunten en water-wal interfaces. Volgens nader te bepalen intervals aanbrengen van rustbanken en afvalbakken.	3) Teneinde het snelverkeer op de prioritaire fietspaden te reguleren: op gezette tijden – evt. volgens bepaalde afstandintervals - aanbrengen van snelverkeerwerende verharding of drempels (i.h.b. gericht op beïnvloeden fietssnelheid wielrenners en toegankelijkheid gemotoriseerd verkeer),	4) Toegang tot natuurgebieden reguleren in functie van gebiedsspecifieke en seizoensgebonden draagkracht.[31]

Beleidskwestie 4b	*Zoneren en faciliteren van fiets- en wandelmogelijkheden*			
	meerdere (zachte) recreatievormen toestaan. De keuze voor de ene of andere zijde van een waterloop voor een prioritair fietspad zal – behalve van dimensionele aspecten - afhangen van de aanwezigheid specifieke viszones en in functie van mogelijkheid om aan te haken op (in te planten) multimodale knooppunten en andere watergebonden attractiepolen (domeinen, jachthavens, passagiersvaart en veerdiensten). Nota Bene: waterlopen die aan weerszijden over een jaagpad of dijkweg beschikken: één kant ontharden als regel.		met name t.h.v. attractiepunten of in- en uitstapvoorzieningen voor bijv. kanoërs, kajakkers en roeiers. [29] Bij aanwezigheid van mogelijkheid tot omleiden t.h.v. deze punten dit ernstig overwegen. Niet-prioritaire fietspaden ontharden om zo ruimte voor de wandelrecreant te scheppen en tot doorlopende onverharde stukken te komen.[30] T.t.v. viswedstrijden kan gekozen worden voor afsluiten jaagpad-/dijkweggedeelte in kwestie voor snelle passanten, mits aanduiding van omleiding.	
Taakverdeling	1) Realisering uitbouw: fietsersbond, wandelbond, Toerisme Vlaanderen, waterwegbeheerders,	2) Beslissen over flankerende inrichting: idem. Aanleg ervan:	3) Omgangsregels: zie partijen onder 1) + ruiterbond.	4) Toegang tot gevoelige gebieden: fietsersbond, wandelbond, ruiterbond, Toerisme Vlaanderen,

[29] Voor het in goede banen leiden van het paardrijden t.h.v. deze punten kunnen afzonderlijke (omleidings)maatregelen genomen worden.
[30] Maatregelen als ontharding, drempels en omleidingen t.h.v. potentieel conflictieve punten zijn – blijkens het uitgevoerde veldwerk i.h.k.v. dit beleidsplan - realistischer dan het zoneren naar tijd of plaats van de toegang van snelle fietsers (of paardrijders tot onverharde jaagpaden en dijkwegen). Men kan evt. wielrenners en paardrijders verbieden om op jaagpaden en dijkwegen te rijden als die minder dan een bepaalde breedte hebben, maar het controleapparaat dat men dan moet inzetten is dan waarschijnlijk niet gering, waardoor de viabiliteit van die optie twijfelachtig is.
[31] Gebeurlijk ook tijdszonering binnen het etmaal.

Beleidskwestie 4b	***Zoneren en faciliteren van fiets- en wandelmogelijkheden***			
	afdeling wegen, overlegplatform (cfr. technische werkgroep.	waterwegbeheerders.		waterwegbeheerders, afdeling wegen, milieu-administratie, overlegplatform (cfr. juridische werkgroep).

Beleidskwestie 5a	***Duurzaam zoneren van snelvaart***		
Link met strategische beleidsvoornemens	Recreatief medegebruik.		
Link met operationele beleidsprincipes	Optimaliseren relatie recreatieve en andere maatschappelijke functies waterwegen en kust: monofunctionele voorzieningen of zoneringen waar nodig.		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen Zachte recreatie mag niet door harde recreatie verdrongen worden.		
Duiding	1) De verschillende snelvaartdisciplines[32] kennen een toenemende populariteit. Ter geleiding hiervan zouden idealiter voldoende plaatsen op de Vlaamse waterwegen moeten zijn waar men deze takken van de waterrecreatie kan beoefenen.	2) Vele andere activiteiten op en functies van het water zijn echter niet geheel compatibel met de snelvaart. Hierdoor moeten er “exclusieve” zones ingericht worden voor de snelvaart. De mogelijke herinvoering van de zondagsvaart vraagt i.h.b. voor de snelvaart voor passende oplossingen.	3) Clubhuizen e.d. zijn niet allemaal op een lange termijn beleidsconforme wijze ingeplant.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Beoefening van de snelvaart in de toekomst mogelijk maken en/of behouden op een duurzame manier met zo gering mogelijk negatieve neveneffecten op zachte recreatie. Snelvaartstroken zijn momenteel aanwezig maar klein in aantal en ze zijn beter te spreiden over het Vlaamse gewest.	2) Afstemmen snelvaartmogelijkheden met die van mede-“gebruikers” waterwegen.	3) Transparantie verschaffen omtrent waar allerlei accommodaties langs de waterweg mogen liggen.

[32] Onder snelvaart wordt hier verstaan: in de eerste plaats het snelvaren met speedboten. Daarnaast worden ook watersportdisplines als waterskiën en jetskiën, alsook afgeleiden daarvan zoals, wake-boarden, knee-boarden, air-chairen en sky-skiën.

Beleidskwestie 5a	***Duurzaam zoneren van snelvaart***		
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Snelvaart uitbouwen op die plaatsen waar de zachte recreatie grotendeels niet hoeft te zijn (vnl. op hoofdwaterwegen). Zoneaanduiding (/-handhaving) te gebeuren volgens volgende criteria: ▪ Gelijkmatig verspreid over Vlaanderen; ▪ Naar rato van concentratie van beoefenaars; ▪ Op plaatsen waarbij de conflicten met andere actoren zoals recreanten en omwonenden minimaal zijn: bijv. scheiden van kano- enkajak-circuits.	2) Omdat het onvermijdelijk is dat op snelvaartstroken ook ander verkeer of recreatie (roei, toervaart, vissen) beoefend wordt, is het noodzakelijk flankerende omgangsregels op te stellen. Omdat simultaan gebruik maken van een waterstrook moeilijk is, dient hierbij de voorrang van de snelvaart ten opzichte van andere recreatievormen of beroepsvaart (en v.v.) ook naar tijd gezoneerd te kunnen worden. Dit dient ook mogelijk te zijn bij evte. Invoering van de zondagsvaart.	3) Locatie clubhuizen en slipways in functie van snelvaartstroken en op plaatsen waarvoor conform bestemmingsplannen. langlopende vergunning afgegeven kan worden.
Taakverdeling	1) Identificeren missing links op vlak van snelvaartstroken: federaties; “aanleg”/”reservering” ervan: bevoegdheid van waterwegbeheerders. Gepaste ontwerpen slipways: ingenieurs en gebruikers.	2) Omgangsregels: snelvaartfederaties, beroepsvaartvereniging, snelvaartverbanden, roeiliga, waterwegbeheerders, vissers en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).	3) Locatiebepaling clubhuizen en slipways: o.b.v. overleg waterwegbeheerder en clubhuisuitbater. Aanleg en beheer clubhuizen volgens rechten en plichtenkader concessies tussen waterwegbeheerder en clubhuisuitbater.

Beleidskwestie 5d	***Zoneren van "kustsporten" en van aanmeer- en clubvoorzieningen aan de kust***		
Link met strategische beleidsvoornemens	Recreatief medegebruik. Voorwaarden scheppen voor toekomstgerichte ontwikkeling		
Link met operationele beleidsprincipes	Optimaliseren relatie recreatieve en andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust. Positief stimulerende kaders aanreiken door de overheid.		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht.		
Duiding	1) De drukbezochte stranden kunnen bij extreme drukte of interferenties tussen verschillende resp; strand- of zeebezoekers/-sportbeoefenaars tot onveilige situaties leiden.	2) De afstemming tussen afzonderlijke kustgemeentes aangaande toezicht op en toelating van een aantal kustfenomenen (i.h.b. de droge kustjachthavens en het zeilwagenrijden) laat nogal eens te wensen over met alle onduidelijkheid en onzekerheid van dien voor de betrokkenen.	3) Het overwegen om een KB goed te keuren, in uitvoering van de wet op de Marine Milieus van 1999 alsook de voornemens inzake het onderbrengen van de waardevolste zones in zee en aan land in integrale kustnatuurparken, kan verstrekkende gevolgen hebben voor meerdere "kustsporten", kustrecreatievormen en aanmeervoorzieningen. Met name het zeilwagenrijden op de stranden, het surfen, het zeilen, het zwemmen en het vissen op zee en de (droge) kustjachthavens. Het mogelijk afbakenen van bepaalde gebieden tot beschermingszones om dan in een latere fase een aantal maatregelen en verbodsbepalingen op te leggen kan deze activiteiten sterk in hun mogelijkheden beknotten. Een passende regulering van de effecten die kunnen uitgaan op de

Beleidskwestie 5d	***Zoneren van "kustsporten" en van aanmeer- en clubvoorzieningen aan de kust***		
			wetgeving mariene milieus en integrale kustnatuurparken lijkt dan ook op zijn plaats.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Veiligheid op en aan zee – zijnde een belangrijk kwaliteitsaspect voor de kustwatersporten verhogen.	2) Harmonisering beleid van afz. kustgemeentes w.b. toegelaten recreatie op het strand. Verzekeren doorgang over geplande beschermde zeilwagenrijstrook ter hoogte van de grens zodat er van en naar het Franse territorium kan gereden worden.	3) Bij de evte. afbakening van de mariene zones e.d. en het vastleggen van reglementering daarrond, dient er specifiek aandacht besteed te worden aan de kustsporten en de aanmeervoorzieningen aan de kust.
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Aangepaste reglementering en uitrusting (mankracht en middelen) voor strandwachters om de recreatiedruk op zee te beheersen tijdens drukke periodes. Vrijwaren van ongewenste negatieve impacten op veiligheid door kustrecreatie d.m.v. "code van goede hengelpraktijken" [33] en zeilwagenrijden-reglementering aangaande gedragscode, veiligheid en voorrangsregels. Idem v.w.b. zeilers en surfers.	2) Ontplooiing activiteiten en evt. inplanten voorzieningen (i.h.b. t.b.v. droge kustjachthavens en zeilwagenrijden) in onderling overleg o.b.v. mogelijke zonering naar seizoen en/of zones rondom optimale corridors (voor zeilwagenrijden) en t.o.v. andere strandgebruikers (voor de droge kustjachthavens). Voor alle zaken: beleidsafstemming tussen kustgemeenten.	3) Vrijwaren van ongewenste negatieve impacten op milieu door kustrecreatie d.m.v. "code van goede hengelpraktijken" en zeilwagenrijden-reglementering aangaande gedragscode.[34] Idem v.w.b. zeilers en surfers. Toegang tot natuur- en mariene gebieden reguleren in functie van gebiedsspecifieke en seizoensgebonden draagkracht.[35]
Taakverdeling	1) Verbeteren veiligheid: strandwachtersorganisatie, visserij-vertegenwoordigingen, zeil- en	2) Inplantings- en toezichtbeleid: vertegenwoordigers droge kustjachthavens, LAZEF,	3) Afstemmen milieurecreatie compatibiliteit: visserij-vertegenwoordigingen, zeil-

[33] Zie Bijlage E "Code van goede hengelpraktijken".
[34] Het aanstellen van een "strandwachter" of een uitbreiding van de taak van de milieuagenten die toeziet op het naleven van eventuele specifieke richtlijnen i.v.m. het respecteren van de leefregels kan een hulp zijn voor de instandhouding van het strandleven met respect voor de natuur.
De Landelijke Zeilwagenfederatie kan de overheid bijstaan bij het bekendmaken van de leefregels.
[35] Gebeurlijk ook tijdszonering binnen het etmaal.

Beleidskwestie 5d	***Zoneren van "kustsporten" en van aanmeer- en clubvoorzieningen aan de kust***		
	surfvertegenwoordigingen, LAZEF, vertegenwoordigers kustgemeenten en waterwegbeheerders.	vertegenwoordigers kustgemeenten, gemeentelijke politiediensten en waterwegbeheerders. Corridorbeleid: LAZEF, vertegenwoordigers kustgemeenten en waterwegbeheerders.	en surfvertegenwoordigingen, LAZEF, vertegenwoordigers kustgemeenten, milieuadministraties en waterwegbeheerders.