



Visie recreatie op de Vlaamse waterwegen

Versie 2022



Inhoud

1	Inleiding en doel van de visie	4
2	De Vlaamse Beleidscontext	5
2.1	Algemeen.....	5
2.2	Het Vlaams Regeerakkoord (2019-2024)	5
2.3	Beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken (2019-2024)	6
2.4	Beleidsnota Toerisme (2019-2024)	7
2.5	Ondernemingsplan De Vlaamse Waterweg nv (jaarlijks).....	8
2.6	Beleidsplan waterrecreatie en -toerisme (2003, 2011)	8
2.7	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	12
3	Definities.....	15
3.1	Algemeen.....	15
3.2	Toervaart	16
3.3	Door spierkracht voortbewogen kleine schepen	16
3.4	Passagiersvaart.....	17
3.5	Snelvaart.....	17
3.6	Andere vormen van waterrecreatie	17
4	Plan van aanpak.....	18
5	Visie en analyse waterrecreatie op de Vlaamse waterwegen.....	19
5.1	Richtlijnen voor het uitbouwen van het recreatieve netwerk	19
5.2	Toervaart	20
5.2.1	Bestaande toestand.....	20
5.2.2	Visie	21
5.2.3	Prioriteiten	22
5.2.4	Economische aspecten	23
5.2.5	Overige traagvarende motorschepen	24
5.3	Door spierkracht voortbewogen kleine schepen (kano, kajak, roeiboort, SUP, vlot, schip dat wordt voortbewogen d.m.v. het trappen op pedalen, ...)	24
5.3.1	Visie	24
5.3.2	Prioriteiten	26
5.3.3	Economische aspecten	26
5.4	Passagiersvaart.....	27
5.4.1	Bestaande toestand.....	27
5.4.2	Visie	27
5.4.3	Economische aspecten	27
5.5	Snelvaart.....	27
5.5.1	Bestaande toestand.....	27
5.5.2	Visie	28
5.5.3	Economische aspecten	28
5.6	Andere vormen van waterrecreatie	28
5.6.1	Zeilen	28
5.6.2	Sportvisserij	29
5.6.3	Zwemmen.....	30
5.6.4	Schaatsen.....	30
5.6.5	Metaaldetectie	30
5.6.6	Watersport waarbij men op een plank staat, zit of ligt die voortbewogen wordt door de wind	31
5.6.7	Telegeleide bootjes	31
5.6.8	Overige	32

5.7	Evenementen	33
5.7.1	Stremmingen in functie van een evenement.....	33
5.7.2	Aanvraag van een evenement.....	34
6	Conclusie.....	36
6.1	Beleidsvisie voor meer en betere recreatie op het water	36
6.2	Beleidsvisie als kader voor overleg, samenwerking en financiering.....	36
	Lijst met definities (niet in hoofdstuk 3 besproken)	38

1 INLEIDING EN DOEL VAN DE VISIE

Recreatie, sport en toerisme kennen een groeiende belangstelling, een evolutie die zich al enkele decennia doorzet. De toenemende vergrijzing, een groeiende mobiliteit en het zoeken naar onthaasting zijn de voornaamste redenen voor deze opwaartse trend. Door de Covid-19-pandemie is bovendien een stijgende vraag naar medegebruik van de Vlaamse waterwegen vast te stellen.

Aangezien de recreatieve functie naast beroepsscheepvaart één van de functies is die de waterwegbeheerder aan de waterwegen toekent, is het vanuit bovenvermelde evolutie noodzakelijk om een onderbouwde visie inzake waterrecreatie op te stellen.

Als waterwegbeheerder wordt De Vlaamse Waterweg nv immers regelmatig geconfronteerd met ad hoc vragen van private partijen en gemeenten inzake de mogelijkheid tot de inplanting van nieuwe of het uitbreiden van bestaande waterrecreatieve infrastructuur zoals jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen. Onder andere ook de visie voor door spierkracht voortbewogen kleine schepen (bv. kano, kajak, roeiboot en stand up paddle (SUP)) worden in deze visie opgenomen zodat zij een beleidsvisie is voor alle waterrecreatie op de waterweg.

De missie van De Vlaamse Waterweg nv stelt dat zorg gedragen wordt voor een maatschappelijk verantwoord en multifunctioneel waterwegbeleid. Dit impliceert dat er ook aandacht besteed wordt aan de recreatief-toeristische functie van waterwegen in het algemeen en aan het uitbouwen van een netwerk van recreatieve voorzieningen langs of op de waterweg in het bijzonder. Een belangrijke voorwaarde bij de uitbouw van dit recreatieve netwerk is dat de recreatie niet conflicteert met de beroepsscheepvaart.

De visie wordt in eerste instantie gekaderd binnen de Vlaamse beleidscontext (hoofdstuk 2). Vervolgens worden de verschillende recreatievormen gedefinieerd (hoofdstuk 3) en komen het plan van aanpak (hoofdstuk 4), de visie en analyse rond de verschillende vormen van waterrecreatie aan bod (hoofdstuk 5). Tot slot volgt een conclusie met duiding van het vervolgtraject (hoofdstuk 6).

De beleidsvisie beoogt het streven naar een volwaardig en kwalitatief netwerk van waterrecreatieve infrastructuur binnen het ambtsgebied van De Vlaamse Waterweg nv.

De visie wordt uitgewerkt voor verschillende recreatievormen die elk hun specifieke noden aan de waterweg stellen: toervaart, door spierkracht voortbewogen kleine schepen, passagiersvaart, snelvaart en nog enkele recreatieve initiatieven die worden samengebracht onder de noemer 'andere vormen van waterrecreatie'.

De beleidsvisie vormt voor De Vlaamse Waterweg nv het kader voor overleg en samenwerking met andere overheden, organisaties en stakeholders binnen de sectoren recreatie, sport en toerisme. De beleidsvisie houdt echter geen concreet engagement van De Vlaamse Waterweg nv in tot uitvoering van specifieke projecten en/of het nemen van initiatieven. De mate waarin De Vlaamse Waterweg nv partner of trekker wordt van projecten en/of initiatieven hangt immers in hoge mate af van de beschikbare budgetten en afspraken die gemaakt kunnen worden met de betrokken sectoren.

2 DE VLAAMSE BELEIDSCONTEXT

2.1 Algemeen

De Vlaamse Waterweg nv geeft, binnen zijn bevoegdheid als extern verzelfstandigd agentschap, concreet vorm aan het beleid op Vlaams niveau. Dit hoofdstuk biedt een overzicht van de relevante beleidscontext op verschillende niveaus die de activiteiten en de strategie van De Vlaamse Waterweg nv inzake waterrecreatie stuurt of minstens beïnvloedt.

Het beleid van de Vlaamse Regering, vorm gegeven in het Regeerakkoord en de beleidsnota's van de bevoegde ministers, wordt aangevuld en gespecificeerd door middel van de jaarlijkse 'beleids- en begrotingstoelichting' (BBT) van de ministers. Hierin worden de beleids- en begrotingsprioriteiten voor het volgende jaar toegelicht.

2.2 Het Vlaams Regeerakkoord (2019-2024)

Het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 legt inzake toerisme de nadruk op vakantie voor iedereen (sociaal aspect), werkgelegenheid en innovatie. Zo stelt het onder meer:

Toerisme is een groeimotor voor de werkgelegenheid en de Vlaamse economie. We zetten volop in op de toeristische troeven die Vlaanderen onderscheiden. Onder de noemer van 'Flanders State of the Art' vertellen we zoveel mogelijk het verhaal van het Vlaamse vakmanschap, van vroeger en vandaag. Met een doorgedreven regiobranding en slimme imagovorming zetten we ons in de markt als een absolute kwaliteitsbestemming. We geven daarbij het innovatietraject 'Reizen naar morgen' alle kansen om verder ontwikkeld te worden.

Vlaanderen maakt werk van een performante kwaliteitsvolle toeristische sector. Een gelijk speelveld voor de verschillende logiesvormen, het wegwerken van juridische drempels voor digitalisering en het ondersteunen van bestaande ondernemers om nieuwe businessmodellen te ontwikkelen. We stimuleren innovatie en verhogen de kwaliteit van onze toeristische ondernemingen. (p. 165)

...

Door de ontwikkeling van Vlaanderenbrede belevingen genereren we een beter gespreide bezoekersstroom, zowel in tijd als in ruimte. We streven naar een gastvrij toerisme waarbij respect voor de draagkracht van de bestemming en het draagvlak bij de inwoners centraal staat en met als doel dat (buitenlandse) bezoekers opteren voor een langer verblijf en uiteindelijk herhaalbezoekers worden. (p. 166)

De binnenvaart komt het duidelijkst aan bod in het hoofdstuk "Mobiliteit en Openbare Werken" (p. 247-266), waarbij fietsinfrastructuur en innovatie als prioriteiten worden aangeduid.

2.3 Beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken (2019-2024)

De Beleidsnota is opgebouwd rond acht strategische doelstellingen (SD's), waaraan 34 operationele doelstellingen (OD's) werden gekoppeld. De tekst bevat veel verwijzingen inzake de waterwegen. Voor quasi alle aspecten die van belang zijn voor De Vlaamse Waterweg nv zijn er in de Beleidsnota aanknopingspunten te vinden.

Inzake toerisme stelt de Beleidsnota in algemene termen dat:

De ambitie is om een betrouwbaar, efficiënt en slim waterwegennet te realiseren, waarbij vlot verkeer over waterwegen gegarandeerd wordt en flexibel ingespeeld kan worden op de noden van de gebruikers.

...

In afwachting van een volledige automatisering gaan we uit van zoveel mogelijk flexibiliteit, zondagsregeling en een gegarandeerde dienstverlening.

...

Het waterwegennet zal verder uitgebouwd worden, zoals uitgetekend binnen het TEN-T netwerk. Er zal ook verder ingezet worden op de herwaardering van de kleine waterwegen.

Om de beschikbare waterwegcapaciteit optimaal te gebruiken, zal ik blijven investeren in de aanleg of aanschaf van nieuwe infrastructuur alsook in het onderhoud van de bestaande infrastructuur.

...

Verder verhogen we de veiligheid op de Vlaamse waterwegen door de uitbouw van een correct handhavingsbeleid. Hiertoe wordt een Scheepvaartdecreet uitgewerkt, waarin de regelgeving geactualiseerd wordt en waarin adequate handhavingsmodaliteiten opgenomen worden.

...

Vlaanderen wil inzake binnenvaart een voorloper zijn op het vlak van innovatie en duurzaamheid. Op de Vlaamse waterwegen en op de Noordzee wordt het 'Smart Shipping' programma verder uitgerold. Zo kunnen de binnenvaart en de estuaire vaart volop gebruik maken van de voordelen van automatisering en digitalisering. We focussen op vier pijlers: slimme vaartuigen, slimme infrastructuur, slimme communicatie en slimme regelgeving.

Met 'smart shipping' gaan we voor een modal shift naar een groener transportsysteem. Hierdoor zullen schepen energiezuiniger en veiliger varen en zal de scheepvaart ook aantrekkelijker worden. De waterweginfrastructuur zal klaargemaakt worden voor geautomatiseerde en autonome schepen. Concreet wordt er ingezet op:

- het ondersteunen van proefprojecten voor geautomatiseerde en autonome schepen; - slimme communicatie voor slimme schepen;*
- een slimme regelgeving;*
- 'smart shipping' voor onze eigen dienstverlening;*

- automatisatie en afstandsbediening van sluizen en bruggen;
- slim ontwerp van nieuwe infrastructuur;
- de verdere uitbouw van het binnenvaartplatform VisuRIS als toegangspoort tot open en operationele data (o.a. reisplanning, vaarweginformatie, reservaties van ligplaatsen, waterstanden, bedieningstijden), om zo het varen makkelijker te maken en de binnenvaartplanning te optimaliseren;
- de verdere uitbouw van het Havenneutraal Platform.

Momenteel bestaan er reeds een aantal innovatieve diensten die moeten vernieuwd of geoptimaliseerd worden. Tegelijkertijd duiken er heel wat nieuwe technologieën op die een veelbelovende vooruitgang voorspellen. We blijven daarom VisuRIS ontwikkelen als toegangspoort tot binnenvaartinformatiediensten voor binnenvaartondernemers. De opzet is om te voldoen aan de toekomstige databehoeften zodat de binnenvaart als een volwaardige multimodale schakel ingezet kan worden.

De beleidsnota stelt verder met betrekking tot recreatie:

Om waterrecreatie op het Vlaamse waterwegennet alle kansen te bieden, worden heel wat kunstwerken (sluizen en bruggen) op zon- en feestdagen specifiek voor de pleziervaart bediend vanaf de laatste zondag van april tot en met de laatste zondag van september. De geregistreerde doorvaartcijfers tonen aan dat het aantal doorvaarten begrijpelijkerwijze sterk afhankelijk is van de weersomstandigheden en zo van jaar tot jaar fluctueert. In 2018 werden in totaal 13.958 doorvaarten van pleziervaartuigen aan kunstwerken genoteerd, wat een stijging is met 3% t.o.v. 2017. De waterwegbeheerders maken ook werk van de uitbouw van fietstoegankelijke jaagpaden, zij het dat deze paden omwille van hun specifiek statuut geen uniek gebruik van fietsers toelaten.

...

De recreatieve en toeristische troeven van Vlaanderen mee versterken

We verwachten dat het aandeel recreatieve verplaatsingen in de toekomst verder zal toenemen. Ook het toeristisch verkeer zit in de lift. Om onze natuurlijke rijkdom en historische authenticiteit van onze toeristische bestemmingen te behouden, investeren we in duurzaam vervoer en een verbetering van de omgevingskwaliteit. Zo slagen we erin om de toeristische troeven bereikbaar te houden en bezoekers aan te laten trekken. De ambitie is om de belevingswaarde van de infrastructuur te verhogen. Ik ondersteun de Vlaamse waterbelevingsplannen, dit onrechtstreeks door de uitvoering van het maatregelenprogramma van de stroomgebiedbeheersplannen. In uitvoering van projecten langs de Vlaamse waterwegen (zoals het Sigmaplan en het Seine-Scheldeproject) wordt er verder geïnvesteerd in flankerende en kwalitatieve maatregelen die bijdragen tot de belevingswaarde en gebiedsidentiteit, die het algemeen belang beogen en die publieke toegankelijkheid in zich dragen.

2.4 Beleidsnota Toerisme (2019-2024)

In de Beleidsnota van de minister van Toerisme, mevrouw Zuhail Demir, worden, althans voor wat betreft de doelstellingen van De Vlaamse Waterweg nv, weinig ingrijpende beleidsintenties geformuleerd. In algemene termen wordt wel gesteld dat:

De verdere ontwikkeling van natuur- en plattelandstoerisme biedt ook opportuniteiten om een groei van de toeristische sector mogelijk te maken door een grotere spreiding. Waterwegen zijn een integraal onderdeel van onze natuur. Ook hier liggen kansen voor recreatie en toerisme.” (p. 27)

Belangwekkend is ook volgende paragraaf: Ik bekijk met mijn collega-minister bevoegd voor Mobiliteit de eventuele bijkomende opportuniteiten inzake ontsluiting van waterwegen voor bezoekers. De combinatie van water en toerisme biedt voor vele bezoekers een meerwaarde en wens ik daarom als toeristische troef mee te nemen Ik objectiveer via onderzoek de meerwaarde van zowel zee- als riviercruises, en wil vooral deze laatste benaderen als potentiële actoren in een betere spreiding van de door ons gewenste doelgroepen. (p. 36)

2.5 Ondernemingsplan De Vlaamse Waterweg nv (jaarlijks)

De uitvoering van de beleidsdoestellingen uit het Vlaams Regeerakkoord en de relevante Beleidsnota's wordt door De Vlaamse Waterweg gegarandeerd door de opmaak van een jaarlijks geactualiseerd Ondernemingsplan.

De strategische en operationele doelstellingen (SD's en OD's) uit de Beleidsnota worden hierin vertaald in concrete projecten voor het betreffende jaar, maar ook deze met een meerjarig perspectief.

Een programma, met meerjarig perspectief, van betekenis voor de scheepvaart, is het programma afstandsbediening. De Vlaamse Waterweg zal de volgende jaren in belangrijke mate investeren in automatisering en afstandsbediening van alle beweegbare kunstwerken (sluizen, bruggen pompstations, visnevelgeulen, stuwen en schuiven). In de periode 2020 – 2024 wordt prioriteit gegeven aan de kunstwerken van Albertkanaal, Groot-Gent, Ringvaart Gent, Leie en Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Doelstelling is om alle beweegbare kunstwerken tegen 2032 vanop afstand te bedienen. Afstandsbediening zal een toegevoegde waarde genereren voor wegtransport en logistieke spelers en zal mogelijkheden creëren inzake het flexibeler uitbreiden van bedieningsuren en het uitbouwen van een efficiënt scheepvaartmanagement. Ook keuzes betreffende de waterbeheersing en het effectief ophouden en/of sturen van water, zullen op bekken- of stroomgebiedsniveau kunnen gebeuren.

2.6 Beleidsplan waterrecreatie en -toerisme (2003, 2011)

In 2003 werd het beleidsplan voor waterrecreatie en –toerisme opgesteld, een plan dat, voor de kust en de Vlaamse waterwegen, het kader zou vormen voor overheden en sector om initiatieven en acties te ondernemen en projecten op te zetten die het beleid ter zake concreet vorm zouden geven.

Het beleidsplan focust op 12 verbeterpunten. In uitvoering van één van deze punten richtte de Vlaamse Regering in 2005 het Overlegplatform voor waterrecreatie, - sport en –toerisme op dat bestaat uit een Algemene Vergadering, een kernteam en de subteams Binnenvaartwegen en Kustjachthavens. De Vlaamse Waterweg nv maakt sinds het ontstaan deel uit van het overlegplatform en zit het subteam Binnenvaartwegen voor. In de schoot van dit overlegplatform worden thema's behandeld die tot de Vlaamse bevoegdheid behoren. De thema's die tot de federale bevoegdheid behoren, worden besproken binnen het Federaal Overlegplatform voor de Pleziervaart (FOP). De Vlaamse Waterweg nv is geen partner in dit federaal overleg. Om een vlotte informatiedoorstroming tussen beide overlegstructuren te waarborgen, wordt een

vertegenwoordiger van het ene platform uitgenodigd tot overleg en betrokken bij de communicatie van het andere platform.

In 2011 werd het beleidsplan van 2003 door het overlegplatform geëvalueerd. De resultaten van de evaluatie werden in februari 2012 aan de Algemene Vergadering voorgelegd en door de minister onderschreven.

Conclusies van de evaluatie waren :

- Een herziening van het beleidsplan en het 12-puntenplan is niet vereist.
- Voor elk van de 12 punten worden prioriteiten en doelstellingen voor de toekomst vastgesteld.

Belangrijke voorwaarde is dat bij de financiering van projecten en initiatieven een gedegen afweging tussen het aandeel van de overheid en van de (privé)sector dient te worden gemaakt.

Voor de 12 punten van het beleidsplan werden op de Algemene Vergadering 2012 volgende prioriteiten en doelstellingen bepaald :

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.

Prioriteiten:

- erover waken dat de principes uit het beleidsplan worden overgenomen in andere beleidsvisies en planvormingsprocessen;
- samenwerking tussen Toerisme Vlaanderen en de waterwegbeheerders concretiseren;
- opstellen van een visie betreffende de verschillende aspecten van waterrecreatie.

2. Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken

Prioriteiten:

- uitbouw en optimalisatie van netwerken voor verschillende vormen van waterrecreatie en hun faciliteiten : jachthavens, aanmeerplaatsen, aanlegplaatsen, in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeisport, bunkermogelijkheden, milieustations, trailerhellingen, veerdiensten;
- dit alles met aandacht voor opportuniteiten voor passagiersvaart, varend erfgoed, sector-ondersteunende activiteiten en conflictbeheersing bij medegebruik.

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 sluzen.

Prioriteit:

Aan en in elke sluis en aan elke beweegbare brug moet op een veilige manier aangelegd kunnen worden door de pleziervaart.

4. Zoneren en faciliteren van zachte recreatie

Hoewel zachte recreatie prioriteit krijgt op harde recreatie, moet men ook oog hebben voor het vermijden van conflicten die kunnen optreden tijdens het beoefenen van de zachte vormen van waterrecreatie.

Doelstelling:

Waken over het multifunctioneel en gemeenschappelijk gebruik van de waterwegen door alle beoefenaars van harde en zachte recreatie, met aandacht voor conflictvermijding, comfort en veiligheid.

5. Zoneren van harde recreatie

Harde recreatie wordt 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 vraag naar is. Duurzaamheid, zowel sociaal, economisch als ecologisch staat daarbij steeds voorop.

Doelstelling:

Waken over het multifunctioneel en gemeenschappelijk gebruik van de waterwegen door alle beoefenaars van harde en zachte recreatie, met aandacht voor conflictvermijding, comfort en veiligheid.

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. Op die manier worden ook de mogelijkheden voor toekomstige waterrecreanten gegarandeerd.

Prioriteiten:

- afvalinnamevoorzieningen voor de pleziervaart integreren in de (geplande) afvalinnamevoorzieningen voor de beroepsscheepvaart;
- realiseren van een voldoende dicht net aan milieustations (in jachthavens) voor de pleziervaart;
- waterrecreanten bewust(er) maken van de noodzaak aan respect voor water en natuur : campagne, convenant,...

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, met respect voor de maatschappelijke functies van waterwegen en kust.

Prioriteiten:

- gedegen afweging van het aandeel van overheid en sector inzake de financiering van projecten en initiatieven;
- reglementering van het waterwegenvignet aanpassen aan de noden van de verschillende gebruikers;
- streven naar vereenvoudiging van reglementering;
- input leveren aan het Federaal Overlegplatform omtrent federale materies.

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.

Prioriteiten:

- recreatieve bediening van sluisen en bruggen afstemmen op potenties en behoeften;
- noodzakelijke baggerwerken uitvoeren voor het behoud van de bevaarbaarheid.

9. Stroomlijnen van het promotiebeleid

Via de voorgestelde maatregelen kan de effectiviteit en de efficiëntie van promotionele inspanningen gevoelig toenemen.

Prioriteiten:

- samenwerken, versterken en bundelen van de promotie- en communicatie-initiatieven zowel nationaal als internationaal : digitale informatie, evenementen, beurzen,...;
- aandacht voor toeristisch-recreatieve productontwikkeling;
- promotie dient drempelverlagend te werken;
- duidelijke en eenvormige informatie-instrumenten.

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

Prioriteit:

Continu en eenvormig verzamelen van beleidsrelevante gegevens en indicatoren inzake watergebonden recreatie en toerisme als basis voor beleidsvoorbereiding.

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

Prioriteit:

Streven naar een investeringsvriendelijk concessie- en vergunningenbeleid.

12. Opzetten van een overlegplatform

Door periodiek contact tussen de verschillende betrokken partijen via een formeel overlegorgaan, kunnen potenties en knelpunten op een vlotte en adequate manier aangepakt worden en krijgen waterrecreatie en –toerisme ook een stem en aanspreekpunt naar de buitenwereld en beleidsvoerders. Dit overlegplatform moet de continuïteit van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme garanderen.

Doelstelling:

Streven naar voldoende betrokkenheid van alle actoren binnen de sectoren van recreatie, sport en toerisme, en dit binnen de huidige structuren van de subteams.

Op de Algemene Vergadering 2013 van het Overlegplatform voor Waterrecreatie, -sport en -toerisme werden de concrete aanbevelingen en standpunten van het Subteam Binnenvaartwegen, ter invulling van bovenstaande prioriteiten en doelstellingen voorgesteld. Deze aanbevelingen en standpunten worden in deze Beleidsvisie als leidraad gehanteerd.

De Vlaamse Waterweg nv is reeds jaren (vroeger: W&Z en DS) partner voor het uitvoeren van dit beleidsplan. De Vlaamse Waterweg nv onderschrijft de evaluatie van het beleidsplan en de vooropgestelde prioriteiten en doelstellingen. De voorliggende beleidsvisie richt zich specifiek op recreatie die plaats vindt óp het water. Ze geeft bijgevolg invulling aan de punten 1, 2, 3, 4, 5, 8, 11 en 12 van het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme.

2.7 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Met betrekking tot de waterwegeninfrastructuur stelt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen:

De rivieren en kanalen hebben een functie voor wateraan- en -afvoer, goederentransport, voor waterbeheersing, voor proceswatervoorziening, voor economische activiteiten, voor drinkwatervoorziening, voor natuurontwikkeling (ecologische functie) en voor watergebonden recreatie. Ze zijn structurerend voor het omgevende gebied.

...

Ten aanzien van de ontwikkeling van toeristische- en recreatieve voorzieningen worden op Vlaams niveau de volgende principes voorop gesteld:

- 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, kunnen 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.

...

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 (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.

Ontwikkelingsmogelijkheden voor toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied

Indien men de structuurbepalende functies van het buitengebied wil vrijwaren, kan de toeristisch-recreatieve infrastructuur er slechts op een specifieke manier aanwezig zijn. De aard en het type van de infrastructuur zelf zijn hierbij van belang. De ontwikkelingsmogelijkheden van de toeristisch-recreatieve infrastructuur zullen immers worden bepaald door de positie ervan binnen en de impact ervan op de natuurlijke en de agrarische structuur. Teneinde de impact van bepaalde toeristisch-recreatieve infrastructuren ten opzichte van het buitengebied te kunnen inschatten, wordt er op basis van de categorieën 'toerisme en recreatie' en de subcategorieën 'verblijf' en 'dag' een onderscheid gemaakt tussen hoog-dynamische en laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur. Dit onderscheid geeft de relatie aan die er bestaat tussen de toeristisch-recreatieve infrastructuur in kwestie en de omliggende onderdelen van het buitengebied en spreekt zich in die zin uit over de belasting van deze laatste in functie van haar draagkracht.

Onder hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur wordt die infrastructuur verstaan die omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving sterke veranderingen en dynamiek teweegbrengt in de wijze van functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en daardoor in belangrijke mate het bestaande ruimtegebruik wijzigt (bijvoorbeeld door een sterk geconcentreerd voorzieningenpakket of één grote voorziening op één plaats, door de aanwezigheid van een grote groep mensen per oppervlakte-eenheid,...).

Laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur daarentegen, betreft infrastructuur die omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving eerder beperkte veranderingen teweegbrengt in de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en in het bestaande ruimtegebruik. Wat betreft bestaande hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur en de wildgroei van hinderlijke vormen van sport en recreatie (lawaai) in het buitengebied, gelden strikte locatie- en uitbreidingsvoorwaarden én moet de bestaande infrastructuur gelegen zijn in een gebied wat in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen aangeduid wordt als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van toeristisch-recreatief belang. Nieuwe hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur is slechts onder strikte voorwaarden mogelijk in het buitengebied. Nieuwe hoog-dynamische infrastructuur in het buitengebied kan ingeplant worden, binnen de specifieke randvoorwaarden gesteld door de structuurbepalende functies natuur, bos, landbouw én wanneer de beoogde infrastructuur gelegen is in een gebied wat in provinciale en gemeentelijke structuurplannen aangeduid wordt als zone van primair toeristisch belang. De lokalisatie van bijkomende hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur kan onderzocht worden in de voor natuur, landbouw en bos belangrijke gebieden op voorwaarde dat:

- de reële behoefte aan de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur in een ruime omgeving (in het stedelijk netwerk, in het stedelijk gebied, ...) aangetoond wordt;
- de schaal van de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur aansluit bij de schaal van het landschap;
- de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur een ruimtelijke meerwaarde betekent voor de natuurfunctie, de landbouwfunctie en/of de bosfunctie;
- de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur de structuur en de functie van de structuurbepalende component niet aantast op gewestelijk niveau.

Het is de bedoeling de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied te garanderen, zonder het functioneren van de structuurbepalende functies van het buitengebied, landbouw, natuur, bos, en wonen en werken aan te tasten. Op deze wijze blijft het buitengebied gevrijwaard voor haar structuurbepalende functies en wordt de versnippering door bebouwing en toeristisch-recreatieve infrastructuren tegengegaan. Een aantal verzorgende activiteiten, zoals bijvoorbeeld een kwaliteitsvol logiesaanbod, wordt hierbij het best geconcentreerd in de kernen van het buitengebied.

...

Integraal waterbeheer zorgt ervoor dat het watersysteem zodanig wordt beheerd dat het voldoet aan alle functies (toevoer, afvoer, vervoer, recreatie, ecologisch functioneren, watervoorziening, ...). Ondersteuning van het integraal waterbeheer door ruimtelijk beleid houdt o.a. in dat:

-...

- het recreatief medegebruik waar mogelijk wordt gestimuleerd met respect voor de ruimtelijke draagkracht van de riviervallei;
- vanuit de prioriteitsstelling op Vlaams niveau ruimtelijke mogelijkheden worden voorzien voor de uitbouw van de economische functie van hoofdwaterwegen.

- ...

3 DEFINITIES

3.1 Algemeen

De volgende termen worden gedefinieerd in functie van de voorliggende beleidsvisie.

Recreatie: 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)

Toerisme: 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)

Waterrecreatie: alle vormen van recreatie waarbij de recreant zich op, in of langs het water bevindt (Beleidsplan voor de recreatievaart 1998, p. 13)

Watertoerisme: 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 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: 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)

Jaagpad: Jaagpaden zijn al dan niet verharde wegen of paden gelegen naast waterlopen of kanalen (inclusief de wegenis bovenop dijken in overstromingsgebieden) die oorspronkelijk bedoeld waren voor de verplaatsing van de mensen, dieren of voertuigen die vaartuigen op het kanaal of een waterweg voortrokken of 'jaagden.' Vandaag zijn jaagpaden in de eerste plaats dienstwegen met een specifiek statuut gelinkt aan de waterwegen en de verschillende functies die ze vervullen: (transport)economische functie, de binnenvaart, watergebonden bedrijfsactiviteiten, recreatie en toerisme, inspectie, onderhoud en uitbouw van de waterweg. Daarnaast hebben jaagpaden ook een functie als ontsluitingsweg voor aangelanden en overheidsinstanties.

Jaagpadrecreatie: een vorm van waterrecreatie waarbij de activiteit plaats vindt op het jaagpad

Oeverrecreatie: een vorm van waterrecreatie waarbij de activiteit plaats vindt op de oeverstrook tussen het water en het jaagpad of de oeverstrook tussen het jaagpad en de landzijde

Evenement: een speciale, tijd- en plaatsgebonden gebeurtenis die door een initiatiefnemer (individu, groep of organisatie) bewust is gepland en die gericht is op een bepaalde doelgroep om met een bewust gekozen vorm een bepaald doel te realiseren en die mogelijks een invloed heeft op het beheer, de exploitatie, de veiligheid langs en/of de bescherming van de waterweg en haar aanhorigheden.

Afstandsbediening van kunstwerken: Afstandsbediening is de bediening van een beweegbaar kunstwerk waarbij de bedienaar zich typisch niet in de nabijheid bevindt van het kunstwerk maar wel in een afstandsbedieningscentrale. Vanuit deze gecentraliseerde bedienlocatie kunnen meerdere kunstwerken

worden bediend. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van telematica-systemen, technische systemen die informatie uitwisselen via datanetwerken over grote afstand, tussen de centrale en verschillende kunstwerken. De informatie die wordt uitgewisseld bevat onder meer camera-beelden, marifoon-gesprekken, bediencommando's, sensordata etc.

3.2 Toervaart

Toervaart is een vorm van recreatie waarbij de recreant zich met een gemotoriseerd pleziervaartuig op de waterwegen bevindt.

Een **pleziervaartuig** is een schip dat voor recreatieve doeleinden wordt gebruikt met uitzondering van passagiersschepen (Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren (APSB)).

3.3 Door spierkracht voortbewogen kleine schepen

Een **schip of boot** is elk vaartuig met inbegrip van een voorwerp zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water (APSB). Kano's, kajaks, roeiboten en vlotten vallen dus onder het begrip 'schip' of 'boot'.

Een **klein schip** (APSB) is elk schip waarvan de lengte van de romp minder dan 20 m bedraagt, met uitzondering van:

- een schip dat is gebouwd of ingericht om andere dan kleine schepen te slepen, te assisteren, te duwen of gekoppeld mede te voeren;
- een veerpont;
- een passagiersschip;
- een schip dat aan het vissen is;
- een duwbak.

Een **door spierkracht voortbewogen klein schip** is de verzamelnaam voor de schepen met een romplengte van minder dan 20 m die door spierkracht voortbewogen worden. Hieronder vallen kano's, kajaks, roeiboten, stand-up paddle boards (SUP), vlotten en schepen die voortbewogen worden d.m.v. het trappen op pedalen (bv. waterfiets).

Een **roeiboot** wordt voortgestuwd door roeiriemen waarbij de boot het draaipunt levert, en de vaarder in de regel met de rug naar voren zit. Een kano en kajak wordt over het algemeen aangedreven door een in de hand gehouden peddel waarbij de vaarder met het gezicht naar voren zit.

Een **vlot** is een op water drijvende constructie. Er kan gebruik worden gemaakt van materiaal dat een soortelijk gewicht kleiner dan 1 heeft, zoals de meeste houtsoorten. Maar men kan bijvoorbeeld ook gebruikmaken van riet, stukken polystyreen (piepschuim), lege plastic flessen of zelfs lege olievaten. Een vlot kan ook opblaasbaar zijn (luchtbed).

Een **stand up paddle board of SUP** is een golfsurfplank van minimaal 3 meter die wordt gebruikt voor stand up paddle boarden (suppen) waarbij staand op de plank voortbewogen wordt door middel van een peddel.

Een **schip dat voortbewogen worden d.m.v. het trappen op pedalen** (bv. waterfiets) is een vaartuig waarmee men zich over het water kan voortbewegen door middel van het trappen op pedalen. De bestuurder(s) kunnen hierbij in het vaartuig zitten of op een plank staan.

3.4 Passagiersvaart

Passagiersvaart is de scheepvaart met betalende gasten, met uitzondering van veerdiensten. Het Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren (APSB) definieert een passagiersschip als een schip dat ingericht of gebruikt wordt voor het vervoer van 12 of meer passagiers.

3.5 Snelvaart

Snelvaartvakken zijn zones waar sneller mag gevaren worden dan het in de bijzondere reglementen voor de vaarwegen of in de scheepvaartberichten wettelijk bepaalde maximumsnelheid. Ze worden aangegeven met borden die het begin en het einde van het snelvaartvak weergeven. Waar jetski en/of waterski zijn toegelaten in deze snelvaartvakken, is dit aangegeven via (een) bijkomend(e) bord(en).

3.6 Andere vormen van waterrecreatie

Sportvisserij is het vangen van vissen zonder professioneel aspect maar alleen voor het genot of om de competitie aan te gaan met andere sportvissers.

4 PLAN VAN AANPAK

De missie van De Vlaamse Waterweg nv stelt dat een multifunctioneel gebruik van de waterweg dient gestimuleerd te worden. Dit impliceert dat er ook aandacht besteed wordt aan het uitbouwen van een netwerk van recreatieve voorzieningen op de waterweg. Een belangrijke voorwaarde bij de uitbouw van dit recreatieve netwerk is dat alle vormen van recreatief medegebruik van de waterweg, waaronder de toervaart en de pleziervaart, niet conflicteren met de beroepsscheepvaart. Dit is een belangrijke randvoorwaarde omwille van de veiligheid van de waterrecreanten, die op gebied van veiligheid beschouwd kunnen worden als 'zwakste waterweggebruiker'.

De visie van de waterwegbeheerder m.b.t. de ontwikkeling van de waterrecreatie binnen het waterwegen netwerk is de volgende: *De waterwegbeheerder wenst het bestaand netwerk aan waterrecreatieve voorzieningen op en langs de waterwegen op haar territorium te optimaliseren en te vervolledigen met enerzijds aandacht voor de ruimtelijke inpasbaarheid¹ en onderlinge ruimtelijke samenhang² van deze voorzieningen en anderzijds met aandacht voor de multifunctionaliteit van de waterwegen die als hoofdfunctie beroepsscheepvaart hebben.*

Om deze visie vorm te geven, wordt voor elke vorm van waterrecreatie:

- de bestaande toestand geïnventariseerd;
- waarna de visie per vorm van waterrecreatie wordt weergegeven;
- daarna worden (indien van toepassing) prioriteiten vermeld;
- en wordt een beknopte economische analyse gemaakt per waterrecreatievorm.

De beschouwde vormen van waterrecreatie zijn toervaart, door spierkracht voortbewogen kleine schepen, passagiersvaart, snelvaart, en enkele andere vormen van waterrecreatie zoals sportvisserij en zwemmen.

We houden hierbij ook rekening met het 12-puntenplan van het beleidsplan en de eraan gerelateerde prioriteiten en doelstellingen.

¹ Ruimtelijke inpasbaarheid is de mate waarin nieuwe infrastructuren en/of functies ruimtelijk kunnen worden ingepast in een gebied zonder de schaal, dynamiek en ruimtelijke draagkracht van dit gebied te overschrijden.

² Ruimtelijke samenhang is de mate waarin verschillende infrastructuren en/of functies op elkaar kunnen worden afgestemd qua dichtheid, ruimtegebruik en clustering, zonder met elkaar in conflict te treden, binnen de gegeven ruimte.

5 VISIE EN ANALYSE WATERRECREATIE OP DE VLAAMSE WATERWEGEN

5.1 Richtlijnen voor het uitbouwen van het recreatieve netwerk

De haalbaarheid van de inplanting van elke vorm van recreatieve infrastructuur dient ad hoc te worden nagegaan met behulp van de volgende algemene richtlijnen:

- Vrijwaren van gebieden met potenties voor watergebonden bedrijvigheid
Indien er bedrijvigheid aanwezig is langs de waterweg of potenties bestaan voor bedrijvigheid, wordt erover gewaakt dat deze (toekomstige) bedrijvigheid niet wordt gehinderd door de recreatieve activiteiten en bijhorende waterrecreatieve infrastructuur. Het feit dat op bepaalde waterwegsegmenten bedrijven tot op heden weinig gebruik maken van de waterweg, sluit niet uit dat deze bedrijven in de toekomst weer gebruik gaan maken van de waterweg voor hun goederentransport. De Vlaamse Waterweg nv wenst de potenties van de waterwegen voor goederentransport te vrijwaren.
- Zorgen dat goede doorstroming van het scheepvaartverkeer behouden blijft
Bij de inplanting van nieuwe waterrecreatieve infrastructuur dient men ervoor te zorgen dat een goede doorstroming van het scheepvaartverkeer behouden blijft. Daarom verdienen locaties waar zich een lokale verbreding van de vaargeul voordoet de voorkeur voor de inplanting van waterrecreatieve infrastructuur.
- Respect voor ruimtelijk kwetsbare gebieden
Infrastructuur voor hoogdynamische waterrecreatie op het water is bij voorkeur niet gelegen in volgende ruimtelijk kwetsbare gebieden: VEN/IVON-gebied³, Ramsar-gebied, vogel- of habitatrichtlijngebied. Voor laagdynamische infrastructuur dient de compatibiliteit onderzocht te worden in overleg met het Agentschap voor Natuur en Bos en het departement Omgeving.
Daarnaast is ook aandacht voor een proper milieu belangrijk. Waar bijvoorbeeld rustplaatsen worden ingericht, worden doorgaans geen vuilbakken geplaatst om sluikestorten te vermijden. Bij eventuele plaatsing, bijvoorbeeld wanneer opgenomen in kader van een overeenkomst met een lokaal bestuur of provincie, dienen er afspraken te worden gemaakt met betrekking tot het leegmaken en onderhoud hiervan.
- Voldoende afstand tot kunstwerken zoals sluizen en bruggen
De vereiste afstand van waterrecreatieve infrastructuur tot kunstwerken (bruggen en sluizen) en andere infrastructuren (bedrijventerreinen, industriegebied, windturbines, Seveso-bedrijven) is minimum 50m tenzij de infrastructuur voorzien werd in functie van het wachten om te worden versast of om een beweegbare brug te passeren.
- Technische uitwerking infrastructuur
De technische uitwerking van infrastructuur gebeurt:
 - in nauw overleg met de toekomstige gebruikers met het oog op de gebruiksvriendelijkheid ervan;
 - met aandacht voor het gebruik door meerdere verschijningsvormen van waterrecreatie;
 - met aandacht voor het onderhoudsaspect van de infrastructuur.Indien wenselijk dient waterrecreatieve infrastructuur gescheiden te zijn van de vaarweg (bv. d.m.v. een strekdam of insteekhaven) om golfslag tegen aangemeerde boten te vermijden.

³ Het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)

- Kostprijs en medefinanciering
De kostprijs (inclusief onderhoud en andere recurrente kosten) is een doorslaggevende factor voor de waterwegbeheerder om een project al dan niet in overweging te nemen. Samenwerkingsverbanden en afspraken rond medefinanciering van infrastructuur en/of diensten met lokale overheden of andere externe partners zijn daarom bepalend voor het faciliteren van recreatieve initiatieven.
- Synergie met bestaande recreatieve mogelijkheden aan wal en op het water
Bij de concretisering van waterrecreatieve infrastructuur en de ruimtelijke inpassing ervan dient synergie te worden nagestreefd met bestaande en toekomstige recreatieve netwerken aan wal en op het water alsook attractiepolen (musea, parken, toeristisch-recreatieve knopen).
- Maatschappelijk draagvlak en return
Recreatieve projecten dienen het individueel belang te overstijgen en het maatschappelijk belang te dienen. De doelgroep dient duidelijk beschreven te worden. Waar mogelijk wordt voorkeur gegeven aan projecten die verschillende doelgroepen kunnen clusteren. Er moet tevens een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak zijn. Projecten met een economische en maatschappelijke return – bijvoorbeeld de ontsluiting van een streek of het wegwerken van een missing link in een recreatief netwerk – zijn een pluspunt.
- Veiligheid
Een laatste maar belangrijke randvoorwaarde is dat recreatie veilig beoefend moet kunnen worden. Mogelijke conflictsituaties tussen recreatie en de economische functie van de waterwegen enerzijds en tussen recreanten van verschillende recreatievormen onderling anderzijds, moeten onderkend worden en gepaste oplossingen dienen te worden gezocht. Waar recreatieve netwerken en kunstwerken, beroepsscheepvaart of economische bedrijvigheid elkaar kruisen, moet de veiligheid gegarandeerd kunnen worden. Waar gedeeld gebruik in kader van de veiligheid niet mogelijk blijkt, wordt gekozen voor gescheiden gebruik.

5.2 Toervaart

5.2.1 Bestaande toestand

Bij het opstellen van een visie (en de gewenste recreatieve infrastructuur) is het van belang om uit te gaan van het huidige netwerk van waterrecreatieve infrastructuur. Welke waterrecreatieve infrastructuur voor toervaart is reeds aanwezig en hoe is deze verspreid over het beheersgebied?

5.2.1.1 Categorisering

Op dit ogenblik bestaat nog geen algemeen geldende reglementering die de waterrecreatieve infrastructuur indeelt in klassen. Wel kan onderscheid worden gemaakt tussen jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen. De indeling in categorieën houdt ook in dat bepaalde faciliteiten aanwezig moeten zijn, zodat een bepaald uitrustingsniveau wordt bereikt.

- Een **jachthaven** is een plaats aan een waterweg waar gedurende *lange of korte tijd*⁴ pleziervaartuigen een ligplaats kunnen hebben en waarbij deze ligplaatsen geen hinder⁵ uitoefenen op de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. Deze havens dienen te beschikken over faciliteiten zoals water- en elektriciteitsvoorziening, de mogelijkheid om afval gescheiden te deponeren, sanitaire voorzieningen,

⁴ Zolang de vergunning of concessie loopt.

⁵ De jachthaven bevindt zich buiten de vaarroutes en buiten de zones voor laden en lossen.

eventueel een clubhuis enz. Voor het ligplaats nemen kan een vergoeding gevraagd worden, alsook voor het gebruik maken van de faciliteiten.

- Een **aanmeerplaats** is een plaats met een beperkte service waar – mits betaling aan de beheerder - verschillende pleziervaartuigen hoogstens enkele dagen – zoals bepaald door de beheerder met een *maximum van 10 dagen* - mogen aanmeren, zonder hierbij hinder te veroorzaken voor de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. Een aanmeerplaats omvat op zijn minst aanlegfaciliteiten, elektriciteitsvoorziening, watervoorziening, toezicht door de beheerder tijdens het vaarseizoen, veiligheidsvoorzieningen en een infobord.
- Een **aanlegplaats** is een plaats waar gedurende korte tijd (*maximum 24u*) mag afgemeerd worden, zonder hierbij hinder te veroorzaken voor de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. In de praktijk moeten ze fungeren als een soort parkeerplaats voor kort parkeren. Om de roulatie te bevorderen en permanent aanmeren te ontraden, kan hieraan een vergoeding voor het gebruik verbonden worden (cfr. parkeermeters). Aanlegplaatsen kunnen vrij beperkt in omvang zijn en de parkeertijd kan verschillend zijn afhankelijk van de doelstelling waarvoor ze zijn aangelegd. Medegebruik van aanlegplaatsen door vormen van zachte waterrecreatie is niet uitgesloten.
Een aanlegplaats omvat op zijn minst aanlegfaciliteiten, veiligheidsvoorzieningen en een infobord.

5.2.1.2 Bestaand netwerk

Er wordt uitgegaan van het bestaand netwerk van waterrecreatieve infrastructuur om de verdere uitwerking van het netwerk te bepalen.

In de praktijk is de huidige infrastructuur niet steeds onder te brengen in een van de bovenstaande categorieën binnen de visie van De Vlaamse Waterweg nv. Enerzijds om de sector te stimuleren om aan de criteria van de definities voor jachthavens en aanmeerplaatsen te voldoen, en anderzijds om de gebruiker correct te informeren, werden aan de jachthavens en aanmeerplaatsen in 2019 nieuwe infopanelen geplaatst die in kleur aangeven over welke diensten de infrastructuur beschikt. Een beschikbare dienst wordt aangeduid in bruin, een afwezige dienst in het lichtgrijs.

Voor een overzicht van het bestaande netwerk, wordt verwezen naar VisuRIS (www.visuris.be).

5.2.2 Visie

Aan de hand van zes ruimtelijke principes wordt aangegeven hoe het netwerk zich in de toekomst best ontwikkelt. De gehanteerde ruimtelijke principes zijn: netwerkvorming, gedeconcentreerde bundeling, verweving van toervaart met toeristisch-recreatieve infrastructuur, verweving toervaart met recreatief medegebruik, clustering van recreatieve infrastructuur en faciliteiten, en tot slot verdichting en optimalisatie. Hierbij is, indien mogelijk, rekening gehouden met de criteria en aandachtspunten uit de tabellen beleidskwesties in het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme (2003).

Zo krijgen we een weergave van de gewenste ruimtelijke geografische spreiding van het waterrecreatieve netwerk:

- Bij de concretisering van het principe **netwerkvorming** dient er aandacht te worden besteed aan het realiseren van een samenhangend en complementair netwerk van recreatieve infrastructuur. Als richtinggevende kengetallen wordt vooropgesteld dat maximum om de 15 km of 4u varen een aanmeerplaats, en om de 30 km een jachthaven wenselijk is. In functie van lokale noden, zoals bv. de intensiteit waarmee lokaal waterrecreatie beoefend wordt, de toeristische en ecologische waarde en draagkracht van de omgeving, kan hiervan afgeweken worden.
- De **inplanting** van nieuwe jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen dient te gebeuren in functie van de afstemming van de schaal en de dynamiek van de recreatieve infrastructuur met de karakteristieken en de draagkracht van de omgeving. Hoogdynamische jachthavens dienen dan ook maximaal gekoppeld te

zijn aan stedelijke gebieden. Minder dynamische jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen kunnen gekoppeld worden aan het buitengebied.

- Het **verweven van toervaart en toeristisch-recreatieve infrastructuur** houdt in dat het netwerk van waterrecreatieve infrastructuur dient gekoppeld te worden aan de Vlaamse, provinciale en gemeentelijke toeristisch-recreatieve knooppunten. Op deze manier worden aanmeerplaatsen gekoppeld aan provinciale toeristisch-recreatieve knooppunten en aanlegplaatsen aan lokale knooppunten.
- De **verweving van toervaart met recreatief medegebruik** impliceert dat aanlegplaatsen – als laagdynamische waterrecreatieve infrastructuur – dienen gekoppeld te worden aan openruimtegebieden met potenties voor recreatief medegebruik. We denken hierbij bijvoorbeeld aan overstromingsgebieden. Dit wordt gerealiseerd door het koppelen van het netwerk van waterrecreatieve infrastructuur met landschap, waterbeheersing en natuur in open ruimtegebied.
- Het ruimtelijk principe **clustering** van waterrecreatieve infrastructuur en faciliteiten aan wal betekent enerzijds dat aanmeerplaatsen in de buurt dienen te liggen van ondersteunende voorzieningen. Ruimtelijk vertaalt zich dat in de ligging aan woonkernen op een afstand van minder dan 1.500 meter van de waterweg. Anderzijds betekent deze clustering het streven naar gecombineerde faciliteiten voor de beroepsscheepvaart en de pleziervaart.
- Tenslotte is er nood aan **verdichting en een optimalisatie van het netwerk**. Dit houdt in dat het netwerk aan bestaande waterrecreatieve infrastructuur dient te worden gekoppeld en dat de ruimte zo efficiënt mogelijk dient te worden benut.

In de praktijk blijkt dat deze principes niet steeds eenduidig te realiseren zijn. Waar mogelijk worden bij het ontwikkelen van nieuwe infrastructuur bovenstaande principes toegepast.

5.2.3 Prioriteiten

5.2.3.1 Vervolledigen van het netwerk

De beschikbare ruimte in Vlaanderen is beperkt, zo ook op en langs de Vlaamse waterwegen. Toch wenst De Vlaamse Waterweg nv binnen de budgettaire en ruimtelijke mogelijkheden bovenstaande visie te vertalen hetzij door nieuwe aanleg- of aanmeerfaciliteiten, hetzij door de uitbouw van nieuwe jachthavens te faciliteren.

Initiatieven van de pleziervaartsector of lokale besturen worden ad hoc onderzocht. De technische en ruimtelijke haalbaarheid van een mogelijke inplanting op een bepaalde locatie worden vervolgens getoetst aan de richtlijnen voor de uitbouw van recreatieve infrastructuur (5.1) en de ruimtelijke principes voor jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen (5.2.2). De betrokkenheid en cofinanciering van lokale besturen en stakeholders zijn mee bepalend voor de realiseerbaarheid van nieuwe infrastructuur.

5.2.3.2 Wachtsteigers en afmeervoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken

Eén van de andere doelstellingen van het 12-puntenplan van het beleidsplan betreft de uitbouw en gebruik van wachtsteigers en afmeervoorzieningen in en aan beweegbare kunstwerken. Hierbij wordt er voorop gesteld dat *aan en in elke sluis en aan elke beweegbare brug op een veilige manier moet aangelegd kunnen worden door de pleziervaart*. Deze aanbeveling moet ervoor zorgen dat de veiligheid voor toervaarders in en rond sluizen en beweegbare bruggen gevoelig verhoogt.

5.2.4 Economische aspecten

5.2.4.1 Aanleg van infrastructuur voor toervaart

Voor jachthavens en aanmeerplaatsen is een verschillend uitrustings- en serviceniveau gedefinieerd. Infrastructuurwerken of andere investeringen dringen zich in sommige gevallen op. Ook bij aanleg van nieuwe locaties stelt zich de vraag wie, welke investeringen draagt.

De praktijk leert dat kosten voor het aanleggen van infrastructuur zelden kunnen worden terugverdiend via retributie of concessievergoeding. De gemaakte kosten staan immers niet in verhouding tot de ordegrrootte van retributie of concessierecht per m² dat omwille van het maatschappelijke belang van de ondersteuning van waterrecreatie bewust bescheiden wordt gehouden.

Mogelijk kan, in het geval van concrete investeringsplannen, een afzonderlijke financieringsovereenkomst uitgewerkt worden met de concessionaris of vergunninghouder voor wat betreft de infrastructuur om zo een deel van de investering te recupereren.

Opportunities inzake cofinanciering via andere beleidsdomeinen, gemeentelijke of provinciale overheden of Europese instanties kunnen bijdragen tot een snellere realisatie van infrastructuur.

5.2.4.2 Vergoeding voor gebruik van de infrastructuur of terreinoppervlakte

Eén van de doelstellingen van het 12-puntenplan van het beleidsplan luidt: *Streven naar een investeringsvriendelijk concessie- en vergunningenbeleid.*

Afhankelijk van de omstandigheden worden concessies of vergunningen verleend, en dit aan marktconforme voorwaarden.

Het gevoerde concessie- en vergunningsbeleid volgt de categorisering conform de beleidsvisie waterrecreatie, resp. jachthavens, aanmeerplaatsen en aanlegplaatsen.

Voor elk van deze drie types infrastructuur is een ander uitrustings- en serviceniveau gedefinieerd, welke bij het opstellen van nieuwe concessies of vergunningen worden opgenomen in de voorwaarden.

5.2.4.3 Vergoeding voor het gebruik van de waterweg

Nog een andere prioriteit van het 12-puntenplan van het beleidsplan luidt: *Reglementering van het waterwegenvignet aanpassen aan de noden van de verschillende gebruikers.*

Het waterwegenvignet werd in 2020 vervangen door een nieuwe, digitale 'waterwegenvergunning'. De Vlaamse Waterweg nv koos hiervoor om tegemoet te komen aan de vraag van pleziervaarders en watersporters naar een flexibeler systeem, waarbij de waterweggebruiker niet moet kiezen tussen vignetten van verschillende periodes (en dus vaak voor meer dagen moet betalen dan hij zich werkelijk bevindt op het netwerk van De Vlaamse Waterweg nv). Een waterwegenvergunning kan aangevraagd worden voor een dag, enkele dagen of maanden, of voor een jaar. Men kiest dus zelf wat de startdag van je waterwegenvergunning is en hoelang deze geldig is. Deze flexibiliteit is niet alleen een groot voordeel voor de trailerbare boten, dit biedt ook een grotere vrijheid aan de (buitenlandse) bezoekers bij het plannen van hun vaarvakantie op de Vlaamse waterwegen.

De nieuwe waterwegenvergunning is een digitale vergunning. De Vlaamse Waterweg nv streeft immers naar 'papierloos varen'.

Voor meer informatie, de wijze van aanvraag en de tarieven wordt verwezen naar www.visuris.be/waterwegenvergunning.

5.2.5 Overige traagvarende motorschepen

De ontwikkeling van nieuwe vormen van waterrecreatie staat niet stil. Zo worden ook nieuwe soorten traagvarende gemotoriseerde schepen ontwikkeld. Voorbeelden hiervan zijn gemotoriseerde bellyboats en watersport waarbij men aan lage snelheid op een gemotoriseerde plank staat, zit of ligt (bijv. e-suppen).

De scheepvaartreglementering is ook voor dergelijke nieuwe vormen van traagvarende motorschepen van toepassing. Een aandachtspunt hierbij is de reglementering omtrent schutten.

APSB, art. 6.28 zegt: "b) moet tijdens de bediening en totdat het uitvaren wordt toegestaan een schip, een drijvend voorwerp of een drijvende inrichting, zowel aan de voor als achtersteven zodanig zijn gemeerd en moet zijn meerkabels zodanig vieren of doorhalen, dat het de andere schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen niet beschadigt;"

Indien aan bovenstaande voorwaarden niet voldaan wordt, mag een schip niet geschut worden. De scheepvaartbegeleider heeft in het kader van de veiligheid de eindbeslissing over het al dan niet toelaten tot de sluis.

5.3 Door spierkracht voortbewogen kleine schepen (kano, kajak, roeiboort, SUP, vlot, schip dat wordt voortbewogen d.m.v. het trappen op pedalen, ...)

5.3.1 Visie

Eén van de doelstellingen van het 12-puntenplan van het beleidsplan luidt: *Uitbouw en optimalisatie van netwerken voor verschillende vormen van waterrecreatie en hun faciliteiten: jachthavens, aanmeerplaatsen, aanlegplaatsen, in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeisport (...).*'

De Vlaamse Waterweg nv is er voorstander van om de zachte vormen van waterrecreatie bij voorkeur verder uit te bouwen op en langs kleinere waterwegen (CEMT-klasse I en II) waar de omstandigheden om deze recreatieve vorm te beoefenen veiliger zijn, of waar de randvoorwaarden voor recreatie beter kunnen ingevuld worden.

Voor uitwerking van de visie op het vervolledigen van het netwerk van in- en uitstapplaatsen voor door spierkracht voortbewogen kleine schepen zijn een aantal veiligheids- en organisatorische aspecten belangrijk: toegang tot een sluis, bedienen van beweegbare bruggen en het doorvaren of varen in snelvaartvakken.

De Vlaamse Waterweg nv wenst de uitwerking van een netwerk van in- en uitstapplaatsen als volgt in te vullen:

- het invullen van de belangrijkste missing links;
- interval van ongeveer 10 km voor in- en uitstapplaatsen in functie van bv. de attractiviteit van de waterweg;
- in- en uitstapplaatsen t.h.v. sluisen op waterwegen waar deze recreatieve vorm aan de orde is;
- aanbrengen van signalisatie om de veiligheid bij interferentie tussen water- en oeverrecreatie te garanderen.

5.3.1.1 Visiebepaling in functie van de randvoorwaarden

Toegang tot een sluis

De toegang tot de sluisen op de Vlaamse waterwegen wordt om veiligheidsredenen voor alle door spierkracht voortbewogen kleine schepen verboden. De waterwegbeheerder kan echter onder de door haar te stellen voorwaarden bij uitzondering de toegang toestaan.

Uitzondering op het verbod van toegang tot een sluis voor door spierkracht voortbewogen kleine schepen kan overwogen worden voor het versassen van groepen van kano's en kajaks en andere door spierkracht voortbewogen vaartuigen in het kader van een georganiseerde toervaart of evenement. De waterwegbeheerder onderzoekt de vraag en gaat na of het schutten zodanig kan georganiseerd worden dat de impact op de vaartuigen tot een aanvaardbaar minimum herleid wordt (zie ook 5.7 Evenementen).

De waterwegbeheerder stelt, wanneer een bediening van de sluis verantwoord en mogelijk wordt geacht, de daaraan gekoppelde gebruiksvoorwaarden vast. Deze gebruiksvoorwaarden zullen rekening houden met de specifieke karakteristieken van de sluis evenals met de specifieke karakteristieken van de schepen en hun bemanning. Het dragen van een zwemvest zal steeds als voorwaarde gelden. Van een verplichting om zich achter en vooraan vast te leggen kan afgeweken worden.

Bedienen van een beweegbare brug

Een beweegbare brug kan worden bediend voor door spierkracht voortbewogen kleine schepen (zoals kano's en kajaks, roeiboten en vloten) onder volgende voorwaarden:

- er wordt enkel bediend voor een doorvaart op een bepaalde route;
- er wordt niet bediend wanneer er voldoende beschikbare hoogte is;
- er wordt niet bediend voor heen en weer varen bv. voor trainingen;
- er wordt niet bediend wanneer in- en uitstapplaatsen beschikbaar zijn (een bediening voor een groep recreanten in het kader van een evenement waarvoor toelating werd gegeven wel mogelijk) (aanvraag toelating zoals voor sluisbediening);
- de bediening kan worden uitgesteld tot andere schepen zich aanbieden;
- in een stedelijke omgeving kunnen specifieke voorwaarden het bedienen bijkomend beperken.

Doorvaren van en varen in snelvaartvakken

De waterwegbeheerder gaat er bij de vaststelling van snelvaartvakken van uit dat het varen in en het doorvaren van snelvaartvakken met door spierkracht voortbewogen kleine schepen verboden is. Waar lokaal blijkt dat dit toch nodig is of mogelijk zou moeten gemaakt worden, kunnen de nodige aanpassingen aan de gebruiksmodaliteiten van het snelvaartvak doorgevoerd worden, bijvoorbeeld door langs de oever een strook buiten het snelvaartvak te houden.

Voor de georganiseerde toervaart of een evenement van door spierkracht voortbewogen vaartuigen kunnen specifieke afspraken voor het doorvaren van een snelvaartvak gemaakt worden. Aanvragen worden aan De Vlaamse Waterweg nv gericht. Na onderzoek van de mogelijkheid tot toelating, zullen de nodige maatregelen en randvoorwaarden voor het doorvaren van het snelvaartvak worden vastgelegd.

Manoeuvrerbaarheid

Het Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren stelt in artikel 1.06: 'De lengte, de breedte, de diepgang, de hoogte, de snelheid en de manoeuvrerbaarheid van een schip, een samenstel of een drijvend voorwerp moet derwijze zijn dat de scheepvaart niet in gevaar komt'. Dit betekent dat het vaartuig (de kano, kajak, roeiboort, vlot, SUP, schip dat voortbewogen wordt d.m.v. het trappen op pedalen (waterfiets, riverbike), ... in dit geval) voldoende snelheid en manoeuvrerbaarheid moet hebben, zodat de

veiligheid van de recreant en die van de andere gebruikers van de waterweg (zoals o.a. de beroepsvaart en de gemotoriseerde pleziervaart) niet in het gedrang komt.

SUP

Voor de beoefening van SUP worden bovenop bovenstaande randvoorwaarden nog enkele bijkomende voorwaarden gesteld:

- SUP mag niet beoefend worden tussen zonsondergang en zonsopgang.
- Het gebruik van een SUP-leash is verplicht.
- Bij SUP-initiaties en bij groepen van minimaal 15 deelnemers is het dragen van een zwemvest verplicht.

5.3.1.2 Uitbouw van het net van in- en uitstapplaatsen

Bij het plannen van nieuwe in- en uitstapplaatsen wordt voorafgaandelijk overlegd met de betrokken sectorale organisaties zodat in samenspraak een ontwerp kan uitgewerkt worden. De uitbouw en onderhoud van infrastructuur gebeurt steeds in overleg en samenwerking met de verschillende stakeholders.

Zoals hierboven vermeld, is De Vlaamse Waterweg nv er voorstander van om de zachte vormen van waterrecreatie bij voorkeur verder uit te bouwen op en langs kleinere waterwegen (CEMT-klasse I en II) waar de omstandigheden om deze recreatievorm te beoefenen veiliger zijn, of waar de randvoorwaarden voor recreatie beter kunnen ingevuld worden. In- en uitstapplaatsen worden niet meer voorzien ter hoogte van snelvaartvakken tenzij er langs de betrokken oever buiten het snelvaartvak een strook kan voorzien worden.

Voor roeiers is het belangrijk dat zij kunnen varen in zones waar zij niet gehinderd worden door golfslag van toervaart of beroepsscheepvaart. Bij de verdere uitwerking dient hiermee rekening te worden gehouden.

5.3.2 Prioriteiten

De vraag om een netwerk van ongeveer om de 10 km een in- of uitstapplaats te voorzien, wordt toegepast binnen de bij voorkeur te ontwikkelen trajecten.

5.3.3 Economische aspecten

Voor de categorie door spierkracht voortbewogen kleine schepen worden er vandaag geen tarieven aangerekend voor het gebruik van de infrastructuur of de waterweg.

Een vergoeding voor een sluisbediening is niet aan de orde aangezien dergelijke bediening voor de door spierkracht voortbewogen kleine schepen (zoals kano's en kajaks, SUP's, roeiboten en vloten) niet wordt voorzien. Wanneer door de waterwegbeheerder de toegang tot een sluis bij uitzondering toch wordt toegestaan dan zal daaraan een vergoeding verbonden worden in evenredigheid met de additionele inspanningen die de waterwegbeheerder moet treffen om de bediening mogelijk te maken.

Door spierkracht voortbewogen kleine schepen maken doorgaans geen gebruik van een jachthaven of aanmeerplaats. Er wordt bijna uitsluitend gebruik gemaakt van aanlegplaatsen. De concessie of vergunning is echter geen bruikbaar middel voor aanlegplaatsen omwille van hun openbaar karakter. Het gaat immers om locaties waar kortstondig wordt aangemeerd door zeer veel en zeer verschillende personen, zonder dat één partij kan worden gevonden om bindende afspraken mee te maken.

5.4 Passagiersvaart

5.4.1 Bestaande toestand

Voor de passagiersvaart zijn er verschillende kaaimuren en aanlegplaatsen beschikbaar.

Naast deze locaties die uitsluitend voorbehouden zijn voor passagiersvaart bestaan er nog openbare kades verspreid over het waterwegennet waarvan ook passagiersschepen gebruik kunnen maken. Zo zijn er ook steigers voor veerdiensten die door de passagiersvaart kunnen worden gebruikt onder bepaalde voorwaarden.

5.4.2 Visie

Toekomstige mogelijkheden voor passagiersvaart worden volgens het beleidsplan waterrecreatie en -toerisme bij voorkeur voorzien aan toeristisch interessante locaties zoals de grote en/of kunststeden en aan toeristische transferlocaties (cfr. multimodale knooppunten).

Passagiersvaart en veerdiensten kunnen, mits de nodige afspraken, samen gebruik maken van dezelfde faciliteiten. Deze faciliteiten zouden ook voor functioneel personenvervoer (bv. in het kader van woon-werkverkeer) kunnen gebruikt worden. De mogelijkheden hiertoe worden ad hoc onderzocht indien hierover een vraag wordt gesteld vanuit een initiatiefnemer.

De Vlaamse Waterweg nv stelt zich voluntaristisch op t.a.v. initiatieven voor passagiersvaart. Aanvragen worden ad hoc behandeld en getoetst aan de visie.

5.4.3 Economische aspecten

Naast een aantal algemene investeringen betreffende de uitrusting van de waterwegen die ook voor de beroepsscheepvaart dienstig zijn (sluizen, oevers, garanderen van voldoende diepgang, ...), is er op de Vlaamse waterwegen ook specifieke infrastructuur aanwezig ten behoeve van de passagiersvaart (steigers, in- en uitstapplaatsen,...). Om deze diensten beschikbaar te kunnen stellen, worden er door De Vlaamse Waterweg nv scheepvaartrechten voor de passagiersvaart geïnd.

De scheepvaartrechten voor passagiersschepen worden bepaald op basis van de grootste lengte van de romp van het schip en op basis van de geldigheidsduur.

5.5 Snelvaart

5.5.1 Bestaande toestand

De bestaande snelvaartvakken zijn vastgesteld bij het K.B. van 14 december 1979 en het ministerieel besluit van 21 januari 1980 en hun latere wijzigingen. Aanpassingen worden gepubliceerd in de scheepvaartberichten en de Algemene Tijdelijke Voorschriften.

Een overzicht van de snelvaartvakken en de hieraan verbonden voorwaarden, alsook een overzicht van de trailerhellingen, zijn raadpleegbaar op VisuRIS (www.visuris.be).

5.5.2 Visie

Aanpassingen aan de huidige snelvaartvakken of vragen met betrekking tot de ruimtelijke spreiding van trailerhellingen op vraag van derden worden ad hoc onderzocht en getoetst aan de algemene richtlijnen voor de uitbouw van recreatieve infrastructuur, met speciale aandacht voor respect voor ruimtelijk kwetsbare gebieden, veiligheid en de goede doorstroming van het scheepvaartverkeer.

Snelvaartboten, waterscooters en andere vaartuigen die worden gebruikt voor snelvaart kunnen te water worden gelaten op clubgebonden of openbare trailerhellingen. De Vlaamse Waterweg en de pleziervaartfederaties VVW-Toervaren, Vlaamse Pleziervaart Federatie (VPF), LBWB-Motoryachting, Waterski Vlaanderen en Wind- en Watersport Vlaanderen (WWSV) werkten samen een aantal afspraken uit over het gebruik van trailerhellingen op de waterwegen in Vlaanderen waarbij trailerhellingen die in concessie aan clubs werden gegeven ook kunnen worden gebruikt door niet-clubleden tegen een vergoeding.

Watersport waarbij men aan hoge snelheid op een gemotoriseerde plank staat, zit of ligt (zoals o.a e-foilen, gemotoriseerde surfplank) vereist door haar snelheid en vaarbeweging de nodige ruimte. Rekening houdend met de veiligheid van de watersporter zelf én de overige gebruikers van de waterweg, zijn de huidige snelvaartvakken op het netwerk van De Vlaamse Waterweg nv niet geschikt om er deze watersport algemeen toe te laten. In samenspraak met de sector staat De Vlaamse Waterweg nv echter wel open om bij wijze van proef voor deze vorm van watersport één of meer geschikte vakken te bepalen, rekening houdende met de breedte van de waterweg, de scheepvaartdrukte, en de aanwezigheid van overige waterrecreanten. Na de proefperiode zal een evaluatie volgen, die bepalend zal zijn voor de verdere visieontwikkeling.

5.5.3 Economische aspecten

Snelvaarders betalen een jaarlijkse vergoeding voor het gebruik van de waterweg in de vorm van een waterwegenvergunning. Net zoals bij toervaart, bestaan er ook waterski- en snelvaartclubs die een vergoeding betalen voor de inname van het water via een vergunning of concessie voor een jachthaven of aanmeerplaats. In de vergunning of concessie worden met dezelfde categorisering en voorwaarden gewerkt als bij jachthavens en aanmeerplaatsen voor toervaart.

5.6 Andere vormen van waterrecreatie

5.6.1 Zeilen

Het is ongebruikelijk om alleen op windkracht te zeilen op de Vlaamse binnenwateren. In principe mag op alle waterwegen gezeild worden (m.u.v. de snelvaartvakken waar de vaart met zeilschepen verboden is), maar door een aantal algemene regels zijn in de praktijk maar een paar waterwegen geschikt om op te zeilen.

Op de binnenwateren:

- moet je altijd de stuurboordwal aanhouden;
- mag je de vaargeul niet onnodig kruisen;
- mag je zonder hulpmotor niet door een snelvaartvak varen;
- mag je de andere waterweggebruikers niet hinderen.

Ook zijn er een aantal waterwegen waarvoor bijkomende regels gelden. Om te zeilen op de Beneden-Zeeschelde, moet het vaartuig over een hulpmotor beschikken die krachtig genoeg is om 6 km/u te halen. Door de beperkte doorvaarhoogte van de bruggen en de relatief kleine breedte van vele waterwegen is het uit praktisch oogpunt op de meeste waterwegen vrijwel onmogelijk om te zeilen.

Gelet op bovenstaande raadt De Vlaamse Waterweg nv zeilen op de waterwegen eerder af. Op motorkracht kunnen er met een zeilboot uiteraard wel prachtige routes gevaren worden.

In samenspraak met de sector staat De Vlaamse Waterweg nv echter wel open om voor de fervente zeiler enkele geschikte trajecten uit te werken, rekening houdend met de breedte van de waterweg, de doorvaarthoogte van eventuele bruggen en de aanwezigheid van eventuele snelvaartvakken.

5.6.2 Sportvisserij

De Wet op de Riviervisserij van 1 juli 1954 is de regelgevende basis voor de hengelsport die beoefend wordt op rivieren en kanalen. Het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) staat in voor de uitvoering van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten. Voor meer informatie wordt verwezen naar www.natuurenbos.be/visserij.

Hengelen in openbare wateren is toegelaten indien men beschikt over een visverlof (uitgereikt door ANB, www.visverlof.be) en indien het de scheepvaart niet hindert. Daarnaast gelden er beperkingen voor vissen in ecologisch waardevolle gebieden en kunnen er op bepaalde plaatsen uitzonderlijke toegankelijkheidsregels gelden. Een visverlof geeft geen recht om met een gemotoriseerd voertuig het jaagpad te betreden. Hiervoor dient men over een jaagpadtoelating te beschikken. Voor de voorwaarden wordt verwezen naar www.vlaamsewaterweg.be/jaagpadtoelatingen.

Er mag nooit gevist worden:

- in sluizen;
- boven op bruggen van waterwegen;
- in vispassages;
- op alle plaatsen, zowel vanaf de oever als op het water, waar het Agentschap voor Natuur en Bos ter plaatse door middel van de signalisatieborden een tijdelijk of permanent visverbod heeft aangeduid.

De waterwegbeheerder staat mee in voor het faciliteren van de hengelsport en kan toelating geven tot het plaatsen van hengelinfrastructuur zoals steigers, trappen, of in uitzonderlijke gevallen ook parkeerplaatsen (indien deze kunnen voorzien worden zonder hinderlijk te zijn voor andere gebruikers van het jaagpad). Deze maatregelen zijn steeds afhankelijk van afspraken over (co)financiering door de betrokken partners. De waterwegbeheerders hebben geen inkomsten uit de visverloven. Investerings voor de betrokken sector dienen zo veel mogelijk te gebeuren via het visserijfonds. Het visserijfonds beheert samen met de provinciale visserijcommissies de opbrengsten van de visverloven en investeert deze in de uitvoering van het visserijbeleid.

- **Openbare hengelsteigers** kunnen worden geplaatst op knelpuntlocaties wanneer andere partijen optreden als bouwheer. Indien er werken aan de oever/talud worden uitgevoerd en er gelijktijdig hengelsteigers worden gevraagd, kan er over cofinanciering worden onderhandeld, mits inachtnaam van de verschillende functies van de waterweg. Zo is het belangrijk dat waar hengelsteigers aangelegd worden, conflicten met veiligheid of ecologisch waterbeheer alsook hinder voor de scheepvaart en de overige jaagpadgebruikers vermeden dienen te worden.
- De waterwegbeheerder kan uitzonderlijk toelating geven voor het plaatsen van **private hengelsteigers** zoals hengelsteigers hetzij via concessie, hetzij via vergunning voor zover de realisatie van deze infrastructuur niet in strijd is met de bestemming van de waterloop of de kerntaken van De Vlaamse Waterweg nv. Aanvragen dienen gericht te worden aan de waterwegbeheerder. In functie van het maatschappelijk belang, stimuleert de waterwegbeheerder het openstellen van de private hengelsteigers voor het publiek, al dan niet tegen vergoeding.

ANB, de provinciale visserijcommissies en De Vlaamse Waterweg nv beogen een toegankelijkheidsbeleid voor hengelaars op en langs waterwegen in het Vlaamse Gewest.

5.6.3 Zwemmen

Conform art. 6.37 van het Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren (Koninklijk Besluit van 24 september 2006) is zwemmen en duiken in de Vlaamse waterwegen in principe verboden, tenzij het lokaal door middel van signalisatie wordt toegelaten.

De Vlaamse Waterweg nv is van oordeel dat uit veiligheidsoverwegingen de waterwegen geen geschikte zweminrichting zijn voor het individueel zwemmen.

Er bestaan evenwel twee mogelijke uitzonderingen op dit zwemverbod:

- In afgebakende zones en onder strikte voorwaarden waarvoor een lokaal bestuur een vergunning vanwege De Vlaamse Waterweg heeft bekomen. Dergelijke vragen worden ad hoc onderzocht en getoetst aan de aanwezigheid van scheepvaartverkeer, economische bedrijvigheid, waterkwaliteit, e.a. criteria;
- Zwemmen in het kader van een vergund evenement: zwemmen kan op een vooraf bepaald tijdstip in functie van een bepaald evenement zoals bijvoorbeeld een triatlon, een zwemwedstrijd, Big Jump, e.a. worden toegestaan. Voor de organisatie van een evenement dient een vergunningsaanvraag te worden ingediend.

5.6.4 Schaatsen

Bij vrieskou in de wintermaanden kunnen delen van waterwegen bevroren. De Vlaamse Waterweg nv zal echter geen actieve bijdrage leveren aan ijsvorming op waterwegen waar economische activiteit is of die gebruikt wordt voor waterhuishouding.

Ijsvorming, betreding en schaatsen kan onder voorwaarden toegelaten worden op alle locaties waar geen economische activiteit is en die niet ingezet worden voor waterhuishouding. Deze locaties kunnen teruggevonden worden in een limitatieve lijst op www.vlaamsewaterweg.be/schaatsen. Daarnaast kunnen bij zeer uitzonderlijke omstandigheden bijkomende locaties overwogen worden indien door ijsvorming een tijdelijk vaarverbod van toepassing is.

Het betreden en schaatsen kan enkel in afgebakende zones en onder strikte voorwaarden waarvoor een lokaal bestuur een vergunning vanwege De Vlaamse Waterweg nv heeft bekomen.

5.6.5 Metaaldetectie

Bij metaaldetectie worden metalen voorwerpen met een metaaldetector opgespoord en opgegraven. Magneetvissen is een bijzondere vorm van metaaldetectie, waarbij met een magneet en eventueel een dreghaak metalen voorwerpen uit het water worden gevist: van op de oever of vanop het water.

De Vlaamse Waterweg nv is van oordeel dat ook het uitoefenen van alle vormen van metaaldetectie, incl. magneetvissen, niet veilig is. Specifiek voor magneetvissen moet bovendien in acht genomen worden dat elke stroom of waterloop in Vlaanderen die reeds ten tijde van de wereldoorlogen bestond, verontreinigd kan zijn met munitie. De federale Dienst voor Opruiming en Vernietiging van Ontploffingstuigen (DOVO) raadt het

magneetvissen ten zeerste af omwille van de daaraan verbonden veiligheidsrisico's.

Bijgevolg staat De Vlaamse Waterweg nv metaaldetectie alsook het gebruik van vismagneten, dreghaken en metaaldetectoren niet toe op alle waterlopen en percelen die in haar eigendom of beheer zijn met uitzondering van metaaldetectie door erkende metaaldetectoren in functie van archeologisch onderzoek en na toelating van De Vlaamse Waterweg nv.

5.6.6 Watersport waarbij men op een plank staat, zit of ligt die voortbewogen wordt door de wind

Het varen met zeilplanken zoals beschreven in het Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren (Koninklijk Besluit van 24 september 2006) kent de laatste jaren verschillende varianten zoals bijvoorbeeld wing suppen, windfoilen, wing surfen. Ze kunnen bij uitbreiding benoemd worden als "watersporten waarbij men op een plank staat, zit of ligt die voortbewogen wordt door de wind".

Conform art. 6.35/2 van het Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren (Koninklijk Besluit van 24 september 2006) is het varen met zeilplanken in de Vlaamse waterwegen in principe verboden, tenzij het lokaal door middel van signalisatie wordt toegelaten. Op deze panden is het varen met zeilplanken enkel toegelaten overdag en bij een goede zichtbaarheid van minstens 150 m.

De Vlaamse Waterweg nv is van oordeel dat uit veiligheidsoverwegingen de waterwegen geen geschikte omgeving zijn voor watersporten waarbij men op een plank staat, zit of ligt die voortbewogen wordt door de wind.

De Vlaamse Waterweg nv kan evenwel binnen bepaalde voorwaarden een uitzondering op deze regels toestaan in het kader van een georganiseerd evenement (zie 5.7 Evenementen).

5.6.7 Telegeleide bootjes

De Vlaamse Waterweg is van oordeel dat de waterwegen geen geschikte omgeving zijn voor telegeleide bootjes.

Hiervoor wordt verwezen naar het Algemeen politierglement voor de scheepvaart op de binnenwateren, artikel 1.06 wat zegt: 'De lengte, de breedte, de diepgang, de hoogte, de snelheid en de manoeuvreerbaarheid van een schip, een samenstel of een drijvend voorwerp moet derwijze zijn dat de scheepvaart niet in gevaar komt'.

De Vlaamse Waterweg nv kan evenwel binnen bepaalde voorwaarden een uitzondering op deze regels toestaan in het kader van een georganiseerd evenement (zie 5.7 Evenementen).

5.6.8 Overige

Met de stijgende populariteit van waterrecreatie staat de ontwikkeling van nieuwe vormen van waterrecreatie niet stil. Zo worden er hoe langer hoe meer nieuwe soorten vaartuigen of vormen van watersport en -recreatie ontwikkeld.

De geschiktheid van de Vlaamse waterwegen voor de beoefening van een recreatieve vorm, wordt getoetst aan de bepalingen uit het Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren (KB van 24 september 2006). Doorslaggevend hierbij zijn de volgende artikels:

- Art. 1.04. Algemene plicht van waakzaamheid
 1. Varende schepen moeten altijd een veilige snelheid aanhouden. Algemeen Politierglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren,
 2. De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die door de algemene plicht van waakzaamheid volgens de omstandigheden waarin het schip zich bevindt, of volgens het goede zeemanschap geboden zijn, teneinde meer bepaald te vermijden:
 - het leven van personen in gevaar te brengen;
 - schade aan schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen te veroorzaken;
 - de scheepvaart te hinderen.
 3. De bovenstaande voorschriften zijn eveneens van toepassing op de personen die verantwoordelijk zijn voor een drijvende inrichting.
- Art. 1.06. Gebruik van de vaarweg
De lengte, de breedte, de diepgang, de hoogte, de snelheid en de manoeuvreerbaarheid van een schip, een samenstel of een drijvend voorwerp moet derwijze zijn dat de scheepvaart niet in gevaar komt.
- Art. 6.19. Zich laten drijven
Een schip mag zich niet met de stroom mee laten drijven, zonder dat het van een middel tot voortbeweging gebruik maakt. Dit verbod geldt niet voor kleine verplaatsingen op de ligplaats, bij laden en bij lossen, noch voor een zeilend schip dat als gevolg van het wegvallen van de wind gedwongen is zich te laten drijven.
- Art. 6.37. Duiken en zwemmen
 1. Het sportduiken of zwemmen is enkel toegelaten overdag op de panden of delen van panden waarvan het begin wordt aangeduid door het verkeersteken E.105 (aanhangsel 7) en het einde door het verkeersteken A.105 (aanhangsel 7).
 2. Elk schip dient een voldoende afstand te houden van een schip dat het bijkomend dagteken bedoeld in artikel 3.36 voert.

Op basis van deze artikels worden de Vlaamse waterwegen als ongeschikt beschouwd voor de beoefening van de volgende vormen van waterrecreatie:

- Waterrecreatieve vorm waarbij men zich aan hoge snelheid soms (hoog) boven en/of onder het water voortbeweegt, al dan niet gemotoriseerd en al dan niet in een schip (zoals o.a. flyboarden, skysharks, kitesurfen)
- Waterrecreatieve vorm waarbij men met een schip of drijvend attribuut vaart waarbij de activiteit geen rechtstreekse betrekking heeft op de waterweg zelf (zoals o.a. beperkt manoeuvreerbare eet- en wellnessvaartuigen zoals BBQ donut, jacuzzi boot).
- Watersport waarbij men op een plank staat, zit of ligt die voortbewogen wordt door de kracht van waterbeweging zoals golven (zoals o.a. golfsurfen, foilen)
- (Opblaasbare) drijvende attributen en luchtmatrassen (zoals o.a. niet-gemotoriseerde bellyboats)

De controle op de manoeuvreerbaarheid is bij deze recreatievormen vaak beperkt, en ook de plicht tot waakzaamheid kan niet steeds gegarandeerd worden, waardoor ze niet te combineren zijn met andere gebruikers van de waterweg. Daarnaast zijn sommige vormen bovendien in overtreding op de artikels m.b.t. het laten drijven, het zwemmen en het duiken. De Vlaamse waterwegen worden daarom als ongeschikt beschouwd voor het gebruik van hierboven vermelde vaartuigen en de beoefening van deze vormen van waterrecreatie.

De Vlaamse Waterweg nv kan evenwel binnen bepaalde voorwaarden een uitzondering op deze regels toestaan in het kader van een georganiseerd evenement (zie 5.7 Evenementen).

Het toelaten van de waterrecreatievorm waarbij men met een schip of drijvend attribuut vaart waarbij de activiteit geen rechtstreekse betrekking heeft op de waterweg zelf (zoals o.a. beperkt manoeuvreerbare eet- en wellnessvaartuigen zoals BBQ donut, jacuzzi boot) kan wel overwogen worden op wateroppervlakken die volledige afgesloten zijn van de effectief bevaren waterweg, en in jachthavens die in een zijarm of dok van een waterweg liggen, waarbij geen interferentie is met de scheepvaart op de waterweg.

5.7 Evenementen

Evenementen zijn vaak laagdrempelige activiteiten die een groter publiek kennis laten maken met de waterweg. De Vlaamse Waterweg nv stelt zich ter zake vrijwillig op.

Er worden in Vlaanderen heel wat evenementen georganiseerd waarbij de waterweg en bijhorende kunstwerken betrokken worden. Voorbeelden hiervan zijn wiel-, loop- en zwemwedstrijden, kano- en kajaktochten, wedstrijden voor radiobestuurde modelschepen, wandelhappenings, roei- en zeilwedstrijden, vlottentochten, en ga zo maar door.

5.7.1 Stremmingen in functie van een evenement

Vanaf 1 januari 2021 geldt een uniform kader waarbinnen aanvragen voor stremmingen voor evenementen behandeld worden. Dit kader heeft tot doel om voldoende garanties te bieden naar de beschikbaarheid van het netwerk door de verschillende gebruikers. Deze aanpak heeft vorm gekregen rekening houdende met de verscheidenheid aan waterwegen en evenementen; alsook de lokale omstandigheden.

In de regel zal geen scheepvaartstremming toegelaten worden voor evenementen op en langs de waterweg. Enkel indien de veiligheid van de scheepvaart en/of de deelnemers aan het evenement niet gegarandeerd kan worden zonder stremming, kan De Vlaamse Waterweg nv beslissen om een uitzondering te maken waarbij de scheepvaart minimaal gestremd/gehinderd wordt. Deze evaluatie wordt gemaakt na afweging van volgende factoren:

- De intensiteit van de scheepvaart. Bijvoorbeeld op kleinere waterwegen (CEMT-klasse I en II) is de impact van een stremming op het scheepvaartverkeer, in het bijzonder de beroepsvaart, beperkter.
- De grootte, het type en het karakter van het evenement.

Er is maximaal, in totaal, 1 uur stremming mogelijk; enkel bij volgende evenementen kan er een uitzondering hierop worden toegelaten:

- bij evenementen die doorgaan op waterwegen van CEMT-klassen 1 en 2,
- bij evenementen die doorgaan op waterwegen van CEMT-klassen hoger dan 2 waar geen doorgaande vaart mogelijk is en waarbij alle betrokken bedrijven toestemming gegeven hebben,
- bij evenementen van internationaal belang of Belgisch en Vlaamse kampioenschappen, m.n.:

- evenementen die door de Vlaamse Regering worden gekwalificeerd als topevenement in het kader van de uitbouw van een Vlaams topevenementenbeleid.
- sportevenementen die door de officiële, bij GAISF aangesloten, internationale sportfederatie erkend zijn als “Wereldkampioenschappen, Europese Kampioenschappen en kwalificatietoernooien voor EK’s, WK’s en Olympische Spelen” en Internationale topsportevenementen”
- Belgische Kampioenschappen en Vlaamse Kampioenschappen, georganiseerd door sportfederaties- en organisaties die erkend en gesubsidieerd zijn volgens “Het decreet houdende de erkenning en subsidiëring van de georganiseerde sportsector” van 10 juni 2016.

Aanvraag voor scheepvaartstremming kan men aanduiden bij de aanvraag voor de organisatie van evenementen.

5.7.2 Aanvraag van een evenement

De Vlaamse Waterweg nv staat open voor de organisatie van allerlei activiteiten en evenementen.

Niet alle activiteiten worden beschouwd als een evenement. Een activiteit wordt pas beschouwd als een evenement als het aan één of meer van de volgende voorwaarden voldoet:

1. De organisator wenst signalisatie te plaatsen.
2. De organisator wenst de afsluiting van het jaagpad aan te vragen.
3. De organisator wenst stremming/beperking van het scheepvaartverkeer aan te vragen.
4. De organisator verwacht hinder voor het scheepvaartverkeer en/of andere waterweggebruikers (trager varen, uiterst stuurboordwal varen, ...).
5. De organisator wenst bijkomende bediening buiten de reguliere bedieningstijden of regelgeving aan te vragen.
6. De organisator wenst het gebruik van het terrein (grond) van De Vlaamse Waterweg nv aan te vragen.
7. Er wordt een wedstrijd georganiseerd.

Indien een activiteit wordt gepland met **door spierkracht voortbewogen kleine schepen (bv. kano, kajak, roeiboten, SUP)** wordt de bovenstaande lijst uitgebreid met twee bijkomende voorwaarden:

8. De organisator wenst de activiteit te laten plaatsvinden op locaties waar binnen de geldende regels niet met ‘met spierkracht voortbewogen schepen’ gevaren mag worden, zoals bijvoorbeeld op de Beneden-Zeeschelde en in snelvaartvakken (zie <https://www.visuris.be/kano>).
9. De organisator verwacht meer dan 20 deelnemende vaartuigen (m.u.v. reguliere trainingen in eigen club).

Tenslotte moet elke activiteit die **zwemmen** omvat, aangevraagd worden, aangezien zwemmen in de regel verboden is.

Voor de organisatie van elke activiteit op (en of naast) de Vlaamse waterwegen die als een evenement wordt beschouwd, dient een vergunningsaanvraag bij De Vlaamse Waterweg nv te gebeuren. De aanvraag dient te gebeuren via het e-loket, waarmee De Vlaamse Waterweg nv een verdere stap zet in de digitalisering van processen in haar dienstverlening. Dergelijke vergunningen zijn steeds gebonden aan door de waterwegbeheerder opgelegde voorwaarden die verband houden met de veiligheid van de gebruikers, milieu en natuur alsook onderhoud van de domeinen in beheer van de waterwegbeheerder.

Voor evenementen met een duidelijk winstgevend oogmerk, wordt een tarief aangerekend voor het commercieel gebruik van het terrein van de waterwegbeheerder. De te betalen tarief alsook de opgelegde voorwaarden, worden opgenomen in een huurovereenkomst.

Voor meer informatie over vergunningsaanvragen voor evenementen wordt verwezen naar www.vlaamsewaterweg.be/vergunningen.

6 CONCLUSIE

6.1 Beleidsvisie voor meer en betere recreatie op het water

Multifunctionaliteit en het verbeteren van de recreatieve mogelijkheden van de waterweg maken deel uit van de missie en strategische doelstellingen van De Vlaamse Waterweg nv.

De waterwegbeheerder stelt zich bereidwillig op ten aanzien van waterrecreatieve initiatieven van derden. Ze denkt mee, neemt een sturende rol op en bepaalt de randvoorwaarden.

De beleidsvisie recreatie op het water vormt voor De Vlaamse Waterweg nv het kader waarbinnen het recreatie op de waterweg wil zien en laten ontwikkelen. Uitgangspunten hierbij zijn dat er binnen bepaalde voorwaarden ruimte kan zijn voor meer recreatie en bijbehorende faciliteiten en infrastructuur binnen de budgettaire context, en dat er ook aandacht moet zijn voor kwalitatief betere en maatschappelijk verantwoorde recreatie.

Voor de op heden gekende vormen van recreatie op het water geeft deze beleidsvisie de krijtlijnen voor de ontwikkeling weer. Verschillende vormen van recreatie op het water stellen evenwel op zich eisen aan de waterweg, het jaagpad en de oever die soms tegengesteld of conflicterend zijn met andere functies van het jaagpad en de waterweg of zelfs andere vormen van recreatie op en langs het water (bijvoorbeeld zachte versus harde recreatievormen). Belangrijke aandachtspunten bij de invulling van de beleidsvisie zijn dan ook veiligheid en conflictbeheersing. De veiligheid van alle waterweg- en jaagpadgebruikers dient te worden verzekerd. Synergie met en conflictbeheersing ten aanzien van de primaire functies van de waterweg en haar aanhorigheden dienen bewaakt te worden. Zonering van de verschillende recreatievormen, waar zij niet kunnen samengaan omwille van veiligheids- of ecologische redenen, vormt hierbij een belangrijk element.

6.2 Beleidsvisie als kader voor overleg, samenwerking en financiering

Deze beleidsvisie vormt voor De Vlaamse Waterweg nv het kader voor overleg en samenwerking inzake recreatie op het water met andere overheden, organisaties en stakeholders binnen de sectoren recreatie, sport en toerisme.

Deze beleidsvisie vormt daarnaast ook de basis voor de verdere uitwerking van eventuele communicatie- of sensibiliseringscampagnes, waarbij de nadruk op een bepaalde recreatievorm of aandachtspunt wordt gelegd.

Bij de verdere uitwerking van de visie en het concretiseren ervan op het terrein houdt de waterwegbeheerder in het bijzonder rekening met de beleidsprioriteiten die in het kader van de evaluatie van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme zijn aanvaard. Overleg in dit kader gebeurt binnen het Overlegplatform Waterrecreatie, -sport, en –toerisme dat voorgezeten wordt door De Vlaamse Waterweg nv.

De Vlaamse Waterweg nv wil, vanuit de voorliggende beleidsvisie en binnen de geledingen van het overlegplatform, actief meewerken aan het realiseren van de prioriteiten waarbij het verder vorm geven van een kwalitatief hoogstaand netwerk voor de verschillende vormen van recreatie op het water de leidraad vormt. Het aantrekkelijker maken van onze waterwegen voor al wie er zich op en langs beweegt, is het streefdoel en moet leiden tot een ‘product’ dat met enthousiasme in binnen- en buitenland kan worden gepromoot en dat het maatschappelijk belang van onze waterwegen vergroot. Het programma

afstandsbediening, waarvan de uitrol voorzien is tussen 2020 en 2032, zal onder meer een belangrijke bijdrage leveren aan de creatie van een kwalitatief hoogstaand netwerk met een efficiënter en vlotter verkeer.

De Vlaamse Waterweg nv wenst echter te benadrukken dat deze beleidsvisie evenwel geen concreet engagement tot uitvoering van specifieke projecten of initiatieven inhoudt. Overleg, samenwerkingsverbanden en afspraken aangaande (mede)financiering van infrastructuur en/of diensten zullen voor De Vlaamse Waterweg nv mee bepalend zijn voor het nemen van initiatieven en de uitvoering van specifieke projecten. Alleszins zal ook een integrale en multifunctionele benadering aangewend worden om projecten tot stand te brengen.

LIJST MET DEFINITIES (NIET IN HOOFDSTUK 3 BESPROKEN)

Aanlegplaats	Een plaats waar gedurende korte tijd (max. 24u) mag afgemeerd worden, zonder hierbij hinder te veroorzaken voor de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. Een aanlegplaats omvat op zijn minst aanlegfaciliteiten en een infobord.
Aanmeerplaats	Een plaats met een beperkte service waar – mits betaling aan de beheerder - verschillende pleziervaartuigen hoogstens enkele dagen – zoals bepaald door de beheerder met een maximum van 10 dagen - mogen aanmeren, zonder hierbij hinder te veroorzaken voor de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. Een aanmeerplaats omvat op zijn minst aanlegfaciliteiten, elektriciteitsvoorziening, watervoorziening, toezicht door de beheerder tijdens het vaarseizoen en een infobord.
Beroepsscheepvaart	Scheepvaart hoofdzakelijk bestemd voor bedrijfsmatig goederenvervoer. (Aanmeerplan Gent)
Buitengebied	Het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt en waar een buitengebiedbeleid wordt gevoerd. (RSV)
Bunkerstation	Tankstation voor de binnenvaart.
Concessie	Een administratieve overeenkomst van de overheid met een of meerdere partijen, die anderen 'uitsluit'. De verkrijger van de concessie of concessiehouder krijgt een alleenrecht op bv. een stuk grond. Een concessie en een vergunning zijn verwant maar niet hetzelfde. Beide impliceren een (noodzakelijke) toestemming van de overheid om een bepaalde activiteit uit te voeren. Een concessie wordt door een overheid verleend omdat deze overheid die activiteit wenselijk acht op grond van het door haar te behartigen publieke belang of indien de activiteiten op het openbaar domein plaatsvinden. De concessie wordt verleend als eenzijdig besluit en na (impliciete) aanvaarding door de concessiehouder ontstaat er een publiekrechtelijke overeenkomst.
Gedeconcentreerde bundeling	Ruimtelijk principe waarbij 'bundeling' staat voor het selectief concentreren van de groei van het wonen, werken en andere de andere maatschappelijke functies in de steden en kernen en 'gedeconcentreerd' rekening houdt met het bestaande (gedeconcentreerde) spreidingspatroon en met de gespreid voorkomende dynamiek van de functies in Vlaanderen. (RSV)
Harde recreatie	Harde recreatie kan omschreven worden als het geheel van recreatieactiviteiten die met motor uitgeoefend worden.
Hoogdynamische infrastructuur	Infrastructuur die omwille van haar intrinsieke aard in haar onmiddellijke omgeving sterke veranderingen en dynamiek

	teweegbrengt in de wijze van functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaaleconomische structuur en daardoor in belangrijke mate het bestaande ruimtegebruik wijzigt. (RSV)
Jaagpad	Jaagpaden zijn dienstwegen die de bevoegde waterwegbeheerder of opdrachthouders toelaten om het territorium te inspecteren, beheren en de exploitatie van de waterweg mogelijk te maken. Zo kan snel ter plaatse opgetreden worden. De jaagpaden zijn in de eerste plaats van functioneel belang voor het beheer en de exploitatie van de waterwegen. Zij maken integraal deel uit van de grondoppervlakte die door de waterwegbeheerder wordt beheerd en spelen een belangrijke rol in de invulling van de primaire functies van de waterwegen, namelijk de economische functie, de transportfunctie en de functie inzake waterbeheersing.
Jachthaven	Een plaats aan een waterweg waar gedurende lange of korte tijd pleziervaartuigen een ligplaats kunnen hebben en waarbij deze ligplaatsen geen hinder uitoefenen op de beroepsscheepvaart en andere gebruikers van de waterweg. Deze havens dienen te beschikken over allerhande faciliteiten zoals water- en elektriciteitsvoorziening, de mogelijkheid om afval gescheiden te deponeren, sanitaire voorzieningen, eventueel een clubhuis enz. Voor het ligplaats nemen kan een vergoeding gevraagd worden, idem voor het gebruik maken van de faciliteiten.
Kleine waterwegen	Waterwegen die kunnen bevaren worden door schepen met CEMT klasse II of minder.
Laagdynamische infrastructuur	Infrastructuur die omwille van haar intrinsieke aard in haar onmiddellijke omgeving zwakke veranderingen en dynamiek tweebrengt in de wijze van functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaaleconomische structuur en daardoor het bestaande ruimtegebruik licht wijzigt.
Milieustation	Plaats waar huisvuil, puin, afgewerkte olie e.d. gescheiden wordt ingezameld.
Ruimtelijke draagkracht	De mate waarin de verschillende functies van een gebied te combineren zijn.
Ruimtelijke inpasbaarheid	De mate waarin nieuwe infrastructuren en/of functies ruimtelijk kunnen worden ingepast in een gebied zonder de schaal, dynamiek en ruimtelijke draagkracht van dit gebied te overschrijden.
Ruimtelijke samenhang	De mate waarin verschillende infrastructuren en/of functies op elkaar kunnen worden afgestemd qua dichtheid, ruimtegebruik en clustering, zonder met elkaar in conflict te treden, binnen de gegeven ruimte.

Ruimtelijk principe	Ruimtelijke vertaling van de visie die W&Z en DS nastreven. Het zijn overwegingen die het ruimtegebruik in een gebied beschrijven en op een kaartbeeld weergeven. De verschillende ruimtelijke principes samen vormen de gewenste ruimtelijke structuur van een gebied.
Snelvaart	Het begrip snelvaart behelst een ruim gamma aan recreatieve activiteiten op het water. In deze visie wordt onder snelvaart voornamelijk het varen met een zgn. speedboot, het waterskiën en het jetskiën verstaan. (Beleidsplan waterrecreatie en -toerisme, 2003)
Stedelijk gebied	Een gebied waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen verschillende menselijke activiteiten (wonen, diensten, werken,...) waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. (RSV)
Toeristisch-recreatief knooppunt	Een kruising van toeristische en/of recreatieve netwerken, lijnelementen of voorzieningen die worden geselecteerd door de provincies of de gemeenten voor hun grondgebied.
Trailerhelling	Een ontschepingsinstallatie onder de vorm van een verharde helling aan het water die van op de oever vertrekt en tot in het water reikt en waarbij schepen en boten op trailer zonder elektrisch mechanisme in en uit het water kunnen worden gelaten. Een trailerhelling kan zowel in publiek als privaat beheer zijn.
Vergunning	Een officiële (noodzakelijke) toestemming van de overheid om een bepaalde in principe verboden activiteit uit te voeren. De regels voor het afleveren van een vergunning worden bij wet bepaald, en volgen aldus vaste procedures en kennen een welomlijnde vorm (geen afwijkingen mogelijk). Vergunningen worden individueel afgeleverd.
Verweving	Het in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige wijze dat er ruimtelijke meerwaarden, vormen van synergie en complementariteiten ontstaan.
Vlottende steiger	Een steiger die mee beweegt met de waterstand waardoor de afstand tot het wateroppervlak in tegenstelling tot een vaste steiger steeds dezelfde blijft en de aangemeerde schepen geen hinder ondervinden van de waterbewegingen.
Waterrecreatieve infrastructuur	Infrastructuur op en langs de waterwegen (aanmeerplaatsen, aanlegplaatsen, steigers e.d.) die wordt gebruikt door waterrecreanten.
Waterweg	Een in het Vlaamse Gewest gelegen bevaarbare waterloop of kanaal, met inbegrip van aanhorigheden, maar met uitsluiting van de wateren

gelegen in de havengebieden beheerd en geëxploiteerd door de havenbedrijven.

Woonkern

Een aaneengesloten gebied dat beleidsmatig als een coherent geheel beschouwd wordt en prioritair in aanmerking komt als woonomgeving.

Zachte recreatie

Zachte recreatie kan over het algemeen omschreven worden als die recreatieactiviteiten die uitgeoefend worden zonder hoge snelheden.