

Bijlage B Beleidscontext van waterrecreatie en -toerisme en -toerisme

| | | |
|---------|--|------|
| B.1 | Juridisch kader..... | B-3 |
| B.1.1 | Algemene scheepvaartreglementering..... | B-3 |
| B.1.2 | Emissienormen voor sloopsmotoren | B-8 |
| B.1.3 | Scheepsafvalstoffen | B-8 |
| B.1.4 | Anti-fouling regelgeving | B-12 |
| B.1.5 | Wetgeving mariene milieu's..... | B-13 |
| B.1.6 | Gebruik veersteigers door passagiersvaartschepen..... | B-14 |
| B.1.7 | Wettelijk kader m.b.t. jaagpaden en dijkwegen | B-14 |
| B.1.8 | Bermbesluit..... | B-15 |
| B.1.9 | Wettelijk kader voor de binnenvisserij op bevaarbare waterlopen..... | B-15 |
| B.1.10 | Strandconstructies | B-16 |
| B.2 | Planologisch kader | B-17 |
| B.2.1 | Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen..... | B-17 |
| B.2.2 | Provinciale Ruimtelijke Structuurplannen..... | B-20 |
| B.2.2.1 | Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen | B-20 |
| B.2.2.2 | Provinciaal Structuurplan Oost-Vlaanderen..... | B-27 |
| B.2.2.3 | Provinciaal structuurplan Vlaams-Brabant..... | B-29 |
| B.2.2.4 | Provinciaal structuurplan Limburg..... | B-29 |
| B.3 | Vlaamse beleidsplannen met betrekking tot waterrecreatie..... | B-31 |
| B.3.1 | Beleidsplan voor de recreatievaart (ontwerpversie 1998 van Afdeling Bovenschelde) | B-31 |
| B.3.2 | Strategisch Beleidsplan voor Toerisme en Recreatie aan de Kust, Westtoer, Brugge, 2002..... | B-31 |
| B.3.3 | Voorstel van toetsingskader voor waterrecreatie-infrastructuur, AWZ Cel IWABEL, 2002..... | B-34 |

| | | |
|-------|---|------|
| B.3.4 | Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets | B-35 |
| B.4 | Integraal waterbeleid met implicaties voor waterrecreatie op waterwegen | B-37 |
| B.4.1 | Integraal waterbeheer in Vlaanderen | B-37 |
| B.4.2 | Opmaak Bekkenbeheerplannen | B-40 |
| B.4.3 | Waterbeleidsplan 2002-2006 Vlaanderen | B-40 |
| B.4.4 | Beleidsnota 2000-2004 Mobiliteit en Openbare Werken en Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2000-2001 | B-43 |
| B.5 | Europese beleidsplannen met implicaties voor waterrecreatie op waterwegen..... | B-44 |
| B.5.1 | E-waterwegen..... | B-44 |
| B.5.2 | Interreg II Benelux Middengebied | B-45 |

B.1 Juridisch kader

B.1.1 Algemene scheepvaartreglementering

De scheepvaart op de Vlaamse waterwegen wordt geregeld door:

- het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk (ASR);
- bijzondere reglementen met bijkomende of afwijkende bepalingen voor een aantal waterwegen.

Deze reglementen regelen een groot aantal aspecten van de scheepvaart, zowel voor de beroepsvaart als voor de pleziervaart. Bij voorbeeld: verkeersregels (bij het kruisen, voorbijvaren, doorvaart van sluisen en bruggen,...), vaarsnelheid, vaaruren, maximale afmetingen van de schepen, signalisatie, minimum bemanning, de heffing van scheepvaartrechten, inhoud van de meetbrief, enz. Ook de onttrekking van water en allerlei zaken in verband met het onderhoud en de instandhouding van de waterwegen worden door het scheepvaartreglement geregeld.¹ De reglementen zijn neergelegd in koninklijke besluiten en besluiten van de gemeenschaps- en gewestregeringen (zie N.N. 2001 voor een lijst). Een aantal artikels van het ASR worden uitgevoerd door middel van ministeriële besluiten.

Inzake de binnenvaart is er een bevoegdheidsverdeling tussen de federale overheid en de gewesten. Daarbij zijn de gewesten bevoegd voor het beheer van de scheepvaartwegen: bedieningsuren van kunstwerken, vakken voor het varen met grote snelheid, uitreiking van vergunningen voor het rijden met een voertuig op de jaagpaden, plaatsen waar het stilliggen van vaartuigen toegelaten is, berichten aan de schipperij, watersportmanifestaties, onderhoud en herstelling van kunstwerken, scheepvaartstremming, enz. Dit heeft tot gevolg dat regelgeving die tot de gewestbevoegdheid behoort, toch nog grotendeels ingeschreven is in federale regelgeving.

Varen met plezierboten

Voor het besturen van een pleziervaartuig met een romp die 15 m of langer is, of dat (ongeacht de lengte) sneller dan 20 km/u kan varen, is een stuurbrevet verplicht. Dergelijk brevet kan bekomen worden mits aan de volgende voorwaarden voldaan is:

- minimumleeftijd van 18 jaar;
- slagen in een geneeskundig onderzoek;
- slagen in een theoretisch examen;

¹ Zie ook het decreet van 25 december 1990 'houdende begrotingstechnische bepalingen alsmede de bepalingen tot begeleiding van de begroting' en het Besluit van de Vlaamse regering van 3 mei 1991 'betreffende het afleveren van vergunningen voor het capteren van water uit de in het Vlaamse Gewest gelegen bevaarbare waterlopen, kanalen en havens'.

- minimum 12 uur bewezen praktijkervaring (genoteerd in een dienstboekje), of alternatief een brevet van praktijkervaring uitgereikt door een erkende organisatie en 6 uur praktijkervaring.

Voor andere plezierboten geldt enkel een minimumleeftijd, namelijk 16 jaar voor boten met een motor van minder dan 7.355 watt, en 18 jaar voor boten met een krachtiger motor. Deze laatste leeftijdsgrens kan tot 16 jaar verlaagd worden, indien er een andere bestuurder van 18 jaar of ouder aan boord is. Bovendien bevat het scheepvaartreglement een algemene bepaling dat de bestuurder van een plezierboot over voldoende stuurvaardigheid moet beschikken.

Scheepvaarturen

Het algemeen scheepvaartreglement legt de scheepvaarturen vast. In principe is het varen bij nacht verboden. De vaaruren hangen dan ook van af van het seizoen, en variëren van tussen 8u en 17u30 in het midden van de winter tot tussen 4u30 en 21u30 in de maanden juni en juli. Bovendien is vrachtscheepvaart op zon- en feestdagen verboden (behalve op de tijrivieren).

Op vele waterwegen voorzien de waterwegbeheerders evenwel ruimere bedieningsuren van de kunstwerken dan de voorgeschreven scheepvaarturen. Ze laten toe om te varen buiten de scheepvaarturen om een kunstwerk te passeren en vervolgens naar de dichtstbijzijnde geschikte ligplaats te varen.

Dit betekent dat op waterwegen met sluizen en beweegbare bruggen de effectieve vaaruren niet door het scheepvaartreglement bepaald worden, maar door de bedieningsregeling van de kunstwerken. Voor de Vlaamse waterwegen wordt die vastgelegd door het Ministerieel Besluit van 15 december 1995 "houdende de regeling van de kunstwerken op de bevaarbare waterwegen in het Vlaamse Gewest onderworpen aan het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Koninkrijk". Er worden 6 bedieningsniveaus onderscheiden, benoemd met de letters A (24-uurs vaart, 7 dagen per week) tot F (geen standaardbedieningsregeling; waterwegs specifieke, beperkte bediening). Tabel 1 beschrijft de verschillende bedieningsniveaus en Tabel 2 toont welke bedieningsregelingen op de kleine waterwegen van toepassing zijn.

Tabel 1: Standaardbedieningsregeling

| Regeling | Periode | Maandag | | Dinsdag-vrijdag | | Zaterdag | | Zondag | |
|----------|--|---------|-------|-----------------|-------|----------|-------|--------|-------|
| | | van | tot | van | tot | van | tot | van | tot |
| A | hele jaar | 0:00 | 24:00 | 0:00 | 24:00 | 0:00 | 24:00 | 0:00 | 24:00 |
| B | hele jaar | 6:00 | 24:00 | 0:00 | 24:00 | 0:00 | 22:00 | geen | |
| C | hele jaar | 6:00 | 22:00 | 6:00 | 22:00 | 6:00 | 22:00 | geen | |
| D | hele jaar | 6:00 | 19:30 | 6:00 | 19:30 | 6:00 | 19:30 | Geen | |
| E | 19/3-30/9 | 7:00 | 19:00 | 7:00 | 19:00 | 7:00 | 17:00 | geen | |
| | 1/10-15/3 | 8:00 | 18:00 | 8:00 | 18:00 | 8:00 | 17:00 | geen | |
| F | Geen standaardbediening; waterwegs specifieke beperkte bediening | | | | | | | | |

Bron: *Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen, 2001a.*

Op een aantal kleine waterwegen met bedieningsregeling F is er niet voldoende scheepvaartverkeer om een continue bemanning van de kunstwerken te verantwoorden. Om de

efficiëntie van de personeelsinzet te verhogen wordt gebruik gemaakt van de volgende methodes:

- bediening op aanvraag: de bediening moet op voorhand door de schipper aangevraagd worden (soms kan dit gebeuren ter hoogte van een eerdere sluis, soms moet dit 24 of 48 uren op voorhand telefonisch aangevraagd worden);
- mobiele ploegen: een bedieningsploeg rijdt met het schip mee en bedient meerdere, na elkaar volgende kunstwerken;
- zelfbediening (sluis van Schipdonk).

In de toekomstige personeelsplanning is voorzien om de bediening van de kunstwerken op de drukst bevaren waterwegen (Dender tot Aalst, Kanaal Leuven-Dijle, sluis in Plassendale) uit te breiden tot regeling C. Op de Kempense kanalen is dit reeds het geval.

Op de meeste waterwegen in Vlaanderen is vrachtscheepvaart op zon- en feestdagen verboden. Dit verbod geldt niet voor pleziervaartuigen. De bewegingsvrijheid van plezierboten zou echter beperkt zijn, indien de sluisen en beweegbare bruggen niet bediend werden. Om de pleziervaart te bevorderen is er sinds 1991 in de zomerperiode (mei tot en met september) op de meeste Vlaamse waterwegen een beperkte bediening van de kunstwerken op zon- en feestdagen voorzien, enkel voor plezierboten. Dergelijke regeling is van toepassing op quasi alle bevaarbare waterwegen, met uitzondering van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

Tabel 2: Bedieningsregeling van de kleine waterwegen

| Waterweg | Huidige regeling | Voorzien in 2003 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| 1 Rekken van de IJzer | | |
| 1.a Kanaal Plassendale-Nieuwpoort | D ⁽¹⁾ | C/E ⁽¹⁾ |
| 1.b Kanaal Nieuwpoort-Duinkerken | D ⁽¹⁾ | E ⁽¹⁾ |
| 1.c IJzer | F | F |
| 1.d Kanaal van Ieper naar de IJzer | F | F |
| 1.e Lokanaal | F | F |
| 2 Kanaal Brugge-Damme | n.v.t. ⁽⁵⁾ | n.v.t. ⁽⁵⁾ |
| 3 Kanaal Bossuit-Kortrijk (tussen sluizen 9 en 11) | E | E |
| 4 Spierekanaal (gedeelte gelegen in het Vlaamse Gewest) | geen ⁽²⁾ | geen ⁽²⁾ |
| 5 Afleidingskanaal van de Leie van Schipdonk tot Balgerhoeke en | F | F |
| 6 Toeristische Leie | F | F |
| 7 Moervaart en Durmekanaal (smalle gedeelte) | F | F |
| 8 Durme (tjgebonden) | F | F |
| 9 Dender (gedeelte gelegen in Vlaamse Gewest) | D/E ⁽³⁾ | C/F ⁽³⁾ |
| 10 Zeeschelde tussen de sluis van Gentbrugge en de Ringvaart | geen ⁽²⁾ | geen ⁽²⁾ |
| 11 Kanaal Leuven-Dijle | E/F ⁽⁴⁾ | C |
| 12 Kempense kanalen | | |
| 12.a Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten | F | F |
| 12.b Kanaal Bocholt-Herentals | C ⁽¹⁾ | C ⁽¹⁾ |
| 12.c Zuid-Willemsvaart | C ⁽¹⁾ | C ⁽¹⁾ |
| 12.d Kanaal Briegden-Neerharen | C ⁽¹⁾ | C ⁽¹⁾ |
| 12.e Kanaal naar Beverlo | n.v.t. ⁽⁵⁾ | n.v.t. ⁽⁵⁾ |
| 13 Grensmaas (bevaarbaar gedeelte op Vlaams grondgebied) | n.v.t. ⁽⁵⁾ | n.v.t. ⁽⁵⁾ |

Noten:

(1) Met sommige afwijkingen.

(2) Verboden voor de scheepvaart

(3) Regeling E stroomopwaarts van de Zeebergbruggen in Aalst, en regeling D voor de Zeebergbruggen en stroomafwaarts; met sommige afwijkingen.

(4) Regeling F voor Zennegatsluis en regeling E voor andere kunstwerken, met sommige afwijkingen.

(5) Niet van toepassing: geen bediende kunstwerken aanwezig.

Bron: Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Beleid Havens, Waterwegen en Zeewezen, 2001a.

Scheepvaartrechten

Op de niet aan tij onderhevige waterwegen zijn scheepvaartrechten verschuldigd.

Plezierboten betalen niet per kilometer of per reis, maar een jaarlijks bedrag dat toegang tot het totale Vlaamse waterwegennet verleent. De prijs van het waterwegennet voor de Vlaamse waterwegen hangt af van de lengte en de snelheid van het vaartuig:

| | |
|---|-----------------------------|
| boten < 6m, die niet snel varen: | vrij van scheepvaartrechten |
| boten < 6m, die snel varen (> 20km/uur): | 50 EUR/jaar |
| boten tussen 6 en 12m, die niet snel varen: | 50 EUR/jaar |
| boten tussen 6 en 12m, die snel varen: | 100 EUR/jaar |
| boten > 12m: | 100 EUR/jaar |

Vignetten die gelden voor bepaalde deelperioden van het jaar (lente, zomer, winter) zijn verkrijgbaar tegen 50% van de bovenvermelde bedragen.²

Voor commercieel personenvervoer, tenslotte, bedragen de scheepvaartrechten 5% van de bruto-ontvangsten. Indien de reis slechts gedeeltelijk over aan scheepvaartrechten onderworpen waterwegen verloopt, wordt het verschuldigde bedrag evenredig aangepast. Voor reizen met vertrek in het buitenland gelden andere tarieven en rekenregels.

Voorrangsregels aan beweegbare kunstwerken

Bij de toegangen tot en bij doorvaart van sluisen en bruggen gelden er specifieke voorrangsregels.

De doorvaart van sluisen en beweegbare bruggen geschiedt volgens de orde van aankomst van de vaartuigen aan de stoppalen, die zich aan weerskanten van deze kunstwerken bevinden. Als uitzondering op deze algemene regel hebben volgende vaartuigen voorrang bij doorvaart in de hierna aangegeven volgorde:

1. de vaartuigen, geladen met buskruit, schietkatoen, knalstoffen, dynamiet;
2. de vaartuigen die het leger toebehoren of het helpen in zijn verrichtingen en zijn vervoer;
3. de vaartuigen van het bestuur waarop de nationale vlag is gehesen;
4. de vaartuigen die, met het bergingsmaterieel voor gezonken vaartuigen geladen, zich ter plaatse van het ongeval begeven en daartoe een vaarbewijs hebben, door bevoegde ingenieur afgegeven;
5. de vaartuigen, gebruikt tot een geregelde vervoersdienst voor reizigers;
6. de vaartuigen met een lading van ten minste 50 ton of, voor vaartuigen van minder dan 100 ton, met een lading van ten minste de helft van het laadvermogen van het vaartuig, andere vloeibare brandstoffen dan die van groep K3 (...);
7. de vaartuigen, gebruikt tot een geregelde vervoerdienst voor goederen. (art. 28; Algemeen Scheepvaartreglement).

² Voorts is de aankoop van een plezierboot onderworpen aan federale belastingen, namelijk een BTW van 21%, en voor schepen langer dan 7,5m ook een belasting op de in verkeersstelling (BIV).

B.1.2 Emissienormen voor scheepsmotoren

Sinds 1 januari 2002 gelden op de Rijn emissienormen voor nieuwe scheepsmotoren. Zij maken deel uit van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn.

De normen gelden voor alle motoren met een vermogen vanaf 37 KW en zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

| Motorvermogen (KW) | Motorsnelheid (toeren per min.) | CO (g/KWh) | HC (g/KWh) | NOx (g/KWh) | Deeltjes (g/KWh) |
|--------------------|---------------------------------|------------|------------|---------------------|------------------|
| 37-75 | -- | 6,5 | 1,3 | 9,2 | 0,85 |
| 75-130 | -- | 5 | 1,3 | 9,2 | 0,70 |
| ≥ 130 | n ≥ 2800 | 5 | 1,3 | 9,2 | 0,54 |
| | 500 ≥ n > 2800 | | | $45 \cdot n^{-0,2}$ | |

De meest veeleisende normen zijn die voor de emissies van NOx en partikels. Thans bedragen de NOx-emissies ongeveer 10 tot 13g/KWh, zodat een vermindering van rond 25% nodig is. Bovendien wordt er aan gedacht om in 2005 de normen in een tweede fase aan te scherpen tot 6 g/KWh voor NOx en 0,2 g/KWh voor partikels. Ter vergelijking: de Euro3-norm die op nieuwe vrachtwagens van toepassing is, bedraagt 5 g/KWh NOx-emissies (te verlagen tot 3,5 g/KWh onder Euro4).

Voor tweedehandsmotoren gelden de normen pas in 2011. Er zijn geen bepalingen voor bestaande motoren opgenomen.

B.1.3 Scheepsafvalstoffen

Internationale wetgeving

Op het vlak van de verontreiniging van het mariene milieu door ondermeer scheepsafval is vooral MARPOL 73/78 van belang. De Europese richtlijn van de Raad betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen zal MARPOL 73/78 op een geharmoniseerde wijze ten uitvoer leggen in de Europese Unie.

Andere internationale verdragen, zoals de UN Convention on the Law of the Sea of de afspraken in het kader van de Noordzeeconferentie, kunnen ook relevant zijn voor het beheer van scheepsafval. Inzake afval van de binnenscheepvaart is het Verdrag van de Centrale Rijnvaart Commissie van belang.

Marpol 73/78

In 1973 werd onder auspiciën van de IMO het Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL.) gesloten. Dit verdrag werd in 1978 geamendeerd door een protocol dat integraal deel uitmaakt van het verdrag. Daardoor werd het Verdrag bekend als Marpol 73/78.

Marpol 73/78 is door alle Europese lidstaten en door de meeste zeevarende naties ter wereld geratificeerd. Ieder schip wordt geacht zich aan de voorschriften van dit verdrag te houden.

Marpol 73/78 verplicht de verdragsluitende partijen ertoe om toereikende ontvangstinstallaties in havens aan te bieden voor diverse soorten afval. De installaties moeten afgestemd zijn op de behoeften van de schepen die er gebruik van maken.

Europese richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen³

De Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen zal Marpol 73/78 op geharmoniseerde wijze ten uitvoer leggen in de Europese Unie. Deze richtlijn heeft als doel “het voorkomen van lozingen, en met name van illegale lozingen, van scheepsafval en ladingresiduen in zee, door schepen die de havens van de Europese Gemeenschap aandoen” (artikel 1 RL 2000/59/EG). Om dit doel te bereiken, wordt er voorzien in de inrichting van zogenaamde “havenontvangstvoorzieningen”, anders gezegd faciliteiten in de havens die ingericht zijn voor de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen.

Toepassing op recreatievaart: In de EG-Richtlijn is er in de definities reeds sprake van pleziervaartuigen, indien een vaartuig “bestemd is of gebruikt wordt voor sport of vrijetijdsbesteding”. Of ook passagiersvaartuigen en veren onder de toepassing van de richtlijn vallen, is niet met zekerheid te zeggen op basis van een letterlijke analyse van de tekst. Wel wordt er nergens melding gemaakt van het vervoer van passagiers op de binnenwaterwegen. Bijgevolg zou men dan ook kunnen besluiten dat passagiersvaartuigen en veren niet onder de richtlijn vallen. Normaliter zal op het passagiersvervoer in ieder geval hetgeen vermeld wordt onder de 2^e bullet point (zie boven) van toepassing zijn.

Aangezien er onder het toepassingsgebied van de havens sprake is van “havens van de Lidstaten die gewoonlijk door dergelijke schepen worden aangedaan”, vallen dus de jachthavens binnen de EU ook onder het toepassingsgebied, zij worden immers gewoonlijk aangedaan door pleziervaartuigen. Er zullen in deze havens dus ook havenontvangstvoorzieningen aanwezig moeten zijn voor de aanneming van het afval van deze pleziervaartuigen.

Pleziervaartuigen zullen dus ook hun afval, waaronder ook wordt begrepen sanitair afval, in de daartoe voorziene havenontvangstvoorzieningen moeten afgeven. Het is echter niet duidelijk of bijvoorbeeld huishoudelijk afvalwater ook onder het begrip sanitair afval kan worden begrepen. Daarnaast lijkt het (zie wederom 2^e bullet point boven) dat verplichtingen omtrent huishoudelijk afvalwater alleen zullen gelden m.b.t. bepaalde passagiersvaartschepen.

Verdrag van de Rijnvaart⁴

Op 9 september 1996 hebben de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (Nederland, Duitsland, België, Oostenrijk en Zwitserland) en het Groothertogdom Luxemburg een “Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en Binnenvaart” gesloten. De belangrijkste bepalingen zijn:

- verbod op het lozen van scheepsafval (d.w.z. bilgewater, huishoudelijk afval, klein gevaarlijk afval) en ladingresten;

³ Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PB L 332/81 van 18 december 2000)

⁴ Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, van 9 september 1996.

- voor huishoudelijk afvalwater geldt dit verbod enkel voor hotelschepen met meer dan 50 slaappleaatsen (vanaf 2005), en passagiersschepen voor het vervoer van meer dan 50 personen (vanaf 2010), tenzij ze met een waterzuiveringsinstallatie uitgerust zijn;
- verplichting voor de staten om ontvangstinstallaties voor scheepsafval in te richten of te laten inrichten (binnen 5 jaar na in voege treden van het verdrag);
- verplichting voor de ladingontvanger om restlading, overslagresten en afval van de lading aan te nemen en op gepaste wijze te (laten) verwijderen;
- invoering van een verwijderingsbijdrage van 7,5 EUR per 1000 l verkochte gasolie voor de financiering van de ontvangstinstallaties voor olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval (d.w.z. vooral bilgewater).

Iedere staat wijst een nationaal instituut aan dat verantwoordelijk is voor de organisatie van het financieringssysteem voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, en waarin ook vertegenwoordigers van de binnenvaartorganisaties moeten opgenomen worden.

De bepalingen van het verdrag zijn van toepassing op alle binnenvaartwegen in Nederland, Duitsland en België, alsmede op de Rijn en de Moezel in Zwitserland, Frankrijk en het Groothertogdom Luxemburg. Het verdrag is echter nog niet door alle verdragsstaten geratificeerd (inbegrepen België), en dus nog niet van kracht.

Toepassing op recreatievaart: Er wordt geen definitie gegeven van recreatievaartuig en uit de "scheepsdefinities", die er wel worden gegeven, blijkt dat recreatievaartuigen (i.c. toervaartuigen) niet onder het toepassingsgebied van dit Verdrag worden begrepen. Vaartuigen voor de passagiersvaart en de veerdiensten vallen wel onder het Rijnvaart-Verdrag.

Federale wetgeving

Leefmilieu is een bevoegdheid van het Vlaams Gewest. De federale overheid is inzake leefmilieu enkel nog bevoegd voor radioactief afval, de doorvoer van afvalstoffen en de wet op het mariene milieu.

Vlaamse wetgeving

Op het ogenblik zijn er binnen Vlaanderen twee initiatieven in verband met de bescherming tegen en de preventie van vervuiling van de binnenwateren en de maritieme waterwegen lopende, welke hun oorsprong vinden in Europese en internationale regelgeving. Er wordt echter voor de havens en de binnenwateren een aparte regeling ingevoerd. Het gaat hier respectievelijk om de richtlijn van de Europese Unie en anderzijds om het verdrag gesloten onder de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Richtlijn havenontvangstvoorzieningen

De Vlaamse regering hechtte, na aanpassing aan het advies van de Raad van State, haar definitieve goedkeuring aan de wijziging van het besluit van 17 december 1997 inzake afvalvoorkoming en -beheer (Vlarea). De wijziging beoogt de implementatie van de Europese richtlijn 2000/59/EG van 27 november 2000. Deze richtlijn verplicht de zeeschepen die een Vlaamse haven aandoen na melding hun afval in die haven af te geven, waardoor de lozing van

scheepsafval en ladingresiduen op zee wordt verminderd. Hiervoor moeten alle havens beschikken over een afvalbeheerplan. De kosten voor de ontvangst en de verwerking van de afvalstoffen worden mee gedragen door de schepen. Aan de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) worden enkele nieuwe opdrachten toegekend zoals het verlenen van advies aan de bevoegde minister betreffende goedkeuring van de afvalbeheerplannen, de vrijstellingen inzake meldingsplicht en de correcte uitvoering van de plannen.

Voor de schepen die enkel de binnenwateren en/of jachthavens aandoen wordt een afzonderlijke regeling uitgewerkt.

Afvalstoffen

Leefmilieu is een gewestelijke bevoegdheid en wordt dus geregeld door de Vlaamse wetgeving.

In Vlaanderen bestaat het wettelijk kader inzake afval uit:

- Het decreet van 2 juli betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen (het Afvalstoffendecreet). Dit decreet is de basis van het Vlaamse afvalstoffenbeleid.
- Het besluit van 17 december 1997 houdende vaststelling van het Vlaams Reglement inzake afvalvoorkoming en –beheer (het VLAREA). Dit besluit geeft uitvoering aan het Afvalstoffendecreet.
- Het Interregionaal Samenwerkingsakkoord inzake Verpakkingsafval (het ISA). Het ISA regelt de terugnameplicht van verpakkingsafval.
- De verordening (EEG) nr. 259/93 van de Raad van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap. Het besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2001 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning en het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne. Daarin worden bepaalde uitvoeringsbepalingen opgenomen in het licht van richtlijn 2000/59/EG van 27 november 2000.

Milieuvergunning en exploitatievoorwaarden

Naast de afvalstoffenwetgeving die het beheer van afvalstoffen regelt, geldt ook de wetgeving die de aanvraag en verlening van de milieuvergunning regelt en die uitbatingvoorwaarden vaststelt. Bedrijven die afvalstoffen opslaan of verwerken, moeten hiervoor een vergunning hebben.

Het gaat om de volgende wet- en regelgeving:

- Decreet van 28 juni 1985 betreffende de milieuvergunning;
- Besluit van de Vlaamse Executieve van 6 februari 1991, houdende vaststelling van het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning (VLAREM I);
- Besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (VLAREM II).

Er kan in deze op worden gewezen dat de bepalingen uit Vlarem, strenger zijn dan de lozingsbepalingen die in het Rijn- en Binnenvaartverdrag zijn opgenomen. Onder het Verdrag is het lozen van bijvoorbeeld huishoudelijk afvalwater enkel verboden voor hotelschepen met meer dan 50 slaappleatsen en voor passagiersschepen die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers. Alle andere schepen mogen dus in principe hun huishoudelijk afvalwater lozen volgens het Verdrag.

Het vermijden van afval te dumpen in waterwegen en op zee door recreanten en beroepsvaart is ten eerste een mentaliteitskwestie. Ten tweede is het een kwestie van wetgeving, reglementering en controle en tenslotte is het een zaak van voldoende deponiemogelijkheden / ontvangstinrichtingen.

Gemeentelijke voorschriften

Voor de havens gelden tevens soms nog bepaalde gemeentelijke voorschriften: concessievoorwaarden, politieverordeningen en stedelijke verordeningen.

B.1.4 Anti-fouling regelgeving

Het gebruik van organische tinverbindingen in scheepsrompverven wordt geregeld door de Europese richtlijn 2002/62/EG van de Commissie van 9 juli 2002 tot negende aanpassing aan de technische vooruitgang van bijlage I bij Richtlijn 76/769/EEG van de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der lidstaten inzake de beperking van het op de markt brengen en van het gebruik van bepaalde gevaarlijke stoffen en preparaten (organische tinverbindingen).

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

Een Vlaamse ontwerpnorm is opgesteld in het kader van het reductieprogramma ter voldoening aan de EU-richtlijn 76/464.⁵ Voor organische tinverbindingen zijn deze echter nog niet wettelijk vastgesteld als kwaliteitsnorm.

Daarnaast werden er ook in het 'besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2001 tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 6 februari 1991 houdende vaststelling van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning en het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne' enkele bepalingen opgenomen in het licht van richtlijn 2002/62/EG van 9 juli 2002.

⁵ Richtlijn 76/464 bepaalt dat voor alle lozingen naar water van bepaalde gevaarlijke stoffen emissienormen moeten gelden, maar heeft geen getalsmatige specificatie van die normen.

B.1.5 Wetgeving mariene milieu's

Op 12 maart 1999 werd in het Belgisch Staatsblad de "wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België" gepubliceerd. Deze wet beoogt het behoud van de eigen aard, de biodiversiteit en het ongeschonden karakter van het mariene milieu door middel van maatregelen tot bescherming ervan door middel van maatregelen tot herstel van schade en milieuverstoring. Artikel 7 meldt dat "(i)n de zeegebieden de Koning beschermde gebieden (kan) instellen en, overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling, de maatregelen nemen die nodig zijn voor de bescherming ervan". De beschermde mariene gebieden kunnen de hoedanigheid innemen van (1) integrale mariene reservaten, (2) gerichte mariene reservaten, (3) speciale beschermingszones, (4) gesloten zones of (5) bufferzones.

In de gerichte en integrale mariene reservaten zijn alle activiteiten verboden, behoudens:

- (i) toezicht en controle;
- (ii) monitoring en wetenschappelijk onderzoek door, in opdracht of met toestemming van de overheid;
- (iii) de scheepvaart, tenzij deze wordt beperkt;
- (iv) de beroepsvisserij, tenzij deze wordt beperkt of verboden;
- (v) in de gerichte mariene reservaten, de maatregelen genomen krachtens artikel 9 van deze wet;
- (vi) militaire activiteiten (art. 8).

Tot op heden werden er nog geen uitvoeringsbesluiten waarin specifieke gebieden worden aangeduid en afgebakend gepubliceerd in het Staatsblad. Wel wil de minister een KB laten goedkeuren, in uitvoering van de wet op de mariene milieu's, waarin drie zones worden afgebakend. Men wil dus eerst beschermingszones afbakenen om dan in een latere fase een aantal maatregelen en verbodsbepalingen op te leggen. Concrete gevolgen voor de waterrecreatie aan de kust zijn nog onzeker.

Daarnaast wil Vlaams minister van leefmilieu en landbouw op korte termijn werk maken van de uitbouw van integrale kust-natuurparken. Enkel op die manier kan het natuurlijke milieu van de zee en aan land zo goed mogelijk beschermd en in stand gehouden worden. Precies pleit minister ervoor om de waardevolste zones in zee en aan land onder te brengen in integrale kust-natuurparken. Het gaat hier om beschermde zones die alle componenten van het kustecosysteem omvatten, van ondiepe zee over strand en duin tot en met polder.

Door de verstedelijking van de kust kan dit maar op een beperkt aantal plaatsen behouden of gerestaureerd worden, meer bepaald ter hoogte van het Westhoekreservaat te De Panne, van de Zeeberm- en Ter Ydeduinen te Oostduinkerke, van de Ijzermonding te Nieuwpoort en van het Zwin en de Zwinduinen te Knokke.

Op dit moment bestaat er, door de bevoegdheidsverdeling tussen de Belgische Staat en het Vlaams Gewest, nog geen rechtsgrond voor de afbakening van integrale kust-natuurparken. Toch werden op het Vlaams grondgebied al stappen gezet tot de uitbouw van dergelijke parken. Het gaat ondermeer om:

- de aankoop van een twintigtal hectare duinzoom- en poldergrond te De Panne om een ecologische verbinding te creëren tussen de Jonge duinen van het Vlaams natuurreservaat De Westhoek en de Oude duinen van het domein Cabour;
- het instellen van een prioritair aankoopdossier voor de Oostvoorduin te Oostduinkerke als deelgebied van het Zeebermduin-Ter Yde-complex;
- het herstel van het complex van slik, schor en duin te Nieuwpoort door de volledige ontmanteling van de oude marinebasis en de afgraving van de opgehoogde terreinen.

Op het moment dat de federale overheid ervoor opteert om ter hoogte van de Westhoek, de IJzermonding en de Zeebermduin mariene natuurreservaten af te bakenen, kunnen deze reservaten en de strand-, duin- en poldernatuurreservaten ruimtelijk aan elkaar gehecht worden tot integrale kust-natuurparken onder een gezamenlijk beheer.

B.1.6 Gebruik veersteigers door passagiersvaartschepen

Er wordt van de veerdiensten verwacht dat zij een klokvaste en veilige dienst onderhouden. Overvaart op het half uur en het uur van 8 tot 21 uur, en meer overvaarten indien nodig.

Er staan zware financiële boetes op het niet onderhouden van deze uurregeling.

De laatste jaren is er een enorme toename van veergebruikers, nog extra gestimuleerd door de serie “Stille Waters”, alsmede door de comfortabele nieuwe veersteigers.

De veersteigers dienen door de veeruitbater dagelijks onderhouden te worden op netheid en veiligheid op straffe van boete.

De passagiersvaart kan gebruik maken van de veersteigers mits voorlegging van een officieel document van de toezichhoudende overheid.

B.1.7 Wettelijk kader m.b.t. jaagpaden en dijkwegen

Een jaagpad of dijkweg is een weg op de rivierdijk of op de oever, dienstig voor het jagen of trekken van schepen. Het valt onder de reglementering van de scheepvaartwegen en wordt geregeld door Artikel 93.

Fietspaden vallen onder de reglementering van het wegverkeer en zijn ook als fietspad aangeduid middels gepaste signalisering (verkeersbord D7).

Voor fietspaden is de beheerder verantwoordelijk voor bv. verlichting, strooien, type verharding, veiligheidsvoorzieningen enz. Voor jaagpaden en dijkwegen gelden deze fietspad-inherente voorzieningen niet. Dijkwegen en jaagpaden zijn bovendien niet toegankelijk - behoudens uitzonderingen voor de aangelanden - voor auto- en motorverkeer en voor paarden die niet voor de jaagdienst gebruikt worden.

Slechts indien een dijkweg of jaagpad is opgenomen in de weginfrastructuur van een mogelijke buurt- of openbare weg langs een waterloop, kan men de fietspad-eigen voorzieningen op dijkwegen of jaagpaden verwachten. Zo zijn verschillende jaagpaden en dijkwegen opgenomen in het toeristische fiets-, wandel- en/of ruiterrouten netwerk. Dit wordt mede geregeld door de Richtlijn

voor de bewegwijzering van toeristische fietsroutenetwerken, ruiter- en wandelroutes (B.S. 17.10.2000, pp. 34991-35013).

B.1.8 Bermbesluit

Het Bermbesluit werd genomen in uitvoering van de Wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud. Nu past het bermbesluit binnen de 'horizontale maatregelen' van het Natuurbehoudsdecreet.

Het Bermbesluit beoogt een natuurvriendelijk bermbeheer te stimuleren via een aangepast maaibeheer met daartoe geschikt materieel en met verbod tot gebruik van biociden. Het is van toepassing op bermen en taluds langs wegen, waterlopen en spoorwegen, waarvan het onkruidbeheer toebehoort aan publiekrechtelijke rechtspersonen zoals de Vlaamse overheid.

Met gras begroeide bermen mogen niet vóór 15 juni gemaaid worden. Een eventuele tweede maaibeurt mag slechts worden uitgevoerd na 15 september. (Milieuzakboekje, 2003).

B.1.9 Wettelijk kader voor de binnenvisserij op bevaarbare waterlopen.

De wet op de riviervisserij van 1954 is van toepassing op alle openbare waterlopen van het Vlaams Gewest. Het visrecht behoort aan de staat in de stromen, rivieren en vaarten die door de koning onder de met schip, schuit of vlot bevaarbare of bevlotbare waterwegen gerangschikt zijn en waarvan het onderhoud ten laste is van de staat of van haar rechthebbenden. Voor deze waterlopen (i.c. bevaarbare waterlopen) geldt bovendien dat voor de uitoefening van het visrecht gebruik kan gemaakt worden van de oever over een breedte van 1,5m maximum, berekend vanaf de boord die de waterloop bespoelt in zijn hoogst bereikte peil zonder te overstromen. De openstelling van alle bevaarbare waterlopen voor hengelaars werd in 1954 bewust in de riviervisserijwetgeving ingeschreven vanuit de ingeving dat het hengelen als een vrijetijdsbesteding dient beschouwd te worden en dat paal en perk moest gesteld worden aan de private verpachtingen van de visserij in deze wateren.

Concreet betekent dit dat in principe op alle waterwegen beheerd door de AWZ/AWK dit visrecht moet kunnen worden uitgeoefend.

Inhoudelijke hoofdlijnen in het visserijbeleid zijn:

- het duurzaam ontwikkelen / behouden van de biodiversiteit door te streven naar een ecologisch evenwicht in de relatie tussen de visfauna, het visbestand en de andere biotische en abiotische elementen in een watersysteem;
- het optimaliseren van de visserijactiviteit binnen de mogelijkheden die een watersysteem aan gebruiksfuncties biedt;
- het bevorderen / handhaven van een daartoe geschikte milieu- en habitatkwaliteit.

De ontwikkelingen in het milieu- en natuurbeleid en het integraal waterbeheer, met principes als duurzaamheid, overleg en doelgroepenbeleid laten ook de openbare visserij niet ongemoeid. Overleg en samenwerking tussen de uitvoerende instanties inzake natuurbehoud, binnenvisserij, waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer vormen een prioriteit waarbij beleidsintegratie en het duurzaam en verstandig gebruik van de visstand binnen het ecologisch functioneren van watersystemen en de onderlinge afstemming van de verschillende gebruiksfuncties worden

nagestreefd. Hiermee zijn de taakstelling, en daarmee de uitdagingen, voor het binnenvisserijbeleid het laatste decennium complexer geworden, zowel extern naar andere beleidsdomeinen en -verantwoordelijken, als intern naar de eigen doelgroep. Naar waterbeheerders appelleert het binnenvisserijbeleid voor het verbeteren van de milieukwaliteit, voor het optimaliseren van de ecologische functies van waterlopen met hun fauna en flora (ecologische functie) en voor het duurzaam inpassen van visserijactiviteiten op de wateren (sociaal-maatschappelijke functie) zodat gewaarborgd wordt dat deze aspecten in het waterbeleid worden meegekoppeld.

“In het kader van de balans tussen natuur en visserij, zal er - daar waar de natuur zich al voldoende hersteld heeft - een versoepeling komen voor de sportvissers. Op plaatsen waar natuurherstel het nog altijd heel moeilijk heeft, komen er strengere maatregelen.” (Persbericht Vlaamse overheid, 11/03/03). De principes die door Minister worden voorgesteld, zijn:

- Meer ruimte voor vissers waar de natuur dit toelaat:
 - Openstellen van de nachtvisserij;
 - Opheffen van de gesloten tijd tijdens paaiperiodes op bepaalde plaatsen;
 - Aanleg van speciale paaiplaatsen naast kanalen;
 - Meer mogelijkheden voor paaiplaatsen;
- Bijkomende bescherming voor zeldzame vissen;
- Beperkingen voor zeehengelaars;
- Vissen krijgen overal vrije doorgang;
- Actievere rol voor vissers bij het visstand- en visserijbeheer.

Minister wil dit pakket maatregelen zo snel mogelijk ter goedkeuring aan de Vlaamse regering voorleggen. De maatregelen zullen van kracht worden na advies van de Raad van State en de definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering.

B.1.10 Strandconstructies

Het ruimtelijk beleid en de afbakening van de zones dient juridisch vertaald te worden via een provinciaal uitvoeringsplan en/of verordening, in overleg met gemeenten en het Vlaamse gewest. Voor een verdere uitwijding hieromtrent, zie § B.2.2.1 Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen.

B.2 Planologisch kader

B.2.1 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het beleidsmatig kader voor de ruimtelijke ordening wordt bepaald in de ruimtelijke structuurplannen. Onder ruimtelijk structuurplan wordt verstaan een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie. Het is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen die de ruimtelijke ordening aanbelangen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen weer in het perspectief van 2007. Hierna worden de relevante thema's beschreven.

Waterweginfrastructuur

"De rivieren en kanalen hebben een functie voor wateraan- en -afvoer, goederentransport, waterbeheersing, proceswatervoorziening, economische activiteiten, drinkwatervoorziening, natuurontwikkeling (ecologische functie) en watergebonden recreatie. Ze zijn structurerend voor het omgevende gebied." (RSV, 1998, p. 179).

De waterweginfrastructuur vormt een net met uiteenlopende technische eigenschappen en met verschillend belang voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Vlaanderen. "Op basis van het belang in internationaal verband en op basis van de hoofdfunctie wordt het Vlaamse waterwegennet ingedeeld in een secundair en een hoofdwaterwegennet. Het hoofdwaterwegennet verzorgt de verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau. Het secundair waterwegennet heeft een complementaire functie en zorgt voor de toevoer (een verzamelnet) naar het hoofdwaterwegennet. Hierdoor wordt het mogelijk een homogeen waterwegennet te realiseren en (internationale) netvorming te versterken. Zo kan men de verbeteringen aan de verbindingen en de capaciteitsuitbreidingen richten naar de meest efficiënte plaatsen.

Met uitzondering van de natuurlijke waterlopen liggen waterwegen met een internationale verbindingfunctie die voldoen aan klasse IV, voor het overgrote deel in Nederland en Vlaanderen. Op dit ogenblik beperkt deze ruimtelijke concentratie structureel de mogelijkheden voor het lange afstandstransport via het water in Europa. Door de openstelling van het Rijn-Mainz-Donau-kanaal is er wel een internationale verbinding van deze klasse tot stand gekomen met Centraal en Oost-Europa.

Naast zijn (inter)nationale verbindende functie ontsluit het hoofdwaterwegennet de belangrijkste economische knooppunten zoals de zeehaven van Antwerpen en Gent, het economische netwerk van het Albertkanaal, de omgeving van Kortrijk, ... Alleen de zeehavens van Oostende en Zeebrugge zijn onvoldoende aangesloten op dit waterwegennet.

Het hoofdwaterwegennet voldoet grotendeels aan de in Europees verband beschreven minimumklasse IV. Het bestaat uit de volgende waterwegen:

- het Albertkanaal;

- het Kanaal Gent-Terneuzen;
- de Schelde-Rijnverbinding en de dokken te Antwerpen;
- de Zeeschelde en de Bovenschelde;
- het kanaal Brussel-Schelde / Brussel-Charleroi;
- de Ringvaart (Gent);
- de Leie en afleidingskanaal.

Daarnaast wordt ook de aansluiting van de zeehavens van Oostende en Zeebrugge op het hoofdwatwegennet beschouwd als zijnde een hoofdwatweg. De overige bevaarbare kanalen en watwegen worden tot het secundaire watwegennet gerekend. Nagenoeg alle secundaire watwegen zijn op dit ogenblik als klasse II (600 ton) uitgerust. Enkel het IJzerbekken, de Dender (gedeeltelijk) en de Moervaart hebben een gabariet van slechts klasse I (300 ton).

Om aan te geven welke van de watwegen behorende tot het secundaire watwegennet op Vlaams niveau op dit ogenblik nog een belangrijke vervoersfunctie vervullen en welke momenteel een prioritaire behandeling vereisen, wordt als afbakeningscriterium gesteld dat meer dan 4 % van de totale vervoerde vracht via het wat op de betreffende watweg moet worden afgewikkeld. Dit impliceert dat er op een totaal van ongeveer 100 miljoen ton meer dan 4 miljoen ton over de watweg moet worden vervoerd. Naast de prioriteitsstelling van het hoofdwatwegennet, voldoet enkel het kanaal Gent-Brugge aan dit criterium. (p. 510).

De lokale knelpunten in het hoofdwatwegennet worden op korte termijn weggewerkt om het net zijn internationale verbindingfunctie te geven. Investerings in watbouwkundige werken worden prioritair besteed aan het hoofdwatwegennet.

Deze prioriteitsstelling mag echter geen afbreuk doen aan de verdere rendabilisering van reeds gedane investeringen in het secundair watwegennet. De secundaire watwegen kunnen nog een economisch functie uitoefenen. Zo kunnen bij voorbeeld langs secundaire watwegen watgebonden bedrijventerreinen worden aangelegd en ingericht. Zij functioneren daarenboven als een toevoernet naar het hoofdwatwegennet. Al is de vervoersfunctie op het secundair watwegennet richtinggevend (onder andere voor afvaltransporten) ten opzichte van de recreatieve, de landschappelijke en de watwinningsfunctie, toch moet de maximale integratie van alle functies hier worden nagestreefd. (Ibid, pp. 509-510).

Het IJzerbekken wordt niet meer in functie van de binnenvaart uitgebouwd.

Recreatie

“Ten aanzien van de ontwikkeling van toeristische en recreatieve voorzieningen worden op Vlaams niveau de volgende principes vooropgesteld:

- De bestaande toeristisch-recreatieve infrastructuur in de stedelijke gebieden en in het buitengebied moet in grotere mate en op een meer optimale wijze benut worden. De verbetering van de kwaliteit van de aangeboden producten staat voorop en het aanbod van bestaande infrastructuur moet beter op elkaar inspelen.
- Het is niet wenselijk om op een grootschalige wijze toeristische en recreatieve voorzieningen uit te breiden of nieuw in te planten in het buitengebied. In de stedelijke gebieden, de

stedelijke netwerken en in die gebieden die in het provinciaal ruimtelijk structuurplan als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van primair belang werden aangeduid, kan er nieuwe en grootschalige toeristisch-recreatieve infrastructuur met bijkomend ruimtegebruik worden gelokaliseerd. Voorwaarden hiertoe zijn ondermeer de afstemming op het niveau van het betrokken stedelijk gebied, de draagkracht van de ruimte en het locatiebeleid.

- Gestreefd moet worden naar kwaliteitsvolle vormen van medegebruik door toeristisch-recreatieve activiteiten van infrastructuur die voor een andere functie zijn uitgebouwd of door andere activiteiten benut worden.

Op basis van deze principes kunnen de ontwikkelingsperspectieven voor toeristisch-recreatieve infrastructuur in de stedelijke gebieden en het buitengebied bepaald worden.” (Ibid, p. 365).

“Toerisme en recreatie bepalen in erg belangrijke mate de ontwikkelingsperspectieven van de Vlaamse Kust en de Kempische As. Beide stedelijke netwerken moeten dan ook als een toeristisch-recreatief netwerk worden beschouwd en dienen verder uitgebouwd te worden. De uitwerking van beide stedelijke netwerken moet gebaseerd zijn op het onderzoek van de samenhang, de dynamiek, de tendensen en de potenties en de eventuele ontwikkeling van strategische locaties inzake toerisme en recreatie. Hierbij moet worden opgemerkt dat het toeristisch-recreatief netwerk Kempen een groter gebied omvat dan het stedelijk netwerk Kempische As. Ook in het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit en in de grensoverschrijdende stedelijke netwerken spelen toerisme en recreatie een zekere rol, doch ze wegen niet in dezelfde mate door tegenover andere activiteiten in deze gebieden.” (Ibid, p. 366).

Wel stelt het RSV dat de vervoersfunctie op het secundair waterwegennet richtinggevend is (o.a. bv. voor afvaltransporten) ten opzichte van de recreatieve, de landschappelijke en de waterwinningsfunctie, al moet de maximale integratie van alle functies hier worden nagestreefd. (Ibid, p. 511).

“De mogelijkheden die het buitengebied biedt aan toerisme en recreatie worden erkend. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van toeristisch-recreatieve activiteiten in het buitengebied is het recreatief medegebruik met respect voor de draagkracht van het gebied.

Om de toeristisch-recreatieve aanbodelementen in het buitengebied en in de stedelijke gebieden met elkaar te verbinden en op elkaar af te stemmen, wordt netwerkvorming vooropgesteld. Paden en routes (o.a. langs waterlopen, spoorwegbeddingen) worden met elkaar verbonden (ook internationaal) en uitgerust als een samenhangend toeristisch-recreatief product (o.a. inschakeling van verblijfsaccommodatie...). Het publieke karakter en de toegankelijkheid van deze paden en routes moeten maximaal gegarandeerd blijven. Het verbinden van recreatieve voorzieningen in het buitengebied met deze in de stedelijke gebieden, moet echter op een zorgvuldige wijze gebeuren, zodat de specifieke kwaliteiten en functies van beide gebieden niet aangetast worden. In functie van de optimalisering van de toeristisch-recreatieve netwerkvorming kunnen, binnen de randvoorwaarden bepaald door de structuurbepalende functies, langs en op bepaalde waterlopen en in hun omgeving sommige recreatievormen in beperkte zones worden toegelaten.” (Ibid, p. 414).

De verdere uitwerking van de ontwikkelingsperspectieven voor toeristisch-recreatieve infrastructuur gebeurt voor de stedelijke gebieden binnen het afbakeningsproces van deze stedelijke gebieden en de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en voor het buitengebied binnen de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

B.2.2 Provinciale Ruimtelijke Structuurplannen

De ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt niet alleen op het Vlaamse niveau bepaald, maar op de drie bestuurlijke niveaus (gewest, provincie en gemeente). Hierbij zullen de lagere niveaus zich richten naar het kader en de beperkingen van het hoger niveau en het kader en de bepalingen verder verifiëren en uitwerken.

B.2.2.1 Provinciaal Structuurplan West-Vlaanderen

Het provinciaal structuurplan West-Vlaanderen is reeds definitief goedgekeurd door de provincieraad.

De waterwegen zijn een onderdeel van de bestaande toeristisch-recreatieve structuur en de bestaande ruimtelijke structuur verkeer en vervoer. Verder zijn ze ook van belang voor de watergebonden bedrijventerreinen (bestaande ruimtelijke structuur bedrijvigheid). De rivier- en beekvalleien maken deel uit van de bestaande ruimtelijke natuurlijke structuur.

Ruimtelijke natuurlijke structuur

De natuurlijke structuur is de samenhang van alle ruimten met een min of meer natuurlijk karakter. Deze ruimten worden vooral bepaald door het geheel van rivier- en beekvalleien, reliëfcomponenten en bodemkenmerken, maar ook biotische kenmerken zijn van belang voor deze gebieden. Deze ruimtelijke natuurlijke structuur wordt tevens gekenmerkt door andere dan ecologische functies zoals beroepslandbouw, recreatie en bedrijvigheid.

Drie rivier- en beekvalleien zijn relevant voor de bevaarbare waterlopen die voor waterrecreatie in aanmerking komen, namelijk de IJzer- en Handzamevallei, de Mandel- en Leievallei en Scheldevallei. Volgende beleidsdoelstellingen zijn opgesteld voor de gewenste natuurlijke structuur:

- netwerk van rivier- en beekvalleien en reliëfcomponenten versterken en behouden (optimaal beschermen van netwerk van verbindingselementen);
- gebiedsgericht beleid voeren;
- aandacht voor natuurlijke structuur in stedelijke gebieden;
- ruimtelijke ondersteuning van integraal waterbeheer (verhogen waterbergend vermogen: waar mogelijk winterbeddingen als overstromingsgebieden herstellen).

Voor de gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur zijn er bindende selecties gebeurd volgens categorieën 'natuurverbindingsgebieden', 'droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang' en 'natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang'. Volgende waterwegen uit deze studie zijn geselecteerd:

- als natuurverbindingsgebied:
 - IJzervallei tussen Diksmuide en Nieuwpoort.

- als natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang:
 - Kanaal Ieper-IJzer;
 - Kanaal Kortrijk-Bossuit;
 - Kanaal Nieuwpoort-Veurne;
 - Kanaal Plassendale-Nieuwpoort;
 - Kanaal Veurne-Duinkerken;
 - Lokanaal.

Ruimtelijke structuur bedrijvigheid

De bestaande ruimtelijke structuur bedrijvigheid heeft betrekking op de economische activiteiten in de sectoren industrie en diensten. Daarbij wordt nader ingegaan op de activiteiten die zich normaal op bedrijventerreinen bevinden. Sectoren zoals kleinhandel, toerisme en recreatie worden hier dus buiten beschouwing gelaten en in aparte deelstructuren besproken.

Elementen van deze deelstructuur zijn de steden, het sterk verstedelijkte zuidoosten van de provincie (regio Kortrijk, Roeselare en Waregem), de randgemeenten van Brugge en de kustgemeenten en de verspreide werkgelegenheidskernen.

Ruimtelijke structuur toerisme en recreatie

Het spreidingspatroon van de toeristische en recreatieve activiteiten over de provincie kan worden aangetoond aan de hand van de spreiding van de logiesaccommodatie, van het dagtoerisme en van de bewegingsrecreatie, de ruimtelijke implicaties van het openluchtrecreatief gedrag van de West-Vlaming en het belang van stedelijke recreatieve centra.

De waterrecreatie op de kanalen vormt naast de fietsassen en de kuststrook een belangrijk onderdeel van de toeristisch-recreatieve bewegingsrecreatie. De waterlopen van het IJzerbekken hebben veel mogelijkheden tot recreatief medegebruik zoals toervaart, zachte pleziervaart en hengelen. Ook het Spierekanaal en het kanaal Kortrijk-Bossuit zijn van belang voor de toeristisch-recreatieve bewegingsrecreatie.

De Westhoek, de Scheldestreek en de Leiestreek vormen toeristische regio's. Daarbij zijn telkens volgende elementen structuurbepalend en van toeristisch-recreatief belang:

- Noordelijke en zuidelijke Westhoek:
 - IJzervallei;
 - Lokanaal;
 - Ieperlee;
 - Toeristische centra Veurne en Diksmuide;
 - West-Vlaamse heuvels;

- Boscomplexen (Canadabossen, Palingbeek, Doelbos);
 - Toeristische centra Ieper en Poperinge;
 - Bellewaerde;
 - Oude spoorwegbedding Boezinge-Langemark;
 - Groene complexen: Palingbeek, doelbossen, oude vaart Ieper-Komen.
- West-Vlaamse Scheldestreek:
 - Kanaal Bossuit-Kortrijk met bezoekerscentrum in Bossuit;
 - Scheldevallei;
 - Heuvelkam van het interfluvium met bosrelict.
- Leiestreek:
 - De Leie als centrale as;
 - Stedelijke centra Kortrijk en Waregem;
 - Recreatief domein 'De Gavers'.

Voor de gewenste structuur toerisme en recreatie zijn op provinciaal niveau volgende beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- duurzaam en kwalitatief versterken van het bestaande toeristisch-recreatief aanbod;
- optimaal benutten van nog aanwezige potenties voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen;
- toeristisch-recreatieve ontwikkelingen richten op de eigenheid van de streek;
- samenhang tussen toeristische regio's bevorderen;
- voldoende mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding voorzien.

Specifiek voor de toeristisch-recreatieve lijnelementen moet aandacht gegeven worden aan de kwaliteit en belevingswaarde van de lijnelementen en hun directe omgeving. Bij projecten dient men een geïntegreerde visie voor de volledige lijn uit te werken. Diverse vormen van bewegingsrecreatie moeten mogelijk gemaakt worden. Daartoe kan de aangrenzende autovrije of autoluwe infrastructuur benut worden en kan op de oevers aangepaste kleinschalige infrastructuur voor de waterrecreatie voorzien worden.

De IJzerstreek is geselecteerd als landelijk toeristisch-recreatief netwerk; de IJzer, het kanaal Nieuwpoort-Duinkerken, het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, het Lokanaal, het kanaal Ieper-IJzer en het kanaal Kortrijk-Bossuit zijn geselecteerd als toeristisch-recreatief lijnelement.

Ruimtelijke structuur verkeer en vervoer

Het kanaal Kortrijk-Bossuit vervult een belangrijke vervoersfunctie. Occasioneel transport van goederen gebeurt nog op de IJzer, het kanaal Plassendale-Nieuwpoort, het kanaal Nieuwpoort-Duinkerken, het Lokanaal en het kanaal Ieper-IJzer.

Voor de gewenste structuur verkeer en vervoer worden volgende beleidsdoelstellingen geformuleerd:

- naar een bereikbaarheid streven afgestemd op de gewenste ruimtelijke structuur van de provincie;
- alternatieven voor het autoverkeer versterken (voor goederenvervoer transport per spoor en over het water aanmoedigen; voor personenvervoer fietsnetwerken en openbaar vervoer aanmoedigen);
- naar een structurele verkeersveiligheid streven;
- aan een verhoogde leefbaarheid werken.

Er wordt vastgesteld dat de diepgang en de uitrusting van de secundaire waterwegen in West-Vlaanderen vaak gezakt zijn tot beneden het niveau van de klasse waarvoor ze toegankelijk zouden moeten zijn (meestal klasse I, vaartuigen van max. 300 ton). Daarom wordt het behoud van de vooropgestelde toegankelijkheid van deze waterlopen als ruimtelijke beleidsdoelstelling geformuleerd, zowel ten behoeve van de nieuwe hoofdfunctie (recreatie) als ten behoeve van de huidige en mogelijke toekomstige functies in het vervoer van goederen en personen.

B.2.2.1.1 Strandconstructies⁶

Bepaalde delen van het strand zijn op vandaag ingekleurd als natuurgebied op het gewestplan. Dit betekent dat er in principe geen constructies kunnen opgericht worden (met uitzondering van jagers- en vissershutten). Daarnaast valt het grootste gedeelte van het strand zelfs buiten de afbakening van de gewestplannen, waardoor het dus 'onbestemd' gebied is. Deze situatie zorgt voor onduidelijkheid over de juridische en planologische voorwaarden voor constructies en activiteiten, voornamelijk in functie van toerisme en recreatie, op strand en dijk.

Een eerste stap tot opmaak van een beleidskader voor de inrichting en het gebruik van strand en dijk werd afgewerkt in juni 2000. Deze opdracht werd toevertrouwd aan de provincie West-Vlaanderen in opdracht van de Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Waterwegen Kust (AWZ-AWK) in het kader van het geïntegreerd kustzonebeheer⁷.

De hoofdlijnen van dit beleidskader werden opgenomen in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV), waarbij de actie werd ingeschreven dit beleidskader te vertalen in een ruimtelijk uitvoeringsplan of verordening. Het PRS-WV werd goedgekeurd door de Minister van ruimtelijke ordening op 6 maart 2002.

⁶ Op basis van 'uittreksel uit de recentste stand van zaken van de toelichtingsnota (21.08.03) inzake de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen "Strand en dijk" in West-Vlaanderen.

⁷ 'Terra Coastal Zone Management' (2000). *Planologische en juridisch kader voor het gebruik van de zeewering en in het bijzonder strand en dijk*. Brugge.

De provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (P-RUP) voor strand en dijk vormen dan ook rechtstreeks een uitvoering van het PRS-WV.

Het doel van het P-RUP is het ordenen van de georganiseerde toeristisch-recreatieve activiteiten⁸ op het strand en de dijken en de eventueel daarmee gepaard gaande (al dan niet bouwvergunningplichtige) constructies. Bij de afweging wordt rekening gehouden met de functie als zeewering en de ecologische waarden van stranden en duinen. Op basis van het subsidiariteitsprincipe worden de natuurgebieden van Vlaams niveau (GEN, GENO) uitgesloten. Eventuele toeristisch-recreatieve activiteiten in deze gebieden dienen te worden geordend door het Vlaamse beleidsniveau in gewestelijke uitvoeringsplannen.

Niet alle problematieken rond activiteiten en constructies op strand en dijk zullen geregeld worden in het provinciaal RUP. Naast dit ruimtelijk bestemmingsplan blijven nog andere instrumenten voorhanden om een aantal zaken te regelen. Hiermee bedoelen we de jaarlijks te hernieuwen strandconcessies, de gemeentelijke politiereglementen en lastenboeken. Dit ruimtelijk uitvoeringsplan vormt wel steeds het toetskader voor hogervermelde reglementeringen.

Hieronder wordt het volledig beleidskader rond strandconstructies zoals vervat in het PRS-WV weergegeven:

1. Doel van het beleidskader

Tot nog toe wordt voor het strand geen beleid bepaald. Dit kader beoogt een eenvormige aanpak voor het al dan niet toelaten van bebouwing op het strand. Dit kader wordt toegepast op de ruimtelijke visie van de deelruimte kust.

2. Categorieën

Onderscheid tijdelijk – permanent

Tijdelijk is een periode van maximaal 7 maanden, zijnde van april t.e.m. oktober. In de resterende periode worden de uiterlijke kenmerken van de constructies verwijderd. Permanente constructies blijven het jaar rond staan.

Onderscheid commercieel-recreatieve en openbaar toegankelijke nutsvoorzieningen

Commercieel-recreatieve voorzieningen zijn bedoeld voor een zo breed mogelijk publiek en hebben betrekking op zachte recreatie. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen voorzieningen ten dienste van een ruimer publiek (gezinscabines, horecazaken, terrassen) en voorzieningen ten dienste van een specifiek doelgroep (watersporters, strandsportbeoefenaars).

Openbaar toegankelijke nutsvoorzieningen zijn niet-commerciële diensten, die voor iedereen toegankelijk zijn, meestal zonder betaling (sanitair, douches, reddersposten, strandienstencentra, infrastructuur van gemeenten).

Onderscheid in schaalgrootte: grootschalig - kleinschalig

Kleinschalige constructies hebben een geringe ruimtelijke impact op het strand. Grootschalige daarentegen oefenen individueel een zekere ruimtelijke druk uit op het strand. Het onderscheid

⁸ Met georganiseerde toeristisch-recreatieve activiteiten worden die activiteiten bedoeld die in principe (al dan niet tijdelijke) constructies behoeven. Voorbeelden van individuele activiteiten die niet specifiek worden geregeld in dit RUP zijn zonnebaden, wandelen, vliegeren, paardrijden, strandvissen, ...

tussen klein- en grootschalige constructies wordt in overleg met de betrokken gemeente geoperationaliseerd op basis van de ruimtelijke draagkracht; d.w.z. rekening houdend met onderstaande criteria:

| | |
|---|--|
| <i>Ruimtelijke impact</i> | |
| Ruimtebeslag, schaal van de constructie ten opzichte van de omgeving. | De mate waarin de schaal van de constructie concordeert met de schaal van de omgeving. |
| <i>Omgevingsimpact</i> | |
| Milieuhinder | De activiteit ten gevolge van de constructie veroorzaakt hinder ten aanzien van de omgeving door belemmering van zichten, veiligheid voor andere strandgebruikers, afval,... |
| <i>Verkeersimpact</i> | |
| Verkeersstromen | De mate waarin de activiteit verkeersstromen veroorzaakt door verkeer van personen of door vrachtvervoer, bijv. via aan- en afvoer van surfplanken. |

Opdeling in zones

Volgens de aanliggende zone wordt een zonering gemaakt voor nieuwe, tijdelijke en permanente strandconstructies en te regulariseren constructies.

Voor de inplanting spelen volgende ruimtelijke elementen een rol : bebouwing, dijk, duinen en ontsluiting.

Volgende zones komen voor :

- **Zone A** : strand ter hoogte van een dijk met aanpalende aaneengesloten bebouwing
- **Zone B** : strand ter hoogte van een dijk en aanpalende niet-aaneengesloten bebouwing (waaronder toeristisch-recreatieve verblijfsaccommodatie)
- **Zone C** : strand ter hoogte van aanpalende niet-aaneengesloten bebouwing (waaronder toeristisch-recreatieve verblijfsaccommodatie) zonder dijk
- **Zone D** : strand ter hoogte van gebieden met weinig of geen bebouwing (eventueel met dijk)

3. Ruimtelijk beleid voor strandconstructies

Zone A: Dijk-aaneengesloten bebouwing

In deze zone kunnen commercieel-recreatieve voorzieningen voor een ruimer publiek en openbaar toegankelijke voorzieningen voorkomen op voorwaarde dat ze kleinschalig zijn en die geen verkeer genereren.

Tijdelijke constructies kunnen worden opgericht aanpalend aan de dijk of op de dijk, afhankelijk van het dijktipe (bijv.: al dan niet met rijweg). Permanente constructies worden geïntegreerd in

de dijk. Een uitsprong boven het dijkniveau kan in zoverre dat het zicht vanop de dijk naar de zee niet wordt belemmerd en de uitsprong esthetisch verantwoord is.

Bij uitzondering kunnen permanente constructies op of naast de dijk (maximaal 15 meter ervan verwijderd) op voorwaarde dat het een constructie van openbaar nut betreft en waarbij het onmogelijk is om de constructie te integreren in de dijk. Bijkomende voorschriften kunnen worden geformuleerd.

Zone B: Dijk-niet aaneengesloten bebouwing

In deze zone kunnen tijdelijke en permanente constructies voor commercieel-recreatieve voorzieningen ten dienste van specifiek doelgroepen, alsook openbaar toegankelijke voorzieningen. De constructies dienen enkel ter ondersteuning van sportactiviteiten op het strand en op zee.

De constructies kunnen grootschaliger zijn dan in zone A maar zijn beperkt volgens de ruimtelijke draagkracht. Bijkomende activiteiten, zoals horeca, zijn uitgesloten tenzij deze geïntegreerd worden in de constructie en geen publieke functie vervullen. Verkeersgenererende constructies (bijv. een surfclub) worden ontsloten via een openbare weg.

De constructies dienen gebundeld te worden en sluit bij voorkeur aan bij bestaande bebouwing.

Constructies van commercieel-recreatieve voorzieningen ten dienste van een ruimer publiek kunnen enkel tijdelijk worden opgericht. Deze dienen kleinschalig te zijn en aanpalend aan de dijk of op de dijk, afhankelijk van het dijkttype (bijv.: al dan niet met rijweg). Deze constructies kunnen slechts op voorwaarde dat het gaat om een bewaakte zone voor het baden. Horecazaken worden evenwel uitgesloten. Bijkomende voorschriften kunnen geformuleerd worden

Zone C: Enkel niet-aaneengesloten bebouwing

Wanneer zone C grenst aan zone A gelden voor zone C dezelfde mogelijkheden voor zone B. Wanneer zone C grenst aan zone B gelden voor zone C dezelfde randvoorwaarden als voor zone D.

Zone D: zonder bebouwing (eventueel met dijk) of alleenstaande bebouwing

Er kunnen enkel nog tijdelijke constructies ten behoeve van reddingsdiensten een beperkt aantal (tijdelijke) gezinscabines voorkomen op voorwaarde dat het gaat om een bewaakte zone voor het baden. Bijkomende voorschriften kunnen worden geformuleerd.

In het andere geval geldt in deze zone een volledig bouwverbod, zowel voor permanente als voor tijdelijke constructies. Het gaat in hoofdzaak om de open-ruimteverbinding zoals omschreven in de gewenste natuurlijke ruimtelijke structuur.

Uitzonderingen

Omwille van het specifieke karakter van het strand van Bredene tot Vosseslag (De Haan) wordt een eigen beleidsvisie ontwikkeld binnen de gewenste ruimtelijke structuur van de kust.

Het specifieke karakter van dit strand wordt bepaald door de duinencomplexen en de afwezigheid van een dijk, terwijl dit stuk strand toch belangrijk is voor de achterliggende terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven.

B.2.2.2 Provinciaal Structuurplan Oost-Vlaanderen

Het provinciaal structuurplan Oost-Vlaanderen bevindt zich in de voorontwerpfase.

De provincie Oost-Vlaanderen is rijk aan waterwegen. Deze waterwegen – rivieren en kanalen – hebben een ruimtelijk structurerend vermogen omwille van de wateraan- en afvoerfunctie, de transportfunctie voor personen en goederen, de waterbeheersings- en voorzieningsfunctie, de functie t.b.v. economische activiteiten, de natuurontwikkelingsfunctie, landschapsfunctie en de watergebonden recreatie.

Het gehele waterwegennet wordt op basis van het (inter)nationaal belang en gewenst ruimtelijk structurerend vermogen ingedeeld in een hoofd- en een secundair waterwegennet. Het hoofdwaterwegennet werd geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De overige bevaarbare waterwegen vormen het zogenaamde secundaire waterwegennet en zijn minder belangrijk voor het goederentransport. Voor de waterwegen van het secundaire net waarvan economische activiteiten nog gebruik maken (hoe beperkt ook), wordt deze economische functie gevrijwaard.

Voor de secundaire waterwegen wordt een belangrijke aanvullende rol gezien ten aanzien van recreatie en toerisme. Uiteraard geldt dit in de eerste plaats voor het vaartoerisme. Daarnaast vormen de waterwegen, en meer bepaald de langsliggende autovrije paden, echter ook belangrijke aders voor wandel- en fietsverkeer, paardrijden, rolschaatsen, ... Zij vormen dan ook de dragers van het “gebundeld netwerk” (zie verder).

Het net van secundaire waterwegen wordt in het richtinggevend deel als volgt omschreven:

- Kanaal Gent-Brugge (Merendree- Durmen – Brugge) (indien geen hoofdwaterweg in het kader van de verbeterde binnenvaartontsluiting van de Kusthavens);
- Afleidingskanaal van de Leie (Merendree – Durmen – Zeebrugge) (indien geen hoofdwaterweg in het kader van de verbeterde binnenvaartontsluiting van de Kusthavens);
- Leie (Deinze – Gent Ringvaart);
- Gentse binnenwateren;
- Vaart van Eeklo;
- Leopoldkanaal;
- Durme – Moervaart;
- Dender.

Zij worden (naast de hoofdwaterwegen) opgenomen in het net voor vaartoerisme en, daarmee samenhangend, het ‘gebundeld netwerk’. Er gaat bijzondere aandacht naar de overige functies die aan waterwegen worden toegeschreven.

Het gebundeld netwerk is de drager van de toeristisch-recreatieve bewegingen. Het zijn goed uitgeruste verbindingssassen om aan recreatief lange afstandsverkeer plaats te bieden. Het gebundeld netwerk is de drager om er de kleinere lokale netwerken en routes en tevens toeristisch-recreatieve elementen aan op te hangen en te koppelen. Bij de uitbouw van de gebundelde netwerken moet rekening gehouden worden met alle toeristisch-recreatieve

bewegingen die tot de netwerkbewegingen kunnen worden gerekend (fietsen, voettocht, trektochten te paard, skaten, kanoën, pleziervaren, ...).

Naast deze gebundelde netwerken worden er eveneens toeristisch-recreatieve netwerken, aandachtsgebieden en gebieden van primair toeristisch–recreatief belang geselecteerd.

Een toeristisch-recreatief netwerk is een gebied waar een belangrijke samenhang bestaat tussen hoogdynamische toeristische en recreatieve voorzieningen. Deze kunnen verder versterkt en uitgebouwd worden. Drie toeristisch-recreatieve netwerken worden in Oost-Vlaanderen onderscheiden:

- het netwerk 'Vlaamse Ardennen';
- het netwerk Gents Rivierengebied; en
- het netwerk Steden en Stromen.

Het netwerk Vlaamse Ardennen wordt langs de oost- en westzijde afgebakend door de Schelde en de Dendervallei. De Gavers te Geraardsbergen wordt als belangrijke hoogdynamische infrastructuur onderscheiden.

Het tweede provinciale toeristische netwerk wordt het Gents Rivierengebied genoemd. Dit netwerk omvat enerzijds de kunststad Gent als centraal punt en anderzijds de toeristisch-recreatieve elementen langsheen de Leie en de Schelde tot Dendermonde en het kanaal Gent-Terneuzen. Het netwerk waaiert uit naar het noorden tot Wachtebeke (domein Puyenbroeck).

Een toeristisch-recreatief aandachtsgebied is buiten een toeristisch-recreatief netwerk gelegen, maar heeft als gebied of streek een zekere toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. Vooral landschappelijk of natuurlijk waardevolle gebieden worden als aandachtsgebied aangeduid. Het aandachtsgebied 'Denderende steden' verbindt via de Dender twee toeristisch-recreatieve netwerken. Recreatie rond deze rivier en regionaal toerisme in de steden: Dendermonde, Aalst, Ninove en Geraardsbergen zorgen voor de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht.

Gebieden van primair toeristisch-recreatief belang zijn potentiële gebieden om nieuwe hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuren van provinciaal niveau uit te bouwen. Het zijn de gebieden die als toeristisch-recreatieve aantrekkingspolen van provinciaal belang zijn en waar verdere ondersteuning wenselijk is.

Gebieden van toeristisch-recreatief belang zijn te vinden bij de Leievallei (Gent- Sint-Martens-Latem- Deinze), Lokeren, Wachtebeke – Lochristi (omgeving domein Puyenbroeck), Sint-Niklaas – Beveren – Temse – Kruibeke, Dendermonde, Zottegem, Geraardsbergen en Oudenaarde – Wortegem-Petegem – Kluisbergen - Maarkedal – Ronse.

Provinciaal structuurplan Antwerpen

Het provinciaal structuurplan Antwerpen is voorlopig vastgesteld door de provincieraad.

De waterwegen in de provincie Antwerpen maken deel uit van de ruimtelijke economische structuur en de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur.

Ruimtelijke economische structuur

De economische structuur bestaat uit verschillende deelstructuren: kleinhandel, landbouw, toerisme en recreatie.

Er zijn enkele kwaliteiten en kansen voor de waterwegen. Zo zijn er een aantal in onbruik geraakte bedrijventerreinen langsheen het kanaal Dessel-Schoten die grote potenties bieden, ook voor activiteiten als recreatie en toerisme. De waterwegen, zoals het Kempisch kanaal, vormen specifieke potenties voor recreatie en toerisme.

Eén van de principes bij de gewenste toeristisch-recreatieve structuur is het gebundeld netwerk. Het gebundeld netwerk is een geheel van gebundelde routes voor recreatieve lange afstandsbewegingen. Daarbij wordt er geopteerd voor een optimaal gebruik van de rivieren en kanalen en voor een optimale scheiding tussen fiets-, auto-, wandel- en ruiterroutes. Het kanaal Dessel-Schoten, het kanaal Herentals-Bocholt en het kanaal Leuven-Dijle worden aangeduid als onderdelen van het gebundeld netwerk.

Ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

In de provincie worden bundels, trajecten en knooppunten onderscheiden. Het kanaal Herentals-Bocholt en Leuven-Dijle zijn een onderdeel van een bundel op provinciaal niveau.

In de synthese van de gewenste ruimtelijke structuur is het kanaal Herentals-Bocholt een onderdeel van de Kempische as.

B.2.2.3 *Provinciaal structuurplan Vlaams-Brabant*

Op dit ogenblik is er een tweede discussienota voor het provinciaal structuurplan Vlaams-Brabant. Deze discussienota zal na overleg verwerkt worden tot een voorontwerp.

De tweede discussienota is opgebouwd uit vier thema's: de bebouwde ruimte met de nederzettingsstructuur en de economische structuur; de open ruimte met de agrarische en de natuurlijke structuur; mobiliteit en lijninfrastructuur en ontwikkelingsperspectieven per planregio.

B.2.2.4 *Provinciaal structuurplan Limburg*

Het provinciaal structuurplan Limburg is momenteel in openbaar onderzoek.

De Kempische kanalen zijn (gedeeltelijk) gesitueerd in de provincie, en zijn van belang bij de ruimtelijk-economische structuur, de toeristisch-recreatieve structuur en de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur. Ook aan het Albertkanaal worden recreatieve functies toegedicht, hoewel daar de economische functie primeert.

Ruimtelijk-economische structuur

Het kanaal Bocholt-Herentals is één van de elementen van de Kempische as, een stedelijk netwerk op Vlaams niveau. Het kanaal heeft slechts een beperkte betekenis voor de industrie langsheen het kanaal. Wel is er doorgaand goedertransport.

De toeristisch-recreatieve structuur

Voor de grensoverschrijdende toervaart is een netwerk van jacht-, passantenhavens en aanlegplaatsen uitgebouwd. De routegebonden recreatie geeft sterke groeikansen, vooral voor kwaliteitsvolle netwerken. Wel moet de draagkracht van de natuur gerespecteerd worden.

In het ruimtelijk concept van de gewenste toeristisch-recreatieve structuur vormen de Kempense kanalen een belangrijke overgangszone tussen een open ruimte gebied (met toerisme, landbouw en natuur) en een snoer voor toeristisch-recreatieve rustgebieden.

De ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur

Het kanaal Bochoolt-Herentals maakt deel uit van een infrastructuurbundel, samen met de N71 en de spoorlijn 19. Ook de Zuid-Willemsvaart vormt samen met de N78 een bundel op provinciaal niveau.

B.3 Vlaamse beleidsplannen met betrekking tot waterrecreatie

B.3.1 Beleidsplan voor de recreatievaart (ontwerpversie 1998 van Afdeling Bovenschelde)

Het beleidsplan voor de recreatievaart wenst een verdere uitbouw van de Vlaamse recreatieve vaart te bewerkstelligen, zonder daarbij de primaire functies (waterbeheersing, beroepsvaart) van de waterwegen te hinderen. Daarbij is de afstemming van de verschillende waterwegfuncties en oeverfuncties noodzakelijk. Niet alle functies zijn immers met elkaar verzoenbaar, en de beheerder zal dan ook hier en daar beperkingen moeten opleggen.

Belangrijke uitgangspunten zijn het mooie en relatief onbekende Vlaamse waterwegennet, de toegankelijkheid over het water en de brede belangstelling van de bevolking. Ook is het belangrijk om een beter inzicht te krijgen in het economisch belang van de recreatieve vaart en het watertoerisme. De Vlaamse overheid dient een sturend beleid te voeren, waarbij initiatiefnemers gestimuleerd worden in plaats van zelf te realiseren.

Concreet worden drie beleidsdoelstellingen naar voor gebracht:

- het bereikbaar maken van waterrecreatie en recreatievaart voor iedereen;
- het voltooiën van het netwerk van verharde jaagpaden;
- internationaal watertoerisme verdubbelen tegen het jaar 2002.

Krachtlijnen van het beleid zijn de verdraagzaamheid en verzoenbaarheid van de verschillende waterweggebruikers en hun activiteiten, een initiatiefvriendelijk klimaat, het onderhoud en de uitbouw van de basisinfrastructuur en een kostendekkend gebruik van de infrastructuur. Bij het kostendekkend gebruik van de infrastructuur is de financiering van het bedieningspersoneel van de bruggen en sluisen op zondag door de verkoop van watervignetten belangrijk, maar moet rekening gehouden worden met het indirect gebruik van de waterweg door wandelaars op de oevers en dergelijke.

B.3.2 Strategisch Beleidsplan voor Toerisme en Recreatie aan de Kust, Westtoer, Brugge, 2002

Dit beleidsplan heeft als doel het beleid voor het kusttoerisme en de kustrecreatie op Vlaams en provinciaal niveau te sturen en richting te geven aan strategische beslissingen van kustgemeenten en van private toeristische actoren. Er wordt een visie geformuleerd over de ontwikkeling op middellange termijn van het gewenste toeristisch-recreatieve kustproduct, zowel in zijn fysische elementen als wat onthaal en dienstverlening betreft.

De beweegruimte van het plan wordt ten eerste geconditioneerd door het wettelijke kader waarbinnen dit strategisch beleidsplan opereert.

Specifiek voor de ontwikkeling van het toerisme en recreatie aan de Kust dient rekening gehouden te worden met volgende wettelijke kaders:

- **Kwaliteit van het zeewater:** Zoals vastgelegd in het K.B. van 30 juli 1987 bemonstert de Vlaamse Milieumaatschappij zeer intensief de 39 badzones aan de Kust. Dit gebeurt in opdracht van de Administratie Gezondheidszorg. De bemonsteringen zijn gespreid over het hele jaar met zwaartepunt tijdens het badseizoen. De kwaliteit van het zeewater is – in vergelijking met andere Europese kusten – als goed te beoordelen. De Vlaamse Milieumaatschappij en de Gezondheidsinspectie vinden het belangrijk dat het publiek geïnformeerd wordt over de kwaliteit van het zwemwater. Dit gebeurt via diverse kanalen (info op palen in de kustgemeenten, wekelijkse berichtgeving aan de pers, website, teletekst,...).
- **Veiligheid op zee:** De veiligheid op zee wordt geregeld door de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee en het Politie- en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische Kust. Sommige delen van deze reglementen hebben betrekking op sportieve en recreatieve activiteiten op zee die gereguleerd worden om niet in conflict te komen met de transportfunctie op zee. Voor de veiligheid op zee voor de toerist-recreant zijn de strandreddingsdiensten van groot belang aangezien zij de opvolging van de reglementering verzekeren voorzover het gaat om activiteiten die te controleren zijn van op het strand. Onderzoek van Test-Aankoop in samenwerking met de Europese Gemeenschap heeft uitgewezen dat aan de Belgische Kust meer veiligheidsmaatregelen (reddingsdiensten, hulpposten, vlaggen en andere) worden genomen dan in andere Europese badplaatsen. Daarnaast wordt de veiligheid op zee op grote afstanden van de stranden ook verzekerd door de militaire Seaking-basis van Koksijde.
- **Reglementering i.v.m. sportbeoefening op zee:** Algemeen stelt zich het probleem van eenvormigheid in reglementeringen aan de Kust. In elke gemeente wordt een aantal politiereglementen uitgevaardigd, die niet dezelfde zijn in alle gemeenten. Daarom kunnen de sportieve recreanten en toeristen moeilijk weten aan welke reglementen ze zich moeten houden.
 - Het varen met een jetski is nergens aan de Kust toegelaten. Wel toegelaten zijn jetscooters. Toch wordt het jetskiën beoefend (en enigszins gedoogd) op een aantal plaatsen aan de Kust. De vraag stelt zich of het niet beter zou zijn om jetskiën toe te laten mits strikte zonerings.
 - De wetgeving i.v.m. surfen werd recent aangepast en nu mogen surfers tot 8 beaufort gaan surfen en mogen ook verder in zee gaan surfen. Het grote probleem is dat de reddingsdiensten slechts tot 6 beaufort kunnen uitvaren.
 - In de toekomst zal mogelijk een probleem rijzen met het vliegeren (kiting) op de stranden. Deze activiteit kent een groeiende belangstelling. Indien tussen de zonnebadende toeristen gevliegerd wordt kan dit ernstige verwondingen of hinder veroorzaken. In enkele badplaatsen bestaat reeds een gemeentelijke reglementering terzake.
- **Recreatief gebruik van de stranden:** Sommige recreatieve activiteiten op zee vereisen ondersteunende constructies op het strand (bijvoorbeeld clubhuizen). Ook activiteiten op het strand behoeven infrastructuur (strandterrassen, strandcabines, sanitair, stranddouches,...). Dergelijke constructies worden meestal tijdelijk, maar vaak ook permanent, opgericht en zijn visueel storend. Een volledige inventaris van de constructies op het strand werd uitgevoerd door de Dienst Mirona van de Provincie West-Vlaanderen in opdracht van de Vlaamse Administratie Waterwegen en Zeewezen, Afdeling Waterwegen Kust. Volgende knelpunten werden geformuleerd omtrent strandconstructies:
 - Zoneringsproblemen en problemen rond het verkrijgen van bouwvergunningen: Bepaalde delen van het strand staan op het Gewestplan ingekleurd als natuurgebied. Dit impliceert dat er geen bouwconstructies kunnen worden

opgetrokken op basis van art. 20 van het K.B. van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen. Andere delen van het strand hebben veelal geen bestemming op het Gewestplan en zijn niet ingekleurd (planologisch en juridisch vacuüm). Een harde afbakening van het strand is evenwel onmogelijk door de dynamiek van eb- en vloedstroom. Momenteel zijn een aantal permanente strandconstructies illegaal en dringt zich een beslissing op over het al dan niet regulariseren ervan.

- Toenemende vraag voor oprichten van permanente constructies: Het is in het voordeel van het kwalitatief buitenseizentoerisme dat gedurende de wintermaanden het onbebouwde karakter van strand en dijk gemaximaliseerd wordt. Tijdelijke constructies worden ofwel geregeld door gemeentelijke concessies of door een politieverordening betreffende het privé-gebruik van het openbaar domein.
- Veiligheid op de stranden: De veiligheid op de Vlaamse stranden wordt geregeld door een wet uit 1957 (kustreglement) die wordt aangevuld met gemeentelijke en politiereglementen. Plaatselijke politiereglementen kunnen vaak uiteenlopen wat de duidelijkheid voor de toerist niet bevordert.
- Bescherming van de duinen: In het Decreet houdende maatregelen tot de bescherming van de kustduinen van 14 juli 1993 en de uitvoeringsbesluiten ervan wordt een categorie 'beschermde duingebied', alsook een categorie 'voor het duingebied belangrijk landbouwgebied' ingevoerd. Een bouwverbod werd opgelegd voor beide categorieën van het Duinendecreet, ongeacht de bestemming van het goed volgens de goedgekeurde bestemmingsplannen of verleende verkavelingsvergunningen. De beide categorieën werden afgebakend vanuit natuurbehoudstandpunt en niet vanuit het standpunt van de visuele waarde en het recreatief belang van de duinen. Het is belangrijk dat prioriteitsgebieden worden aangeduid waar in de toekomst inspanningen moeten worden geleverd om het recreatief medegebruik van de duinen te verzekeren en te verbeteren. Hierbij moet steeds uitgegaan worden van het principe van recreatief medegebruik met erkenning van de hoofdfuncties natuur en zeewering. De meeste duingebieden zijn evenwel niet of gebrekkig uitgerust voor de recreatieve functie.
- Bedreigingen voor de polders: Door de bouwstop in de voor de duinen belangrijke landbouwgebieden, opgelegd in het Duinendecreet, mag worden verwacht dat de dynamiek vanuit de toeristisch-recreatieve sector zich zal trachten te verplaatsen naar het verder afgelegen poldergebied. Ook ontwikkelingen uit andere sectoren als huisvesting en ontwikkelingen in de secundaire en tertiaire sector bedreigen het typische karakter van het kwalitatief landschappelijk polderlandschap.
- Kampeertreinen en kampeerverblijfparken: Op Vlaams niveau werd een beleid uitgestippeld om ervoor te zorgen dat de Vlaamse kampeersector in het jaar 2000 zou klaarstaan met een kwalitatief hoogstaand aanbod van kampeertreinen en kampeerverblijfparken, beantwoordend aan de behoeften van de toeristen van de toekomst. Daartoe werd een regelgeving (Decreet van maart 1993 en Uitvoeringsbesluiten van februari 1995) vastgelegd wat betreft minimumeisen voor brandveiligheid en kwaliteit van de terreinen en voorzieningen, samen met een classificatiesysteem. Op 31 november 2001 waren van de 140 vergunningsplichtige terreinen aan de Kust 85 terreinen vergund. Voor enkele terreinen doet zich nog steeds het probleem voor van de niet-geëigende ruimtelijke zonerings. Deze terreinen kunnen geen stedenbouwkundig attest verkrijgen waardoor zij niet in aanmerking komen voor een exploitatievergunning. Daarom werd een werkgroep opgericht om dit probleem op te lossen en om procedures uit te werken voor het eventueel regulariseren van bepaalde terreinen.

Verder wordt de beweegruimte voor ontwikkeling van kustrecreatie en –toerisme bepaald door een reeks van wettelijke randvoorwaarden die opgelegd worden door andere sectoren. Het gaat voornamelijk om wetgeving op het vlak van ruimtelijke planning en natuur en milieu:

- Ruimtelijke planning:
 - Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV);
 - Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRSWV);
 - Gemeentelijke Ruimtelijke Structuurplannen (GRS).

- Natuur en milieu:
 - Internationaal en Europees natuurbesluit (Europese Vogelrichtlijngebieden, Habitatgebieden, Internationale RAMSAR-conventie,...);
 - Mariene besluit op federaal niveau (Wet ter bescherming van het Mariene Milieu in zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België);
 - Natuur- en milieubesluit van het Vlaamse Gewest, provincies en gemeenten.

B.3.3 Voorstel van toetsingskader voor waterrecreatie-infrastructuur, AWZ Cel IWABEL, 2002

Dit voorstel gaat in op de wijze waarop AWZ-afdelingen moeten omgaan met aanvragen tot infrastructuurwerk t.b.v. waterrecreatie. Het geeft ook aan in welke investeringen AWZ op voorhand niet zal co-investeren. Het gaat verder in op de wijze waarop AWZ voorstelt het beheer van kustjachthavens in de toekomst te willen regelen.

Een set van 9 beoordelingscriteria worden gepresenteerd. Als het voorstel voldoende goed scoort op het geheel van de criteria kan het gehonoreerd worden.

I.c. zijn de criteria:

1. De noodzakelijkheid of wenselijkheid;
2. De nautische en technische haalbaarheid;
3. De ligging;
4. Het draagvlak;
5. Het milieu;
6. De kostprijs én medefinanciering;
7. De doelgroep;
8. De maatschappelijke return voor het gebied;
9. De toegankelijkheid.

Zaken die zowiezo geen aanspraak maken op (co-)financiering door AWZ zijn faciliteiten die behoren tot de zgn. superstructuur, zoals toiletten, cafetaria, parking, speelpleinen en tennisvelden.

Verder wordt aangegeven dat tussen AWZ en uitbaters van jachthavens die grotendeels met overheidsgeld uitgebouwd zijn, een concessie-overeenkomst wordt afgesloten. Deze moet ieders verantwoordelijkheden vastleggen. AWZ stelt voor om 30-jarige concessies af te sluiten. AWZ wil behalve de huidige VZWs ook andere partijen laten meedingen naar dergelijke concessies.

B.3.4 Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets

Uit het Vlaams Totaalplan Fiets blijkt dat met name de vrijetijdsverplaatsingen per fiets een sterke groei doormaken. Zo'n 20% van het aantal fietsverplaatsingen vindt plaats in het kader van ontspanning. Als gevolg van demografische evoluties zal de groep ouderen in Vlaanderen toenemen en het is met name die groep die een groot aantal actieve recreatieve fietsgebruikers vertegenwoordigt. Gegeven het feit dat de vrijetijds-fietsverplaatsingen over de langste afstanden gaan, vertegenwoordigen zij in totaal meer dan de helft van het totaal per fiets afgelegde aantal kilometers in Vlaanderen.

De strategie van het Ontwerp Vlaams Totaalplan Fiets is er op gericht het functionele fietsgebruik en de verkeersveiligheid te verhogen. Om mensen op de fiets te krijgen is het vereist dat het veilig is om te fietsen en dat de verplaatsing snel en comfortabel kan plaatsvinden. De uitbouw van veilige aaneengesloten fietsroutes in en naar stedelijke gebieden en landelijke kernen staat dus in het teken van zowel de fietsveiligheid als het fietsgebruik. In de overige, landelijke, gebieden is een verhoging van het fietsgebruik moeilijker haalbaar gezien het lage potentieel aan functionele verplaatsingen. Het bevorderen van de fietsveiligheid staat hier dus op zichzelf.

De problematiek van de verkeersonveiligheid geldt uiteraard ook voor de recreatieve fietser. Vandaar dat ook langs de recreatieve fietsroutenetwerken voldoende aandacht dient te worden besteed aan gevaarlijke punten en trajecten waar mogelijk langs 'trage wegen' moeten worden gelegd. In dat opzicht kunnen een aantal maatregelen en principes die in het plan werden opgenomen, ook worden doorgetrokken naar het recreatieve fietsverkeer.

Ter verzekering van de mogelijkheden van de fietsverplaatsingen stelt het beleidsplan de volgende specifieke maatregelen voor (p. 65-67):

- Voor zover fiets- en gemotoriseerd verkeer van dezelfde verbindingen gebruik (moeten) maken: scheiden van fiets- en gemotoriseerd verkeer waar mogelijk en mengen waar het kan. Dit wordt in eerste instantie benaderd vanuit het oogpunt van veiligheid, maar zou evengoed opgevat kunnen worden vanuit een oogpunt van ontspanning en rust aangaande (niet-)medegebruik van jaagpaden en dijkwegen. Middelen hierbij zijn aparte stroken, het mogelijk weren van gemotoriseerd verkeer door middel van doorknippen van doorgaande routes, autoluwe/-vrije gebieden, aparte fietspaden, aanleggen van verharding die gemotoriseerd verkeer weert, ...;
- Zoveel mogelijk streven naar creatie van aaneengesloten gebieden;
- Uitwerking van een netwerk van "trage wegen" waarbij fietsers- en voetgangersverkeer prioriteit heeft op gemotoriseerd verkeer.⁹ Ook de jaagpaden en dijkwegen kunnen hieronder

⁹ Concept van trage wegen: openbare wegen waar fiets- en voetgangersverkeer prioriteit heeft op gemotoriseerd verkeer. Deze trage wegen zijn een aanvulling en versterking van de lokale en bovenlokale fietsnetwerken. Onder

vallen, zoals blijkt uit het volgende: “In het bijzonder wordt in de overige gebieden extra aandacht besteed aan de verkeersveiligheid van toeristische/recreatieve fietsroutes. Dit kan enerzijds door toeristische en recreatieve trajecten langs trage wegen en ‘ongevaarlijke’ kruispunten te voorzien, anderzijds door gevaarlijke punten langs een toeristische route verkeersveilig in te richten.”;

- Voorzien van kwalitatieve fietsenstallingen aan begin- en eindpunt van fietsroutes en overstappunten met O.V.;
- Aan banden leggen van maximale snelheden: Waar de conflictsituatie tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers zeer sterk aanwezig is, moet de snelheid beperkt worden tot 30km/u. Deze snelheidslimiet zou bijgevolg ook voor wielrenners dienen te gelden;
- Bewegwijzering;
- Netheid en zichtveldwaarborging op fietspaden.

De verschillende doelstellingen en maatregelen dienen gerealiseerd te worden door inbedding ervan in provinciale ruimtelijke structuurplannen, RUPs en gebiedsgerichte beleidsacties (p. 68).

deze trage wegen vallen bijvoorbeeld oude kerkwegels, oude spoorwegbeddingen, lokale doorsteekjes die weer opgewaardeerd worden met het oog op voetgangers-, fietsverkeer, ruiters. De Atlas der Buurtwegen is een referentiedocument voor het opsporen van potentiële trage wegen. Daarnaast is in de loop der jaren nog een hele reeks nieuwe wegen ontstaan die gebruikt worden voor zeer lokale verplaatsingen.

B.4 Integraal waterbeleid met implicaties voor waterrecreatie op waterwegen

B.4.1 Integraal waterbeheer in Vlaanderen

Integraal waterbeheer tracht het behoud en herstel van het watersysteem te verzoenen met het gebruik ervan door de mensen, rekening houdende met de behoeften van de komende generaties.

Een *watersysteem* beperkt zich niet tot een waterloop, maar wordt gedefinieerd als “een samenhangend en functioneel geheel van oppervlaktewater, grondwater, waterbodems en oevers, met inbegrip van de daarin voorkomende levensgemeenschappen en alle bijbehorende fysische, chemische en biologische processen, en de daarbij behorende technische infrastructuur.”

In ondergaande paragrafen zal kort ingegaan worden op de wetgeving, de kernprincipes en organisatie van het integraal waterbeheer in Vlaanderen.

Wetgeving integraal waterbeheer

In Vlaanderen bestond er tot sinds kort geen juridische basis voor het integraal waterbeleid. Dat bracht enkele nadelen met zich mee, bijvoorbeeld wat betreft financiering, personeel, planningsprocessen,...

Het voorbije decennium zijn er verscheidene beloftevolle pogingen geweest om een decreet over het integraal waterbeleid goedgekeurd te krijgen, telkens zonder succes. Sinds het einde van het jaar 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water¹⁰ van kracht voor alle lidstaten van de Europese Unie, waaronder België. De Kaderrichtlijn moet in elke lidstaat omgezet worden in eigen wetgeving.

Omwille van het gebrek aan een decretale basis voor het Vlaamse waterbeleid en aangespoord door de verplichtingen van de Kaderrichtlijn Water, wordt opnieuw een decreet voorbereid. Het initiatief ging daarbij uit van de Vlaamse minister voor Leefmilieuen verliep in samenwerking met de Vlaamse minister voor Mobiliteiten de Vlaamse minister voor Ruimtelijke Ordening.

Op 17 juli 2002 keurde de Vlaamse Regering het voorontwerp van decreet betreffende het integraal waterbeleid voor de eerste keer principiële goed. In het najaar van 2002 hebben zowel de Sociaal Economische Raad Vlaanderen (SERV) als de Milieu- en Natuurraad Vlaanderen (MiNa-raad) advies verleend. Op basis van deze adviezen werd het voorontwerp herschreven.

Op vrijdag 7 februari 2003 hechtte de Vlaamse Regering goedkeuring aan het aangepaste voorontwerp van decreet. Daarmee is de eerste stap naar een wettelijk kader voor het waterbeleid in Vlaanderen gezet. Op 17 april heeft de Raad van State zich over de decreetsteksten uitgesproken. In de week van 12 mei is de tekst als ontwerp ingediend in het Vlaams Parlement. Op 19 juni heeft de Commissie Leefmilieu, Natuurbehoud en Ruimtelijke Ordening van het Parlement het Ontwerp goedgekeurd, samen met 11 amendementen. Tenslotte

¹⁰ Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid.

nam het Vlaams Parlement het ontwerpdecreet definitief aan op 9 juli 2003, zodat er vanaf die datum van een decreet kan gesproken worden.

Kernprincipes van integraal waterbeheer

Om tot integraal waterbeheer te komen is een inhoudelijke, juridische integratie en organisatorische integratie noodzakelijk. Het huidige waterbeheer mag niet enkel meer gericht zijn op waterbeheersing. Men dient respect te hebben voor de werking van het natuurlijk systeem en de eisen van de verschillende sectoren. In overleg met alle betrokkenen dient gezocht te worden naar alternatieven en dient men belangen af te wegen. Tenslotte maakt men niet enkel in het waterbeleid plannen. Ook andere beleidsdomeinen zoals natuur, ruimtelijke ordening, mobiliteit en economie maken plannen voor de toekomst. Ook deze plannen dienen op elkaar afgestemd.

Verschillende beleidssectoren, wetenschappelijke disciplines en maatschappelijke doelgroepen zijn betrokken. Dit vereist dus afstemming op elk beleidsniveau en integratie van beleidsdoelstellingen en maatregelen op het terrein via een gebiedsgerichte benadering. Voor de gebiedsgerichte aanpak werkt het integraal waterbeheer met een stroomgebiedbenadering.

Organisatie van het integraal waterbeheer

De organisatie van het integraal waterbeheer gebeurt op verschillende niveaus, zijnde (internationaal) stroomgebiedsniveau, het Vlaams niveau, het bekkenniveau en het deelbekkenniveau. Op elk niveau zullen er verschillende plannen opgemaakt worden, nl. stroomgebiedbeheer-, bekkenbeheer-, deelbekken- (DULO-)plannen.

Op Vlaams niveau is een overlegforum opgericht m.b.t. het algemeen Vlaams integraal waterbeheer, m.n. het Vlaams Integraal Waterbeheer Comité. Het Vlaams Integraal Wateroverleg Comité (VIWC) werd in mei 1996 op verzoek van de Vlaamse minister van Leefmilieu opgericht om het integraal waterbeheer in Vlaanderen beleidsmatig vorm te geven, te begeleiden en de realisatie ervan op te volgen. Het VIWC is een platform voor overleg en uitwisseling van informatie tussen alle relevante actoren in het waterbeleid en -beheer.

De samenstelling van het VIWC is als volgt:

- Voorzitter: Secretaris-generaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur.
- De vertegenwoordigers van de leden van het VIWC:
 - de administratie Waterwegen en Zeewezen;
 - de administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer;
 - de administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen;
 - de Vlaamse Milieumaatschappij;
 - de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening;
 - de Vereniging van Vlaamse Provincies;

- de Vereniging van Vlaamse Polders en Wateringen;
- de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Voor de organisatie van het waterbeheer op bekkenniveau zijn in Vlaanderen de zogenaamde bekkencomités opgericht. Het bekkencomité is het overlegorgaan waarin de verschillende betrokkenen bij het waterbeheer, het waterbeheer en –beleid uitwerken.

In 1998 stelde het Vlaams Integraal Waterbeheer Comité (VIWC) voor het bekkenoverleg van structuur en samenstelling te veranderen en om het bekken “Polders en Gentse Kanalen” op te splitsen. Sindsdien wordt voor de 11 Vlaamse bekkens¹¹ de volgende structuur en samenstelling voor het bekkenoverleg voorgesteld:

- Het bekkencomité: een bestuurlijk overlegorgaan dat bestaat uit bestuurlijke mandatarissen en wordt voorgezeten door een ambtenaar van de provincie. De vooropgestelde taak is goedkeuring.
- De ambtenarenwerkgroep: een ambtelijk overlegorgaan, bestaande uit vertegenwoordigers van de verschillende institutionele leden van het VIWC, een vertegenwoordiger van AROHM en in sommige gevallen van de VLM. Het ambtelijk overlegorgaan bestaat in principe uitsluitend uit de institutionele vertegenwoordigers van de waterbeheerders en wordt voorgezeten door een bekkencoördinator. De beoogde taak is planvorming.
- Een overlegorgaan/forum voor maatschappelijke toetsing (d.i. de plenaire vergadering), waarin maatschappelijke vertegenwoordigers van sectoren, doelgroepen en belangengroepen zetelen en kunnen geraadpleegd worden. De vooropgestelde taak is advisering.

In 2002 werd er naast de optimalisering van de bekkenoverlegstructuren een aanvang genomen met de opmaak van bekkenbeheerplannen. Om een grotere dynamiek te geven aan de bekkenwerking werd in elk van de elf bekkens in 2001 een bekkenteam geïnstalleerd. In drie prioritaire bekkens (Dender, Nete en IJzer) werd een uitgebreider bekkenteam opgericht.

Op het *internationaal* niveau werd er voor de stroomgebiedsplannen een herziening doorgevoerd van de internationale verdragen voor de Bescherming van Schelde en Maas. Binnen de VIWC-werkgroep voor de kaderrichtlijn water zal de omzetting van de Europese handleidingen voor de implementatie van de KRLW naar de Vlaamse handleidingen begeleid en gestuurd worden. Aan de hand van een grensoverschrijdend project “SCALDIT”, waarbij alle partijen van het Scheldestroomgebiedsdistrict betrokken zijn, zullen de handleidingen voor het Scheldestroomgebied getest worden.

Op *lokaal* niveau worden de lokale overheden gestimuleerd om deelbekkenbeheerplannen op te maken. Op basis van de deelbekkens, zullen de lokale overheden en polders en wateringen aangemoedigd worden om duurzame lokale waterplannen (DULO-waterplannen) op te maken op basis van de onlangs uitgewerkte Code van Goede Praktijk voor de opmaak van duurzame lokale waterplannen.

¹¹ Het betreft de volgende bekkens: Brugse Polders, Gentse Kanaalzone, IJzerbekken, Leiebekken, Denderbekken, Bovenscheldebekken, Netebekken, Demerbekken, Dijlebekken, Benedenscheldebekken, Maasbekken.

B.4.2 Opmaak Bekkenbeheerplannen

Voor elk rivierbekken zal een bekkenbeheerplan opgesteld worden. Dit plan bevat een gebiedsgerichte en geïntegreerde uitwerking van het rivierbekkenbeleid dat door de bevoegde diensten, de instellingen die afhangen van het Vlaamse Gewest, de provincies en gemeenten, alsmede de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die belast zijn met taken van openbaar nut inzake milieu moet worden gevoerd in uitvoering van het door de Vlaamse regering goedgekeurde gewestelijk milieubeleidsplan.

Het bekkenbeheerplan bevat naast een visie m.b.t. het waterbeleid, een actieplan dat voor één of meer rivierbekkens uitvoering geeft aan het integraal waterbeleid zoals vastgesteld in het waterbeleidsplan.

Elke 5 jaar zal per bekken een nieuw bekkenbeheerplan opgesteld of geactualiseerd moeten worden.

De totstandkoming van een bekkenbeheerplan doorloopt een aantal fases. De eerste fase heeft tot doel te voorzien in een voor het aspect water relevante beschrijving van de huidige situatie van het gebied. Hiervoor worden respectievelijk een omgevingsanalyse en een sectorale analyse uitgevoerd en aan de hand hiervan wordt vervolgens een knelpuntenanalyse gemaakt. Het uiteindelijke resultaat van het bekkenbeheerplan is een visie over het bekken, gekoppeld aan een uitvoeringsprogramma.

De omgevingsanalyse heeft tot doel de fysische, ruimtelijke en juridische basisgegevens van het bekken te beschrijven. De sectorale analyse beoogt de doelstellingen, randvoorwaarden en aanspraken van de in het bekken betrokken sectoren te inventariseren en te evalueren. "Toerisme en recreatie" is één van de twaalf sectoren die in de sectorale analyse behandeld worden.

Het bekkenbeheerplan is hét plan waarbij op bekkenniveau zal gezocht worden naar een afweging tussen de verschillende functies van de waterloop. De doelstelling is om in het plan het beheer en de inrichting van het bekken af te stemmen op de onderscheiden gebruiksfuncties. Waterrecreatie zou één van deze functies kunnen zijn.

B.4.3 Waterbeleidsplan 2002-2006 Vlaanderen

In 2000 werd door het VIWC het rapport "Studie voor de ontwikkeling van een langetermijnvisie inzake integraal waterbeheer in Vlaanderen – kader en principes voor een duurzaam gebruik van watersystemen" afgeleverd. Eveneens in 2000 werd er binnen de verschillende subcomités van het VIWC gewerkt aan de omgevings- en sectorale analyse en de voorbereiding van deelplannen met voorstellen van doelstellingen en acties ter integratie in een afgewogen Waterbeleidsplan Vlaanderen. Op 3 juli 2000 werd het voorliggende ontwerp-Waterbeleidsplan Vlaanderen gefinaliseerd en voorgelegd ter goedkeuring aan het VIWC en aan de bij het integraal waterbeleid betrokken Vlaamse ministers toegezonden ter instemming of verdere opdrachtgeving.

Het plan bestaat uit drie grote delen. Eerst is er de beschrijving van het beleidskader voor integraal waterbeheer in Vlaanderen. In een volgend deel wordt een omgevings- en een sectorale analyse gemaakt van gans Vlaanderen. Als laatste deel worden de visie, doelstellingen en acties van het beleidsplan toegelicht.

In onderstaande paragraaf wordt de beschrijving van de sector toerisme en recreatie in de sectorale analyse van het beleidsplan weergegeven.

Sectorale analyse, beschrijving van de uitgangssituatie voor toerisme en recreatie

Er bestaat een brede waaier aan recreatievormen op, in of langs het water. Hierbij zijn zowel harde recreatievormen, waaronder voornamelijk gemotoriseerde pleziervaart als zachte recreatievormen, waaronder voornamelijk de oeverrecreatie, te onderscheiden. De belangrijkste recreatieactiviteiten op het water betreffen allerlei vormen van recreatievaart, waaronder passagiersvaart, toervaarten, zeilen, plankzeilen, snelvaart en jetski, roeien, enz. Daarnaast worden ook de volgende recreatievormen op het water beoefend: zwemmen, duiken, schaatsen, enz. Een randgeval is het laten varen van miniatuurboten, waarbij de bestuurder zich op de oever bevindt en de boot op het water. Daardoor is interactie met andere waterrecreanten mogelijk. Hetzelfde geldt voor de vissers, die eveneens van op de oever in het water actief zijn en wiens bezigheid moeilijk te combineren is met een aantal van de hierboven opgesomde vormen van waterrecreatie. De voornaamste recreatievormen op de bermen en jaagpaden zijn wandelen, fietsen, paardrijden enz. Op de strandzone komen daar nog bij: zeilwagen rijden, strandsurfen en diverse bal- en strandspelen.

Het spreekt vanzelf dat al deze activiteiten op, aan en in het water bepaalde eisen stellen aan de watersystemen, zoals een gegarandeerd minimaal waterniveau en een goede kwaliteit van het water. Daarnaast hebben ze ook een bepaalde impact op deze watersystemen (geluidshinder, golfslag, visbestand, enz.). Verder kunnen diverse recreatievormen met elkaar interfereren, waarbij ze elkaar kunnen uitsluiten (bv. jetski en vissen), of naast elkaar kunnen bestaan (bv. wandelen en fietsen langs de waterloop). Daarnaast kunnen recreatievormen interfereren met andere functies van de waterlopen. Hierbij kunnen ze met elkaar in conflict treden (bv. gemotoriseerde pleziervaart versus natuurgebieden), elkaar aanvullen (bv. wandelen in natuurgebied langs waterlopen), of naast elkaar bestaan (bijv. pleziervaart en commerciële vaart).

Recreatievaart

Vlaanderen beschikt over een bevaarbaar waterwegennet met een totale lengte van 1052,5 km.

- **Uitgangspunten:**

Vlaanderen is over water zeer goed toegankelijk, zowel via de kustjachthavens als via de Westerschelde en de binnenwateren. De kustjachthavens (Nieuwpoort, Oostende Blankenberge en Zeebrugge) zijn geschikt om de vier havenfuncties (thuishaven, passantenhaven, aanloophaven en vluchthaven) gezamenlijk te vervullen. De havens zijn tevens verbonden met het Vlaamse waterwegennet. De Westerschelde geeft toegang tot de havens van Gent en Antwerpen en de daarop aansluitende waterwegen. Het Vlaamse waterwegennet sluit aan op het Nederlandse net via de Schelde-Rijnverbinding, de Zuid-Willemsvaart en de Grensmaas voor de daarop aansluitende jachtclubs. De verbinding met Wallonië gebeurt via het Albertkanaal en de Maas, via het kanaal naar Charleroi, de Dender, de Bovenschelde en de Leie. De Bovenschelde en de Leie vormen samen met het kanaal Veurne-Duinkerke de directe verbinding met Noord-Frankrijk. Er bestaat een brede belangstelling bij de bevolking om deel te nemen aan een of meer vormen van waterrecreatie, recreatievaart in het bijzonder. Het toegankelijk maken van dit waardevol patrimonium is dan ook van groot maatschappelijk belang.

De problematiek van de kustjachthavens verschilt grondig van die van de waterwegen in het binnenland. Zo is bijvoorbeeld het ontstaan en vooral de groei van de kustjachthavens enkel mogelijk geweest dankzij aanzienlijke inspanningen van de overheid. In de binnenvaart zijn de meeste initiatieven gegroeid vanuit de basis en kon men gewoon gebruikmaken van bestaande opportuniteiten.

Ondanks het feit dat er verschillende beheerders van de waterwegen en de waterjachthavens zijn, dient gestreefd te worden naar een eenvormig beleid inzake recreatie. Het economische belang van het kusttoerisme is iedereen bekend. De uitbouw van de kustjachthavens door de overheid heeft hierin een belangrijke bijdrage geleverd. Het is ten zeerste gewenst een beter inzicht te krijgen in het economische belang van de recreatievaart en het watertoerisme in het

algemeen en van de kustjachthavens in het bijzonder.

De overheid dient sturend op te treden. Ze moet met andere woorden voorwaarden scheppen waarin initiatieven tot ontwikkeling kunnen komen die de recreatievaart bevorderen en de toeristische aantrekkingskracht vergroten.

Gelet op het groeiende economische belang van de recreatieve sector en van de grensoverschrijdende pleziervaart in het bijzonder, dient de recreatieve functie een volwaardige plaats te krijgen in het integraal waterbeleid.

- Promotie van de recreatievaart en de pleziervaart:
Rekening houdend met het unieke patrimonium en de uitgebreide mogelijkheden enerzijds, en de inspanningen die de overheid al heeft geleverd voor de recreatievaart anderzijds, dient meer aandacht besteed te worden aan de promotie van de recreatievaart en de pleziervaart. In 1992 werd de vzw Promotie Binnenvaart opgericht om de binnenvaart in al zijn aspecten te promoten. Deze vzw verenigt alle waterwegbeheerders, de watersportfederaties, Toerisme Vlaanderen en Nautibel, de beroepsvereniging van bedrijven uit de watersportsector.
- Internationale samenwerking:
Ook in de buurlanden bestaat een groeiende belangstelling voor de recreatievaart. Nederland is hierbij toonaangevend. Ook in Frankrijk, het Waalse Gewest en Engeland worden inspanningen geleverd. Onder impuls van de British Waterways werd een Europees waterwegennetwerk opgericht.

Sportvisserij

De openbare visserij is in beleving en doel een natuurgerichte vorm van openluchtrecreatie. Er bestaan een groot aantal typen hengelsecreanten. Die variëren van het type dat zeer op natuur en rust gericht is (weidelijke hengelaar) tot sportvissers die vanuit een sportieve en competitieve ingesteldheid de wedstrijdvisserij beoefenen. Het type visserij wordt eveneens bepaald door een voorkeur voor het bevissen van bepaalde soorten, met daaraan gekoppeld de specifieke vistechieken (bijvoorbeeld karpervisserij, roofvisvisserij, palingvisserij, vliegvisserij). Bovendien kan het type visserij seizoensgebonden zijn en kan de hengelsecreant een wisselend type visserij beoefenen naargelang de tijd van het jaar. Die verscheidenheid van activiteit, plaats en tijd onderscheidt de hengelsecreatie van andere vormen van openluchtrecreatie en maakt ze moeilijk te vatten in een algemeen standaardprofiel. Rust, natuurlijke omgeving, proper water en een aantrekkelijke visstand zijn voor 90% van de hengelsecreanten belangrijke basisvoorwaarden. Aangezien de openbare visserij gedeelde aanspraken maakt op de open ruimte, op natuur en op aquatische biotopen zijn er interacties met andere ruimte-, water- en natuurgebruiksfuncties, niet in het minst met de ecologische functie en het integraal waterbeheer.

Op het vlak van waterbeheer situeren zich verscheidene knelpunten met het visstandbeheer, afhankelijk van het type water. De visstand resulteert immers uit de visserijreglementering, het visstandbeheer, de bevissing, de waterkwaliteit, het waterkwantiteitsbeheer en de biotoopkwaliteit en -typologie. Een rivierstelsel vertoont van nature een grote diversiteit aan habitatelementen die voor zoetwatervissen van belang zijn, zoals ondiepe plaatsen in de luwte van rivierbochten, hoofd- en nevengeulen, ondieptes, (open of afgesloten) meanders, zand- en slikbodems, begroeide en niet-begroeide waterpartijen, overstroombare uiterwaarden en overhangende oevers, afgewisseld met glooiende vegetatierijke oevers. Door de grote variatie aan structuurkenmerken van een natuurlijke waterloop ontstaat zowel in lengte- als in de dwarsrichting van de beek of rivier een gevarieerd en habitatrijk biotoop dat van groot belang is voor aquatische organismen.

Andere watersportactiviteiten

Het globale watersportbeleid van het Bloso bestaat erin de Vlaamse bevolking te initiëren en te sensibiliseren op het gebied van de voornaamste watersportdisciplines : windsurfen, zeilen, kajak, roeien, waterski en onderwaterzwemmen.

B.4.4 Beleidsnota 2000-2004 Mobiliteit en Openbare Werken en Beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2000-2001

In de Beleidsbrief worden de doelstellingen en krachtlijnen uit de Beleidsnota in de vorm van projecten uitgewerkt.

De Beleidsnota definieert vijf strategische doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid:

- Selectieve bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten;
- Selectieve toegankelijkheid tot mobiliteit;
- Terugdringing van de verkeersonveiligheid;
- Verbetering van de verkeersleefbaarheid;
- Terugdringing van schade aan milieu en natuur.

Deze doelstellingen worden verder gespecificeerd aan de hand van een tiental kritische succesfactoren. De Beleidsbrief bepaalt strategische projecten ter uitvoering van deze kritische succesfactoren.

Hieronder worden de elementen die voor de recreatievaart relevant zijn, kort beschreven.

Kritische succesfactor 6: Optimaal inpassen van de verkeers- en vervoersinfrastructuur in de omgeving.

Het beheer en de uitrusting van de waterwegen moeten gericht zijn op multifunctioneel gebruik. Om dit te realiseren moet voor elke waterweg een streefbeeld ontwikkeld worden, met een visie per hoofdfunctie. De functies van de waterweg worden afgestemd op het Vlaams Integraal Waterbeleidsplan, het Mobiliteitsplan en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

B.5 Europese beleidsplannen met implicaties voor waterrecreatie op waterwegen

Volgende plannen conditioneren mogelijkwerwijs de waterrecreatieve mogelijkheden op waterwegen die nu als secundair voor de beroepsvaart worden aangewezen (cfr. de kleinere waterwegen). We zien af van een behandeling van die plannen die het prioritair aanwijzen van de grote waterwegen voor beroepsvaart en andere economische doeleinden onderstrepen (e.g. Trans-Europese Vervoersnet (TEN-T)) vermits deze zich buiten de reikwijdte van het eigenlijke object van dit beleidsplan bevinden.

B.5.1 E-waterwegen

In de schoot van de Economische Commissie voor Europa is ook een Europees waterwegennet vastgelegd (de zogenaamde E-waterwegen). Het net is gedefinieerd in Annex I van de *European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN)*, gesloten in Genève op 19 januari 1996.

Het net van E-waterwegen is veel ruimer dan het Trans-Europees waterwegennet van de Europese Unie. Ten eerste bestrijkt het alle lidstaten van de Europese Commissie voor Europa, inclusief Centraal- en Oost-Europa. Ten tweede bestaat het ook binnen het huidige grondgebied van Europese Unie uit een groter aantal waterwegen. Het net van E-waterwegen beperkt zich niet tot de hoofdassen van het waterwegennet, maar omvat ook de belangrijke aftakkingen.

Verschillende kleine waterwegen in Vlaanderen maken deel uit van het E-waterwegennet. Dit is het geval voor:

- kanaal van Bocholt naar Herentals, segment tussen Dessel en Bocholt, en Zuid-Willemsvaart van Bocholt tot aan Nederlandse grens (onderdeel van waterweg E 01-01 van Kwaadmechelen naar Canal de la Meuse);
- kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort (waterweg E 02-02-01);
- kanaal van Bossuit naar Kortrijk (waterweg E 05-01);
- Dender (onderdeel van waterweg E 05-04 van Blaton naar Dendermonde.).

De verdragspartijen verbinden er zich toe minimale technische en uitbatingsnormen te hanteren voor de E-waterwegen. Deze zijn beschreven in Annex III van het verdrag, en worden verder door een werkgroep uitgewerkt. De neerslag hiervan is te vinden in de *Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E ("Livre Bleu")*. De algemene uitgangspunten zijn:

- minimaal klasse IV, met een diepgang van 2,5m en een doorvaarhoogte van 5,25m;
- bij modernisering moet minimaal naar klasse Va gestreefd worden;
- bij nieuwbouw dienen minimaal de normen van klasse Vb gehanteerd te worden;
- voldoende bediening (24 uur, indien economisch haalbaar).

B.5.2 Interreg II Benelux Middengebied

Het project Grensoverschrijdend Watertoerisme (GOWT) startte begin 1996 met als doel het bevorderen van het watertoerisme en het verbeteren van de voorzieningen voor deze vorm van grensoverschrijdend toerisme. Het project strekt zich uit over de provincies Antwerpen, Limburg en de Nederlandse provincies Noord-Brabant en Limburg. In 1998 werd, na goedkeuring door het Interreg comité van toezicht voor het Benelux Middengebied, gestart met de uitvoering. In het document *'Eindrapport Interreg-project grensoverschrijdend watertoerisme 1997-2000'* worden de bereikte resultaten toegelicht.

De doelstelling wordt als volgt omschreven: "Het ontwikkelen van een grensoverschrijdende vaarroute in het grensgebied waarbij een optimale variatie in lengtes, trajectkeuzes en vrijetijdsbesteding aan de wal nagestreefd wordt. Enerzijds zal door de aanleg van passantenhavens en verbetering van de oevervoorziening het toeristische achterland ontsloten worden. Daarnaast wordt door de grensoverschrijdende samenwerking en daarmee samenhangende promotie de uitstraling van het gebied als een aantrekkelijk toeristisch gebied bevestigd."

Concreet zijn er in België volgende infrastructuurwerken uitgevoerd:

- Aanleg passantenhavens te Herentals, Leuven, Neerpelt, Hasselt, Lommel, Mechelen en Lier;
- Op zes knooppunten van land- en waterrecreatie zijn aanlegmogelijkheden zonder voorzieningen gerealiseerd;
- Bij waterwegkruispunten zijn vooraanduidingsborden geplaatst.

Ook is er een promotieactie gevoerd om de watersport te promoten. Dit door middel van artikels, deelname aan beurzen, publicatie van een vaargids, ...

Samengevat heeft het Interreg project in het Benelux Middengebied 350 aanleg- en passantenplaatsen gecreëerd en zijn voorzieningen aan de wal verbeterd. Ruim 1000 km vaarwegen zijn als eenheid gepresenteerd en aan het publiek voorgesteld.

Tijdens de uitvoeringsperiode van dit project bleek dat er op het gebied van promotie en de aanleg van infrastructuur meer moest gedaan worden om de toervaarder te blijven interesseren.

De constatering dat verdere investeringen noodzakelijk waren en de interesse bij organisaties (gemeenten, watersportverenigingen en promotiepartners) om daadwerkelijk te willen investeren heeft tot het Interreg project Toervaren Benelux Middengebied (TBM) geleid. In 1999 is de uitvoering van het projectplan van start gegaan. De resultaten van dit project zijn beschreven in *'Eindrapport Interreg-project Toervaren Benelux Middengebied 1999-2001'*. Het accent lag vooral op promotie en verbeteren van de aanlegvoorzieningen.

Aanvullend aan het GOWT-project zijn in België volgende infrastructuurwerken uitgevoerd:

- te Antwerpen, Eisden, Kanne, Massenhoven en Boom/Willebroek werden passantenvoorzieningen aangelegd;
- enkele oude vaartverbindingen zijn hersteld; dit door de sluisen te herstellen.

Ook werden de promotieactiviteiten van het GOWT-project aangevuld.

In totaal werden nog eens 400 extra aanleg- en passantenplaatsen gerealiseerd en zijn de voorzieningen aan de wal uitgebreid.