

Bijlage D Beoordelingskader infrastructuur

D.1 Beoordelingskader infrastructuur waterrecreatie en -toerisme

1. De noodzakelijkheid of wenselijkheid

Er wordt aangetoond waarom de gevraagde infrastructuur als noodzakelijk of wenselijk wordt ervaren. 'Beweringen' als bijvoorbeeld: "Er is een grote nood aan...." moeten worden gestaafd.

Er wordt ook nagekeken of er geen betere alternatieven zijn en of er al dergelijke infrastructuur in de omgeving ligt (de exclusiviteit).¹ Zoja, zullen de argumenten om er nog één te bouwen sterker onderbouwd moeten worden.²

2. De nautische en technische haalbaarheid^{3 4}

Dit criterium kan een reden zijn om een aanvraag niet in overweging te nemen dan wel te weigeren.

Nautisch: is de locatie geschikt in functie van de stroming en de scheepvaartbewegingen ter hoogte van de constructie?

Gebruiksvriendelijk: kan een constructie gebouwd worden die voldoet aan de verwachte vereisten o.a. helling?

Veiligheid: garandeert de constructie voldoende veiligheid voor de gebruikers (borstweringen, antisliploopvlakken, ...) en voor de voorbijgangers (aanwezigheid van bolders, kabels, treklieren, ...)?

Bouw constructie: is de bouw op de gekozen locatie technisch mogelijk (stabiliteit, aanwezigheid andere constructies, ...)?

Onderhoud: is het onderhoud van de gekozen constructie technisch mogelijk (oevers, dijkweg, waterkering, aanslibbing, ...)?

3. De ligging

Wat zegt het gewestplan, het RSV-Vlaanderen, het RSV van de provincie, het gemeentelijk structuurplan, het mobiliteitsplan Vlaanderen, de provinciale en gemeentelijke plannen die betrekking hebben op mobiliteit, watertoerisme en -recreatie, de strategische plannen van regio's? Er wordt nagekeken of het project gelegen is in een beschermd landschap. Strookt de locatie van de mogelijke aanmeervoorziening met de

¹ Zo dient bekeken te worden of een aanvraag voor dedicated infrastructuur op een locatie waar al wel faciliteiten bestaan, maar die nogal eens het voorwerp zijn van oneigenlijk gebruik, nodig is. Wellicht dat bij aanpassingen aan de huidige infrastructuur (door ontwerp en/of middels toezicht) het oneigenlijk gebruik door derden en allerlei twisten eveneens vermeden kunnen worden.

² Argumenten met betrekking tot afstand tot de vergelijkbare infrastructuur en capaciteits- en/of kwaliteitsgebrek op een bepaald vlak aldaar t.o.v. de vraagfunctie onder de te bedienen doelgroep kunnen hier bijvoorbeeld ingeroepen worden. Het gaat er hier in feite om om door middel van aantonen nut en noodzaak te bewijzen dat er geen sprake is van een concurrentieverstorend initiatief.

³ Ter illustratie: tijdens het verloop van de werkzaamheden voor de opstelling van het beleidsplan werd herhaaldelijk gewezen op het haventje dat recent in Gavere werd gecreeërd, als ware verloren moeite geweest. Het is onbeschermd en bij aanmeren staat men bloot aan de golfslag van snel voorbijvarende schepen. Men kan er praktisch niet aanliggen.

⁴ Bij een goedkeuring van een aanvraag is het te allen tijde zeer belangrijk dat ook het ontwerp van een stuk infrastructuur op een technisch en nautisch haalbare plaats in goed overleg gebeurt tussen de ontwerpers-ingenieurs en de gebruikers opdat het batig effect van het infrastructuur geoptimaliseerd wordt. Immers, er is niet enkel politiek en maatschappelijk draagvlak nodig, maar ook een "gebruikersdraagvlak".

ruimtelijke structuurplannen, de mobiliteitsplannen, de natuur- en landschapsbepalingen, etc?

Kadert de aanvraag of sluit ze aan bij strategische plannen qua toerisme en recreatie?

Verder dient er ook gekeken te worden naar de recreatieve functie van de locatie/waterweg. Meer bepaald: gaat het om een verblijfsgebied of een doorvaartgebied?

4. Het draagvlak

Er moet een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak zijn en een akkoord van de lokale overheden. Recreatieve infrastructuur die opgenomen werd in een regionaal, kunststedelijk of Vlaams strategisch plan toerisme is dan ook een pluspunt.

Dit draagvlak wordt ook gecreëerd door samenwerking bij het ontwerp tussen gebruikers en ingenieurs en beleidsmakers zodat de infrastructuur zoveel mogelijk aan ieders wensen voldoet en er niet voorbij gegaan wordt aan de particuliere, lokale kennis en ervaring van de recreanten.

5. Het milieu

Alle maatregelen worden genomen opdat het milieu zeker niet méér belast wordt. Bv. aan een aanlegsteiger voor de passagiersvaart moet in het ontwerp voorzien zijn dat vuilnisbakken aan de onschepingsplaats voorzien worden. Er moeten ook afspraken gemaakt worden over wie deze onderhoudt. Er moet in voorkomend geval advies gegeven worden over de al dan niet gewenste ontsluiting van het natuurgebied.

6. De kostprijs⁵ én medefinanciering

De kostprijs kan een reden zijn om een project niet in overweging te nemen. Ook de kostprijs van het onderhoud (gebeurlijk te dragen door AWZ als AWZ deze financiert) is medebepalend voor het succes van het project. Medefinanciering van een andere overheid (Toerisme Vlaanderen, provincie, gemeente) of partij maakt het project interessanter. Idem als Europese subsidies kunnen verkregen worden.

Tenzij het om een objectgebonden stuk infrastructuur gaat (waar in de regel geen uitbater op gezet wordt), is het bij andere stukken infrastructuur van belang na te gaan wat de verhouding "gevraagde bijdrage" t.o.v. "de totale aanleg- en werkingskosten" is alsook van de verwachte returns en bij wie die terecht komen, zodat aan de hand daarvan ook de redelijkheid van de aanvraag ingeschat kan worden en een verdeelsleutel ten aanzien van ieders bijdrage bepaald kan worden. Dit kan omgezet worden in een PPS-formule t.a.v. aanleg en uitbating. Het totaal van de betoelaging dient in verhouding te staan tot de kansen op returns op de totale aanleg- en werkingskosten. Indien de kansen op returns groot zijn, mag de betoelaging slechts een beperkt aandeel uitmaken ten opzichte van de totale uitgaven voor aanleg.

7. De doelgroep

De voorkeur moet gegeven worden aan projecten die het individueel/groepsbelang overstijgen.

Een aanlegsteiger voor gebruik én door een veerboot, én door een passagierschip én door particuliere jachten is interessanter dan alleen maar een aanlegsteiger voor een passagiersschip, zelfs als dit laatste volledig door de privé zou gefinancierd worden.

⁵ Hierbij dient wel in overweging genomen te worden dat (toeristisch-recreatieve) infrastructuur voor getijdengebonden waterwegen per definitie complexer en bijgevolg ook duurder is dan andere gelijkaardige waterinfrastructuur.

Anderzijds is een zodanig ontwerp dat er geen oneigenlijk gebruik door derden – waarvoor de infrastructuur primair niet bedoeld is – wordt toegelaten, ook belangrijk.

Cruciale vragen hier zijn:

Voor wie staat de infrastructuur ten dienste?^{6 7}

Wie wordt bereikt?

Kunnen verschillende doelen worden geclusterd?⁸

Overall moet de infrastructuur voor de hulpdiensten bereikbaar zijn en in voorkomend geval ook via het water.

8. De maatschappelijke return voor het gebied.

Niet alleen de economische return, ook de maatschappelijke return speelt een rol: bijvoorbeeld de gewenste ontsluiting van een streek (de link van de infrastructuur met het binnenland en gebeurlijk buitenland,⁹ de aansluiting op fietsroutes enz... is een pluspunt), de toeristische meerwaarde ...

In functie van de grootte van een project kan ook gevraagd worden om een MKBA te laten opstellen (voor handvaten hiervoor, zie de aparte MKBA-nota in bijlage). Ook kan het bij grotere projecten gewenst zijn om een inschatting te maken van de terugvloei naar de overheid,¹⁰ zeker indien de mate waarin (voor)financiering aan de overheid wordt gevraagd groot is.

9. De toegankelijkheid

Er wordt nagezien of en in welke mate één en ander ook toegankelijk is voor mindervaliden, inzonderheid rolstoelgebruikers.

10. De veiligheid

Tenslotte is ook het veiligheidsaspect een belangrijk criterium in de waardering van infrastructuur. Speciale aandacht daarvoor zodat de nodige maatregelen genomen kunnen worden ter voorkoming van mogelijke ongelukken is een must.

⁶ Bijv. indien het toevaart betreft, wat is de bijdrage aan doorstroming en netwerkvorming: gaat het om vaste ligplaatsen en/of passantenligplaatsen?

⁷ Door wie wordt ze beheerd en welke mogelijkheden zijn er op een democratisch gebruik van de gecreeerde infrastructuur?

⁸ Is er sprake van "multimodaliteit", beoogt de faciliteit een kruispunt-functie tussen meerdere vormen/modi van waterrecreatie te zijn?

⁹ In hoeverre draagt de voorgestelde infrastructuur bij aan een bovenlokale netwerkvorming en doorstroming en/of aan het opvullen van zwakke plekken binnen het Vlaamse waterrecreatienetwerk?

¹⁰ Via belastingen op bestedingen en activiteiten, alsook via de impact op de verkoop- en concessiewaarde van gronden die beheerd worden door de overheid.