

## Bijlage L    Verslag hoorzitting Brussel

### L.1    Onderwerp

Selectie mondelinge opmerkingen thema-zitting 'passagiersvaart'

### L.2    Datum vergadering

9 januari 2003

### L.3    Plaats vergadering

Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 B 5 te 1000 Brussel

### L.4    Aanwezigen

- ... meent dat het plaatsen van panelen met een soort van 'gebruiksaanwijzing' van de steigers een oplossing kan zijn voor het oneigenlijk gebruik (door passagiersvaartschepen, toervaart, goederenschepen ...) van aanmeervoorzieningen. Veel steigers langs Vlaamse waterwegen zijn niet gereguleerd. Dat wil zeggen dat er ter plaatse niet is aangegeven voor wie ze bedoeld zijn, eventueel opgesplitst naar tijdsvensters. Dit soort informatieverstrekking zou al een deel van het oneigenlijk gebruik van steigers kunnen vermijden. De algemene indruk is dat dergelijke maatregel een goede uitwerking heeft op het parkeergedrag van passagiersvaartschepen en jachtjes.
- Op bestaande steigers moet middels aangepaste in- en uitscheepmogelijkheden en reglementering/controle/etc. oneigenlijk gebruik tegengegaan worden. Het delen van één en dezelfde steiger (en dus met in- en uitscheepmogelijkheid voor alle vaartuigtypes) kan nodig zijn - en dit steigertype moet ook niet volledig gebannen worden - op plaatsen waar geen ruimte is voor meerdere aanmeervoorzieningen tegelijk. Ook kan de noodzaak tot het delen van steigers afhankelijk zijn van de tijgebondenheid van een rivier of niet. Technisch gesproken en qua dimensies zijn er in Vlaanderen meerdere steigers die gedeeld kunnen worden, als er maar een passende reglementering aangebracht wordt (in de vorm van panelen).
- Bij (gemengde) steigers dienen er infobordjes geplaatst te worden met daarop de dag en/of tijdstip wanneer er een passagiersvaartschip gaat aanmeren.
- ... dat er een onderscheid gemaakt dient te worden tussen 'gastensteigers' of openbare steigers, enerzijds, en steigers voor passagiersvaartschepen, anderzijds. Die laatsten zijn dan primair bedoeld voor passagiersvaartschepen die daarop varen middels vaste lijndiensten. Deze schepen moeten voorrang hebben bij het gebruik van deze steigers. Indien er door de overheid (i.c. AWZ) toelating voor wordt gegeven, dient dit ook gegarandeerd te worden. De passagiersvaart heeft immers nood aan een zekerheid van aanlegmogelijkheid en aspecten als veiligheid en een busparking zijn prioriteiten. Hij pleit eveneens voor het laten gebruiken van dit soort steigers door meerdere lijndiensten, waarbij de uitvoerende passagiersschepen draaien met vaste "aan- en afmeerslots".
- Algemeen wordt opgemerkt dat passagiersvaartschepen geen klokvastheid qua aan- en afmeren kunnen garanderen en dat men derhalve voor aan- en afmeer-"slots" met een bandbreedte/tijdsvensters moet werken gedurende dewelke jachtjes niet mogen aanmeren.

- ... naar analogie met caravans en mobilehomes - een soort van maximale parkeerduur in te stellen.
- ... een andere oplossing voor de aanmeerproblematiek: dukdalven voorzien die een aantal meters van de wal verwijderd zijn en 15 meter uit elkaar staan. Op die manier is een loopplank nodig en kan een jacht moeilijk rond 2 dukdalven aanleggen. In geval van een tijrivier, kan de steiger hoger gemaakt worden, zodat men vanaf een jachtje niet aan wal kan komen. Passagiersschepen kunnen de hoogte overbruggen met een voldoende lange loopplank. Deze twee zaken minimaliseren het gebruik van aanlegvoorzieningen voor passagiersschepen door andere vaartuigen. ... deze oplossing kan wel het in- en uitschepen van gehandicapten zal bemoeilijken. ... dit zou evenwel geremedieerd kunnen worden door middel van een aangepaste lengte van de loopplank en hoeft het ook voor gehandicapten geen onoverkomelijke problemen te stellen.