

Bijlage M Overzicht van de locatie-specifieke opmerkingen uit de hoorzittingen en interviews

Inhoud

| | | |
|-----|------------------------------------|------|
| 1 | Interviews | M-5 |
| 2 | Hoorzittingen | M-6 |
| 2.1 | Aanwezigheid..... | M-6 |
| 2.2 | Opmerkingen..... | M-11 |
| 3 | Afdeling Waterwegen Kust..... | M-13 |
| 3.1 | Kanaal Oostende-Brugge..... | M-13 |
| 3.2 | Lokanaal..... | M-14 |
| 3.3 | IJzer..... | M-14 |
| 3.4 | Kanaal Plassendale-Nieuwpoort..... | M-15 |
| 3.5 | Kanaal Nieuwpoort-Veurne..... | M-15 |
| 3.6 | Kanaal Ieper-IJzer..... | M-16 |
| 3.7 | Kanaal Brugge-Sluis | M-16 |
| 3.8 | Kust..... | M-16 |
| 4 | Afdeling Bovenschelde..... | M-20 |
| 4.1 | Kanaal Brugge-Gent | M-20 |
| 4.2 | Leie..... | M-21 |
| 4.3 | Kanaal Bossuit-Kortrijk..... | M-22 |
| 4.4 | Kanaal Roeselare-Leie..... | M-22 |
| 4.5 | Leopoldkanaal..... | M-23 |
| 4.6 | Boven-Schelde..... | M-23 |
| 4.7 | Moervaart..... | M-24 |
| 4.8 | Dender..... | M-25 |
| 4.9 | Kanaal Gent-Terneuzen:..... | M-26 |

| | | |
|------|-------------------------------------------------------------------|------|
| 4.10 | Afleidingskanaal der Leie (Schipdonk-kanaal)..... | M-26 |
| 4.11 | Ringvaart Gent en binnenstad | M-26 |
| 4.12 | Durme | M-28 |
| 5 | Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (M.B.Z.) nv | M-29 |
| 5.1 | Boudewijnkanaal (Brugge-Zeebrugge) | M-29 |
| 6 | Afdeling Zeeschelde..... | M-30 |
| 6.1 | Boven-Zeeschelde | M-30 |
| 6.2 | Beneden-Zeeschelde | M-31 |
| 6.3 | Binnen-Dijle..... | M-33 |
| 6.4 | Dijle en Voer en IJse | M-33 |
| 6.5 | Nete..... | M-34 |
| 6.6 | Demer..... | M-34 |
| 6.7 | Rupel..... | M-34 |
| 6.8 | Durme..... | M-35 |
| 7 | Afdeling Maas en Albertkanaal..... | M-36 |
| 7.1 | Maas..... | M-36 |
| 8 | Afdeling Maritieme Toegang | M-38 |
| 8.1 | Beneden-Zeeschelde | M-38 |
| 9 | Afdeling Vloot | M-39 |
| 10 | Dienst voor de Scheepvaart | M-40 |
| 10.1 | Kempische kanalen..... | M-40 |
| 10.2 | Kanaal Bocholt-Herentals | M-40 |
| 10.3 | Albertkanaal | M-40 |
| 10.4 | Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten..... | M-43 |
| 10.5 | Zuid-Willemsvaart | M-44 |
| 11 | NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen | M-45 |
| 11.1 | Brabantse kanalen | M-45 |
| 11.2 | Zeekanaal | M-45 |

| | | |
|------|--------------------------------|------|
| 11.3 | Kanaal Leuven-Dijle | M-46 |
| 11.4 | Kanaal Brussel-Charleroi | M-49 |

Inleiding

Dit rapport bevat een weergave van de opmerkingen die tijdens de interviews en hoorzittingen – ingericht in het kader van de opmaak van het beleidsplan waterrecreatie en –toerisme waterwegen/kust Vlaanderen - aan het licht kwamen in verband met een bepaalde waterweg of locatie.

De verwerkte opmerkingen kunnen vier oorsprongen hebben:

- Mondelinge opmerkingen gemaakt tijdens (1) de interviews en (2) de hoorzittingen;
- Schriftelijke opmerkingen die (3) middels invulformulieren tijdens de hoorzittingen ingediend werden;
- Opmerkingen die (4) na afloop van de hoorzittingen schriftelijk aan het studie bureau Resource Analysis werden overgemaakt.

Meerdere van de opmerkingen die in verband met een bepaalde locatie of waterweg gemaakt werden en als zodanig gecatalogeerd worden, hebben een generiek karakter. Dat wil zeggen: hoewel ze een operationeel in plaats van een strategisch karakter hebben, zijn bepaalde van de gemaakte opmerkingen zowel van toepassing op de waterweg in relatie waartoe ze gemaakt zijn, alsook in relatie tot het geheel of een deel van de andere waterwegen in Vlaanderen. Het feit dat ze gemaakt zijn met betrekking tot een specifieke waterweg of locatie spreekt dat niet tegen.

De opmerkingen die een generieke strekking hebben (die gelden voor het hele Gewest) worden uiteraard tevens weerhouden als input voor het beleidsplan dat voor heel Vlaanderen een kader moet bieden voor waterrecreatie- en –toerismebeleid met betrekking tot de waterwegen en kust.

Onder de opmerkingen die in het hiernavolgende worden gepresenteerd, zitten zowel positieve en negatieve. De mate waarin ze feitelijk juist zijn wordt niet besproken. Het betreft een loutere oplijsting van hetgeen gezegd is op de hoorzittingen en interviews. Het gaat in de regel ook telkens om opmerkingen die op persoonlijke titel of in naam van een collectief gemaakt worden, waardoor een zekere subjectieve perceptie of waardering niet uitgesloten kan worden. Meer dan eens konden er (daardoor) ook opmerkingen opgetekend worden die – met betrekking tot eenzelfde aangelegenheid - elkaar tegenspreken. De mate van subjectiviteit van al die uitspraken wordt evenmin in dit document besproken. Het geheel van de opmerkingen stelt de waterwegbeheerders en andere (semi-)publieke instanties alleszins in staat om zich een beeld te vormen van wat er leeft bij de diverse recreatieve gebruikersgroepen. Zij kunnen – aangevuld met eigen taxaties van de juistheid en billijkheid van de gemaakte opmerkingen - waardevolle inputs leveren om een beter beleid te voeren.

In Hoofdstuk 1 en 2 wordt eerst weergegeven waar en met wie de interviews (H. 1) en hoorzittingen (H. 2) plaats vonden. Ook wordt in hoofdstuk 2 een indicatie gegeven van de “inhoudelijke strekking” van de opmerkingen die tijdens de hoorzittingen gemaakt werden. IN de hoofdstukken 3 en verder wordt dan per waterweg een overzicht verschaft van de opmerkingen die dienaangaande opgetekend werden. De hoofdstukkenindeling die daarbij gevolgd wordt, is een indeling naar waterwegbeheerders (NV Zeekanaal, Dienst voor de Scheepvaart en AWZ) en afdelingen/buitendiensten van AWZ.

1 Interviews

Er werden in totaal 25 interviews uitgevoerd. In onderstaande lijst wordt een overzicht gegeven van de geïnterviewde personen en organisaties.

Tabel 1: Overzicht interviews

| | DATUM | ORGANISATIE | GEÏNTERVIEWDE |
|-----|------------|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | 28-10-2002 | Scaldis | Dhr. Guido Moens |
| 2. | 29-10-2002 | VVW Leuven | Dhr. Hugo Van Criekeinghe |
| 3. | 29-10-2002 | Marec vzw | Dhr. Carlo Jansen |
| 4. | 30-10-2002 | Benelux - rederij | Mevr. Chaerle |
| 5. | 6-11-2002 | VPF | Dhr. Jo Balens |
| 6. | 14-11-2002 | VVW - discipline toevaren | Dhr. Paul Denayer |
| 7. | 15-11-2002 | Waterski Vlaanderen | Dhr. Adriaensens |
| 8. | 19-11-2002 | Toerisme Oost-Vlaanderen | Dhr. Pierre Goffaux |
| 9. | 26-11-2002 | LBWB/VYF | Dhr. Jos Voet Dhr. Rony Meykens |
| 10. | 26-11-2002 | Toerisme Antwerpen | Dhr. Tom Waeyaert |
| 11. | 28-11-2002 | BLOSO | Dhr. Michel Van Espen Dhr. Luc Van Nuffel Mevr. Cecile Verstappen |
| 12. | 2-12-2002 | Provincie Oost-Vlaanderen | Dhr. Christiaan Waeytens |
| 13. | 3-12-2002 | Toerisme Vlaams-Brabant | Mevr. Clymans Astrid |
| 14. | 4-12-2002 | Toerisme Vlaanderen | Dhr. Stefaan Vanderbist Mevr. Eva Fonteyn |
| 15. | 5-12-2002 | Connoisseur | Dhr. Andries Zwaenepoel |
| 16. | 5-12-2002 | VVW - Nieuwpoort | Dhr. Steven Desloovere |
| 17. | 10-12-2002 | Bond Beter Leefmilieu | Mevr. Ilse Smitz |
| 18. | 10-12-2002 | Fietserbond vzw | Dhr. Patrick D' haese |
| 19. | 16-12-2002 | NKV | Dhr. Paul Broekx Dhr. Mon Van den Heuvel Dhr. Ivo Fierens Mevr. Inge Debraekeleer |
| 20. | 18-12-2002 | VRL | Dhr. Dimitri Dumery Mevr. Ellen Clinckspoor |
| 21. | 10-1-2003 | Toerisme en Recreatie Leiestreek | Dhr. Richard Van Acker |
| 22. | 3-2-2003 | Jachthaven Blankenberge | Mevr. Nadine Benoot |
| 23. | 5-2-2003 | Koninklijke Jachtclub RYCO Oostende | Dhr. Jean-Paul Mestdagh |
| 24. | 6-2-2003 | Promotie Binnenvaart Vlaanderen | Mevr. Christa Kellens |
| 25. | 28-2-2003 | Wielerbond Vlaanderen vzw | Dhr. Frederik Broché |

Samenstelling: Resource Analysis.

2 Hoorzittingen

Naast de interviews zijn er in de maanden december 2002 en januari 2003 in totaal 8 hoorzittingen georganiseerd, verspreid over heel Vlaanderen.

2.1 Aanwezigheid

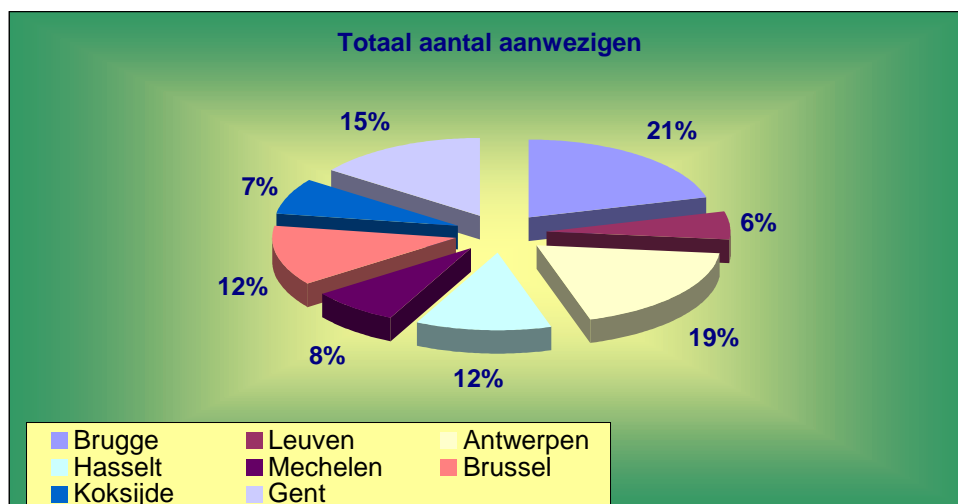
Figuur 1: Aanwezigheid op hoorzittingen

| | Brugge | Leuven | Antwerpen | Hasselt | Mechelen | Brussel | Koksijde | Gent | Totaal |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| andere | 10 | | 1 | | | 3 | 3 | 5 | 22 |
| AWZ | 5 | 1 | 3 | | | 5 | 2 | 3 | 19 |
| dienst scheepvaart | | | 1 | 1 | | | | | 2 |
| federale overheid | | | | | | 1 | | | 1 |
| hengelen | 7 | 2 | 4 | 7 | | | 3 | 2 | 25 |
| jachtclub/zeilclub | 17 | 4 | 15 | 6 | 5 | | 3 | 4 | 54 |
| jachthaven | 7 | 1 | 6 | 4 | | | 2 | | 20 |
| kayak/roeien | 2 | | 2 | 2 | 3 | | 1 | 4 | 14 |
| natuur/milieu | 1 | | 5 | | | | | 1 | 7 |
| passagiersvaart/rederij | 6 | 10 | 7 | | 11 | 22 | | 7 | 63 |
| provincie | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 3 | 9 |
| stad/gemeente | 2 | | 2 | 3 | | | | 4 | 11 |
| toerisme | | | 5 | 3 | 6 | 10 | 3 | 3 | 30 |
| veerdienst | | | 3 | | | 1 | | 3 | 7 |
| wandelfederatie | | 1 | 2 | 2 | | | | | 5 |
| waterski | 3 | | 5 | 6 | | | | 3 | 17 |
| watersport (jetski, surfen, e.a.) | 8 | | 1 | 5 | 1 | | 8 | 9 | 32 |
| Totaal aantal aanwezigen | 70 | 20 | 63 | 40 | 27 | 42 | 25 | 51 | 338 |
| Totaal aantal ingeschrevenen | 77 | 23 | 63 | 46 | 44 | 51 | 31 | 68 | 403 |

Samenstelling: Resource Analysis.

In totaal kwamen er 403 personen af op deze 8 hoorzittingen. Dat betekent een gemiddelde van 50 deelnemers per hoorzitting, met een hoogtepunt in Brugge van niet minder dan 70 aanwezigen.

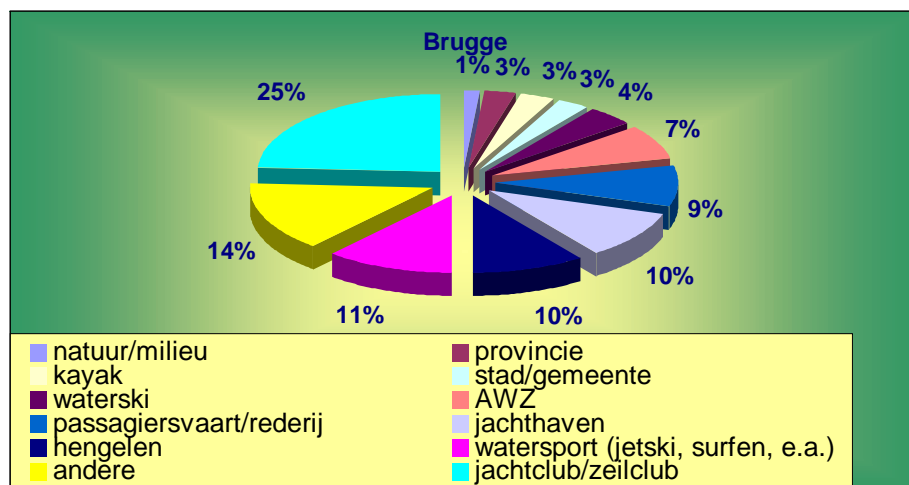
Figuur 2: Relatief aantal aanwezigen per hoorzitting t.o.v. totaal (%)



Samenstelling: Resource Analysis.

Uit Figuur 1 blijkt tevens dat de achtergrond van de afwezigen tamelijk verschillend is. Dit wijst op een goede vertegenwoordiging van de verschillende subsectoren binnen het maatschappelijke veld van waterrecreatie en –toerisme.¹ Dit wordt ook visueel weergegeven door onderstaande taartdiagrammen (cfr. Figuur 3 tot en met Figuur 10).

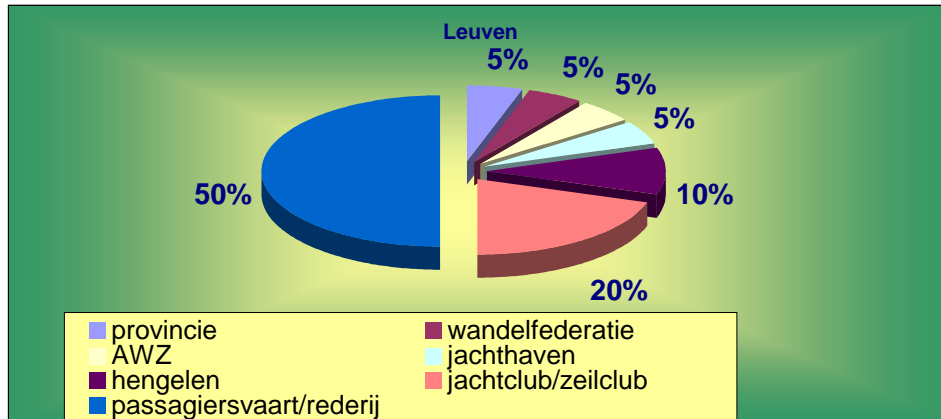
Figuur 3: Aanwezigheid op hoorzitting Brugge naar oorsprong (%)



Samenstelling: Resource Analysis.

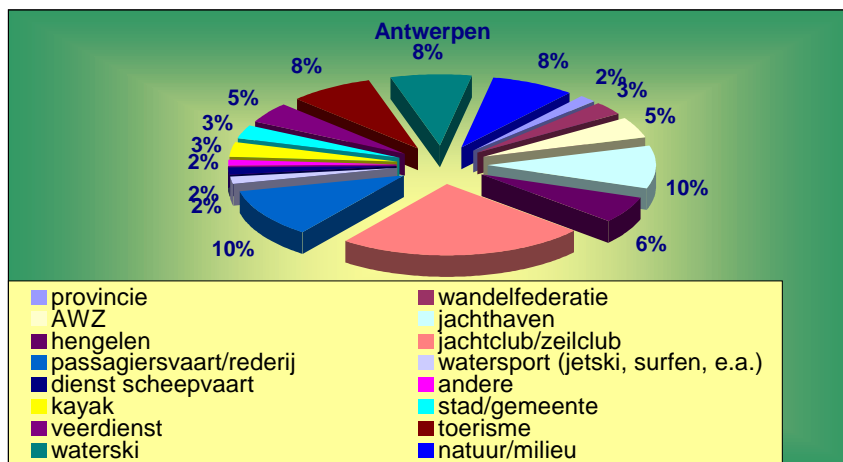
¹ Er zijn evenwel 2 groepen aan te wijzen die onvoldoende zijn afgekomen op de hoorzittingen. Dit zijn de watergebonden gemeentes en de sportfietsers. Dit heeft geenszins gelegen aan de informatiecampaagne die voorafging aan de hoorzittingen. Zo werden op het niveau van de gemeentes alle Colleges van Schepenen en Burgemeester aangeschreven, alsook de gemeentelijke sportdiensten en de plaatselijke Diensten van Toerisme/VVVs. Er wordt momenteel overwogen om na afloop van de opmaak van het beleidsplan waterrecreatie een afzonderlijke informatie-meeting te beleggen voor de gemeentes. Het niet bereiken van de sportfietsers werd ondervangen door een diepte-interview met de Wielerbond Vlaanderen.

Figuur 4: Aanwezigheid op hoorzitting Leuven naar oorsprong (%)



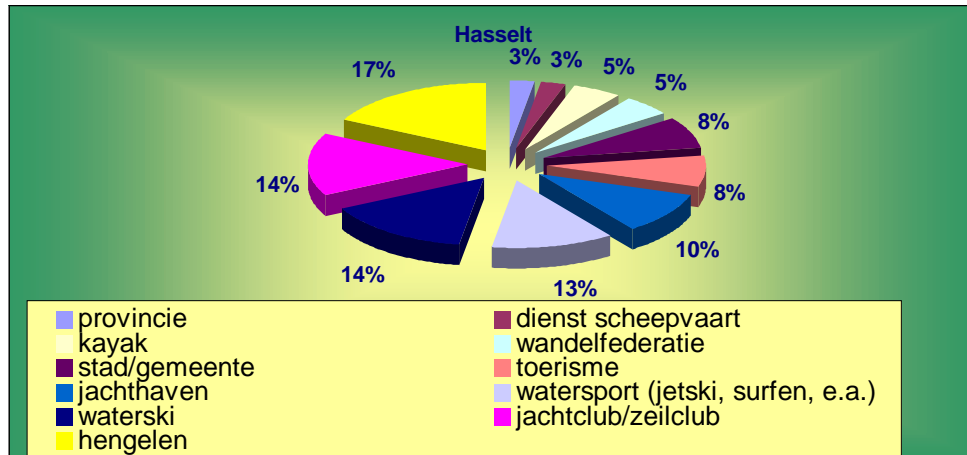
Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 5: Aanwezigheid op hoorzitting Antwerpen naar oorsprong (%)



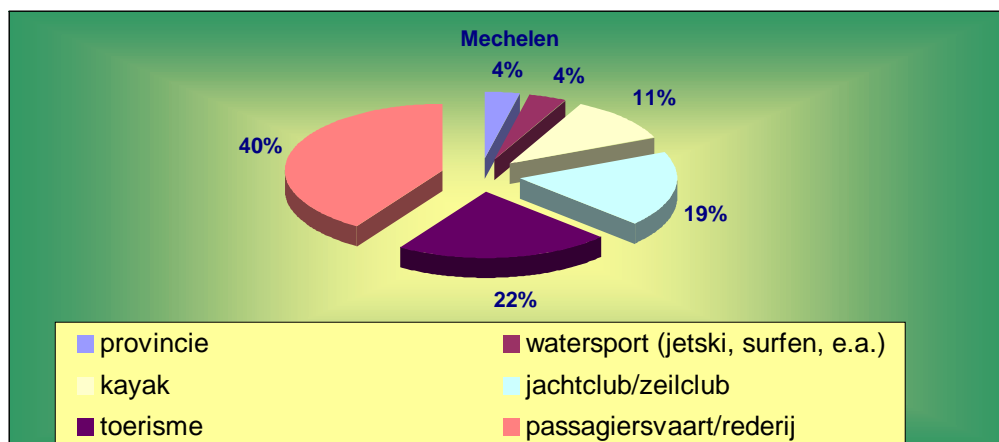
Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 6: Aanwezigheid op hoorzitting Hasselt naar oorsprong (%)



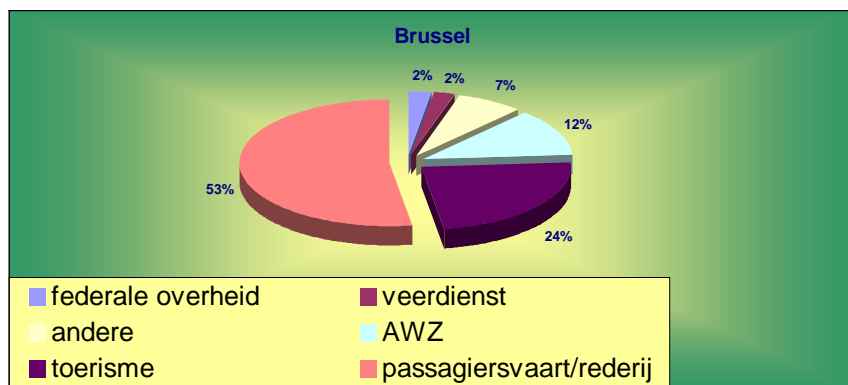
Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 7: Aanwezigheid op hoorzitting Mechelen naar oorsprong (%)



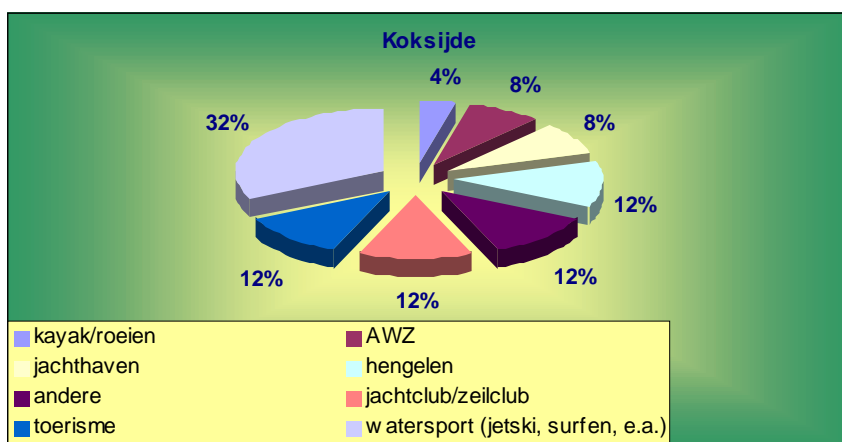
Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 8: Aanwezigheid op hoorzitting Brussel naar oorsprong (%)



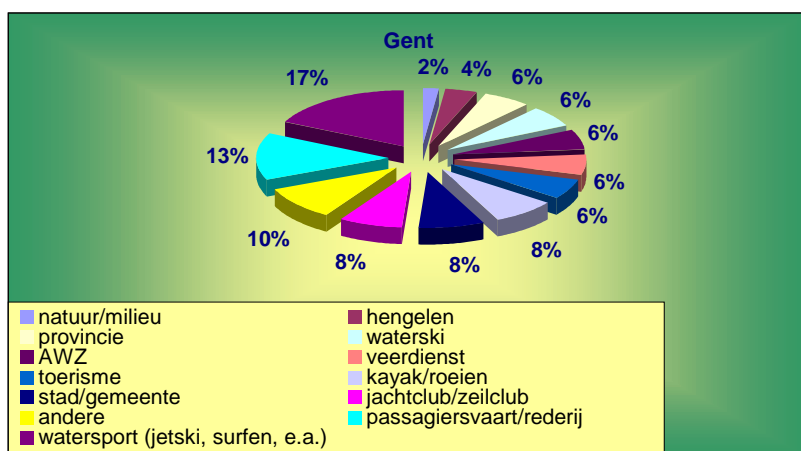
Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 9: Aanwezigheid op hoorzitting Koksijde naar oorsprong (%)



Samenstelling: Resource Analysis.

Figuur 10: Aanwezigheid op hoorzitting Gent naar oorsprong (%)



Samenstelling: Resource Analysis.

2.2 Opmerkingen

Tijdens de hoorzittingen konden de aanwezigen hun opmerkingen in verband met een bepaald thema rond waterrecreatie en –toerisme schriftelijk communiceren via speciaal daarvoor ontworpen invulformulieren.

In onderstaande tabel vindt u de statistieken terug in verband met het aantal ingediende opmerkingen per hoorzitting en de inhoudelijke categorie (zie 1^e kolom links) waarop de opmerkingen betrekking hadden.

“Witte opmerkingen” hebben eerder een neutraal karakter, de indiener wil slechts een observatie maken of meent dat hetgeen hij aan de kaak stelt niet goed of slecht is in zijn huidige toestand. “Groene opmerkingen” refereren aan zaken die in de ogen van de indiener (dik) in orde zijn en bestendig dienen te worden. “Oranje opmerkingen” hebben een waarschuwingfunctie en dienen om de beleidsvoerder te attenderen op een imperfecte situatie die om verbetering vraagt.

Nota Bene: voor de opmaak van onderstaande tabel zijn de opmerkingen gemaakt tijdens de hoorzitting in Brussel buiten beschouwing gelaten. De reden hiervoor was dat een thema-hoorzitting “passagiersvaart” betrof waar de inventaris van opmerkingen op een andere manier gestructureerd werd. De waterweg- of locatie-specifieke opmerkingen die tijdens die hoorzitting naar boven kwamen zijn evenwel in de Hoofdstukken 3 en verder wel verwerkt.

Tabel 2: Aantal opmerkingen op de verschillende hoorzittingen per categorie

| | Brugge | Leuven | Antwerpen | Hasselt | Mechelen | Koksijde | Gent | Totaal |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Vormen van waterrecreatie en -toerisme | wit: 4 groen: 18 oranje: 13 | wit: 5 groen: 5 oranje: 0 | wit: 3 groen: 6 oranje: 8 | wit: 6 groen: 12 oranje: 15 | wit: 1 groen: 0 oranje: 2 | wit: 0 groen: 6 oranje: 3 | wit: 2 groen: 2 oranje: 4 | wit: 21 groen: 49 oranje: 45 |
| | 35 | 10 | 17 | 33 | 3 | 9 | 8 | 115 |
| 2. Flankerende infrastructuur en faciliteiten | wit: 9 groen: 13 oranje: 39 | wit: 0 groen: 6 oranje: 18 | wit: 7 groen: 11 oranje: 25 | wit: 4 groen: 12 oranje: 28 | wit: 9 groen: 7 oranje: 27 | wit: 5 groen: 14 oranje: 20 | wit: 8 groen: 10 oranje: 36 | wit: 42 groen: 73 oranje: 193 |
| | 61 | 24 | 43 | 44 | 43 | 39 | 54 | 308 |
| 3. Relaties tussen waterrecreatie en -toerisme onderling | wit: 2 groen: 5 oranje: 5 | wit: 1 groen: 2 oranje: 7 | wit: 3 groen: 3 oranje: 4 | wit: 1 groen: 5 oranje: 9 | wit: 1 groen: 1 oranje: 9 | wit: 0 groen: 1 oranje: 4 | wit: 0 groen: 2 oranje: 3 | wit: 8 groen: 19 oranje: 41 |
| | 12 | 10 | 10 | 15 | 11 | 5 | 5 | 68 |
| 4. Relaties tussen waterrecreatie/-toerisme en externe omgeving | wit: 2 groen: 14 oranje: 18 | wit: 5 groen: 10 oranje: 9 | wit: 2 groen: 14 oranje: 18 | wit: 3 groen: 4 oranje: 15 | wit: 4 groen: 1 oranje: 16 | wit: 4 groen: 4 oranje: 13 | wit: 4 groen: 3 oranje: 20 | wit: 24 groen: 50 oranje: 109 |
| | 34 | 24 | 34 | 22 | 21 | 21 | 27 | 183 |
| 5. Ondersteunende informatie, communicatie en promotie | wit: 3 groen: 1 oranje: 9 | wit: 7 groen: 2 oranje: 8 | wit: 6 groen: 0 oranje: 7 | wit: 3 groen: 6 oranje: 3 | wit: 3 groen: 3 oranje: 7 | wit: 0 groen: 0 oranje: 3 | wit: 3 groen: 2 oranje: 10 | wit: 25 groen: 14 oranje: 47 |
| | 13 | 17 | 13 | 12 | 13 | 3 | 15 | 86 |
| 6. Andere | wit: 7 groen: 3 oranje: 6 | wit: 5 groen: 4 oranje: 8 | wit: 8 groen: 2 oranje: 17 | wit: 5 groen: 1 oranje: 6 | wit: 3 groen: 3 oranje: 2 | wit: 2 groen: 4 oranje: 9 | wit: 6 groen: 12 oranje: 18 | wit: 36 groen: 29 oranje: 66 |
| | 16 | 17 | 27 | 12 | 8 | 15 | 36 | 131 |
| Totaal | wit: 27 groen: 54 oranje: 90 | wit: 23 groen: 29 oranje: 50 | wit: 29 groen: 36 oranje: 79 | wit: 22 groen: 40 oranje: 76 | wit: 21 groen: 15 oranje: 63 | wit: 11 groen: 29 oranje: 52 | wit: 23 groen: 31 oranje: 91 | wit: 156 groen: 234 oranje: 502 |
| | 171 | 102 | 144 | 138 | 99 | 92 | 145 | 891 |

Samenstelling: Resource Analysis.

In totaal werden er 891 opmerkingen ingediend. De meeste opmerkingen werden geteld in Brugge, al is dat niet verwonderlijk gezien het feit dat deze hoorzitting ook de kroon spande betreffende het aantal aanwezigen. Tevens valt op dat de meeste opmerkingen betrekking hebben op infrastructuur en andere dienstverlenende faciliteiten die de recreatieve activiteiten flankeren. Ook het aantal kritische (“oranje”) opmerkingen in vergelijking met het aantal positieve (“groen”) en neutrale (“witte”) opmerkingen valt op.

3 Afdeling Waterwegen Kust

3.1 Kanaal Oostende-Brugge

- Brugge:
 - De bediening van de kunstwerken is in Vlaanderen goed uitgewerkt, zeker Brugge loopt vlot.
 - Vanuit het Provinciaal Comité Kajak worden de mensen van AWZ bedankt voor de goede samenwerking i.v.m. de herinstallatie van de Brugse Kajak Klub. Ze hopen dat dit in de toekomst zo mag blijven verlopen. Dat er voor andere clubs die hun grond zien verloren gaan aan omgevingswerken evenveel steun vanuit de overheid mag komen i.v.m. het zoeken van een nieuwe locatie.
 - Er dienen aanmeerplaatsen (bolders) ongeveer elke 8 meter rondom/op de sluismuur van de Dampoortsluis te worden voorzien. Daarnaast dient er links en rechts van de trappen in de sluis kom van de Dampoortsluis een rechtstaande balk van 40-40-250 cm. te worden voorzien van een 4-tal haken, op de linkse en de rechtse kant.
 - De doorvaart van Brugge is een probleem en duurt te lang.
 - Er is nood aan betere hengelfaciliteiten en toezicht op het aanmeren van vaartuigen.
 - Zeven jaar geleden werd er uitgekeken naar een nieuwe locatie voor de jachtclub van Brugge. In samenspraak met Stad Brugge en AWZ/WWK werd een stuk grond aan de zwaai kom te Brugge verkregen. Aan AWZ/WWK werd toen gevraagd om later een aanlegsteiger aan de rand van de zwaai kom te mogen leggen. Het antwoord van AWZ/WWK daarop was dat het geen probleem vormde. Nu het lokaal klaar is, wordt dit geweigerd. De kinderen moeten nu een drukke straat oversteken en 130 meter lopen met allerhande tuigage vooraleer de boten te bereiken.
 - Opdat het woonbootcomité Brugge haar problemen opgelost krijgt, ontbreekt het haar aan duidelijk inzicht via welke kanalen, diensten gecommuniceerd moet worden.
 - In Vlaanderen kunnen meerdere steigers gedeeld worden door toervaart, passagiersvaart en veren, als er maar passende reglementering aangebracht wordt (panelen). Brugge “aan de Molens” is zo’n voorbeeld. Wat betreft de Brugse situatie: nu is er geen reglementering m.a.g. dat het aanleggen daar gemakshalve maar in zijn geheel verboden is.
 - De schepen ter hoogte van de windmolens te Brugge moeten verdwijnen zonder dat daar een duidelijke reden voor wordt gegeven.
- Het sluisencomplex Plassendale te Oudenburg is een historisch sluisencomplex en is gelegen in de nabijheid van het historische Oudenburg. Het betreft een knooppunt van twee waterwegen en bezit een knooppunt van fietsroutes en een actieve bewonersgroep met potentieel en horecagelegenheden. Hier is potentieel aanwezig voor nieuwe activiteiten, zoals: kajak, nieuwe horeca, etc.
- Dit kanaal kent een explosieve ontwikkeling van de visstand. Meer dan 15 verschillende vissoorten werden reeds gesignaleerd. Dit maakt dat heel wat hengelaars zowel individueel als in clubverband actief zijn in het kanaal Gent-Oostende. Vooral de oevers tussen de provinciegrens en Oostende worden zeer druk bevist. Dit kanaal behoort tot de meest visrijke kanalen van het Vlaamse landgedeelte.

- Er zijn te weinig aanlegsteigers voor de passagiersschepen tussen Oostende en Gent.
- Er dient meer gebaggerd te worden, het zwerfvuil moet opgeruimd worden en de wachtsteigers moeten toegankelijk gesteld worden voor iedereen (dus niet in concessionele private titel).
- Hoewel er een zeer grote visstand aanwezig is, is het teleurstellend te moeten vaststellen dat er een totaal gebrek is aan uitgebouwde hengelfaciliteiten. Veel hengelaars moeten noodgedwongen plaatsnemen op de veel te smalle kopbalken, met alle gevaren van dien. Ook is de bereikbaarheid van de hengelzones totaal ondermaats. Dit heeft veelal te maken met de aanwezigheid van jaagpaden waardoor wagens uitgesloten worden. Parkeerfaciliteiten bieden hiervoor een oplossing.

3.2 Lokanaal

- De pleziervaartuigen varen te snel.

3.3 IJzer

- Tervate-brug:
 - Er was geen enkele inspraak van de IJzervaarders (Diksmuide) over de beslissing tot het bouwen van de nieuwe Tervatebrug op de IJzer.
 - Op de prachtige 18 km lange IJzer tussen Nieuwpoort en Diksmuide kan men probleemloos varen zonder obstakels van bruggen. Men vraagt zich af waarom de hoge brug Tervate vervangen wordt door een ophaalbrug (niet voor het landschap). De autostradebrug en Diksmuidebrug worden toch ook niet vervangen.
 - Men vraagt zich af waarom de Tervatebrug zo laag gebouwd wordt zoals de Knokkebrug. De Uniebrug, Schoonbakkebrug, Reningebrug, Merkembrug en Steenstraetebrug zijn vaste bruggen en hebben een zeer gemakkelijke doorvaarthoogte. De Nieuwe Tervatebrug zal een stremming geven, hoe zal die bediend worden (bedieningspunt vanuit Nieuwpoort)? Men mag in dit kader niet vergeten dat er veel pleziervaart is tussen Nieuwpoort, Diksmuide en Ieper gedurende gans het jaar.
- Knokkebrug:
 - Er zijn problemen aan de Knokkebrug door te weinig steigers en te lange wachttijden voor de bediening van de brug. Een mogelijke oplossing zou misschien kunnen zijn om deze te automatiseren en de bediening vanuit een centrale post te doen op de IJzer.
 - Het is zeer moeilijk aanleggen aan de wachtsteiger richting Fintele wegens een privé-steiger juist naast de wachtsteiger. Hierdoor is er geen aanloopruimte. Een oplossing zou zijn om de privé-steiger 15 meter te verplaatsen richting Diksmuide.
- Fintele:
 - Er zijn onvoldoende aanmeermogelijkheden op de IJzer aan de Fintele.
 - Er zou bepaalde infrastructuur voor de zachte recreatie (cfr. kano, kayak en roeien) in Stavele, Fintele en Tervate gerealiseerd kunnen worden.
- Op sommige plaatsen biedt de IJzer uitstekende fietsfaciliteiten via het jaagpad. Rijden langs en in de buurt van water is voor menig fietsrecreant een positieve ervaring.

- Het is een positieve zaak dat er een nieuwe jachthaven in Diksmuide (Portus Dixmuda) uitgebouwd wordt.
- Menige vorm van waterrecreatie vraagt om exclusiviteit. Een exclusiviteit die andere vormen van waterrecreatie belet. Zie bv. hengelaars versus kanovaarders. Op de IJzer is het daarom soms moeilijk voor kanovaarders om een circuit 'rond' te maken.
- Er komt meer infrastructuur langs de waterwegen en de havens (cfr. Veurne – Diksmuide). Toch kan de vakhandel er geen vestiging krijgen (cfr. Gewestplan). De vakhandel komt niet aan bod.
- Diverse vormen van waterrecreatie zijn een bedreiging voor het milieu en de natuur. Het vuilnis wordt achtergelaten waardoor het milieu extra wordt belast.
- Zowel voor de beroepsscheepvaart als andere wordt ondervonden dat de waterwegen van de Westkust aan het dichtslibben zijn. De sanering van de bodems dringt zich dan ook stilaan op. Hopelijk gaat deze bodemsanering niet gepaard met het volspuiten van één of andere waterpartij. Hierbij wordt uitdrukkelijk verwezen naar het spaarbekken op de IJzer, waarbij zowel het slib van het kanaal Plassendale-Nieuwpoort als van de IJzer erin terecht kwam, met vissterfte als gevolg.
- De plezierjachten varen te snel. Dit heeft tot gevolg dat er schade is aan oevers en aan de nesten van watervogels in de periode april tot juni en dat de zachte recreatieve vormen zoals kano en kayak in het gedrang komen. Dit situeert zich voornamelijk in de omgeving van Nieuwpoort en Diksmuide.
- Er zijn vaak geen voorzieningen voor het in- en uitstappen van de zachte waterrecreant en het bijhorende laden en lossen. Daar waar steigers zijn, zijn deze enkel gemaakt in functie van de toervaart door het gebruik van bv. metalen roosters, wat de toegang voor de zachte recreatie bemoeilijkt en schade aan boten met zich meebrengt.
- Men zou graag op meerdere plaatsen voorzieningen voor het in- en uitstappen gerealiseerd zien, alsook rustplaatsen (picknick plaatsen); bv. in combinatie met de bestaande en nog te realiseren picknick-hutten.

3.4 Kanaal Plassendale-Nieuwpoort

- Pluspunt in deze regio – t.o.v. andere regio's - is dat er niets moet betaald worden voor het gebruik van het jaagpad voor nationale en regionale hengelwedstrijden.
- Er moeten meer jachthavens langs de kanalen komen. Onder andere het knooppunt in Plassendale is een mogelijkheid.
- Er zou een wachtsteiger langs het kanaal Nieuwpoort-Oudenburg richting Brugge ingericht moeten worden zoals deze reeds bestaat richting Oudenburg-Nieuwpoort.

3.5 Kanaal Nieuwpoort-Veurne

- Polder Veurne-ambacht: Het landinrichtingsproject Westhoek van de Vlaamse Landmaatschappij is positief omdat het de toegankelijkheid van de Polderwaterlopen voor fietsers, wandelaars en vissers verhoogt en de aanleg van oeverstroken (bufferstroken) zorgt voor een bescherming van de oevers d.m.v. natuurvriendelijke milieubouw.
- De aanleg van het fietspad van Nieuwpoort tot Wulpen en van Veurne tot Fintele is een goede zaak.
- Het kanaal Nieuwpoort-Veurne in Wulpen heeft een vaste aanlegsteiger (vaste oever) waar geen mogelijkheid is om aan te meren omdat de diepgang onvoldoende is. Wegens stenen van de oude oever is er gevaar voor averij.

3.6 Kanaal Ieper-IJzer

- Ieperlee:
 - Graag zou men daar een vaste steiger zien in plaats van een drijvende, vermits die gemakkelijker te onderhouden zou zijn. Hier was oorspronkelijk ook een vaste steiger voorzien, zoals te zien is op de oude stafkaarten van de schippers laad en loskaai. VVW Ieperlee wil naar het toerisme toe een mooie aanlegplaats met een historisch verleden (Gaslachtoffers WO I).
 - Vanuit VVW Ieperlee wordt getracht om het toerisme via het water te bevorderen. Dit wordt echter tegengewerkt door de dichtslibbing.
 - Voor het vaartoerisme dienen wachtpalen geplaatst te worden langs beide kanten van de sluizen: sluis Boezinge en Boezinge-dorp.
 - De haven van Ieperlee is voor een deel dichtgeslibd en een deel van de ligplaatsen is dus niet meer bruikbaar. Clubs aldaar zijn dientengevolge ten dode opgeschreven of zullen een grote aderlating ondergaan. Ook het fraaie aanzicht van een haven met jachtjes gaat daardoor teniet, hetgeen ook nog eens voor de gemeente in kwestie een verlies aan blikvangers betekent.
- Vóór en na de sluizen ontbreken er wachtsteigers.
- De drijvende steigers aan de Steenstraetebrug dienen voorzien te worden van verticale geleiders.
- Er is een hinderlijke zijdelingse stroming door het pompstation aan de bovenkant van Boezinge-sas. Bij de beneden- en bovensas zijn er ook veel problemen met huurboten.
- Dit kanaal is één van de mooiere kanalen in West-Vlaanderen, maar reeds jaren niet (of zeer beperkt) bevaarbaar. Ieper is nu haast niet meer bereikbaar omwille van dichtslibbing. Er dient gebaggerd te worden aan de Knokkebrug tot Ieper en aan de vier beken. De diepgang bedraagt nu immers slechts 1 meter, waardoor er praktisch geen toegang is voor jachten.

3.7 Kanaal Brugge-Sluis

- Deze waterweg mag niet meer bevaren worden door kajakkers, omwille van natuuroverwegingen. Nochtans houden de kajakkers van het Nederlandstalig Kano Verbond (NKV) zich strikt aan de reglementering betreffende het natuurbehoud. De meeste problemen doen zich voor met recreatieve kajakkers die 'eens' een kajak huren of die er een familie-uitstapje van maken. De federatie organiseert verschillende toertochten (waaronder vroeger Brugge-Sluis) en had deze graag behouden (ook omwille van de mooie natuur!).

3.8 Kust

- Oostende
 - RYCO heeft dringend nood aan nieuwe aanlegsteigers. Het is meer dan 15 jaar geleden dat men nog nieuw materiaal gekregen heeft.
 - RYCO is ook vragende partij om een oversteek over de tramlijn voor de voetgangers aan te leggen. De Lijn heeft hier echter geen oren naar.
 - Er zijn ook plannen om de trambrug te verplaatsen. Indien dit zou gebeuren dan verliest RYCO zeker 30 ligplaatsen en zou de slipway weg moeten, wat de verder uitbating ernstig in gevaar zou brengen.

- In Oostende zijn er verschillende jachteigenaars die het goedkoper vinden om aan een openbare kaai te gaan liggen i.p.v. in een jachthaven. Dit vormt veelal een obstructie voor de uitoefening van de passagiersvaart.
 - Er wordt gepleit voor de herindienstneming van de veerdienst tussen Oostende (haven) en Oostende (duinen) over de havengeul. Tussen 1996 en 2001 werd op deze veerverbinding gevaren door een privé-uitbater onder de naam LINK. Het was een enorm succes, maar te zwaar voor een éénmansbedrijf. Vanaf 2003 vaart hier een andere uitbater, op dezelfde basis (enkel in het hoogseizoen). De Vrienden van de Vlaamse Veren vragen dat de Vlaamse overheid hier een initiatief neemt om een officieel veer te laten varen. Dit kan aansluiten bij de kustroute voor fietsers.
- ❑ Blankenberge:
- De pleziervaart zit in de lift. Er zijn steeds meer bezoekers en de economische meerwaarde voor de stad wordt vaak onderschat.
 - Er is een tekort aan diepgang en ligplaatsen aan de jachthaven van Blankenberge.
 - De baggerwerken aan de kust, met name in Blankenberge, laten te wensen over. Reeds verschillende boten zijn uitgeweken naar Nederland, en als er volgend jaar weer geen goede oplossing komt, zullen nog veel meer jachten uitwijken.
 - Zeehengelaars zijn ook thuis in de haven van Blankenberge. Bij het heroverwegen van concessies moet rekening gehouden worden met alle gebruikersgroepen en hoe de verschillende kandidaat-uitbaters uitkomsten bieden voor elk van die groepen, dus ook voor de zeehengelaars.
- ❑ De Panne:
- Sommige jetskiërs zouden maar al te graag in zee trekken voor de strandzone. Vanuit de provincie worden de kustgemeenten geadviseerd om daar via politiereglementen geen toestemming aan te verlenen. Kunnen deze watersporters dan niet voor onze kustzones skiën?
 - Yachting Club Pannevissers:
 - De in- en uitvaartzones op het strand zijn onvoldoende aangeduid. Op de dagen van hoogtoerisme moeten de tractoren zich tussen de toeristen wringen omdat ze liggen te zonnen in de rijroute (verlengde van de uitvaartzone) van de tractoren.
 - De Yachting Club Pannevissers - waaronder ressorteren: vissers met de werphengel, garnaalvissers, surfers, waterski en duiken – hebben een goede infrastructuur maar er ontbreekt een toilet en een douchecel met warm water.
 - Watersportcentra:
 - Het is een goede zaak dat de 2 watersportcentra (niet gemotoriseerde zeilwagens en surfers) gescheiden locaties en infrastructuur hebben. Zo is er geen kans op negatieve interferentie of kruiselings gebruik van elkaars installaties mogelijk.
 - In De Panne zijn er twee watersportcentra aan de kust: (1) het zeilwagencentrum alleen voor niet-gemotoriseerde zeilsporten en (2) watersportcentrum voor gemotoriseerde boten en voor watersport onder eventuele motorbegeleiding.
 - Het bloeiend zeilwagencentrum dient gevrijwaard te blijven, alsook de bijhorende parking voor de zeilwagens.

□ Nieuwpoort:

- De havengeul van Nieuwpoort is een mooi voorbeeld van harmonische integratie van (1) toerisme (linkeroever), (2) waterrecreatie + vogels en vissen in en op de IJzer en (3) natuur (rechteroever).
- Nieuwpoort kent een goede bereikbaarheid, zowel vanuit het binnenland als vanuit Frankrijk.
- De jachthaven van Nieuwpoort kent een fantastische infrastructuur (o.a. voor duikers met boten/zodiacs), is zeer rustgevend om te verblijven en het binnen- en buitenvaren is onbeperkt. Het Piramide-gebouw zou uitgebaut kunnen worden door de charterwereld.
- Er bestaan mogelijkheden om het havengebied uit te breiden en aantrekkelijker te maken. Nieuwpoort bezit de potentie tot de mooiste jachthaven aan de kust. De omgeving van de jachthaven moet meer benut worden voor wandelaars, fietsers, enz. Momenteel is er alleen maar een bootparking rond de havenkom. Daarnaast is er in Nieuwpoort ook een betere ontsluiting van de jachthaven nodig. Er zou moeten geïnvesteerd worden in een goede connectie tussen de jachthaven en Nieuwpoortstad. Op dit moment ligt Nieuwpoortstad geïsoleerd van Nieuwpoortbad en van de jachthaven. Een betere toegankelijkheid zou de levendigheid en de economische slagkracht van Nieuwpoort stad sterk kunnen verbeteren.
- Er is dringend nood aan ligplaatsen voor grotere boten.
- Er zijn te weinig ligplaatsen voor vaste leden. Met minimale investeringen kan men reeds een groot aantal ligplaatsen “bijcreëren”. Bij het bouwen van een dok zou de investering nochtans vlug teruggewonnen worden. Cfr. BTW op verkoop van nieuwe boten + de economische inkomsten van die nieuwe plaatsen op de regio met bijhorende belastingen.
- De jachtclubs misbruiken hun monopolie bij het verhuren van tijdelijke ligplaatsen. Bv. een klant heeft een boot van 7 meter. Hij betaalt als tijdelijk lid 300 euro voor één jaar, na één jaar betaalt hij 600 euro per jaar. De klant verandert na 5 jaar van boot en dient opnieuw te betalen alvorens voor zijn nieuwe boot een nieuwe vaste ligplaats te bekomen. Deze ligplaats blijft echter altijd dezelfde.
- Het sluisencomplex te Nieuwpoort voert te veel slib aan. De toegankelijkheid van de haven is een nijpend probleem: de baggerwerken zorgen niet voor voldoende diepgang bij laagtij. Pas de wetgeving aan, omwille van de term ‘niet te storten in zee’ kennen de baggerwerken een enorme niet te verantwoorden meerkost en is de vervuiling groter dan vroeger.
- De buitenhaven van Nieuwpoort is onderhevig aan sterke stroming die voorkomt bij het openstaan van de 5 sluisdeuren. Misschien dat de plezierhaven er minder aan onderhevig is indien er een muur gebouwd zou worden.
- De Gemeente Nieuwpoort neemt de afvalophaling niet meer voor haar rekening. Wat nu?
- Zeehengelaars zijn ook thuis in de haven van Nieuwpoort. Bij het heroverwegen van concessies, moet rekening gehouden worden met alle gebruikersgroepen en hoe de verschillende kandidaat-uitbaters uitkomsten bieden voor elk van die groepen, inclusief de zeehengelaars.

□ Oostduinkerke:

- In Oostduinkerke heerst de problematiek van het verkrijgen van de nodige bouwvergunningen voor het renoveren van het clubhuis SYCOD op het strand.

- ❑ Zeebrugge:
 - Rederij Euro-line passagiersvaart (Zeebrugge) heeft dringend nood aan een aangepaste bewegwijzering naar de 'oude vissershaven' of naar 'Euro-line' zelf.
- ❑ In Oost- en West-Vlaanderen dient er aandacht besteed te worden aan de brugbenamingen en plaatsaanduidingen (cfr. borden op bruggen).
- ❑ Aan de oostkust zijn er te weinig toegangsmogelijkheden (slipways) voor Zodiacs waardoor men genoodzaakt is uit te wijken naar Zeeuwse havens (o.a. Vlissingen).

4 Afdeling Bovenschelde

4.1 Kanaal Brugge-Gent

- Beernem:
 - De snelvaartzones moeten behouden blijven.
 - Er is geen of zeer beperkte controle op de snelheid van de schepen ter hoogte van de jachthaven, waardoor aan oevers en installaties beschadigingen ontstaan.
 - De jachthaven van Beernem is van mening dat er te weinig subsidies worden verkregen van de overheid voor belangrijke investeringen.
 - Er wordt gevraagd naar de mogelijkheid tot het plaatsen van een trekkershut nabij de jachthaven van Beernem. Vlaanderen fietsroute wordt hier immers door zeer veel buitenlandse toeristen gebruikt.
 - De Vlaamse overheid subsidieert fietspaden langs gewestwegen voor 80%. Soms is een fietsbrug zowel recreatief als functioneel veel belangrijker in een fietsroute netwerk. Men vraagt of ook hier geen participatie (zelfde 80%?) kan plaatsvinden met het lokaal bestuur. In het goedgekeurd mobiliteitsplan van de Gemeente Beernem (door Vlaamse overheid en in aanwezigheid van AWZ in gemeentelijke commissie) werd de fietsbrug als hoogste prioriteit ingeschreven. Men vraagt zich af wat er gedaan kan worden.
 - De jachthaven heeft geen concessie. Daardoor is er een onzekerheid over de toekomst van de jachthaven. Dit heeft een invloed op de investeringen, bv. het bouwen van een nieuw clubhuis en het uitbouwen van hedendaagse infrastructuur zoals brandstofbevoorrading, vuilnisstortplaats en vuilwatertanks. Men heeft schrik dat het clubhuis zal moeten afgebroken worden omdat er geen concessie is.
- Dit kanaal kent een explosieve ontwikkeling van de visstand. Meer dan 15 verschillende vissoorten werden reeds gesignaleerd. Dit maakt dat heel wat hengelaars zowel individueel als in clubverband actief zijn in het kanaal Gent-Oostende. Vooral de oevers tussen de provinciegrens en Oostende worden zeer druk bevist. Dit kanaal behoort tot de meest visrijke kanalen van het Vlaamse landgedeelte.
- Een betere ecologische toepassing van de oevers is een positieve zaak voor dergelijke groeipatronen zoals de fauna en flora. Wij hopen dan ook dat dergelijke uitbouw naar alle kanalen waar mogelijk wordt uitgebouwd.
- De bedieningsuren van het kanaal Brugge-Gent komen niet overeen met de uren van het kanaal Brugge-Zeebrugge.
- Er zijn te weinig aanlegsteigers voor de passagiersschepen tussen Oostende en Gent.
- Wegens de bestaande infrastructuur aan de watersportbaan wordt de Brugse Vaart enkel (sporadisch) gebruikt voor recreatieve toertochten. Wel is het er gevaarlijk door de beroepsvaart. De roeiboten worden wel steeds begeleid door fietsers op het jaagpad.
- Te hoogte van Steenbrugge-Moerbrugge zou beter een hoge brug komen. Zo hebben de schepen geen hinder van spertijd.
- Hoewel er een zeer grote visstand aanwezig is, is het teleurstellend te moeten vaststellen dat er een totaal gebrek is aan uitgebouwde hengelfaciliteiten. Veel hengelaars moeten noodgedwongen plaatsnemen op de veel te smalle kopbalken, met alle gevaren van dien. Ook is de bereikbaarheid van de hengelzones totaal ondermaats. Dit heeft veelal te maken

met de aanwezigheid van jaagpaden waardoor wagens uitgesloten worden. Parkeerfaciliteiten bieden hiervoor een oplossing.

- Er dient meer gebaggerd te worden, het zwerfvuil moet opgeruimd worden en de wachtsteigers moeten toegankelijk gesteld worden voor iedereen (dus niet in concessionele private titel).
- Het beheer van natuurverenigingen moet niet overdreven worden. Het behoud van het wateroppervlak en landschap zonder bijkomende natuurontwikkelingen heeft ook soms zijn waarde. Vroegere afspraken met AWZ (goedgekeurde Mountainbike route in overleg met BLOSO) werden zonder overleg afgesloten door natuureservaten. Dit kan niet door de beugel.

4.2 Leie

- Wervik:
 - Waterskiën tegen 40 km/u is niet meer van deze tijd. Voor waterskiërs is dit te traag. Tevens is een uitbreiding van het aantal en/of de lengte van de snelvaartzones gewenst. Dit verhoogt tevens de veiligheid omdat de ruimte dan groter wordt.
 - Waterski Vlaanderen vraagt of de maximum snelheid voor waterski niet omhoog kan (nu 40 km/h) en of waterskizones niet verlengd kunnen worden. In West-Vlaanderen zijn er reeds een aantal zones voor waterski: Beernem, Izegem-Roeselare-Ingelmunster en Wervik. Deze kunnen misschien verlengd worden.
 - Er is een totaal gebrek aan informatie en communicatie. Er zijn stappen gezet uit initiatief van de vzw WWV (Wervikse WatersportVereniging) naar Afd. Bovenschelde om info te verkrijgen en voorstellen te doen. De medewerking van de Afd. Bovenschelde is zeer goed, maar tot ernstige resultaten, zoals uitbreiding van de snelvaartzone en scheiding van de zone in een deel voorbehouden waterski en een zone voorbehouden jetski, heeft dit niet geleid.
 - Op een te korte snelvaartzone (ongeveer 2400 meter) is de waterskisport en de jetskisport onverenigbaar en onveilig. Er wordt voorgesteld om de zone waterski en de zone jetski niet te laten samensmelten, maar aparte zones te creëren.
 - De gemeente Wervik doet een ernstige inspanning om de infrastructuur rond de waterrecreatie, zoals een slipway, een steiger en sanitaire voorzieningen op te bouwen.
- Kortrijk:
 - Er blijkt geen aanlegplaats meer voorzien te zijn in de stad voor grotere schepen (cfr. passagiersschepen), enkel nog maar voor jachten. Tot voor kort was de handelskaai niet echt gebruikt omwille van een onvoldoende diepgang.
- Drongen:
 - Er zijn voldoende aanlegsteigers voor de recreatievaart aanwezig.
 - Het waterskiën dient uitgebreid te worden.
- Sint-Martens-Latem:
 - Er is een uitgave in boekvorm door de provincie Oost-Vlaanderen over waterrecreatie op en langs de Leie. Daarin wordt onder andere Sint-Martens-Latem als te bezoeken aangegeven. Dit is in schril contrast met het feit dat de enige aanlegsteiger door de passagiersvaart gemonopoliseerd wordt.

- Aanmeerplaatsen voor jachten worden vaak gaandeweg ingepalmd door passagiersvaartuigen. Ook de aanmeerplaats in Sint-Martens-Latem is nu grotendeels door de passagiersvaart ingepalmd.
 - Het passagiersvaartdeel van de “gescheiden” steiger in Sint-Martens-Latem wordt ook vaak ingenomen door jachtjes. De eigenaars zijn vaak de wal op en dan zijn er geen aanmeermogelijkheden meer voor de passagiersvaartschepen. Er moet gezorgd worden voor betere afspraken/reglementering en eventueel gescheiden infrastructuur
 - Zoals in Dendermonde worden ook in Sint-Martens-Latem en Oudenaarde vaak steigers voor jachten door beroepsvaart ingenomen. Er is daar een capaciteitsprobleem: er zijn onvoldoende aanlegsteigers voor de verschillende types gebruikers.
- De sluiswachters van de Sint-Jorissluis verdienen een dikke pluim.
 - De Leie wordt momenteel overbevaren door de toervaart. De snelvaart zou dan ook moeten uitwijken naar de Schelde en de toervaart zou gedeeltelijk verlegd moeten worden naar de Dender. Op de Dender is namelijk nog maar weinig beroepsvaart, en indien de toervaart daar niet voldoende ontwikkeld wordt zou dit wel eens kunnen leiden tot het stopzetten van de bediening van de daar aanwezige kunstwerken.
 - Er is nood aan oeverversteving.
 - Door Leie Oever Belangen vzw (LOB) wordt er een lastercampagne gevoerd en een verkeerde weergave van de waterrecreatieproblematiek gegeven. Er dient toenadering gezocht te worden tussen omwonenden en recreanten zodat er een vreedzame oplossing komt. De meeste recreanten zijn immers zelf milieubewust en respecteren fauna en flora.
 - De doorsteken van de waterlopen zijn niet altijd comfortabel voor de recreanten. Tussen Gent en Deinze hebben de recreanten bij de oversteek altijd natte voeten.
 - Er is een probleem van toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit (aanwezigheid van wrakken) op het afgesloten stuk van de Leie in Drongen.

4.3 Kanaal Bossuit-Kortrijk

- Er bestaat een goede samenwerking met AWZ voor het opruimen van het zwerfvuil langs het kanaal. Verder is er ook een goede samenwerking betreffende de opsporing van waterbezoedeling.
- Er is een probleem van diepgang in Bossuit.

4.4 Kanaal Roeselare-Leie

- Izegem:
 - De verfraaiing en beplanting die reeds jaren beloofd waren rond de oevers van de twee binnenhavens zijn nog steeds niet uitgevoerd.
 - De toegankelijkheid voor clubleden (voetgangers) van de watersportclub waterski IWW-vzw wordt bemoeilijkt en onveilig gemaakt door de zeer drukke Noordkaai. Er wordt gevraagd naar de mogelijkheid tot een veilige oversteekplaats, tunnels onder de weg of een voetgangersbrug.
 - Er dient duidelijke informatie te zijn over de sportactiviteiten langs de waterweg naar de beroepsvaart toe.

- Door betonning van de oevers wordt het waterskiën bemoeilijkt.
- Het openstellen van de sluizen voor waterrecreatie tijdens de weekends is een goede zaak.
- Waterski Vlaanderen vraagt of de maximum snelheid voor waterski niet omhoog kan (nu 40 km/h) en of waterskizones niet verlengd kunnen worden. Een beperking van de snelvaartzone beperkt ook de recreatiemogelijkheden voor de waterskiërs. Ook de toegelaten snelheid (40 km/u) is onrealistisch voor de beoefening van de watersport. In West-Vlaanderen zijn er een aantal zones voor waterski: Beernem, Izegem-Roeselare-Ingelmunster en Wervik. Die kunnen misschien verlengd worden.
- Bij iedere aanvraag om een hengelwedstrijd in te richten – zowel nationale als regionale – dient er betaald te worden voor het gebruik van de jaagpaden, zodat vele wedstrijden niet kunnen doorgaan wegens te hoge kosten, welke AWZ aanrekent. Nationale kampioenschappen kunnen in de toekomst niet meer ingericht worden en zo worden de West-Vlaamse vissers benadeeld.
- De toepassing van het bermdecreet hindert grotendeels het watertoerisme wegens 'beperking' van de groene zone. Er zou met andere woorden veel frequenter gemaaid moeten worden.

4.5 Leopoldkanaal

- Het Leopoldkanaal is zeer visrijk en biedt veel mogelijkheden naar de visserij toe.
- Er is een totaal gebrek aan hengelfaciliteiten.

4.6 Boven-Schelde

- Oudenaarde:
 - De aanlegsteiger te Oudenaarde dient beter onderhouden te worden: voorziening toilet, water, elektriciteit.
 - Het beheer van jachthavens en ligplaatsen door Federaties (zoals VPF) moet eerder aan clubs toegewezen worden, zodat zij inzake onderhoud, toezicht, enz. beter beheerd kunnen worden. Als voorbeeld wordt onder andere Oudenaarde aangehaald waar de pontons dikwijls bezet zijn door commercieel uitgbate schepen.
 - Er wordt opgemerkt dat, teneinde de passagiersvaart verder aantrekkelijk te maken, het zinvol kan zijn om nog additionele aanlegsteigers te voorzien. Zo kan dan selectief de bereikbaarheid van interessante bestemmingen verbeterd worden. Een concrete locatie die nog wordt gegeven is Oudenaarde ter hoogte van het gerechtsgebouw.
 - Aanmeerplaatsen voor jachten worden vaak gaandeweg ingepalmd door passagiersvaartuigen. In Oudenaarde was bijvoorbeeld 600m afmeermogelijkheid voorzien voor jachtjes (eerst betalend, maar nu gratis omdat het gemeentebestuur het innen zelf te duur vond worden), maar die is nu al grotendeels door de passagiersvaart (De 4 Vaargetijden) ingenomen.
- Met betrekking tot het haventje dat recent in Gavere is gecreëerd wordt opgemerkt dat dat verloren moeite was, zoals het er nu bij ligt. Het is onbeschut en bij aanmeren staat men bloot aan de golfslag van snel voorbijvarende schepen. Men kan er praktisch niet aanliggen. Een oplossing wordt gevraagd!
- In Vlaanderen kunnen meerdere steigers gedeeld worden door toervaart, passagiersvaart en veren, als er maar passende reglementering aangebracht wordt (panelen). Ename is zo'n voorbeeld.

- Op de Schelde moet er rekening gehouden worden met het aanleggen van veerdiensten. De aanlegsteigers zijn er niet altijd aan aangepast.
- De peilschaal bij de bruggen op de getijdenstroom ontbreekt soms.
- Er wordt gevraagd of de Schelde evenveel interesse - i.e. baggeren, promotie, infrastructuur (aanlegsteigers) - kan krijgen als de Leie voor wat het watertoerisme betreft.
- De Schelde verdient zeker meer aandacht aangaande promotie en toeristische erkenning voor het grote publiek en niet enkel voor de jachten.

4.7 Moervaart

- Zuidlede:
 - Er wordt gevraagd of waterrecreatie (i.c. kajakken) mogelijk is op waterlopen die in/naast VEN-gebieden, vogelrichtlijngebieden, etc. lopen. Indien hierop een negatief antwoord zou zijn, vraagt men zich af wie dit kenbaar maakt aan het grote publiek.
 - Op de Zuidlede zou de mogelijkheid van kanovaart en vissen moeten blijven bestaan. De kanovaart maakt deel uit van een pakket dat aan scholen wordt aangeboden (schoolreizen, sportdagen door de provincie Oost-Vlaanderen).
 - Op de Zwalm en de Zuidlede zou er een kano- en kayakroute uitgebouwd kunnen worden.
 - Er is nood aan uitbaggering van de waterweg.
- De herinrichting op een milieuvriendelijke manier van de dijken die is gestart, heeft een positieve invloed op de omgeving. Deze zou verder moeten uitgewerkt worden.
- De Moervaart kent een zeer prachtige natuurroute.
- Vele waterwegen waaronder de Durme-Moervaart zijn heel attractief voor toervaarders maar onbekend.
- Er wordt gevraagd naar jaagpaden langs de ganse waterloop (van Moerbeke over Lokeren tot Hamme). De jaagpaden dienen breed genoeg te zijn om conflicten tussen fietsers, wandelaars en skeelers te vermijden. Ook zou de ondergrond aangepast moeten worden om te kunnen skeeleren.
- De provincie Oost-Vlaanderen onderzoekt de mogelijkheid om een verbinding te realiseren tussen de Moervaart en het provinciaal domein Puyenbroeck onder de vorm van een nog te graven kanaal.
- Men dient alle watersportclubs (toervaart) langsheen de Moervaart te erkennen. Tevens moet er een zone langsheen de Moervaart voor watertoerisme ingekleurd worden. In de gemeente Wachtebeke geraken twee clubs aan de nodige vergunningen. In de stad Gent, met name te Mendonk kan dat blijkbaar niet. En dit terwijl de Moervaart toch wel bijzonder geschikt is voor watertoerisme (recreatievaart, kanovaart, etc.).
- In Mendonk is er een kleine, maar mooie jachthaven. Deze wordt echter gehinderd door beperkingen van het ruimtelijk structuurplan en de bestaansonzekerheid wegens geen langdurige gegarandeerde gebruiksmogelijkheid.
- De minimumvaardiepte moet 1m 40 zijn, doch dit wordt op vele plaatsen niet bereikt.
- Er wordt aangegeven dat de jachten gemiddeld groter worden en een grotere diepgang hebben. Ook met die twee punten moet rekening gehouden worden bij bagger- en ligplaatsenproblematiek in de toekomst. Bv. op de Moervaart naar Lokeren – die als mooi wordt bestempeld - is de doorvaart al sterk bemoeilijkt. Lokeren is voor vele schepen al niet meer bereikbaar.

- De Moervaart moet meer onderbrekings-aanlegplaatsen krijgen. Momenteel moet men in één tocht van Wachtebeke naar Lokeren of omgekeerd. Mogelijke locaties zijn Puyenbroeck, Sinaai, Moerbeke en Daknam.
- Er moeten steigers voorzien worden op alle plaatsen waar de waterwegen onderbroken zijn of waar men van waterweg verandert: bv. 1) overstap Durme-Zuidlede in Daknam, 2) overstap Zuidlede te Eksaarde op een volgend stukje Zuidlede naar het Provinciaal domein Wachtebeke.
- Men zou graag jaagpaden hebben langs de ganse waterloop (van Moerbeke over Lokeren tot Hamme). De jaagpaden dienen tevens breed genoeg te zijn om conflicten tussen fietsers, wandelaars en skeelers te vermijden. Ook zou de ondergrond aangepast moeten worden om te kunnen skeelers.
- De jaagpaden en dijkwegen dienen opengesteld te worden ten behoeve van de vele wandelaars en fietsers.
- De industrie palend aan een club op de Moervaart houdt zich niet aan de regels. Zo worden de sloten bijvoorbeeld dicht gemaakt zonder een rioolbuis te plaatsen, met alle gevolgen van dien.

4.8 Dender

- Aalst:
 - Er dient een aanlegsteiger te komen aan het park. Nu is er wel een 'aanlegsteiger' aan de Sint-Annabrug (pal in de stad), maar het nadeel is wel dat er weinig parkeerplaats is en er een plaatsgebrek heerst. Verder is er veel tijdverlies aan de sluis en de bruggen bij het varen naar Geraardsbergen. Een aanlegsteiger aan het stadspark zou zowel ruimte- als tijds winst opleveren.
 - De spoorwegbrug is te laag: bij een beetje regen kan er geen boot onder.
 - Nu de industrieel/economische activiteit in de binnenstad verdwenen is, kan er toch overwogen worden om heel de waterkant van Aalst te ontdoen van parkings en er mooie kaden om te flaneren van te maken.
- De combinatie varen-fietsen is beter mogelijk dankzij de verbetering van de fietspaden.
- Voor de passagiersvaart zou een meer ondersteunend beleid kunnen gevoerd worden door het toekennen van financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe projecten met een belangrijke toegevoegde waarde voor de regio, alsook ter ondersteuning en uitbreiding van de bestaande routes.
- Er is vaak weinig stimulans tot het mooier maken van de boorden.
- In 2002 was er geen steun voor Scaldisnet vanwege Toerisme Oost-Vlaanderen betreffende de Denderboottochten. Jaren baanbrekend werk op onder andere de Dender door Scaldisnet kan toch zo maar niet aan zijn lot overgelaten worden.
- Er dienen meer mogelijkheden voorzien te worden tot het afgeven van afval. Nu kan dit enkel bij het passeren van sommige sluisen met het schip, het afleveren met de auto wordt zelfs niet toegestaan (bv. sluis Dendermonde).
- Er dient gebaggerd te worden, zeker tussen Aalst en Geraardsbergen.
- Scaldisnet merkt op dat stroomopwaarts van Aalst er met passagiersschepen voor 100 mensen of meer nauwelijks/niet meer gevaren kan worden. Ook is daar de overhang van bomen over het water een steeds groter probleem voor de scheepvaart.
- Er dienen bepaalde rijwielfaciliteiten langs het jaagpad opgericht te worden, zoals bv. de verhuring en herstelling van fietsen; de oprichten van EHBO-posten (een jaagpad is niet altijd

toegankelijk voor ziekenwagens); het verzorgen van een betere uitrusting van picknickplaatsen en het leegmaken van de afvalbakken.

- Tussen Aalst en Geraardsbergen dient er een serieus fietspad, een meter breder, met veilige doorgang in Aalst en Ninove, te komen.
- Er is een gebrekkige communicatie en afstemming met de provincie en toerisme Oost-Vlaanderen. Er heerst tevens een gebrek aan lange termijn politiek vanwege toerisme Oost-Vlaanderen.
- De Dender verdient zeker meer aandacht aangaande promotie en toeristische erkenning voor het grote publiek en niet enkel voor de jachten.
- Ook de toegankelijkheid van de Dender voor de toer- en passagiersvaart moet gepromoot worden. Er zijn wel veel sluizen, maar via de Dender kan men wel toegang verkrijgen tot Wallonië. Ook is er de ontwikkeling van een jachthaven in Dendermonde gepland. Daarvoor moet er ook wel een verbinding tussen de oude en de nieuwe Dender gemaakt worden.

4.9 Kanaal Gent-Terneuzen:

- In Zelzate is er last van hoge golfslag binnen de haven omwille van de beroepsvaart. Een oplossing zou zijn om een bijkomende strekdam te plaatsen van ongeveer 25 meter zoals in de KYCL Langerbrugge Gent. Tevens zou deze constructie kunnen dienen als beschermingen tegen het binnenvaren van de beroepsvaart in onze haven. Reeds tweemaal gebeurd dit met schade, met een tijdspanne van ongeveer 3 maanden.
- De spoorwegbrug te Meulestede kent een slechte (= geen) signalisatie van de openingstijden. Het feit dat de spoorwegbrug door de NMBS beheerd wordt en andere kunstwerken door weer andere overheden is daar niet vreemd aan.

4.10 Afleidingskanaal der Leie (Schipdonk-kanaal)

- Het oprichten van een werkgroep per kanaal waar alle groeperingen in vertegenwoordigd zijn, is een noodzaak om een betere werking te krijgen en een goede infrastructuur te creëren.
- Er is te weinig onderhoud van de sluis van Schipdonk en het kanaal waardoor de recreatiemogelijkheden worden gestremd. Dergelijke problemen zijn onder andere (1) de diepgang waardoor varen onmogelijk wordt en het afvloeien van het water wordt verminderd in snelheid; (2) de versteviging van de oevers die niet overal gegarandeerd is en (3) het onvoldoende onderhoud van de staketsels die niet gelijkmatig worden ondervangen en onderhouden waardoor de veiligheid voor het toerisme aangetast wordt.

4.11 Ringvaart Gent en binnenstad

- Benelux ondervindt nogal eens problemen bij het verlaten van de Ringvaart van Gent. Daarvoor moeten zij de keersluis "K2" passeren en die wordt door de bevoegde dienst van de Afdeling Bovenschelde te snel en zonder voorafgaande aankondiging of overleg gesloten. Meer dan eens heeft Benelux daardoor niet kunnen uitvaren. Een grotere soepelheid van de sluiswachters/-opzieners en de ingenieurs die de "open/sluit"-bevelen uitvaardigen alsook een betere communicatie tussen de Afdeling Bovenschelde en gebruikers van de waterwegen zoals Benelux is geboden. Benelux geeft aan dat het ook meermaals voorkomt dat deze keersluis veiligheidshalve voor het weekend gesloten wordt (zelfs in het hoogseizoen komt dit voor) en dat dan geen van de verantwoordelijken nog te bereiken is voor commentaar, zodat men een heel weekend lang voor een voldongen feit staat. In het

verleden beschikte Benelux zelf over een sleutel om de K2 te bedienen, maar dat is verleden tijd. Bovendien is het resultaat van het sluiten van die K2-sluis, dat schepen zoals die van de Benelux dan via een andere sluis (de E3) moeten varen.

Maar hiervoor moet men eerst een aanvraag indienen en de passage aan die sluis kost dan ook nog eens geld. Dit soort ondoorzichtige, vertragende en kostenverhogende praktijken zijn uiteraard niet bevorderlijk voor een soepel functioneren van de passagiersvaart in het algemeen en voor de dienstverlening aan diens klanten.

- De bediening van bruggen en sluizen in het centrum van Gent tijdens de weekends dient verbeterd te worden.
- Men vraagt zich af waarom is er geen nachtbediening mogelijk (eventueel tegen betaling) aan de sluis van Evergem op zaterdagavond na 22 u. Momenteel is men verplicht de ronde langs de Westerschelde te varen, wat enig gevaar inhoudt en een grote omweg betekent.
- De Oost-Vlaamse Roeiliga merkt op dat wegens de bestaande infrastructuur de watersportbaan enkel sporadisch gebruikt kan worden voor recreatieve toertochten. Wel kan het er gevaarlijk zijn door de beroepsvaart. De roeiboten worden steeds begeleid door fietsers op het jaagpad.
- Het terug open maken van de Gentse binnenwateren is lovenswaardig. Een waterverbinding tussen de Gentse watersportbaan en de Leie (o.a. op de 'locatie aan de bocht') zou echter wenselijk zijn voor de kayakclubs en roeiclubs die aan de watersportbaan gelegen zijn.
- De aanlegsteiger Gent Ketelvest kent onvoldoende onderhoud: voorziening toilet, water, elektriciteit.
- Gent - Ketelvest, Lindelei: Het is ongehoord dat watersportfederaties bepaalde openbare ligplaatsen mogen uitbaten en ze er dan verloederd laten bijliggen, geld opstrijken voor overnachtingen, mensen verplichten lid te worden van hun federatie, enz. Laat zelfstandige clubs of beheerders deze taak tot zich nemen.
- Het beheer van jachthavens en ligplaatsen door Federaties (zoals VPF) moet eerder aan clubs toegewezen worden, zodat zij inzake onderhoud, toezicht, enz. beter beheerd kunnen worden. Als voorbeeld wordt aangehaald: de Ketelvest te Gent waar de pontons een grote rotzooi zijn.
- Er dient verbetering te komen in de toestand van de in- en uitstapplaatsen aan de kaaimuren van de Gentse binnenwateren.
- Het Nederlandstalig Kano Verbond (NKV) geeft aan dat het aan wal komen vanuit de kano in de winterperioden en aan sluizen moeilijk gaat. Uitstapplaatsen zijn veelal niet adequaat. Ook bij hoogwater op bv. de Ringvaart Gent stelt dit problemen. Zij stellen getrapte in/uitstapniveaus voor, zodat in functie van de waterstand uitgestapt kan worden.
- Aan hindernissen (zoals sluizen) zou er een uitstapplaats voor kayaks voorzien moeten worden om de hindernissen te kunnen omzeilen. Veelal is het moeilijk tot onmogelijk om aan te leggen en uit te stappen. Ook zou het interessant zijn voor de veiligheid dat er meer trappen en ladders aangebracht moeten worden, vooral bij betonnen oevers. Vooral de uitstapplaatsen in Gent binnenstad (sluis Leie-Ringvaart, Leie-Coupure) zijn belangrijk.
- De bereikbaarheid van de stad Gent wordt beperkt door een te geringe diepgang van de binnenwateren.
- "De Bootjes van Gent" geven aan dat zij vanaf de Koornlei onder het Laurentplein moeten doorvaren, maar dat de linkerbuis niet meer toegankelijk is. Nu is er dus simultaan gebruik in beide richtingen in de andere buis. Bij tegenliggers is dit een enorm probleem. Bovendien is er geen verlichting. Er wordt hier om een oplossing gevraagd.
- In de regio van Gent dienen de waterskizones indien mogelijk verlengd te worden en de maximum snelheid dient opgekrikt te worden naar 50 km/u.

- ❑ Aan de sluis op de ringvaart te Merelbeke zou een hoogteverschil van 3 tot 4 meter toelaten om er een trainingspiste voor wildwatervaren aan te leggen. Een dergelijke infrastructuur bestaat reeds in Arras (Frankrijk).
- ❑ Er meren veelal jachtjes aan de steiger van Benelux op de Ringvaart Gent aan om zo geen havengelden in de jachthavens te hoeven betalen. Die moet de rederij dan steevast weggagen.
- ❑ Vissers storen zich steeds minder aan de vrije doorvaart. Meestal werpen ze hun hengel tot halverwege of de overkant. Meestal ziet men vissers van op het water niet zitten, zodat er al snel in hun lijn gevaren wordt. Dit is voor beide partijen ergerlijk. Een voorbeeld van deze toestand is terug te vinden op de Gentse Watersportbaan.

4.12 Durme

- ❑ De aanzet tot de uitbouw van aanlegsteigers in Lokeren is gegeven met financiële ondersteuning van de overheid. De middelen voor de verdere uitbouw ontbreken. Men vraagt zich af of de uitbouw van een onthaalinfrastructuur voor toervaarders niet eerder een taak voor de provincie of het Gewest is.
- ❑ Voor de kano- en kayakvaart dienen er steigers voorzien te worden op alle plaatsen waar de waterwegen onderbroken zijn of waar men van waterweg verandert. Veelal is het moeilijk tot onmogelijk om aan te leggen en uit te stappen. Ook zou het interessant zijn voor de veiligheid dat er meer trappen en ladders aangebracht moeten worden, vooral bij betonnen oevers. Een voorbeeld van een locatie is onder andere Lokeren Zeilmeer en de overstap Durme-Zuidlede in Daknam.
- ❑ In geval van roeiwedstrijden kan men op daartoe voorbestemde stroken gebruik maken van adequate in-/uitstapinfrastructuur, maar voor meer recreatieve doeleinden zijn er wel in-/uitstapmoeilijkheden. Voor de kayakers stelt zich dit probleem ook. Met name op de Durme, zo wordt gemeld.

5 Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (M.B.Z.) nv

5.1 Boudewijnkanaal (Brugge-Zeebrugge)

- De bedieningsuren van het kanaal Brugge-Gent komen niet overeen met de uren van het kanaal Brugge-Zeebrugge.

6 Afdeling Zeeschelde

6.1 Boven-Zeeschelde

Temse:

- Temse is een goed voorbeeld van een aanmeersteiger. Ook op het gebied van samenwerking tussen de gemeente en de rederij.
- De aanlegsteiger van Temse is een goed uitgevoerd infrastructuurwerk, gekenmerkt door een goede inrichting, goed bruikbaar op een tijgebonden rivier en goed toezicht en goede regeling van alternerend gebruik van de kaai door meerdere schepen in de tijd.
- Er is een goede verstandhouding tussen de Zeeschelde-diensten en de Temse Watersportclub.
- Op de Schelde zijn al heel weinig aanlegplaatsen voor jachten en dus stellen we vast dat die vaak reeds toegewezen zijn aan toeristische schepen (Steendorp, Temse).
- De jachthaven wordt geteisterd door de snelvarende beroepsvaart.
- De jachthaven is verstoord door het industrieterrein (laden en lossen van zand).

Zele:

- Er is onduidelijkheid/onzekerheid omtrent de bestaande uitbreiding van de overstromingsgebieden (cfr. onteigeningen, etc.).
- Er zijn te weinig aanlegplaatsen op de Schelde, vooral tussen Merelbeke en Zele (ongeveer 30 km), maar ook op de rest van de Schelde is dit van toepassing.

Sint-Amands:

- De gemeente Sint-Amands wil graag dringend werk maken van een aanlegsteiger die zowel door passagiersboten als passanten kan worden gebruikt: op dit ogenblik kunnen wegens het droogvallen van de kaaimuur bij eb geen boten aanleggen in dit toeristische oord.
- De passagierssteiger is lang gevraagd, maar komt er maar niet, ondanks het feit dat het in- en ontschepen er vaak zeer moeilijk is om Sint-Amands te bezoeken.
- Sint-Amands is gelegen aan de kaden van de Schelde, met horeca, musea, historische gebouwen en wandel/fietspaden in de nabije omgeving. Het gevolg daarvan is dat er veel vraag is naar aanlegmogelijkheden vanuit toervaart en passagiersvaart. De aanlegmogelijkheden – een vlotte aanlegplaats – ontbreken. Er werd reeds verscheidene jaren een dossier ingediend, echter zonder gevolg.
- Vanuit de gemeente Sint-Amands wordt opgemerkt dat de toervaart een belangrijke economische groeifactor is en dat investeringen ter facilitering ervan dus overwogen moeten worden.
- Er treden soms conflicten op tussen wandelaars en rustige fietsers en de hardrijdende fietstoerist op de dijken.

De peilschaal bij de bruggen op de getijdenstroom ontbreekt soms.

Er zijn niet altijd aangepaste aanlegsteigers voor de veerboten.

Er zouden in de toekomst nog een aantal aanlegsteigers moeten bijkomen tussen Gent en Antwerpen in het kader van het principe dat men maximaal vier uur zou moeten varen om een aanlegsteiger tegen te komen.

- Op de tijgebonden Schelde en Rupel ontbreken aanlegplaatsen, uitgezonderd aan bepaalde steden en gemeenten, bv. St-Amands, Wetteren. De veersteigers kunnen, mits goede reglementering, beter gebruikt worden, o.m. door de passagiersvaart, zonder de werking van deze veerdiensten te belemmeren.
- De aanlegsteiger ten behoeve van de passagiersvaartschepen in Rupelmonde is een voorbeeld van een slecht uitgevoerd of slecht te benutten infrastructuurwerk.
- De aanlegplaats te Rupelmonde wordt gedeeltelijk ingenomen door herstelde schepen (cfr. Nieuwe Scheepswerven vooral schepen van +100 m lengte). Te Sint-Amands en Mariekerke kan men met een recreatievaartuig, bij zowel hoog- als laagtij, niet aanmeren.
- Infrastructuur op de Schelde (tijgebonden rivier) is duurder. Temse heeft nu wel voorzieningen, maar met name in Dendermonde ontbreekt er een aanlegmogelijkheid. Er is nu weliswaar een wachtsteiger, maar die is vrijwel continu in gebruik door de beroepsvaart (passagiersvaart of goederenschip).
- Er wordt gepleit voor de herindienstneming van de veerdienst Groene Dijk (Hingene, deelgemeente van Bornem) – Rupelmonde. Hiervoor is de aanleg nodig van een vlotsteiger aan de kant Groene Dijk. Ook te Rupelmonde dient een nieuwe veersteiger gebouwd. De oude, in hout, is niet meer bruikbaar. Rupelmonde heeft veel troeven op toeristisch gebied. Er is de Getijdenmolen en een museum. Op de rechteroever van de Schelde zijn er voldoende potentiële veergebruikers: de inwoners van Schelle, Niel, Boom en zelfs van verder. Door de heringebruikname van het veer Schelle – Wintam (september 2002) is de Groene Dijk nog beter bereikbaar vanuit deze gemeenten.
- De aanlegsteigers laten op veel plaatsen te wensen over. Sommige zijn helemaal niet te gebruiken door rolstoelpatiënten of oudere mensen. Een doorgang door de kaaimuur zou overal moeten.
- Niet alle veren zijn nu voorzien voor woon/werkverkeer met de fiets. De kleinere veren stroomopwaarts de Zeeschelde zijn te klein en het is niet gemakkelijk om je fiets er mee op te nemen. Afhankelijk van de potentie voor woon- en werkverkeer (nabijheid woonkernen, bedrijventerreinen) zouden deze aangepast kunnen worden.
- De afvalverzorging voor de passagiersvaart is ontoereikend. Er zijn niet genoeg containers ter beschikking en/of ze worden niet regelmatig geleegd.
- De Schelde verdient zeker meer aandacht aangaande de promotie en toeristische erkenning voor het grote publiek en niet enkel voor de jachten.
- Er wordt gevraagd of de Schelde evenveel interesse - i.e. qua baggeren, promotie, infrastructuur (aanlegsteigers) - kan krijgen als de Leie voor wat het watertoerisme betreft.
- Voor de passagiersvaart zou een meer ondersteunend beleid kunnen gevoerd worden door het toekennen van financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe projecten met een belangrijke toegevoegde waarde voor de regio, alsook ter ondersteuning en uitbreiding van de bestaande routes.
- Stroomopwaarts de Schelde is de betonning maximaal tot Temse. Het zou beter zijn deze door te trekken of te betonnen waar mogelijk tot Gent (Merelbeke). Bijna dagelijks varen er schepen vast op de steeds groter wordende zandbanken. De richtpalen op de oevers zijn slecht zichtbaar en onderhouden.

6.2 Beneden-Zeeschelde

- Prosperpolder:
 - Degelijk uitgebouwde waterrecreatiestructuren brengen ook een toeristisch aspect met zich mee. Toeristen kijken graag naar boten. Het is zelfs niet belangrijk of het om

zeil-, motor- of vissersboten gaat. Watersport heeft een attractiefunctie die door de besturen kan 'uitgebuit' worden ter promotie van hun gemeente, waterweg, etc.

- De jachthaven van Prosperpolder ondervindt last van het lozen van baggerspecie aan de schaar van Doel. De haven is gelegen aan het punt waar de baggerschepen hun specie lozen. Er werden al brieven geschreven naar de beheerder van hun concessie, de gemeente Beveren. Deze heeft laten weten dat deze situatie zo natuurlijk is gegroeid en dat er niets zal veranderen. Terwijl de vaargeul tot aan de jachthaven op waterwegenkaarten aangeduid wordt, wordt ze m.a.w. volgedumpt.
- Een jachthaven gelegen tussen natuurgebieden (de zgn. buitendijkse gebieden) wordt alle mogelijkheid ontnomen tot uitbouw en ontplooiing. Geen clublokaal mogelijk, geen sanitair, geen afvalcontainers, ... De 'groene' jongens vergeten dat ook de recreant zorg draagt voor de natuur. Zij hebben er ook alle belang bij dat de natuur gevrijwaard wordt, maar de mens mag toch niet ondergeschikt worden aan een eend.
- De watersportvereniging van Westerschelde "Schaar Ouden Doel" heeft weinig of geen mogelijkheden om haar jachthaven op een goede manier van infrastructuur te voorzien. Zo werd enkele maanden gelden de slipway met een nieuwe betonlaag hersteld om veilig met de boot boven te komen. Daar kwam meteen negatieve reactie op.

☐ Antwerpen:

- Antwerpen heeft twee prachtige jachthavens. Er zijn veel afmeermogelijkheden in de havens voor toerisme van en naar Antwerpen.
- Er zijn te weinig aanlegmogelijkheden in Antwerpen. De aanlegmogelijkheden worden dan ook door sommige passagiersvaartuigen opgeëist. Een duidelijke plaatsbepaling (recreatie, beroeps, passagiersvaartuigen) en ligtijd zou hier wel nuttig zijn.
- In Antwerpen dient er een steiger voor de pleziervaart voorzien te worden met de mogelijkheid voor het afmeren van een permanent veiligheidsvaartuig (te bemannen door brandweer en personeel van jachthaven). Op de ganse rede van Antwerpen is er momenteel niets voorzien aangaande veiligheid. Een steiger is noodzakelijk, ook voor de veiligheid.
- De jachthaven in het Willemdok (Antwerpen) is prachtig, doch moeilijk te bereiken. De sluisen zijn niet voorzien van vastmaakmogelijkheden (bolders). Samen schutten met beroepsvaart kan, maar men moet zich kunnen vastmaken in een sluis. Een oplossing zou er in bestaan om bepaalde voorzieningen in de kademuuren aan te brengen of om een aparte sluis (Kattendijksluis) te maken voor de pleziervaart. Dit zal zonder twijfel een toename van het toerisme met zich meebrengen.
- Tussen Lillo en Temse zijn geen "veilige" aanlegsteigers voor de pleziervaart (wel enige jachthavens). Aan rechteroever is er een gebrek aan aanmeermogelijkheden. Er is wel een steiger aan de Palingplaat maar deze ligt op een volledig verkeerde en gevaarlijke plaats. Het verplaatsen daarvan van enkele honderden meters is de oplossing. Momenteel wordt deze steiger bijna nooit gebruikt. Dit is echt een gemiste kans voor stadstoerisme in een toeristische pool als de stad Antwerpen.
- Voor het opsprengen van het strand aan Sint-Anna is er een enorme verzanding van de jachthaven. Het zand en slib moet men terug verplaatsen uit de jachthaven naar de Schelde.
- Aan het Steenplein te Antwerpen werd gedurende lange tijd door de stad een bevoordeling en monopolie in stand gehouden ten aanzien van één passagiersvaartrederij, hoewel dat wettelijk eigenlijk niet toelaatbaar was. Tot op vandaag blijft sprake van een feitelijke ongelijke behandeling, hoewel de regels nu voor iedereen gelijk zijn, maar de toepassing is ongelijk.

- ❑ Vroeger lagen er op de Schelde aan Beveren-Waas drie steigers voor veerboten: één aan Doel, één aan Lillo en één aan Fort Liefkenshoek. Deze laatste is verdwenen/stuk, waardoor Fort Liefkenshoek een grote troef kwijt is. De laatste tijd worden inspanningen geleverd om Fort Liefkenshoek een nieuwe invulling te geven en er opnieuw een toeristische trekpleister van te maken. Dit lukt niet zonder de steiger. De veerdienst Doel-Lillo (enkel van Pasen tot september) zet jaarlijks ruim 50.000 personen over, bijna allen toeristen. Indien de veerboot opnieuw in een driehoek zou varen, geeft dit Fort Liefkenshoek een enorme impuls.
- ❑ Indien de aanlegsteiger in Doel verdwijnt (door onzekerheid omtrent het lot van Doel), is ook de veerdienst tussen Doel en Lillo gedoemd om te verdwijnen. Tenzij de aanlegsteiger in Liefkenshoek gerealiseerd wordt.
- ❑ De gemeente Beveren wil Fort Liefkenshoek toeristisch uitbouwen (bezoekerscentrum – mogelijk onderbrengen kogge) en daarvoor is een aanlegsteiger noodzakelijk (zowel voor veerboot Doel-Lillo als voor passagiersvaart).
- ❑ Niet alle veren zijn nu voorzien voor woon/werkverkeer met de fiets. De kleinere veren stroomopwaarts de Zeeschelde zijn te klein en het is niet gemakkelijk om je fiets er mee op te nemen. Afhankelijk van de potentie voor woon- en werkverkeer (nabijheid woonkernen, bedrijventerreinen) zouden deze aangepast kunnen worden naar woon- en werkverkeer.
- ❑ Men zou graag bekomen dat het jaagpad tussen Liefkenshoek en Zeesluis Kallo gebruikt kan worden door fietsers en wandelaars. Het is voor hen een manier om op een aangename wijze in Liefkenshoek te geraken. Het alternatief zijn de drukke havenwegen. Tevens zou deze maatregel ook nodig zijn voor de toeristische uitbouw van fort Liefkenshoek.

6.3 Binnen-Dijle

- ❑ De Binnen-Dijle kan meer uitgebouwd worden en meer bij het toerisme betrokken worden door o.a. bebloeming (zie buitenland – Zwarte Woud) aan te brengen.
- ❑ Watertoerisme in de steden kan ook ontwikkeld worden. Bv. in Mechelen is men bezig met het opstellen van een stadswandeling rond het thema 'water in Mechelen' met een tochtje op de Binnen-Dijle. Andere steden/regio's kunnen misschien iets analoogs ontwikkelen.
- ❑ De baggerwerken van de Binnen-Dijle slepen nu al drie jaar aan en tot nog toe is er geen echte aanvang, zelfs geen concrete stappen gezet voor aanvang van de werken.

6.4 Dijle en Voer en IJse²

- ❑ De IJse en Dijle lopen door het natuurgebied 'De Doode Bemde' te Huldenberg. Daardoor kunnen deze rivieren nooit gebruikt worden voor enige vorm van waterrecreatie. Dit wordt door sommige recreanten als spijtig ervaren.
- ❑ Het zou goed zijn om wandeltochten langs de rivieren de Dijle en de Voer in de omgeving van Leuven richting Bertem, Leefdaal naar Vossem toe in te richten, met als doel de wandelaar kennis te laten maken met de relatie wandelrecreatie langs de waterlopen en also nieuwe parcours om andere horizons op te zoeken.
- ❑ Het is mogelijk om de wandelpaden langs de Leuvense rivieren Dijle en Voer op te stellen door de dichtgegroeide wegen vrij te maken.
- ❑ Ter valorisering van waardevolle investeringen is er dringend nood aan bewegwijzering en informatie aan enkele belangrijke pas nieuwe investeringen vanuit het waterwegenbeleid,

² Voer en IJse vallen niet onder het beheer van de Afdeling Zeeschelde. Beiden zijn het onbevaarbare waterlopen. Aan hun benedenloop zijn ze van eerste categorie (beheerder: AMINAL, afdeling Water). Meer stroomopwaarts zijn ze van tweede (beheerder: provincies) en derde categorie (beheerder: gemeenten).

zoals: Dijle- en Netebrug aan het drie-rivierpunten (Rumst-Battenbroek-Heindonk). De infrastructuur ligt er en heeft een bijzonder positieve invloed op het recreatieve medegebruik. Doch, de toeristen rijden verloren of weten onvoldoende waar ze zich bevinden. Graag initiatief ter zake in samenwerking met de toeristische sector.

6.5 Nete

- Het is een noodzaak om een wachtsteiger te installeren beneden de sluis te Viersel. Toervaarders die moeten wachten hebben daar veel last van wind en bijzonder van de spuistroom.
- Op sommige plaatsen worden dijken 'plots' onderbroken door privé-eigendom of natuur (cfr. Netedijken). Men vraagt of dit kan worden opgelost.
- De mogelijke aanleg van een fietspad (recreatief) aan de Grote Nete interfereert met de omliggende natuurgebieden, maar mogelijk ook met de bereidheid om het fietsen op de winterdijken al dan niet toe te laten. Er wordt gevraagd om bij de herziening of aanpassing van het Sigmaplans ook rekening te houden, bij o.a. aanleg van winterdijken, met het recreatief fietsen. Wat 'natuur' betreft is er consensus op Vlaams niveau.
- Het onderhoud van de infoborden en de vertreksteigers op de Kleine Nete dient verbeterd te worden. De aanlegsteigers zijn wel voldoende.
- Ter valorisering van waardevolle investeringen is er dringend nood aan bewegwijzering en informatie aan enkele belangrijke pas nieuwe investeringen vanuit het waterwegenbeleid, zoals de Dijle- en Netebrug aan drie rivierpunten (Rumst-Battenbroek-Heindonk). De infrastructuur ligt er en heeft een bijzonder positieve invloed op het recreatieve medegebruik. Doch, de toeristen rijden verloren of weten onvoldoende waar ze zich bevinden. Graag initiatief ter zake in samenwerking met de toeristische sector.

6.6 Demer

- Er zijn onvoldoende mogelijkheden (geen aanlegsteigers, e.d.) voor het beoefenen van de kayaksport op de Demer.
- Belangrijk is dat de jaagpaden aansluiten bij bruggen en gewestwegen. Soms stoppen de jaagpaden plots en zijn er geen veilige aansluitingen voor fietsers naar bruggen en wegen. In Aarschot bijvoorbeeld komt het jaagpad uit op een grote gewestweg zonder fietspad waar er veel vrachtverkeer is aan een hoge snelheid.

6.7 Rupel

- Ter valorisering van waardevolle investeringen is er dringend nood aan bewegwijzering en informatie aan enkele belangrijke pas nieuwe investeringen vanuit het waterwegenbeleid, zoals de nieuwe steiger te Boom. De infrastructuur ligt er en heeft een bijzonder positieve invloed op het recreatieve medegebruik. Doch, de toeristen rijden verloren of weten onvoldoende waar ze zich bevinden. Graag initiatief ter zake in samenwerking met de toeristische sector.
- De waterkwaliteit van de rivieren in Vlaanderen stijgt zienderogen. Dit is een positief gegeven. Toch zijn hier ook negatieve gevolgen aan verbonden. Zo onttrekt de natuurlijke begroeiing tussen dijk en water het zicht. De recreant en andere gebruikers van de dijk fietsen i.p.v. langs het water, langs een groene muur. Dit doet de toeristisch-recreatieve beleving sterk dalen. Men vraagt zich af wie op welke manier wanneer kan worden aangesproken om in dit onderhoud te voorzien.

- Voor de passagiersvaart zou een meer ondersteunend beleid kunnen gevoerd worden door het toekennen van financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe projecten – belangrijke toegevoegde waarde voor de regio, alsook ter ondersteuning en uitbreiding van de bestaande routes.
- Op de tijgebonden Schelde en Rupel ontbreken aanlegplaatsen, uitgezonderd aan bepaalde steden en gemeenten. De veersteigers kunnen, mits goede reglementering, beter gebruikt worden, o.m. door de passagiersvaart, zonder de werking van deze veerdiensten te belemmeren.
- Te Klein-Willebroek kan slechts met moeite worden aangelegd omdat de overzetsdienst om het uur en half uur gebruik maakt van de aanlegsteiger.
- Op bepaalde kades of andere aanlegfaciliteiten zou een gemengd gebruik kunnen worden toegepast: de recreatievaart (passagiersvaart) maakt namelijk bijna per definitie gebruik van deze infrastructuur buiten de uren van industriële activiteiten. Men zou de economische kades op niet-storende momenten dan ook voor recreatie en toerisme kunnen openstellen.
- Er moet voor gezorgd worden dat er een doortocht voor de fietstoeristen is tijdens het laden/lossen aan fabrieken. Vb Boom-Rumst: overslag voor zandopvang zodat fietsers niet het zand op zich krijgen.

6.8 Durme

- De Durme kent een zeer prachtige natuurroute.
- De herinrichting op een milieuvriendelijke manier van de dijken die is gestart, heeft een positieve invloed op de omgeving. Deze zou verder moeten uitgewerkt worden.
- Vele waterwegen waaronder de Durme-Moervaart zijn heel attractief voor toervaarders maar onbekend. Dit dient veranderd te worden.
- De jaagpaden en dijken dienen opengesteld te worden ten behoeve van de vele wandelaars en fietsers.
- De minimum-vaardiepte moet 1m 40 zijn, doch dit wordt op vele plaatsen niet bereikt. De Durme moet uitgebaggerd worden zodat er een prachtige vaarweg bijkomt van de Schelde tot in Lokeren.

7 Afdeling Maas en Albertkanaal

7.1 Maas

- Het is een goede zaak dat er vanuit de provinciale sportdienst bijgedragen werd bij de opmaak van de toeristisch-recreatieve visie van de grindplassen te Kinrooi. Dit creëert ook de mogelijkheid om subsidies te bekomen voor gemeentegrens-overschrijdende infrastructuur.
- De grindplassen te Kinrooi kunnen mits de nodige (bovenlokale) steun een toeristische watersportparel worden voor Limburg en het hele Maasgebied (Euregionaal).
- Het is goed dat de veren op de Maas – het herstel van oude verbindingen tussen 2 grensgebieden - terug in gebruik genomen worden.
- Er bestaat voor het grindplassengebied Kinrooi-Maaseik een onderzoeksrapport voor de behoefte van de sporttakken (provinciale Sportdienst) en een goedgekeurd (op college Kinrooi) vernieuwd plan toeristisch-recreatieve visie 2002 (gemeentebesturen, AMINAL, ...).
- Er is een spanningsveld tussen de hengelaars en de harde watersport recreanten. Duidelijke afspraken zijn noodzakelijk en moeten nageleefd worden. Ook tussen jetski en waterski heerst er een spanningsveld. Ze hebben afzonderlijke en duidelijk afgebakende gebieden nodig.
- Op de Maas in Kinrooi (KP 57.000 – 59.500) stellen zich problemen voor de hengelsport door de drukte van motorbootjes. Dit is de enige plaats in het Vlaams Gewest waar op de Maas viswedstrijden kunnen gehouden worden, waardoor deze altijd druk bezet is door de hengelaars. De maatregelen die genomen zouden kunnen worden ter oplossing van deze situatie zijn het toepassen en controleren van snelheidsbeperkingen en het vastleggen en controleren van een minimumafstand vanaf de oever voor boten (de Maas is hier meer dan 100 m breed).
- Er is een gebrek aan toezicht vanwege de overheid op het water.
- Er zijn geen plaatsen voor jetskiën voorzien in Maaseik en omgeving. De laatste jaren is een grote groei van deze sporttak. In Maaseik is er water tot aan de deur en toch geen plaats voor de jetsport. De snelvaart heeft op de Maas nochtans een zone van ongeveer 500 meter.
- De locaties voor vaste in- en uitstapplaatsen voor bv. kano, kayak, waterski, jetsport dienen geclusterd te worden. Aan die clusters moet er dan voldoende parkeerruimte voorzien worden, alsook de mogelijkheid om langs de volledige oevers te hengelen, met voldoende parkeerfaciliteiten, onderhoud van dijken en toezicht op het water.
- Er zijn te weinig (adequate) voorzieningen, zoals een slipway, aanlegsteiger, eventuele stroomvoorziening en parkeerplaats.
- Voor de jetsport is er nog geen voorziening. Wat zij nodig hebben is een simpele slipway en stroomvoorziening. Als er geen strand is, hebben ze ook enkele kleine steigers nodig en parkeerplaatsen voor de wagens.
- De jetsport wordt op dit ogenblik totaal niet getolereerd in de regio Maaseik-Kinrooi. Men is reeds 5 jaar ermee bezig van de ene vergadering naar de andere te gaan, maar er komt niets concreet uit de bus om de steeds groeiende sporttak te aanvaarden. Dit heeft tot gevolg dat iedereen gaat 'zwart varen', met afgelopen seizoen een dodelijk ongeval tot gevolg. Indien de sport in clubverband zou uitgeoefend kunnen worden, dan zou de piraterij minderen en zou de naam jetski niet zo zwaar klinken.
- De lokale consensus (toerisme, natuur, landbouw, sport) verkregen in een toeristisch-recreatieve visie van de grindplassen (juni 2002) te Kinrooi en Maaseik wordt door de hogere groene overheid in één pennentrek gecontesteerd door de vastlegging van de VEN-

gebieden. Het betrekken van de sportsector bij de landschapsplanning is zeker wenselijk, zelfs noodzakelijk.

- ❑ De noordelijke plas te Kinrooi krijgt veel aandacht i.v.m. de verdere ontgrindingen ten behoeve van het broodnodige grind. De waterrecreatie mag wel wat meer in de aandacht komen. Het is een gat in de grond, maak er een gat in de markt van voor de gemeente Kinrooi en de provincie Limburg.
- ❑ Aan de noordelijke plas te Kinrooi liggen vele mogelijkheden op alle vlakken. De oppervlakte is zo groot dat met een beetje beleid hier iedereen plezier kan maken. Het mag er niet te groen worden. Natuur is belangrijk, maar recreatie is zeker zo belangrijk.
- ❑ Qua infrastructuur is er op de noordelijke plas te Kinrooi helaas nog niets. Daarbij wordt gedacht aan een begraasd strand (voor materiaal), een zandstrand met ondiepe zone, voorziening voor afval, douches + wc, parkeergelegenheid. Dit alles eventueel op een vaste maar ook doordachte locatie (denk bv. aan windrichtingen i.v.m. starten van windsurfer).
- ❑ Er is geen onderling overleg tussen de overheidsinstanties bij het bepalen van de vestigingen voor de watersportclubs. Zo is de club Maaseiker waterskiclub noodgedwongen verplicht te verhuizen omwille van de milieureglementering. Het is onverantwoord dat deze club te midden van een strook komt te liggen in de verlenging van een passantenhaven.
- ❑ De Grensmaas (Maastricht-Maaseik) is onbevaarbaar voor gemotoriseerde vaartuigen. Dit mag zo blijven!

8 Afdeling Maritieme Toegang

8.1 Beneden-Zeeschelde

- Antwerpen:
 - Er dient meer publiciteit te zijn rond de mogelijkheden van Antwerpen. Het is een prachtig doel om naar te varen.
- Er dienen meer wachtposten voorzien te worden op de stroom voor het wachten op hoogwater i.v.m. de keersluis.
- Aan de Van Cauwelaertsluis zou er een wachtsteiger moeten komen voor motor- en zeilschepen.
- De peilschaal bij de bruggen op de getijdenstroom ontbreekt soms.
- Er moet voor gezorgd worden dat er een doortocht voor de fietstoeristen is tijdens het laden/lossen aan fabrieken. Bijvoorbeeld Boom-Rumst: overslag voor zandopvang zodat fietsers niet het zand op zich krijgen.
- Er wordt gevraagd of de Schelde evenveel interesse - i.e. inzake baggeren, promotie, infrastructuur (aanlegsteigers) - kan krijgen als de Leie voor wat het watertoerisme betreft. Het is een prachtige waterweg met zéér veel mogelijkheden voor de watersport en weinig beroepsvaart gedurende de weekends.
- Voor de passagiersvaart zou een meer ondersteunend beleid kunnen gevoerd worden door het toekennen van financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe projecten met belangrijke toegevoegde waarde voor de regio, alsook ter ondersteuning en uitbreiding van de bestaande routes.
- De Zeescheldewetgeving geldt vanaf Antwerpen stroomafwaarts tot aan de Nederlandse grens en vertoont ernstige verschillen met de Scheldewetgeving op Nederlands grondgebied. Hierdoor vormt ze een barrière voor de chartervaart, de zgn. 'Bruine vloot' komende vanuit Nederland.
- Er is een totale afwezigheid op de Zeeschelde van aanlegplaatsen voor gelijk welke vorm van waterrecreatie.
- De aanlegsteigers laten op veel plaatsen te wensen over. Sommige zijn helemaal niet te gebruiken door rolstoelpatiënten of oudere mensen. Een doorgang door de kaaimuur zou overal moeten.
- Er dienen betere afspraken gemaakt te worden over het benutten/gebruik van de veersteigers via reglementering, afspraken tussen passagiers- en beroepsvaart.
- De zondagsdienst zorgt voor extra kosten voor doorvaren onder bruggen, e.d. en voor een striktere en beperktere uurregeling. Dit is een minpunt voor de passagiersvaart omdat weekend, zon- en feestdagen bij uitstek de drukst bevaren dagen zijn.
- Het negeren door de beroepsvaart van de signalen om voorzichtig voorbij te varen bij het Bergen van jachten op de Schelde tussen Antwerpen en Hemiksem, dient aangepakt te worden. Het gebeurt herhaaldelijk dat bij berging aan de jachten schade wordt toegebracht door de snel voorbijvarende beroepsvaart.
- De afvalverzorging voor de passagiersvaart is ontoereikend. Er zijn niet genoeg containers ter beschikking en/of ze worden niet regelmatig geleegd.
- Op de Schelde heeft men veel last van drijfvuil.

9 Afdeling Vloot

- ❑ De aanwezigheid van een veerdienst tussen Doel en Lillo tijdens de weekends in de periode van Pasen tot eind september is ideaal voor fietsers en wandelaars, die anders een grote omweg moeten maken om van de ene Scheldeoever naar de andere te geraken.

10 Dienst voor de Scheepvaart

10.1 Kempische kanalen

- De fietspaden en aanlegsteigers worden positief geëvalueerd.
- Kayakvaren op de beken/bovenlopen van de Kempische rivieren wordt uitsluitend en maximaal 1 maal per winter per beek gedaan door een beperkte en kundige groep georganiseerde vaarders. Dit terrein is enkel geschikt voor ervarenen. Het beheer van deze beken/rivieren zit in zoveel verschillende organisaties. Her en der verschijnen bolders en/of verbodsborden. Men vraagt zich af wie daarover beslist en of er overleg plaatsvindt/mogelijk is. Er is geen natuurschade (minder dan een regenbui) en toch wil men daar het kayakvaren gaan verbieden.
- Het paardrijden langs de kanalen, dat in principe verboden is, zou gezoned en gereguleerd moeten toegelaten kunnen worden.
- Toerisme en recreatie moeten aanzien worden als een evenwaardige functie van de kanalen om zo, samen met de andere functies van de kanalen, tot een integrale beleidsvisie te komen. Het recreatief gebruik in het algemeen en het fietsen in het bijzonder zou moeten geïntegreerd worden in het waterwegenbeleid.
- De Limburgse (plezier-)waterroutes zijn te weinig bekend buiten de regio (Nederland, Duitsland).
- De properheid van het vaarwater van de kanalen in het beheer van de Dienst voor de Scheepvaart wordt als negatief geëvalueerd in vergelijking met de Nederlandse vaarwaters.
- Het slib en de bodems van de Kempense kanalen in de Oosterkampen zijn verontreinigd door zware metalen. De ruiming en het afvoeren daarvan kost handenvol geld. Het gevolg daarvan zijn dichtslibbende kanalen en een moeizame doorgang.
- De kwaliteit en het onderhoud van dijken laat soms te wensen over.

10.2 Kanaal Bocholt-Herentals

- Het wordt als positief ervaren dat er zondagsvaart voor recreatie is tijdens bepaalde uren.
- Er dient een betere samenwerking te zijn met de verschillende instanties in verband met deze waterweg.
- Enkele fietspaden langs het Kempisch kanaal zijn in slechte staat. Dit wordt meestal veroorzaakt door de Dienst voor de Scheepvaart, die met het herstellen van de kanaaloevers de fietspaden finaal stuk rijdt.

10.3 Albertkanaal

- Het is positief dat ter hoogte van Lummen het jaagpad ook als fietspad kan gebruikt worden.
- De zondagsvaart wordt door sommigen ook als positief bestempeld. Eindelijk kunnen sommige toervaarders op zondag dan ook eens richting Maas of terug.
- De nieuwe jachthaven te Massenhoven is een grote verbetering voor de pleziervaart. Nu kan men overnachten in de zone Antwerpen-Hasselt.
- Het Albertkanaal staat voldoende open voor alle vormen van recreatie.

- In Hasselt zijn er goede relaties tussen de clubs met speedboten en de industrie.
- Het Albertkanaal wordt vaak gekenmerkt door een zware golfslag omdat de snelheid van de beroepsvaart te hoog is. De golven zorgen ervoor dat recreatievaartuigen tegen de aanlegsteigers botsen en beletten elk jacht aan te meren langs het kanaal. Er moet dus voor bv. de skiclub te Genk een scherm zoals in Massenhoven geplaatst worden om de skibootjes rustig te laten liggen. Wel dienen er betere voorzieningen te zijn dan in Massenhoven om de golven buiten te houden.
- Er moet meer controle zijn op de maximumsnelheid van de beroepsvaart.
- Op bepaalde delen van het kanaal (bv tussen Antwerpen en Wijnegem) zou het veiliger zijn voor de toervaarders indien er een maximumsnelheid zou opgelegd worden. In Nederland bestaan er reeds dergelijke bepalingen waar een beroepsschip bv. slechts 6 of 9 km/u mag varen op bepaalde delen.
- De snelheid van beroepsvaartuigen verhoogt steeds meer. Daardoor wordt regelmatig een 'vloedgolf' (waterpeil stijgt/daalt tot 80 cm op enkele seconden) de kanaalkom van Hasselt (en andere jachthavens) binnengeduwd die aangemeerde jachten beschadigt en watersporters in moeilijkheden brengt. Men vraagt zich af of er eerst doden moeten vallen voor daar wat aan gedaan wordt.
- Binnen een paar jaar zal de aangereikte schade ten gevolge van de grote zuiging van deze schepen (aan de oevers) ongelofelijk veel geld gaan kosten om deze te herstellen. Daarom wordt er voorgesteld om nu op te treden tegen de overdreven snelheid.
- Door de kunstmatige 'betonnen' dijken is er te veel reflectie en zijn er nauwelijks nog roeimogelijkheden.
- Het is gunstig om te fietsen en te wandelen langs de waterweg tussen Schilde-Schoten-Wijnegem. Zeker van maandag tot en met vrijdag wordt dit als zeer aangenaam ervaren. Zaterdag en zondag is het minder aangenaam omwille van de te grote hoeveelheid roekeloze fietsers en groepen en wordt wandelen quasi-onmogelijk.
- Langs het Albertkanaal zijn er goede fietspaden, maar geen wandelpaden. Graag had men, naast het zeer goede fietspad, ook een degelijk wandelpad gehad (dolomiet of iets dergelijks) dat niet door fietsers gebruikt kan worden.
- Sommige wielertoeristen wanen zich op een piste als ze langs de jaagpaden van het Albertkanaal rijden en ontzien niets of niemand en rijden zelfs voetgangers bijna overhoop. Men vraagt zich af of er een maximum snelheid opgelegd kan worden.
- Zeker aan aanlegplaatsen en clubs kunnen er gevaarlijke toestanden optreden door de snelheid van de fietser. Er dienen maatregelen te worden voorzien opdat er op die plaatsen wordt vertraagd (op die plaatsen zijn er vaak ook veel kinderen).
- De jaagpaden moeten ook kunnen gebruikt worden voor 'georganiseerde' fietstochten in groep, liefst zonder bijkomende vergunningen of eventuele retributie. Negatief is het feit dat bepaalde stroken jaagpad als sluikepad gebruikt worden door het gemotoriseerde verkeer, zoals de strook tussen Hasselt-Diepenbeek en Genk.
- Het reglement voorziet al van oudsher dat er geen paarden op de trekweg mogen. Nu het fietspaden geworden zijn en verhard, kunnen paarden helemaal niet meer toegelaten worden, uitgezonderd als er een tweede weg is.
- De waterwegbeheerder voert vaak een onduidelijk beleid met betrekking tot voorrechten die aan bepaalde recreatiegroepen worden gegeven. Een voorbeeld daarvan is het gebruik van jaagpaden met de auto: soms is men tolerant, soms niet en indien er betaald moet worden voor het jaagpadgebruik zijn de prijzen meestal niet uniform.

Een ander voorbeeld is het verhuren van het wateroppervlak aan o.a. jetski-clubs zonder mededinging van andere geïnteresseerden, waaronder de visserij (cfr. Oelegem).

- De waterfronten worden onderbenut. In het buitenland worden ze als attracties uitgespeeld (parken rond aanleggen). Momenteel zijn ze veelal braakliggend. Om dit aan te pakken wordt voorgesteld om de zones langs jaagpaden te voorzien voor recreatie (wandelen, uitrusten, zonnebaden, etc), parkings, groen,
- Bij werken langs het kanaal dienen borden (bewegwijzering) teruggeplaatst of teruggebracht te worden naar de toeristische dienst. Er is te weinig nazicht en eventueel onderhoud van de fietspaden langs de kanalen. Zo dienen ook de bermen frequenter gemaaid te worden, op vele plaatsen is er vaak minder dan 1 meter om te fietsen.
- Bij het verwijderen van bomen en obstakels, dient de bewegwijzering teruggeplaatst te worden of de bevoegde VVV verwittigd te worden.
- Graag had men infoborden gehad voor recreanten in verband met wat men ziet in, op en langs het kanaal.
- Het Albertkanaal is een ideale plaats voor waterskiraces (beperkt in omloop, ongeveer 2500 meter). Er bevinden zich een twintig waterskiclubs op het Albertkanaal. Zij zijn vooral actief op zon- en feestdagen. Het openen van de beroepsscheepvaart is moordend voor de activiteiten van deze clubs. Beroepsvaart en waterrecreatie op deze waterweg is praktisch incompatibel.
- Waterskiraces kunnen niet meer doorgaan door de zondagsvaart. Er dient stremming te zijn voor de schepen 'van 9.00 u tot ongeveer 19 uur'. Er worden per jaar een 10-tal races op het kanaal georganiseerd waaronder 2 internationale. Viersel waterskiclub zal niet meer in staat zijn Wereldkampioenschappen te organiseren.
- Indien men de zondagsvaart voor beroepslui gaat toelaten komen heel wat sportbooteigenaars in het gedrang. Sommigen zullen zelfs stoppen met hun hobby wat langs deze kant ook de werkgelegenheid in gevaar brengt, terwijl men door de beroepsvaart jarenlang geijverd heeft om die zondagsvaart.
- Recreatie op zondag zal verdwijnen bij invoering van de zondagscheepvaart. Nieuwe mensen laten kennis maken met de watersport is onmogelijk indien er beroepsscheepvaart op zondag komt.
- Er dienen meer passantenhavens gebouwd te worden. Er zijn er maar twee.
- De door het bestuur aangelegde jachthavens zijn te kaal: geen water, geen gas, geen telefoon, geen olie ontvangst/opslag/verwijdering, geen verlichting, geen elektrische toegangscontrole (met chip-sleutel); geen clubhuis, geen afsluiting, geen verharde parking, geen elektriciteit en verlichting en stroomvoorziening voor jachten (dit laatste wel in Kanne uitgevoerd met de bijdrage van de club). Het bestuur bouwt een jachthaven in 'landbouwgebied' tegen het water, zonder de zone te veranderen zodat een clubhuis niet mogelijk is.
- Momenteel wordt brandstof voor alle vaartuigen niet milieubewust gebunkerd. Op strategische punten dient een milieuvriendelijke mogelijkheid tot bunkeren voor jachten enz. voorzien te worden.. De huidige regelgeving stipuleert dat deze milieutechnisch in orde moeten zijn, alvorens er zo één ingericht en uitgebaat kan worden. Het probleem was dat iedereen in die branche maar wat aanmodderde m.a.g. dat ze dan gesloten werden
- Er zijn onvoldoende faciliteiten voor het aanleggen van recreatievaartuigen zoals steigers en binnenhavens, zeker in functie van de zondagsvaart.
- De kolenhaven aan het Albertkanaal te Lummen mag momenteel niet gebruikt worden voor de watersport.
- Na het bouwen van de jachthaven te Kanne, werd de kanaalzone tussen de kom van Lanaye en de brug te Vroenhoven niet veranderd in een skizone.

- De jetskiërs klagen dat ze overal worden weggejaagd. Aan het Albertkanaal zijn er jetskiplaatsen in Lanaken, Lummen en Oelegem. Maaseik is daar zo'n 40 km vandaan. De sport groeit (daar) explosief en in Maaseik is er een concentratie van leden bij een plaatselijke vzw. Al 5 jaar overleggen ze vruchteloos met de gemeente over toewijzing van een jetskistroom. De achterban wordt er gedesilluseerd van.
- Er dient door de scheepvaart een duidelijk standpunt ingenomen te worden of een jetski een vaartuig is of niet en of er aparte zones voor hen beschikbaar gesteld worden.
- Er zijn onvoldoende dagen waarop men kan waterskiën.
- Er wordt gevraagd of de Dienst voor de Scheepvaart er niet voor kan zorgen dat tenminste af en toe het drijfvuil opgeruimd wordt. Het is een schande dat gigantische hoeveelheden plastic, koorden, flessen, hout op het kanaal drijven. Regelmatig lopen jachten averij op. Bovendien komt al dit vuil vroeg of laat in de jachthavens binnengedreven.
- Er is nood aan meer samenwerking, informatie en communicatie via pers, tijdschriften, etc.
- Men dient ook aan preventief onderhoud van infrastructuur, bv. slipway, baggerwerken en stootbalken, te doen.
- De accijnzen die gevraagd worden, moeten naar beneden bijgesteld worden, vermits met de Interreg-steun de clubs reeds de cijns voor tientallen jaren op voorhand betalen voor een infrastructuur waar ze nooit eigenaar van worden en alleen ten goede komt aan de staat.
- Aan de jachthaven te Geel zijn er vissers met zware werphengels in de jachthaven die zeer veel schade aan jachten toebrengen, meestal 's avonds of 's nachts.
- Op kanalen vindt men geen deftige "reddingspunten" die van belang zijn als men in het water terechtkomt. Het Albertkanaal heeft deze zaken wel, maar de locaties worden in dit verband met visualisatie weinig of niet onderhouden. Deze punten zijn belangrijk voor alle recreanten, zelfs voor beroepsvaart.

10.4 Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

- Er is een merkelijke verbetering van de bediening aan de sluizen van het kanaal Dessel-Schoten.
- In Turnhout is er een goede samenwerking met de plaatselijke VVV.
- Tijdens de werken ter hoogte van Turnhout is er door AWZ een bewegwijzerde omlegging aangeduid voor de fietstoeristen, dit zou standaard moeten gebeuren.
- Meestal bestaan er alleen kanosteigers waar verhuurbedrijven aanwezig zijn. De aanleg van kanosteigers langs andere waterwegen/knooppunten (zoals aan enkele bruggen), zou voor de recreatievaarders een sterke uitbreiding/aanmoediging zijn.
- De Turnhoutse kayakvaarders doen zeer veel aan jeugdwerking, ook voor de stad Turnhout. Ze krijgen daarvoor geen tot zeer weinig financiële steun (subsidies), terwijl het toch de bedoeling is om de jeugd te stimuleren om aan sport te doen.
- Ter hoogte van Dessel gebeurt het wel eens dat de vissers hun hengels tussen de boten werpen, waardoor vele ruiten beschadigd worden. Dit zou eventueel verboden moeten worden.
- Er dient meer toezicht te zijn op de snelheid van de binnenschepen.
- Men vraagt zich af of er elke keer als er een wedstrijd georganiseerd wordt op zondag een deel van het kanaal gesloten kan worden als de beroepsvaart zondag ook gaat varen.

- De havenkom van de jachthaven van Turnhout is van oorspronkelijk 2 meter diepgang naar ongeveer 1,30 meter gegaan. Er dient gebaggerd te worden, maar waar moet het slib naartoe.
- Er is veel ronddrijvend vuil (hout, flessen, enz.) op het water wat schadelijk is voor kayaks omdat dit niet altijd te zien is, laat staan dat het nog kan worden ontweken. Een mogelijke boosdoener zou het afvalbedrijf WATCO kunnen zijn dat naast het kanaal ligt.
- Enkele fietspaden langs het kanaal Turnhout-Kwaadmechelen zijn in slechte staat. Dit wordt meestal veroorzaakt door de Dienst voor de Scheepvaart, die met het herstellen van de kanaaloevers de fietspaden finaal stuk rijdt.

10.5 Zuid-Willemsvaart

- Enkele plaatsen waar de jetsport zou kunnen ingericht worden, zijn: van Rotem tot de Zinkfabriek, van Neeroeteren tot aan Oeterbeton en alle plassen van de Maas en eventueel de Maasoevers.
- Aan de veerhaven van Lanaken is het opschutten zeer woelig en snel, zodanig dat het voor de recreatievaart bijna onmogelijk is om tijdig een bolder te pakken te krijgen. Het langzamer schutten (indien mogelijk) of het aangeven van 2 haken door de sluiswachter is hiervoor zeker een oplossing.

11 NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen

11.1 Brabantse kanalen

- Provincie Vlaams-Brabant heeft met beperkte middelen de laatste jaren een hele ontwikkeling kunnen bewerkstelligen dankzij een goede samenwerking met alle partners.
- Recreatie in, op en rond het water is belangrijk. Er mogen in Vlaams-Brabant zeker geen beperkingen opgelegd worden qua gebruik.
- Vlaams-Brabant blijft achter wat infrastructuur betreft in vergelijking met andere provincies; o.a. goede aanlegsteigers, watervoorziening, elektriciteitsaansluitingen.
- Communicatie met de waterwegbeheerder verloopt in Vlaams-Brabant niet zo vlot. De NV Zeekanaal pakt geregeld uit met initiatieven in het kader van toerisme en recreatie, of personenvervoer, maar betreft daar de sector weinig bij. Dat resulteert in verminderd rendement van de overheidsinspanningen omdat deze vaak te improvisatorisch zijn, te veel show, en te weinig praktisch.
- Van de kant van de passagiersvaartsector kunnen er aanbevelingen gegeven worden i.v.m. de waterkwaliteit (en niet alleen zichtbaar drijvend vuil) en de zorg voor de omgeving – zowel bebouwd als groen. De passagiersvaart laat het land immers vanuit een bijzondere hoek zien en dat is niet altijd de fraaiste kant van de streek.
- Er wordt dringend gevraagd naar algemene functieplannen voor de drie Brabantse kanalen.
- Misschien kan er 3 of 4-maandelijks een krantje verschijnen met alle activiteiten rond waterrecreatie en watertoerisme. Op die manier worden de mensen geïnformeerd van activiteiten in de buurt en kunnen er al veel conflicten vermeden worden.

11.2 Zeekanaal

- Willebroek:
 - Er is een goede bediening van de sluis en de bruggen te Willebroek.
 - Er dienen voldoende adequate wachtsteigers voorzien te worden aan de sluis en de bruggen te Willebroek.
 - Er zijn voortdurende conflicten tussen passagiersvaart en jachten aan de jachthaven van Willebroek. Een oplossing zou misschien zijn om er een aparte 'aanlegzone' te voorzien.
 - Bij infrastructuurrealisatie is beter voorafgaandelijk overleg nodig met de gebruikers, zodat weinig bruikbare infrastructuur vermeden wordt. Zo is de passagierssteiger te Willebroek bv. ongeschikt voor veel passagiersschepen. Op het Zeekanaal is er veel last van drijfvuil.
 - In Willebroek is er een tekort aan aanlegplaatsen.
 - Gelieve wachtsteigers te voorzien voor de heropende jachtsluis in Klein-Willebroek. Bij laag water kan de mogelijkheid behouden blijven om langs de sluis van Wintam, binnen of buiten te varen. Anders kan men op zondag nooit meer op de Schelde varen.
 - Er dienen wachtsteigers voorzien te worden aan de heropende jachtsluis in Klein-Willebroek. Bij laag water moet de mogelijkheid behouden blijven om langs de sluis

van Wintam, binnen of buiten te varen. Anders kan er op zondag nooit meer op de Schelde gevaren worden.

- Het is een positieve actie van NV Zeekanaal om strategische plannen voor de waterwegen ressorterend onder de NV Zeekanaal op te maken.
- NV Zeekanaal doet goede inspanningen voor de verbetering van de infrastructuur.
- Een negatief punt is het ontbreken van voorrang voor de regelmatige passagiersvaart. In Wallonië geldt deze regel wel.
- Op het net van NV Zeekanaal is het zelfs zo dat daar interne coherentie ontbreekt. Zo wordt passagiersvaart op het Zeekanaal als beroepsvaart aanzien, maar op het Kanaal Brussel-Charleroi als pleziervaart.
- Hoge vaartaksen remmen de passagiersvaart af op het Zeekanaal. Scheepvaartrechten (voor de vrachtvaart) werden verlaagd. Men vraagt zich af waarom kan dit ook niet voor de passagiersvaart kan.
- NV Zeekanaal waagt zich aan weinig doordachte, doch peperdure initiatieven, zoals de snelboot tussen Zemst en Brussel.
- Er dient aandacht besteed te worden aan het stimuleren van het fietstoerisme, te beginnen met de aanleg van een aaneengesloten fietspad. Dit is ook belangrijk voor de passagiersvaart (combinatie fiets en boot).
- Op het Zeekanaal en het Kanaal Brussel-Charleroi zijn de voorzieningen pover. Met name in Halle zijn er potenties. Dit is bovendien een gemeente met een binnenstad die aantrekkelijk is voor het toerisme.
- Er dienen openbare aanlegplaatsen voor het in- en uitstappen van passagiers (terminal, stopplaatsen) van de passagiersvaart (toeristisch) voorzien te worden.
- Er zouden meer parkeervoorzieningen moeten zijn voor de hengelaars. Sommige vissers klagen over vervuiling door uitwerpselen van honden. Misschien kunnen hiervoor hondentoiletten worden aangelegd. Op belangrijke parkeerplaatsen zouden eventueel vuilbakken moeten komen om zwerfvuil te vermijden.
- Met betrekking tot het insteeddok in Vilvoorde (zijarm Zeekanaal) meldt WSV dat daar wedstrijdinfrastructuur is (schans, slombaan) en dat het al is voorgekomen sedert de in werking stelling van Cargovil (containerterminal Vilvoorde) dat schepen die te ver het dok insteken, beschadigingen veroorzaakten aan de waterski-voorzieningen. Ook is de beoefening van waterski aldaar gedurende een aantal maanden onmogelijk vanwege het paaiseizoen van de vissen dat gerespecteerd moet worden.

11.3 Kanaal Leuven-Dijle

- Mechelen:
 - Rederij Malinska biedt een bootverbinding tussen een station en een dierenpark. Het gaat dus om een milieuvriendelijk vervoersmiddel, maar men krijgt geen toelagen of subsidies. De rederij pleit voor minstens de volledige afschaffing van de 5% scheepvaartrechten. Immers, voor de overige reglementen wordt de passagiersvaart toch ook onder de binnenvaart geklasseerd en op autowegen wordt ook niet betaald door de passagier.
 - De oversteekplaats naar het Dierenpark Planckendael is vrij gevaarlijk voor kinderen (op zondag) vanwege groeps-fietstoerisme (wielerclubs).
 - Er is een te bekrompen bediening van de kunstwerken langs de waterwegen. Uniforme en uitgebreide scheepvaarturen zijn noodzakelijk (in heel Vlaanderen),

evenals de afschaffing van betaling voor bediening van sluizen of bruggen na bv. 17 u.

□ Leuven:

- Er wordt gevraagd of het kunstwerk van de Vaartgravers in de vaartkom niet hersteld kan worden.
- Er wordt gevraagd of de nu nutteloze ringen van Interbrew niet verwijderd kunnen worden (omwille van het gevaar voor de fietsers).
- Door de activiteiten van de passagiersvaart (cfr. afmeren van passagiersboten, open uitstappen van de passagiers in de jachthaven) krijgt de jachthaven van Leuven enige bekendheid.
- De aanlegmogelijkheden voor passagiersvaart in de vaartkom zijn beperkt. De linkse is nu ingenomen door de verplaatste jachten. De rechtse heeft zo'n grote deuren dat ze niet geopend kunnen worden als het schip aan de kade ligt.
- Er is nood aan bewegwijzering naar Leuven.
- Dit kanaal wordt gevoed door een kleine zijarm van de Dijle. Bij elke zware regenvlaag (of onweer) komt een massa zand en modder in het kanaal terecht. Wanneer men niet om de 2 jaar gaat baggeren is de jachthaven volledig dicht. Momenteel, na 4 jaar, is de helft van de haven niet meer te gebruiken.
- Clubs aldaar zijn dientengevolge de dichtslibbing ten dode opgeschreven of zullen een grote aderlating ondergaan. Ook het fraaie aanzicht van een haven met jachtjes gaat daardoor teniet, hetgeen ook nog eens voor de gemeentes in kwestie een verlies aan blikvangers betekent.
- Het slib is voornamelijk afkomstig van de vervuilde Voer.
- Met betrekking tot de jachthaven van Leuven wordt opgemerkt dat er sterk sprake is van verzanding als gevolg van de overstort uit de Hondt.

□ Kampenhout sas:

- Het is een positieve zaak dat Kampenhout als toeristisch-recreatief centrum op en rond het water - voor boottochten tussen Leuven en Kampenhout en fietstochten langs het jaagpad – uitgebouwd wordt.
- Fietsers, toeristen en wandelaars zijn een plezier. Doch, de snelheidsduivels (wielerterroristen) zijn een gevaar voor iedereen.
- Wielertoeristen moeten trager rijden in jachthavens. Vorig jaar werden er met steun van de NV Zeekanaal verkeersdrempels geplaatst, die op bevel van het gemeentebestuur weer verwijderd moesten worden. Er wordt nu gevraagd naar wie eigenlijk verantwoordelijk is voor waterwegen en jaagpaden.
- Zowel de recreanten/toeristen als de beroepsvaart moeten aangemaand worden om de snelheidsregels na te leven, zeker binnen de zones van jachthavens.
- Een clubhuis aan een jachthaven trekt zeer veel omwonenden aan, met kinderen, enz. Daardoor krijgt watertoerisme ook een pedagogische functie.
- In de jachthaven zijn momenteel brugwerken bezig. Geen enkele instantie of aannemer schijnt op de hoogte te zijn of rekening te houden met het bestaan van de jachthaven. Geen enkele administratie is aanspreekbaar omdat er ook tussen hen geen communicatie is.
- Er wordt veel te weinig informatie van alle officiële instanties ontvangen. Tevens krijgt men te weinig gehoor.

- Men wil een mooie yachtclub waar mensen naar komen kijken. Spijtig genoeg krijgt men maar weinig hulp van de gemeente of waterwegbeheerders. In Kampenhout gaat het om een onafhankelijke club. Men vraagt zich af tot wie men zich dan moet richten voor Europese steun.
 - Er is zeer weinig informatie over de mogelijkheden tot subsidiëring, o.a. betreffende welke instanties daadwerkelijk ondersteuning geven als men een onafhankelijke yachtclub is. Steun is blijkbaar enkel mogelijk door middel van overkoepelende grootschalige lobbying.
 - Waterrecreatie is dermate populair dat het de hoogste prioriteit verdient om afvalvoorzieningen (vuilbakken, vuilwatertanks, bilgewater tanks) te plaatsen, zowel voor recreanten als watertoeristen.
- Het is positief dat de wandeltochten langs de Leuvense vaart van Leuven naar Mechelen worden gestimuleerd in samenwerking met de Vlaams-Brabantse wandelclubs en dat de wandelaars de gelegenheid krijgen om via de binnenscheepvaart terug te keren naar de startplaats.
 - Er is een zeer goede samenwerking met AWZ voor wat de organisatie van hengelvijdsporten aangaat. Ook voor de recreatievissers wilt men nu een informatie-campagne voeren samen met de waterbeheerder om onderlinge conflicten tussen hengelaars op te lossen.
 - Er bestaat reeds een goede coördinatie tussen de hengelsport en het watertoerisme waarbij communicatie en overleg veel problemen heeft opgelost.
 - Het is positief dat AWZ moeite doet om het de vissers gemakkelijk te maken door het aanleggen van hengeltrappen. Ook voor de visstand zelf hebben zij een positieve inbreng. Zo werden op de Leuvense vaart 2 paaiplassen aangelegd en wordt er momenteel een zwaikom met natuurvriendelijke oevers aangelegd. Men hoopt dat deze visserij- en visstand-aandacht ook behouden blijft in de toekomst.
 - Er is een verbetering van de waterkwaliteit - vooral voorbij Kampenhout - waardoor een niet toegelaten vorm van recreatie (cfr. zwemmen), het thema weer aan bod komt.
 - De relatie tussen passagiersboot, vissers en omwonenden is goed op de Leuvense vaart.
 - Na vijf jaar vechten met zachtheid is de medewerking van de scheepvaartbegeleiders veel verbeterd.
 - De relaties met het kanaalpersoneel (bruggenwachters, sasmeesters) zijn meestal goed.
 - De zondagsdienst van de kunstwerken wordt positief geëvalueerd.
 - Het kanaal ligt er al 250 jaar. Leuven is de jachthaven die het verst landinwaarts ligt. Dit trekt toerisme aan.
 - De Leuvense Vaart kent een aantal belangrijke conflicten tussen wedstrijdhengelaars en andere recreanten, zoals fietsers en marinekadetten.
 - De afstand tussen het water en het fietspad is te klein, waardoor de lange hengelroede een gevaar kan vormen voor de fietser.
 - Voor de hengelsport werden reeds diverse infrastructuurwerken uitgevoerd ter verbetering ervan. Niettemin dienen er nog diverse verbeteringswerken te gebeuren. Men denkt bv. aan het voorzien van meer parkeerplaatsen voor vissers aan goed bereikbare plaatsen, aan afvalvoorzieningen op die parkings, aan hondentoiletten op stroken waar veel met honden wordt gewandeld.
 - Het jaagpad Leuven-Dijle wordt sinds 2000 opnieuw gebruikt door jagende trekspannen. Gelieve daar ook rekening mee te houden. Dit levert geen gevaar op voor wielertoeristen, maar wel voor hardrijders of zgn. wielerterroristen.

- De trekschuit heeft een goede relatie met de hengelaars die het verkeersreglement respecteren; dit zijn meestal verenigingsleden. De trekschuit heeft een slechte relatie met hengelaars die het verkeersreglement niet respecteren en bv. op de binnenberm parkeren (auto, brommer, enz.).
- Net voor de jachthaven ligt nog een brug van een vroegere spoorlijn met station Leuven-kom. De brug wordt elektrisch op en neer gebracht. Momenteel is ze reeds jaren vastgeroest, maar staat gelukkig omhoog open. Men denkt er aan de brug opnieuw in gebruik te nemen voor de overgang van fietsers. Moest men dit plan doorvoeren dan is deze brug naar alle waarschijnlijkheid weer snel defect en is de jachthaven volledig afgesloten. Het eventueel gebruik van de brug zou voor de fietsers een besparing betekenen van 450 meter omweg. De pleziervaart is gediend met een open brug tijdens elk weekend.
- De jachtclub ervaart nu problemen aan de Zennegatsluis. Aan deze sluis is er veel wind en stroming door het tij. Men moet er voorzichtig zijn, zeker met kleine bootjes. De sluiswachters hebben niet altijd het inzicht in die situatie. De beroepsvaart gaat voor recreatievaart. Nu moeten de boten wachten in de relatief gevaarlijke zone vóór de sluis i.p.v. in de sluis tot ze bv. samen met een binnenschip kunnen versluist worden. Wachtsteigers zou op die plaats veel helpen.
- Daarnaast is de Zennegatsluis niet voorzien van signalisatie. Dit maakt de situatie nog gevaarlijker. Op alle officiële marifoonkanaallijsten staat de Zennegatsluis aangegeven op kanaal 20. De sluiswachters gebruiken echter kanaal 10 omdat de schepen onderling via kanaal 10 communiceren. Deze situatie maakt het vooral voor buitenlandse pleziervaarders niet altijd eenvoudig. Zo krijgt het kanaal Leuven-Dijle een slechte naam bij de pleziervaarders.
- De trekschuit merkt op dat het kanaalpersoneel de bedieningstijden niet respecteren.
- De draaiuren van de monumenten zijn vrij kort op de Leuvense vaart. In de zomer worden de sluisen op het kanaal Leuven-Dijle bediend tot 19h. Het zou wenselijk zijn om dat wat langer te maken. Men is afhankelijk van het getij en soms is men daardoor te laat aan de sluis of brug en moet men tot 's anderendaags wachten om verder het kanaal op te kunnen. Dit zou eveneens de beroepsvaart ten goede komen.
- Het gebrek aan baggeren is met name een probleem op doodlopende kanalen en/of kanalen met beperkte beroepsvaartactiviteiten, waaronder het kanaal Leuven-Dijle.

11.4 Kanaal Brussel-Charleroi

- De NV Zeekanaal werkt aan een strategisch plan voor het kanaal Charleroi-Brussel. Dit wordt als zeer positief bevonden, maar men vraagt zich af of Brussel er ook rekening mee houdt.
- Voor de passagiersvaart zou een meer ondersteunend beleid kunnen gevoerd worden door het toekennen van financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van nieuwe projecten met een belangrijke toegevoegde waarde voor de regio, alsook ter ondersteuning en uitbreiding van de bestaande routes.
- Er is nood aan coördinatie met alle betrokken instanties, ook de niet Vlaamse. Men vraagt zich bv af wat de opdrachtgever van de bediening van de sluis van Lembeek bezielt om op zondag de uren te bepalen zodat het onmogelijk is de voorziene schutting in Ronquières tijdig te halen.
- Er is nood aan afstemming tussen de verschillende Gewesten, o.a. betreffende de bedieningsuren van de bruggen en sluisen, de prijzen, ... Op weg van Henegouwen naar Vlaams-Brabant, via Brussel en Waals-Brabant is het gebrek aan afstemming zeer storend en hinderlijk.

- ❑ Op het net van NV Zeekanaal ontbreekt interne coherentie. Zo wordt passagiersvaart op het Zeekanaal als beroepsvaart aanzien, maar op het Kanaal Brussel-Charleroi als pleziervaart.
- ❑ Er zouden meer parkeervoorzieningen moeten zijn voor de hengelaars. Sommige vissers klagen over vervuiling door uitwerpselen van honden. Misschien kunnen hiervoor hondentoiletten worden aangelegd. Op belangrijke parkeerplaatsen zouden eventueel vuilbakken moeten komen om zwerfvuil te vermijden.