

# **Tabellen Beleidskwesties**

<b>Beleidskwestie 2a</b>		<b>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur toervaart</b>	
Link met strategische beleidsvoornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming.		
Link met operationele beleidsprincipes	Uitbouw binnenlandse netwerken.		
Basisbeginselen voor sturing	<p>Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust.</p> <p>Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht.</p> <p>RSV-categorisering van waterwegen.</p>		
Duiding	<p>1) Op meerdere plekken in Vlaanderen is er een tekort aan aanmeerplaatsen, met name wat betreft passantensteigers t.b.v. overnachtingen.</p> <p>Daarnaast is er nood aan bezoekerssteigers gericht op bepaalde activiteiten of sites aan wal, zoals cultuurhistorische uitstappen, wandelroutes en inkopen.</p>	<p>2) De integratie tussen recreatievaart en walactiviteiten is momenteel nog zwak.</p>	<p>3) Er moet voorkomen worden dat aanmeerplaatsen voor jachten gaandeweg ingepalmd worden door passagiersvaartuigen en vice versa. Regulering van medegebruik en toezicht daarop of het uitbreiden van aanmeervoorzieningen voor beiden dient bijgevolg bekeken te worden.</p>
Streefbeeld / beleidsopties	<p>1) Creëren van voldoende aanmeervoorzieningen.</p>	<p>2) Met onderscheid naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vaste ligplaatsen;<sup>1</sup></li> <li>• Passantensteigers;<sup>2</sup></li> <li>• Bezoekerssteigers.<sup>3</sup></li> </ul> <p>Flankerend: een verbeterde spreiding van de brandstoftankgelegenheden en afvalvoorzieningen.</p>	<p>3) Om de benutting van de aanmeerplaatsen te optimaliseren zijn passende omgangsregels geboden.</p>
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	<p>1) Als vuistregel voor de creatie van aanmeervoorzieningen kan gelden: een aanlegmogelijkheid met basisuitrusting (elektriciteitsaansluiting, wateraansluiting)</p>	<p>2) Inrichting in functie van aanmeertype (zie supra). Indien aanmeervoorzieningen een gescheiden of dedicated toervaart-</p>	<p>3) Omgangsregels opstellen m.b.t. het gebruik van de aanmeerinfrastructuur aan kaai en aan wal.</p>

<sup>1</sup> Steiger in de thuishaven van het recreatievaartuig en waar deze gedurende de grootste periode van het jaar aangemeerd ligt.

<sup>2</sup> Steiger – al dan niet in een jachthaven - waar een toerwaarder op reis met zijn vaartuig kan aanmeren om gedurende één of meerdere nachten (max. 3) te verblijven.

<sup>3</sup> Steiger waar een toerwaarder gedurende een korte periode van enkele uren kan aanmeren.

<b>Beleidskwestie 2a</b>	<b>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastuctuur toervaart</b>		
	<p>elke 15 km en om de 30 km een aanlegplaats met een beter uitrustingsniveau (jachthaven met sanitair, eetgelegenheden in de omgeving, O.V.-voorziening of belbus).<sup>4 5</sup></p> <p>Bezoekerssteigers aan elke stad en elke bezienswaardigheid waar iets te beleven valt. Indien dit bij aanvang te veelomvattend is: op korte termijn wegwerken belangrijkste missing links invullen (zowel naar aanmeermogelijkheden op bepaalde locaties an sich<sup>6</sup> of de capaciteit ter plekke die onvoldoende kan zijn.<sup>7</sup></p> <p>Aantallen vaste, passanten- en bezoekerssteigers zal afhangen van doorvaart- of verblijfskarakter en walaanbod van een waterloop of kuststrook, van strategische plannen toerisme en recreatie en van score potentiële inplantinglocaties op criteria uit het beoordelingskader infrastructuur (zie Bijlage D). Aanleg nieuwe jachthavens dient te geschieden conform bestemmingsplan om lange termijnrechtszekerheid aan uitbater te kunnen bieden.</p>	<p>karakter dienen te krijgen: specifieke ontwerperegels in acht nemen.<sup>8</sup></p> <p>Indien medegebruik voorzien wordt: omgangsregels aan kaai tussen met name toer- en passagiersvaart opstellen (zie infra).</p> <p>Ter verhoging integratie water- en walactiviteiten is ook “walverfraaiing” (aanleg waterfronts) aangewezen.</p>	
Taakverdeling	1a) Identificeren missing links op vlak van jachthavens: federatie en privé-actoren met	2) Inrichting: beheerder, waterwegbeheerders en O.V. partijen.	3a) Omgangsregels aan kaai: federaties, jachthavenexploitanten,

<sup>4</sup> Voor een beeld van de te voorziene faciliteiten en inrichtingen – welke gekoppeld kunnen worden aan een categorisering van aanmeervoorzieningen - zie Bijlage Q “Concessie-overeenkomst jachthavens” en Bijlage F “Indeling aanmeervoorzieningen”.

<sup>5</sup> Voor wat betreft de te treffen milieuvoorzieningen, zie de behandeling van de desbetreffende beleidskwestie.

<sup>6</sup> O.b.v. het uitgevoerde onderzoekswerk kwam naar voren dat met name Vlaams Brabant en de Benedenschede zwakke plekken zijn. Deze zouden bovendien het sterkst bijdragen aan het vervolledigen van het Vlaamse netwerk daar zij een soort overgangsgebied vormen tussen de reeds goed uitgebouwde Kempische kanalen en de Westhoek. Dit zou ook bijdragen aan interessante doorstroombmogelijkheden tussen Nederland en Noord-Frankrijk.

<sup>7</sup> De jachthaven van Leuven is een voorbeeld van een locatie die door verzanding aan capaciteit heeft ingeboet. Een regelmatig onderhoud zou de capaciteit van deze jachthaven weer op peil kunnen brengen zodat haar ontvangstcapaciteit weer in verhouding komt met de aantrekkingskracht die Leuven heeft op toervaarders (zie ook Beleidskwestie 8).

<sup>8</sup> Maak het gedeelte voor toervaart voldoende robuust voor jachtjes, maar ongeschikt voor passagiersvaartschepen.

<b>Beleidskwestie 2a</b>	<b>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur toervaart</b>		
	<p>interesse in uitbating ervan.  Aanleg en beheer jachthavens (zowel vaste ligplaatsen als passantensteigers) volgens rechten en plichten kader concessies tussen waterweg-beheerder en jachthavenuitbater (zie Bijlage Q concessies (kust)jachthavens).  1b) Identificeren missing links op vlak van bezoekersplaatsen: federatie en waterwegbeheerder. Aanleg ervan bevoegdheid van waterwegbeheerders.  Aanleg van objectgebonden bezoekerssteigers (vgl. met publieke parkings langs autostrades) is bevoegdheid waterwegbeheerder.  Voor het beheer van een objectgebonden aanmeerplaatsen kan wellicht het betrokken gemeentebestuur of een andere betrokken instantie aangesteld worden.</p>	<p>Gepaste ontwerpen: ingenieurs en gebruikers.  Verfraaiing walaanzicht: gemeentebestuur (evt. in combinatie met projectontwikkelaar), beheerder aanmeervoorziening en waterwegbeheerder.</p>	<p>waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische werkgroep en gebruikerswerkgroep).  3b) Omgangsgeregels aan wal: federaties toervaart, vissers, fietsers, passagiersvaartschepen; voorbijvarende beroepsschepen, waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische werkgroep en gebruikerswerkgroep).</p>



<b>Beleidskwestie 2b</b>		<b>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur kano-kajak-roei</b>			
Link met strategische beleidsvoornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming.				
Link met operationele beleidsprincipes	Uitbouw binnenlandse netwerken.				
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.				
Duiding	1) Regelmatige en adequate aanmeervoorzieningen ontbreken op diverse waterlopen. Daarnaast ontbreken er aan sluizen <sup>9</sup> en aan kruisingen met andere waterwegen in- en uitstap-voorzieningen.	2) Kano en kajak wordt voornamelijk beoefend op de kleinere (on)bevaarbare waterwegen; roeien op de grotere waterwegen. Hierdoor speelt voor het roeien met name de mogelijke herinvoering van de zondagsvaart een rol van betekenis.	3) Clubhuizen e.d. zijn niet allemaal op een lange termijn beleidsconforme wijze ingeplant.	4) Er is nood aan duidelijkheid omtrent toegang kanoërs en kajakkers tot (bepaalde) onbevaarbare waterlopen.	5) Het gedrag van incidentele dagjeskanoërs en -kajakkers laat nogal eens te wensen over.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Creëren van voldoende in- en uitstapvoorzieningen op relevante waterwegen voor resp. kano en kajak en voor roeien.	2) Afstemmen kano- kajak- en roeimogelijkheden met die van mede-“gebruikers” waterwegen en aanpalende gebieden.	3) Voorzien van clubhuizen e.d. aanpalend aan de resp. relevante waterwegen op een conforme wijze.	4) Nagaan of bevaren van bepaalde onbevaarbare waterlopen (in het kader van circuitvorming) voor kano en kajak	5) Toezicht op gedrag van dagjeskanoërs en -kajakkers o.b.v. gerichte instructies.

<sup>9</sup> De roeiers, kajak- en kanovaarders maken immers meestal geen gebruik van de sluis, maar moeten er wel voorbij. Zij moeten dan ook uit het water geraken, hun boot via het land aan de andere kant van de sluis krijgen en vervolgens weer instappen in de boot. Het ontbreken hiervan leidt bovendien tot niet gepast omgaan met oevers en draagt aldus bij aan een verslechtering van de verstandhouding tussen kano-kajak-roeiers en milieugroeperingen.

Beleidskwestie 2b	Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur kano-kajak-roei				
				haalbaar is.	
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	<p>1) Als vuistregel voor de creatie van in- en uitstapvoorzieningen t.b.v. kano en kajak kan een interval van 5 à 10 km aangehouden worden. Voor roeien is een interval van 10 à 15 km aan te houden. Voor zowel kano en kajak als voor roeien zijn eveneens t.h.v. sluizen in- en uitstapvoorzieningen geboden. Idealiter worden mogelijkheden met “getrapte” uitstapniveaus<sup>10</sup> aangebracht en signalisering aan wal voor jaagpad/dijkwegpassanten.<sup>11</sup> Indien dit bij aanvang te veelomvattend is: op korte termijn wegwerken belangrijkste missing links invullen. Aantallen in- en uitstapplaatsen in functie van: attractiviteit waterlopen</p>	<p>2) Bij uitwerken omgangsregels m.b.t. het gebruik van aanmeerinfrastructuur (kano-kajak-roei, vissers, fietsers) ook rekening houden met bermbeleid. Als regel kan gelden dat het enkel geoorloofd is om aan wal te gaan t.h.v. in- en uitstapplaatsen. Daar het roeien grotendeels plaats heeft op de hoofdwaterwegen waarop ook harde recreatie (snelvaart) en beroepsvaart plaatsvindt, is het noodzakelijk flankerende omgangsregels voor op het water op te stellen. Omdat simultaan gebruik maken van dergelijke waterwegen moeilijk is, dient hierbij de voorrang van het roeien ten opzichte van andere recreatievormen of beroepsvaart (en v.v.) ook naar tijd gezoneerd te</p>	<p>3) Locatie clubhuizen in functie van bestemmingsplannen.</p>	<p>4) Toegang kano en kajak tot niet-bevaarbare waterlopen in functie van gebiedsspecifieke en seizoensgebonden draagkracht.<sup>12</sup> Opzetten circuits die mogelijk ook onbevaarbare waterlopen bevatten.<sup>13</sup></p>	<p>5) In vergunningen aan verhuurbedrijven kano en kajak gedragsvoorschriften opnemen. Klachtenmeldpunt oprichten.</p>

<sup>10</sup> Zodat ze ook een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het veiligheidsniveau te water. Bijv. t.b.v. te water gegane personen.

<sup>11</sup> Eveneens uit veiligheidsoogpunt met het oog op interferenties tussen water- en oeverrecreatie en –toerisme.

<sup>12</sup> Gebeurlijk ook tijdszonering binnen het etmaal.

<sup>13</sup> Waar dan eventueel geen in- en uitstapvoorzieningen worden voorzien. Zie in dit verband ook Bijlage H gewijd aan de beleidsvorming rond de Duitse Lahn-rivier.

<b>Beleidskwestie 2b</b>	<b>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur kano-kajak-roei</b>				
	en aantal sluizen daarop; strategische plannen toerisme en recreatie; criteria uit beoordelingskader infrastructuur (zie Bijlage D).	kunnen worden. Dit dient ook mogelijk te zijn bij evt. invoering van de zondagsvaart.			
Taakverdeling	1a) Identificeren missing links op vlak van in- en uitstapplaatsen: federaties; aanleg ervan: bevoegdheid van waterwegbeheerders. 1b) Gepaste ontwerpen en inrichting t.h.v. in- en uitstapplaatsen: ingenieurs en gebruikers.	2a) Omgangsregels op water en aan in- /uitstapvoorzieningen wal: kano-, kajak- en roei-federaties, beroepsvaartvereniging(en), snelvaartverbanden, verhuurbedrijven, waterwegbeheerders, milieuadministraties en vissers en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep). 2b) Omgangsregels aan wal: kano-, kajak- en roei-federaties, verhuurbedrijven, waterwegbeheerders, milieuadministraties en vissers, fietsers en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).	3) Aanleg en beheer clubhuizen volgens rechten en plichten-kader concessies tussen waterwegbeheerder en clubhuisuitbater. Te bestemmen in zones waarvoor langlopende vergunning afgegeven kan worden.	4a) Toestemming kano en kajak tot niet-bevaarbare waterlopen: waterwegbeheerders, kano- en kajakfederatie en milieuadministraties. 4b) Opzetten circuits: kano- en kajakfederatie, toeristische diensten en verhuurbedrijven.	5) Gedragsbegeleiding: door kano- en kajak-federaties, verhuurbedrijven, waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep). <sup>14</sup>

<sup>14</sup> Zie ook regulering "Kleine Nete".- Bijlage K "Politierglement kanovaren op de Kleine Nete".



<b>Beleidskwestie 2c</b>	<b>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur passagiersvaart</b>		
Link met strategische beleidsvoornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming		
Link met operationele beleidsprincipes	Uitbouw binnenlandse netwerken		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.		
Duiding	1) Op meerdere voor de passagiersvaart interessante plekken in Vlaanderen ontbreken er gepaste aanmeerplaatsen.	2) De inrichting van die aanmeerplaatsen is gebaat bij specifieke modaliteiten, opdat de passagiersvaart er optimaal gebruik van kan maken, zonder in conflict te komen met andere potentiële medegebruikers en vice versa. De integratie tussen recreatievaart en walactiviteiten is momenteel nog zwak.	3) Het gebruik van die aanmeerplaatsen is gebaat bij specifieke modaliteiten, opdat de passagiersvaart er optimaal gebruik van kan maken, zonder in conflict te komen met andere potentiële medegebruikers en vice versa.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Voor de passagiersvaart is het van belang dat er voldoende en adequate steigers aan toeristisch interessante locaties zijn (in het bijzonder de grote steden in Vlaanderen), alsook aan toeristische transferlocaties (cfr. multimodale knooppunten). Dit kan d.m.v. gebruikmaking bestaande aanmeerfaciliteiten (bijv. van veerdiensten of goederenkaaien of nieuwbouw).	2) Een concipiëring van de aanmeerplaatsen die een "juist" gebruik van mogelijke aanmeeders in de hand werkt. Aan de aanmeerplaatsen voor de passagiersvaart dienen er idealiter voorzieningen te zijn, zoals een onthaalstructuur, nutsvoorzieningen, een parking voor auto's en bussen (zowel touring cars als O.V.-bussen), een fietsenstalling, <sup>15</sup> afvalvoorzieningen,	3) Om de benutting van de aanmeerplaatsen te optimaliseren zijn passende omgangsregels geboden.

<sup>15</sup> Zodat de link met het potentieel in het achterland gefaciliteerd wordt.

<b>Beleidskwestie 2c</b>	<b>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur passagiersvaart</b>		
		rustvoorzieningen en een aantal (toeristische) wegwijzers en signalisatie voor passanten. Ook aandacht voor toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden is hier belangrijk.	
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Aanleg nieuwe aanmeerplaatsen in functie van missing links, <sup>16</sup> strategische plannen toerisme en recreatie; criteria uit beoordelingskader infrastructuur (zie Bijlage D).	2) Bij voorkeur gescheiden aanmeervoorzieningen (toervaart-passagiersvaart-veerdiensten-goederenvaart). Dedicated <sup>17</sup> aanmeerfaciliteiten passagiersvaart voorzien op redelijke afstand van jachthaven. Inrichting aan wal: onthaal- en nutsvoorzieningen aan wal en panelen met “dienstregeling” aanmeringen. Ter verhoging integratie water- en walactiviteiten is ook “walverfraaiing” (aanleg waterfronts) aangewezen en links met landtransport en -landrecreatie.	3a) Indien medegebruik: omgangsregels m.b.t. het gebruik van de aanmeerinfrastructuur (toervaart, veren, goederenberoepsvaart, passagiersvaartschepen) in functie van “voor welke type vaartuig is aanmeerinfrastructuur primair bedoeld?” (passagiersvaart, goederenvaart, veerdienst, toervaart) en evte. aankomst- en vertrekslots die door bepaalde (markt)partijen bedongen zijn. 3b) Voor interferenties met walrecreanten: gedragsafspraken met belangrijkste groepen passanten en bezoekers (fietsers, vissers). Hiervoor kan ook op panelen gepast gedrag gecommuniceerd worden.
Taakverdeling	1) Identificeren missing links op vlak van aanmeervoorzieningen: federatie en gemeentebesturen; aanleg ervan: bevoegdheid van waterwegbeheerders en gemeentebesturen.	2a) Gepaste ontwerpen: ingenieurs en gebruikers. 2b) Inrichting, beheer en bekostiging daarvan o.b.v. afspraken (convenant) tussen waterwegbeheerder of gemeentebestuur met uitbater uit	3a) Omgangsregels aan kaai: federaties toervaart, veren, goederenvaart en passagiersvaart, waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).

<sup>16</sup> Het voorzien van nieuwe steigers is enkel gewenst op interessante plekken waar nu nog geen aanlegvoorzieningen zijn. Veelgehoorde suggesties zijn Nieuwpoort en Oudenaarde.

<sup>17</sup> Voor enkele bijbehorende ontwerpprincipes zie verslag hoorzitting Brussel.

<b>Beleidskwestie 2c</b>	<b><i>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur passagiersvaart</i></b>		
		<p>passagiersvaartsector.            2c) Verfraaiing walaanzicht: gemeentebestuur (evt. in combinatie met projectontwikkelaar), beheerder aanmeervoorziening en waterwegbeheerder.</p>	<p>3b) Omgangsregels aan wal: federaties passagiersvaart, fietsers, vissers, waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).            Evt. plaatsen op panelen: uitbater aanmeerplaats.</p>



<b>Beleidskwestie 2d</b>	<b>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur veerdiensten</b>		
Link met strategische beleidsvoornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming		
Link met operationele beleidsprincipes	Uitbouw binnenlandse netwerken.		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.		
Duiding	1) De laatste jaren zijn onveilige, moeilijk te onderhouden, vaste houten veersteigers vervangen door comfortabele, veilige, vlottende steigers. Een gevolg hiervan is dat ook de passagiersvaart uitwijkt naar de veersteigers als aanlegmogelijkheid.	2) Op een aantal plaatsen is vraag naar (her)inleg van een veerroute.	3) Het medegebruik (zie 1)) door passagiersvaartuigen van de veersteigers brengt – zeker in afwachting van volledig uitvoeren investeringsvoornemens AWZ inzake aanlegmogelijkheid voor de tweede per contract vereiste reserveveerboot en elektriciteits- en watervoorzieningen voor het onderhoud van boot en steiger - verschillende complicaties met zich mee die een veilige en stipte service van de veren belemmeren. Ook de relatie met bepaalde walrecreanten kan geoptimaliseerd worden.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Ten uitvoer brengen investeringsvoornemens AWZ inzake voorzieningenniveau bestaande aanmeerplaatsen veren (sec voor inrichting van die aanmeerplaatsen zelf als voor voorzieningen aan wal – fietsenstalling, afvalvoorzieningen, rustvoorzieningen en eventueel een	2) Selectief voorzien van additionele aanmeervoorzieningen of heringebruikname ervan.	3a) Optimaliseren medegebruik aanmeervoorzieningen veren door passagiersvaart en andere beroepsvaart dan wel aanbrengen gescheiden voorzieningen. 3b) Optimaliseren relaties met vissers en fietsers t.h.v. aanmeerplaatsen.

<b>Beleidskwestie 2d</b>	<b>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur veerdiensten</b>		
	aantal (toeristische) wegwijzers incl. signalisatie voor passerende fietsers).		
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	<p>1) Investeringsvoornemens t.a.v. bestaande aanmeerplaatsen conform afspraken met de veersector en Europese regelgeving ter zake. Inrichting volgens contracten met oog voor onthaal- en nutsvoorzieningen aan wal. Panelen met “dienstregeling” aanmeringen. Ter verhoging integratie water- en walactiviteiten is ook “walverfraaiing” (aanleg waterfronts) aangewezen en links met landtransport en -landrecreatie.</p>	<p>2) Aanleg nieuwe aanmeerplaatsen of heringebruikname ervan in functie van missing links op locaties waar nog geen andere mogelijkheden in de omgeving zijn om het water over te steken en die aansluiten op verbindingen die o.a. door de jaagpadrecreant gefrequentieerd worden, strategische plannen toerisme en recreatie; criteria uit beoordelingskader infrastructuur (zie Bijlage D). Bij voorkeur gescheiden aanmeervoorzieningen (toervaart-passagiersvaart-veerdiensten-goederenvaart). Dedicated aanmeerfaciliteiten veren voorzien op redelijke afstand van jachthaven.</p>	<p>3a) Indien medegebruik door derden: omgangsregels m.b.t. het gebruik van de aanmeerinfrastructuur (door passagiersvaartschepen, maar ook door goederenberoepsvaart) dienen te vertrekken vanuit / dient voorrang gegeven te worden aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i) rol veren in functionele (fiets)verplaatsingen;</li> <li>ii) contractuele verplichtingen veren (inzake serviceniveau bijv. veiligheid, onderhoud, regelmaat en punctualiteit).</li> </ul> <p>3b) Voor interferenties met walrecreanten: gedragsafspraken met belangrijkste groepen passanten en bezoekers (fietsers, vissers). Hiervoor kan ook op panelen gepast gedrag gecommuniceerd worden.</p>
Taakverdeling	<p>1) Federaties veren en waterwegbeheerders. Inrichting, beheer en bekostiging daarvan o.b.v. afspraken (convenant/contract) tussen waterwegbeheerder of gemeentebestuur met veeruitbater. Verfraaiing walaanzicht: gemeentebestuur (evt. in combinatie met projectontwikkelaar), beheerder aanmeervoorziening en waterwegbeheerder</p>	<p>2) Identificeren missing links op vlak van aanmeervoorzieningen: federaties en gemeentebesturen; aanleg ervan: bevoegdheid van waterwegbeheerders en gemeentebesturen.</p>	<p>3a) Omgangsregels aan kaai: waterwegbeheerders, federaties veren, medegebruikers aanmeervoorzieningen veerdiensten en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).</p> <p>3b) Omgangsregels aan wal: federaties veren en passagiersvaart, fietsers, vissers, waterwegbeheerders en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).</p>

<b>Beleidskwestie 2d</b>	<b><i>Uitbouw en gebruik aanmeerinfrastructuur veerdiensten</i></b>		
			Evt. te plaatsen op panelen: veeruitbater i.s.m. waterwegbeheerder.



<b>Beleidskwestie 2e</b>	<b>Uitbouw en gebruik multimodale knooppunten aan wal</b>		
Link met strategische beleidsvoornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming.		
Link met operationele beleidsprincipes	Uitbouw binnenlandse netwerken.		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.		
Duiding	1) Ter facilitering van de waterrecreatie en het –toerisme zouden op een aantal strategische locaties in Vlaanderen multimodale knooppunten (transferia, fiets-inrijpunten, ...) uitgebouwd moeten worden.	2) Daar kunnen meerdere vervoers- en recreatiemodaliteiten elkaar ontmoeten en aldus het recreëren en het recreëren volgens combipakketten interessanter maken. Zo zouden fietsers en/of wandelaars daar kunnen overstappen op veerdiensten of passagiersvaartuigen en alzo een extra dynamiek toevoegen aan hun uitstap. <sup>18</sup> Tevens kan het aanknopen van bepaalde openbare vervoerslijnen, zoals tram, bus en/of trein op dergelijke vaardiensten of jaagpadrecreatie de bereikbaarheidsdrempel naar waterrecreatie drastisch verlagen.	3) Het geleiden van een harmonieus simultaan gebruik ter plekke is uiteraard aangewezen.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Inplanting van een selectief aantal multimodale knooppunten die tegemoet komen aan de behoefte van de hedendaagse recreant om te kunnen variëren en te combineren.	2) Deze voorzien van een gepaste uitrusting die aansluit bij het multimodale karakter van het knooppunt.	3) Om de benutting van de knooppunten te optimaliseren zijn passende omgangsregels geboden.  Nota Bene: Indien de knooppunten

<sup>18</sup> Ook bootverhuur zou op deze knooppunten overwogen kunnen worden, dan wel dat de knooppunten ingeplant worden op plaatsen waar nu reeds bootverhuur geschiedt (als bijkomend kwestiespecifiek criterium).

<b>Beleidskwestie 2e</b>	<b>Uitbouw en gebruik multimodale knooppunten aan wal</b>		
			<p>onderling niet te ver van elkaar verwijderd zijn, kunnen er wellicht (water)verbindingen ingelegd worden. Zoniet dan dienen de knooppunten vooral als hubs in lokale netwerken.</p>
<p>Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten</p>	<p>1) Belangrijkste leidraden:  a. zoveel mogelijk mensen kunnen bedienen; b. watergebondenheid als uitgangspunt nemen; c. recreatief potentieel hinterland; d. lange termijn zekerheid bieden d.m.v. inplanting conform bestemmingsplannen en langlopende concessie.  Ad a.) bij voorkeur door verbinding van "openbare" vervoersdiensten en functionele (fietsroute)netwerken (bus, trein, veer, passagiersvaart / op intersecties tussen de recreatieve en het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (zodat zeker als men denkt in termen van bijv. De Lijn en de NMBS), de vervoersvraag potentieel voldoende hoog is om een dergelijk knooppunt uit te bouwen.).  Ad b.) t.h.v. bestaande of uit te bouwen veer- of passagiersvaartaanmeerpunten.  Ad c.) nabij watergebonden trekpleisters (attractieparken, recreatiedomeinen of andere recreatieve trekpleisters). Zie ook beoordelingskader infrastructuur in</p>	<p>2) O.a. voldoende parkeerplaatsen, signalisatie- en informatieborden, rustfaciliteiten, fietsstalling en evt. verhuur, een telefoocel, horecagelegenheden, waterrecreatiebedrijven, sanitaire voorzieningen zoals een openbaar toilet, afvalvoorzieningen.</p>	<p>3) Plaatsen van signalisatie- en informatieborden om interacties tussen de verschillende aanwezigen en gebruikers van het multimodaal knooppunt te reguleren.</p>

<b>Beleidskwestie 2e</b>	<b>Uitbouw en gebruik multimodale knooppunten aan wal</b>		
	Bijlage. Ad d.) lange termijnnuitbatingen nastreven op locaties na in acht nemen van relevante bestemmingsplannen		
Taakverdeling	1a-c) Keuze van locaties: De Lijn, NMBS, diensten Toerisme, fietsersbond, waterwegbeheerders, afdeling Wegen, veer- en passagiersvaartfederaties en overlegplatform. 1d) Beheersvoorschriften en bepaalde (wederzijdse) investeringsplichten: op te nemen in concessie (convenant/contract) tussen uitbater en waterwegbeheerder.	2) Uitbater, afdeling Wegen en waterwegbeheerder.	3) De Lijn, NMBS, diensten Toerisme, fietsersbond, waterwegbeheerders, veer- en passagiersvaartfederaties en overlegplatform (cfr. technische werkgroep).



<b>Beleidskwestie 3</b>	<b>Uitbouw en gebruik wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in/aan beweegbare kunstwerken</b>			
Link met strategische beleids-voornemens	Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming			
Link met operationele beleids-principes	Uitbouw binnenlandse netwerken			
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen.			
Duiding	Om de veiligheid van het varen op de Vlaamse waterwegen voor o.a. de toervaarder nog te verhogen, dienen voorzieningen verder geoptimaliseerd te worden 1) aan sluisen,	2) in sluisen en aan	3) beweegbare bruggen.	4) Het geleiden van een harmonieus simultaan gebruik ter plekke is uiteraard aangewezen.
Streefbeeld / beleidsopties	1a) Een eerste optimalisatiemaatregel betreft het treffen van aanmeervoorzieningen voor recreatieve vaartuigen buiten de sluis daar waar er nu nog geen zijn. 1b) Een tweede optimalisatiemaatregel betreft het treffen van adequate aanmeervoorzieningen voor recreatieve vaartuigen buiten	2) Een derde optimalisatiemaatregel betreft het treffen van aanmeervoorzieningen voor recreatieve vaartuigen in de sluis. <sup>19</sup> Deze ontbreken nu over de gehele linie.	3) Aan overige beweegbare kunstwerken zou men ook een soort wachtsteiger kunnen voorzien voor de toervaarder. Zodat, indien hij/zij toekomt buiten de bedieningstijden, daar aangemeerd kan worden en er eventueel voor één nacht overnacht kan	4) Bij het delen van een schutting is een veilig gedrag van de te schutten vaartuigen t.o.v. elkaar geboden.

<sup>19</sup> Aangaande de voorzieningen nodig voor het vastleggen van recreatievaartuigen in een sluis wordt gepleit voor bolders of stangen in een sleuf in de wanden. Dit betekent een beperkte kost en een sterk verhoogde veiligheid voor de boten.

<b>Beleidskwestie 3</b>	<b><i>Uitbouw en gebruik wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in/aan beweegbare kunstwerken</i></b>			
	de sluis. In een aantal gevallen zijn er wel aanmeervoorzieningen aanwezig aan een sluis, maar is deze infrastructuur enkel geschikt voor de grotere passagiersvaartuigen of beroepsschepen, maar niet voor de kleinere toervaartuigen. Zeker aan een tijgebonden sluis vormt dit een probleem voor de kleinere vaartuigen.		worden (als noodsteiger).	
Kwestie-specifieke criteria en aandachtspunten	1-3) In principe dienen de aangeduide aanmeervoorzieningen binnen en buiten elke sluis aangebracht te worden alsook voor beweegbare bruggen. Wel kan er voor gekozen worden om eerst die locaties aan te pakken die het meest gefrequeenteerd worden door de toervaarders: meeste "doortochten" (evt. te bekijken in combinatie met de beroepsvaart) en die locaties die op dit ogenblik de minste aanmeervoorzieningen bezitten.			4) In geval van schutting tezamen met de beroepsvaart is aandacht voor een correct gedrag van het beroepsvaartuig in de sluis aangewezen. Ook de sluiswachter heeft daarbij een verantwoordelijkheid. Als regel zou moeten worden nageleefd dat een vrachtschip de motor moet stilleggen totdat een jacht vastligt in de sluis, waarna het vrachtschip zijn motor weer in werking kan stellen.

<b>Beleidskwestie 3</b>	<b><i>Uitbouw en gebruik wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in/aan beweegbare kunstwerken</i></b>			
Taakverdeling	<p>1-3) Het aanbrengen van deze voorzieningen is een bevoegdheid van de waterwegbeheerders. Het is belangrijk dat er overleg is tussen ontwerpers van deze bevestigingsvoorzieningen (ingenieurs) en hun gebruikers (toervaarders), zodat tot adequate voorzieningen gekomen wordt. M.b.t. die sluisen die onder monumentenzorg vallen, zullen ook deskundigen ter zake betrokken moeten worden.</p>			<p>4) Bekrachtiging en communicatie naar achterban van afspraken rond gepast schutgedrag: toervaartfederaties, passagiersvaartfederatie en binnenvaartverenigingen. Toezicht op gepast gedrag tijdens (gedeelde) schutting: bevoegdheid sluiswachter.</p>



<b>Beleidskwestie 4a</b>		<b>Zoneren en faciliteren van vismogelijkheden</b>			
Link met strategische beleidsvoornemens	Recreatief medegebruik. Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming.				
Link met operationele beleidsprincipes	Optimaliseren relatie recreatieve en andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust. Uitbouw binnenlandse netwerken.				
Basisbeginselen voor sturing	<p>Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust.</p> <p>Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht.</p> <p>RSV-categorisering van waterwegen.</p> <p>Zachte recreatie mag niet door harde recreatie verdrongen worden.</p> <p>Jaagpaden en dijkwegen zijn geen doorgaande wegen.<sup>20</sup></p> <p>Accent op ontharding i.p.v. op voortgaande verharding.</p> <p>Wettelijk toegestaan zijn om op alle waterwegen te vissen.<sup>21</sup></p> <p>Mogelijke implementatie van mariene milieuregelgeving.</p>				
Duiding	1) De vismogelijkheden en hengelfaciliteiten langs de Vlaamse waterwegen kunnen nog verder geoptimaliseerd worden.	2) Enerzijds dient er aandacht besteed te worden aan het infrastructurele aspect van deze activiteit.	3) Anderzijds dient er ook aandacht uit te gaan naar het vrijwaren van mogelijke conflicten met andere gebruikers en functies van de waterwegen zoals de snelvaart, de jaagpad- en dijkwegrecreanten en de natuursector.	4) Recente beleidsplannen veroorzaken onduidelijkheden omtrent waar er zoal gevist mag blijven worden.	
Streefbeeld /	1) Zones/stroken met	2) Deze zones voorzien van	3) Optimalisering	4) Op punt stellen	

<sup>20</sup> Zie voor implicaties hiervan qua onderhoud en voorzieningen Bijlage "beleidscontext".

<sup>21</sup> Zie de Wet op riviervisserij van 1954.

<b>Beleidskwestie 4a Zoneren en faciliteren van vismogelijkheden</b>				
beleidsopties	hengelfaciliteiten aanduiden welke specifiek voor de uitoefening van het visrecht worden ingericht en bij voorkeur voorbehouden teneinde een automatische concentratiebeweging op gang te brengen richting deze zones (zelfregulering / gebruiksgemak).	bijbehorende voorzieningen.	afstemmen relaties tussen hengelaars en overige waterrecreanten.	bepalingen omtrent visgelegenheden in natuurgebieden en mariene gebieden.
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Zones/stroken aanduiden in functie van kwaliteit visomstandigheden en opties om bereikbaarheid te waarborgen. <sup>22 23</sup>	2) Zones voorzien van de geëigende hengelfaciliteiten (bijv. visserstrappen, aangepaste oevers, boothellingen en aanlegsteigers voor bootvisserij). Flankerende inrichting: passende signalisatie. Streven naar voorzien parkeergelegenheden in nabijheid van deze zones/stroken zodat visstekken bereikt kunnen worden zonder met auto's op jaagpaden/dijkwegen te komen.	3) Omgangsregels: indien de hengelvvoorzieningen aangebracht kunnen worden aan één en dezelfde waterkant, kunnen gebeurlijke prioritaire fietspaden langs de andere oever voorzien worden. Parkeervoorzieningen aanbrengen zodanig dat gebruik jaagpaden/dijkwegen tot minimum gereduceerd kan worden. T.t.v. viswedstrijden kan	4) Toegang tot natuur- en mariene gebieden reguleren in functie van gebiedsspecifieke en seizoensgebonden draagkracht. <sup>24</sup> Te toetsen aan compatibiliteit "code van goede hengelpraktijken". <sup>25</sup>

<sup>22</sup> Bijvoorbeeld via enkele proefprojecten waarbij lokaal een verbeterde toegang tot goede hengelzones via het jaagpad gecreëerd worden op plaatsen waar dit geen overlast of gevaar veroorzaakt.

<sup>23</sup> De uitbouw van hengelfaciliteiten gebeurt dus bij voorkeur op plaatsen die vlot bereikbaar en toegankelijk zijn, zonder gebruik te moeten maken van het jaagpad. Belangrijk voor de bereikbaarheid van een water is het behoud van de parallelwegen aan het jaagpad, eventueel met parkeerfaciliteiten langs de parallelweg, op loopafstand van het water. Ook ter hoogte van insteekwegen en bruggenhoofden kunnen faciliteiten voor hengelaars worden ontwikkeld.

<sup>24</sup> Gebeurlijk ook tijdszonerings binnen het etmaal.

<sup>25</sup> Zie Bijlage E "Code van goede hengelpraktijken"

<b>Beleidskwestie 4a</b>		<b>Zoneren en faciliteren van vismogelijkheden</b>		
			gekozen worden voor afsluiten jaagpad-/dijkweggedeelte in kwestie voor snelle passanten.	
Taakverdeling	1) Aanduiden zones: VVHV, Visserijcommissies, Visserijfonds, waterwegbeheerders.	2) Inrichting: ontwerp door gebruikersvertegenwoordigers en ingenieurs. Aanleg: waterwegbeheerders.	3) Omgangsregels: visfederatie, visserijcommissies, visserijfonds, waterwegbeheerders, afdeling wegen, overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).	4) Toegang tot natuur- en mariene gebieden: VVHV, visserijcommissies, visserijfonds, waterwegbeheerders, milieuadministratie, overlegplatform (cfr. juridische werkgroep).



<b>Beleidskwestie 4b</b>	<b>Zoneren en faciliteren van fiets- en wandelmogelijkheden</b>			
Link met strategische beleidsvoornemens	Recreatief medegebruik. Binnenlandse en buitenlandse netwerkvorming.			
Link met operationele beleidsprincipes	Optimaliseren relatie recreatieve en andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust. Uitbouw binnenlandse netwerken.			
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen. Zachte recreatie mag niet door harde recreatie verdrongen worden. Jaagpaden en dijkwegen zijn geen doorgaande wegen. <sup>26</sup> Accent op ontharding i.p.v. op voortgaande verharding. <sup>27</sup>			
Duiding	1) De jaagpaden en dijkwegen langs het water zijn zeer aantrekkelijk voor fiets- en wandelrecreatie. Ze zijn veilig vergeleken met de gewestwegen. De staat ervan zou t.b.v. de oeverrecreant nog geoptimaliseerd kunnen worden.	2) Daarbij past ook een bijbehorende flankerende inrichting van jaagpaden en dijkwegen.	3) Wel kunnen er conflicten rijzen tussen verschillende types van gebruikers (o.a. fietsers t.o.v. wandelaars) en gebruikers met een verschillende snelheid (bijv. fietsers onderling) en in het algemeen t.h.v. water-wal interfaces. <sup>28</sup>	4) Ook is het feit dat jaagpaden/dijkwegen onderbroken worden of doodlopen (bijv. a.g.v. aanwezigheid natuurgebied) een punt van aandacht.

<sup>26</sup> Zie voor implicaties hiervan qua onderhoud en voorzieningen Bijlage B "Beleidscontext".

<sup>27</sup> In functie van de graad van ontharding/verharding die men realiseert langs waterlopen en kuststroken zullen de mogelijkheden voor ruiters variëren. De paardrijders, welke een relatief kleine groep gebruikers van jaagpaden en dijkwegen vertegenwoordigt en volgens de wet onder de categorie "gemotoriseerd verkeer" vallen, zullen bij een resoluut doorvoeren van verharding van jaagpaden en dijkwegen hun waterrecreatieve en –toeristische mogelijkheden sterk zien verkleinen. Vanwege de herintrede van jaagpaden langs één van Vlaamse waterwegen lijkt het realistischer om t.a.v. deze groep een gedoogbeleid te voeren. Wel is het aanbevelenswaardig dat zij zich – als gemotoriseerd verkeer - zullen schikken naar het principe "Zachte recreatie mag niet door harde recreatie verdrongen worden" en dus te allen tijde "voorrang" moeten verlenen aan de zachte recreanten op de jaagpaden en dijkwegen. Zij zullen zich vooral bewegen op die jaagpaden en dijkwegen die niet als prioritair fietspad worden voorbestemd.

<sup>28</sup> I.c. vissersstekken, in- en uitstapplaatsen van kano-kayak-roeien, passagiersvaart, veerdiensten en jachthavens en andere aanmeerobjecten voor toervaart.

<b>Beleidskwestie 4b</b>	<b>Zoneren en faciliteren van fiets- en wandelmogelijkheden</b>			
Streefbeeld / beleidsopties	1) Uitbouwen netwerk van aaneensluitende jaagpaden en dijkwegen met op gepaste punten aansluitingen met bovenlokaal fietsroutenet en door invullen van ontbrekende stukken jaagpad/dijkweg en omleidingen voorzien t.h.v. niet-doorgaande sites en gebieden, aanleg fietserbruggen.	2) Qua uitrusting: behalve t.h.v. multimodale knooppunten, volgens bepaalde intervallen aanbod voorzien van rust- en andere flankerende voorzieningen aan de oever Plaatsen van signalisatie- en informatieborden t.h.v. knooppunten en andere watergebonden attractiepolen om interacties tussen de verschillende aanwezigen en gebruikers van het multimodaal knooppunt te reguleren.	3) Beteugelen van snelverkeer (al dan niet gemotoriseerd).	4) Nagaan of passeren door natuurgebieden (in het kader van circuitvorming) voor fietsen en wandelaars haalbaar is. Als alternatief kan gedacht worden aan omleidingen.
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Mogelijkheden tot uitbouw netwerk hangt af van waterweg-specifieke factoren, zoals beschikbare breedte(s) aan weerszijden van waterloop of langs kuststrook. Ter beperking hinderlijke interferenties – bij waterlopen: langs één kant van de waterweg een prioritair fietspad voorzien, bij kuststrook in functie van beschikbare breedte	2) Flankerende inrichting: signalisatie en informatie t.h.v. attractiepunten en water-wal interfaces. Volgens nader te bepalen intervallen aanbrenge van rustbanken en afvalbakken.	3) Teneinde het snelverkeer op de prioritare fietspaden te reguleren: op gezette tijden – evt. volgens bepaalde afstandintervallen - aanbrenge van snelverkeerwerende verharding of drempels (i.h.b. gericht op beïnvloeden fietssnelheid wielrenners en toegankelijkheid gemotoriseerd verkeer),	4) Toegang tot natuurgebieden reguleren in functie van gebiedsspecifieke en seizoensgebonden draagkracht. <sup>31</sup>

<b>Beleidskwestie 4b</b>	<b>Zoneren en faciliteren van fiets- en wandelmogelijkheden</b>			
	<p>meerdere (zachte) recreatievormen toestaan. De keuze voor de ene of andere zijde van een waterloop voor een prioritair fietspad zal – behalve van dimensionele aspecten - afhangen van de aanwezigheid specifieke viszones en in functie van mogelijkheid om aan te haken op (in te planten) multimodale knooppunten en andere watergebonden attractiepolen (domeinen, jachthavens, passagiersvaart en veerdiensten). Nota Bene: waterlopen die aan weerszijden over een jaagpad of dijkweg beschikken: één kant ontharden als regel.</p>		<p>met name t.h.v. attractiepunten of in- en uitstapvoorzieningen voor bijv. kanoërs, kajakkers en roeiers.<sup>29</sup> Bij aanwezigheid van mogelijkheid tot omleiden t.h.v. deze punten dit ernstig overwegen. Niet-prioritaire fietspaden ontharden om zo ruimte voor de wandelrecreant te scheppen en tot doorlopende onverharde stukken te komen.<sup>30</sup> T.t.v. viswedstrijden kan gekozen worden voor afsluiten jaagpad-/dijkweggedeelte in kwestie voor snelle passanten, mits aanduiding van omleiding.</p>	
Taakverdeling	1) Realisering uitbouw: fietsersbond, wandelbond, Toerisme Vlaanderen, waterwegbeheerders,	2) Beslissen over flankerende inrichting: idem. Aanleg ervan:	3) Omgangsregels: zie partijen onder 1) + ruitersbond.	4) Toegang tot gevoelige gebieden: fietsersbond, wandelbond, ruitersbond, Toerisme Vlaanderen,

<sup>29</sup> Voor het in goede banen leiden van het paardrijden t.h.v. deze punten kunnen afzonderlijke (omleidings)maatregelen genomen worden.

<sup>30</sup> Maatregelen als ontharding, drempels en omleidingen t.h.v. potentieel conflictieve punten zijn – blijkens het uitgevoerde veldwerk i.h.k.v. dit beleidsplan - realistischer dan het zoneren naar tijd of plaats van de toegang van snelle fietsers (of paardrijders tot onverharde jaagpaden en dijkwegen). Men kan evt. wielrenners en paardrijders verbieden om op jaagpaden en dijkwegen te rijden als die minder dan een bepaalde breedte hebben, maar het controleapparaat dat men dan moet inzetten is dan waarschijnlijk niet gering, waardoor de viabiliteit van die optie twijfelachtig is.

<sup>31</sup> Gebeurlijk ook tijdszonering binnen het etmaal.

<b>Beleidskwestie 4b</b>	<b>Zoneren en faciliteren van fiets- en wandelmogelijkheden</b>			
	afdeling wegen, overlegplatform (cfr. technische werkgroep.	waterwegbeheerders.		waterwegbeheerders, afdeling wegen, milieu- administratie, overlegplatform (cfr. juridische werkgroep).

<b>Beleidskwestie 5a</b>	<b>Duurzaam zoneren van snelvaart</b>		
Link met strategische beleidsvoornemens	Recreatief medegebruik.		
Link met operationele beleidsprincipes	Optimaliseren relatie recreatieve en andere maatschappelijke functies waterwegen en kust: monofunctionele voorzieningen of zoneringen waar nodig.		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht. RSV-categorisering van waterwegen Zachte recreatie mag niet door harde recreatie verdrongen worden.		
Duiding	1) De verschillende snelvaartdisciplines <sup>32</sup> kennen een toenemende populariteit. Ter geleiding hiervan zouden idealiter voldoende plaatsen op de Vlaamse waterwegen moeten zijn waar men deze takken van de waterrecreatie kan beoefenen.	2) Vele andere activiteiten op en functies van het water zijn echter niet geheel compatibel met de snelvaart. Hierdoor moeten er "exclusieve" zones ingericht worden voor de snelvaart. De mogelijke herinvoering van de zondagsvaart vraagt i.h.b. voor de snelvaart voor passende oplossingen.	3) Clubhuizen e.d. zijn niet allemaal op een lange termijn beleidsconforme wijze ingeplant.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Beoefening van de snelvaart in de toekomst mogelijk maken en/of behouden op een duurzame manier met zo gering mogelijk negatieve neveneffecten op zachte recreatie. Snelvaartstroken zijn momenteel aanwezig maar klein in aantal en ze zijn beter te spreiden over het Vlaamse gewest.	2) Afstemmen snelvaartmogelijkheden met die van mede-"gebruikers" waterwegen.	3) Transparantie verschaffen omtrent waar allerlei accommodaties langs de waterweg mogen liggen.

<sup>32</sup> Onder snelvaart wordt hier verstaan: in de eerste plaats het snelvaren met speedboten. Daarnaast worden ook watersportdisciplines als waterskiën en jetskiën, alsook afgeleiden daarvan zoals, wake-boarden, knee-boarden, air-chairen en sky-skiën.

<b>Beleidskwestie 5a</b>	<b>Duurzaam zoneren van snelvaart</b>		
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	<p>1) Snelvaart uitbouwen op die plaatsen waar de zachte recreatie grotendeels niet hoeft te zijn (vnl. op hoofdwaterwegen). Zoneaanduiding (-handhaving) te gebeuren volgens volgende criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gelijkmatic verspreid over Vlaanderen;</li> <li>▪ Naar rato van concentratie van beoefenaars;</li> <li>▪ Op plaatsen waarbij de conflicten met andere actoren zoals recreanten en omwonenden minimaal zijn: bijv. scheiden van kano- enkajak-circuits.</li> </ul>	<p>2) Omdat het onvermijdelijk is dat op snelvaartstroken ook ander verkeer of recreatie (roei, toervaart, vissen) beoefend wordt, is het noodzakelijk flankerende omgangsregels op te stellen. Omdat simultaan gebruik maken van een waterstrook moeilijk is, dient hierbij de voorrang van de snelvaart ten opzichte van andere recreatievormen of beroepsvaart (en v.v.) ook naar tijd gezoneerd te kunnen worden. Dit dient ook mogelijk te zijn bij evte. Invoering van de zondagsvaart.</p>	<p>3) Locatie clubhuizen en slipways in functie van snelvaartstroken en op plaatsen waarvoor conform bestemmingsplannen. langlopende vergunning afgegeven kan worden.</p>
Taakverdeling	<p>1) Identificeren missing links op vlak van snelvaartstroken: federaties; "aanleg"/"reservering" ervan: bevoegdheid van waterwegbeheerders. Gepaste ontwerpen slipways: ingenieurs en gebruikers.</p>	<p>2) Omgangsregels: snelvaartfederaties, beroepsvaartvereniging, snelvaartverbanden, roeiliga, waterwegbeheerders, vissers en overlegplatform (cfr. juridische en gebruikerswerkgroep).</p>	<p>3) Locatiebepaling clubhuizen en slipways: o.b.v. overleg waterwegbeheerder en clubhuisuitbater. Aanleg en beheer clubhuizen volgens rechten en plichten kader concessies tussen waterwegbeheerder en clubhuisuitbater.</p>

<b>Beleidskwestie 5d</b>	<b>Zoneren van "kustsporten" en van aanmeer- en clubvoorzieningen aan de kust</b>		
Link met strategische beleidsvoornemens	Recreatief medegebruik. Voorwaarden scheppen voor toekomstgerichte ontwikkeling		
Link met operationele beleidsprincipes	Optimaliseren relatie recreatieve en andere maatschappelijke functies van waterwegen en kust. Positief stimulerende kaders aanreiken door de overheid.		
Basisbeginselen voor sturing	Integrale en multifunctionele benadering van waterwegen en kust. Gebiedsgerichte recreatieve draagkracht.		
Duiding	1) De drukbezochte stranden kunnen bij extreme drukte of interferenties tussen verschillende resp; strand- of zeebezoekers/-sportbeoefenaars tot onveilige situaties leiden.	2) De afstemming tussen afzonderlijke kustgemeentes aangaande toezicht op en toelating van een aantal kustfenomenen (i.h.b. de droge kustjachthavens en het zeilwagenrijden) laat nogal eens te wensen over met alle onduidelijkheid en onzekerheid van dien voor de betrokkenen.	3) Het overwegen om een KB goed te keuren, in uitvoering van de wet op de Marine Milieus van 1999 alsook de voornemens inzake het onderbrengen van de waardevolste zones in zee en aan land in integrale kustnatuurparken, kan verstrekkende gevolgen hebben voor meerdere "kustsporten", kustrecreatievormen en aanmeervoorzieningen. Met name het zeilwagenrijden op de stranden, het surfen, het zeilen, het zwemmen en het vissen op zee en de (droge) kustjachthavens. Het mogelijk afbakenen van bepaalde gebieden tot beschermingszones om dan in een latere fase een aantal maatregelen en verbodsbepalingen op te leggen kan deze activiteiten sterk in hun mogelijkheden beknotten. Een passende regulering van de effecten die kunnen uitgaan op de

<b>Beleidskwestie 5d</b>		<b>Zoneren van “kustsporten” en van aanmeer- en clubvoorzieningen aan de kust</b>	
			wetgeving mariene milieus en integrale kustnatuurparken lijkt dan ook op zijn plaats.
Streefbeeld / beleidsopties	1) Veiligheid op en aan zee – zijnde een belangrijk kwaliteitsaspect voor de kustwatersporten verhogen.	2) Harmonisering beleid van afz. kustgemeentes w.b. toegelaten recreatie op het strand. Verzekeren doorgang over geplande beschermde zeilwagenrijstrook ter hoogte van de grens zodat er van en naar het Franse territorium kan gereden worden.	3) Bij de evt. afbakening van de mariene zones e.d. en het vastleggen van reglementering daarrond, dient er specifiek aandacht besteed te worden aan de kustsporten en de aanmeervoorzieningen aan de kust.
Kwestiespecifieke criteria en aandachtspunten	1) Aangepaste reglementering en uitrusting (mankracht en middelen) voor strandwachters om de recreatiedruk op zee te beheersen tijdens drukke periodes. Vrijwaren van ongewenste negatieve impacten op veiligheid door kustrecreatie d.m.v. “code van goede hengelpraktijken” <sup>33</sup> en zeilwagenrijden-reglementering aangaande gedragscode, veiligheid en voorrangsregels. Idem v.w.b. zeilers en surfers.	2) Ontplooiing activiteiten en evt. inplanten voorzieningen (i.h.b. t.b.v. droge kustjachthavens en zeilwagenrijden) in onderling overleg o.b.v. mogelijke zonering naar seizoen en/of zones rondom optimale corridors (voor zeilwagenrijden) en t.o.v. andere strandgebruikers (voor de droge kustjachthavens). Voor alle zaken: beleidsafstemming tussen kustgemeentes.	3) Vrijwaren van ongewenste negatieve impacten op milieu door kustrecreatie d.m.v. “code van goede hengelpraktijken” en zeilwagenrijden-reglementering aangaande gedragscode. <sup>34</sup> Idem v.w.b. zeilers en surfers. Toegang tot natuur- en mariene gebieden reguleren in functie van gebiedsspecifieke en seizoensgebonden draagkracht. <sup>35</sup>
Taakverdeling	1) Verbeteren veiligheid: strandwachtersorganisatie, visserij-vertegenwoordigingen, zeil- en	2) Inplantings- en toezichtbeleid: vertegenwoordigers droge kustjachthavens, LAZEF,	3) Afstemmen milieurecreatie compatibiliteit: visserij-vertegenwoordigingen, zeil-

<sup>33</sup> Zie Bijlage E “Code van goede hengelpraktijken”.

<sup>34</sup> Het aanstellen van een “strandwachter” of een uitbreiding van de taak van de milieugenten die toeziet op het naleven van eventuele specifieke richtlijnen i.v.m. het respecteren van de leefregels kan een hulp zijn voor de instandhouding van het strandleven met respect voor de natuur.

De Landelijke Zeilwagenfederatie kan de overheid bijstaan bij het bekendmaken van de leefregels.

<sup>35</sup> Gebeurlijk ook tijdszonering binnen het etmaal.

<b>Beleidskwestie 5d</b>	<b>Zoneren van "kustsporten" en van aanmeer- en clubvoorzieningen aan de kust</b>		
	surfvertegenwoordigingen, LAZEF, vertegenwoordigers kustgemeenten en waterwegbeheerders.	vertegenwoordigers kustgemeenten, gemeentelijke politiediensten en waterwegbeheerders. Corridorbeleid: LAZEF, vertegenwoordigers kustgemeenten en waterwegbeheerders.	en surfvertegenwoordigingen, LAZEF, vertegenwoordigers kustgemeenten, milieuadministraties en waterwegbeheerders.