

Economisch-geografische analyse van jachthavens en toerisme op de binnenvaart

Steve HENDRIKS

promotor :
Prof. dr. Patrick DE GROOTE

Woord Vooraf

Deze eindverhandeling vormt het sluitstuk van mijn opleiding Handelsingenieur. Het tot stand brengen van deze thesis was voor mij een leerrijke en boeiende ervaring.

Ik zou graag bij deze mijn dank betuigen aan al de personen en instanties die rechtstreeks of onrechtstreeks hebben bijgedragen tot de realisatie van mijn eindwerk. In het bijzonder gaat mijn dank uit naar mijn promotor Prof. dr. P. De Groote. Het is voornamelijk dankzij zijn aanbevelingen en deskundige begeleiding dat dit eindwerk tot stand gekomen is.

Daarnaast wil ik ook nog een woord van dank richten aan de bevoorrechte getuigen. Ik denk hierbij vooral aan mevr. Christa Kellens en dhr. Steven Desloovere. Zij vormden immers een rijke bron van informatie.

Tot slot gaat mijn speciale erkentelijkheid uit naar mijn ouders. Zonder hun steun had ik nooit deze studies en eindverhandeling tot een goed einde kunnen brengen.

Samenvatting

De opzet van deze eindverhandeling is om de Belgische jachthavensector vanuit een economisch-geografische invalshoek te benaderen. Uit verschillende studies blijkt dat waterrecreatie en meer bepaald de jachthavens een sector vormen die weinig of niet gekend is.

Deze eindverhandeling start met een beschrijving van de methodologische aspecten (hoofdstuk 1). Het onderzoek is vooral gebaseerd op een uitgebreide literatuurstudie. Verder wordt er ook contact opgenomen met enkele jachthavens en één van de belangrijkste overkoepelende verenigingen om zo recent mogelijke gegevens te verkrijgen.

In het tweede hoofdstuk hebben we het over de historiek en begripsomschrijving van een jachthaven. Ten eerste komt de scheepsbouw aan bod. Hierbij vertrekken we van een boomstam om zo tot een schip te komen. Eveneens vermelden we de definitie van een jachthaven. Verder geven we de verschillende types weer en staan we ten slotte nog even stil bij het ontstaan van de jachtclubs.

Vervolgens bespreken we in het derde hoofdstuk de jachthavensector. De uitbating van de meeste jachthavens is in handen van watersportverenigingen of jachtclubs die meestal op hun beurt aangesloten zijn bij een erkende watersportfederatie. Aan de hand van de drie belangrijkste erkende watersportfederaties wordt hiervan een overzicht gegeven.

In het vierde hoofdstuk komt het beheer van de jachthavens aan bod. Doorheen de jaren zijn reeds verschillende instellingen hiervoor bevoegd geweest. In dit deel wordt de evolutie sinds de staatshervorming van 1980 tot nu van naderbij bekeken.

Het vijfde hoofdstuk laat ons kennismaken met de verschillende reglementen en formaliteiten van de jachthavenwereld. Omdat blijkt dat dit een steeds wederkerend

probleem is, waar op internationaal niveau nog geen eenduidigheid over bestaat, lijkt het ons interessant eens na te gaan hoe alles in zijn werk gaat. Tevens wordt er een antwoord gegeven op de vraag aan welke voorwaarden een watersporter moet voldoen vooraleer hij zijn hobby mag uitoefenen.

In een zesde omvangrijk gedeelte belichten we de geografische situering en beschrijving van de belangrijkste Belgische jachthavens. Ten eerste vermelden we de jachthavens aan de Belgische kust. Hierbij wordt er gekeken naar de uitbating, de ligging, de beschikbare infrastructuur en bespreken we ook de verschillende tarieven. Vervolgens komen de andere belangrijkste en grootste jachthavens in het binnenland aan bod. Om dit gedeelte te besluiten hebben we de prijzen voor de passanten, aan de hand van verschillende boottypes, van de besproken jachthavens met elkaar vergeleken.

In het voorlaatste hoofdstuk, en zeker niet het minst belangrijke, belichten we de toeristisch-economische betekenis van een jachthaven. We starten hier met het bekijken van de evolutie van het bezit en de aankopen van pleziervaartuigen in België. Daarna gaan we dieper in op het gebruik van de waterwegen. Verder besteden we ook aandacht aan de toeristische betekenis van een jachthaven. Het laatste onderdeel van dit hoofdstuk heeft dan weer betrekking op de economische impact. Eerst en vooral proberen we hier aan hand van eerder uitgevoerde studies deze impact te illustreren. Bovendien hebben we een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de creatie van nieuwe ligplaatsen opgesteld. Ten slotte kunnen we besluiten dat er nog maar zeer weinig onderzoek gebeurd is waardoor de cijfers verouderd en op prognoses gebaseerd zijn. Daarom formuleren we nog enkele voorstellen voor verder onderzoek.

Tot slot geven we in het laatste hoofdstuk (hoofdstuk 7) een kort besluit wat betreft de verschillende topics die we besproken hebben.

Inhoudsopgave

WOORD VOORAF

SAMENVATTING

INHOUDSOPGAVE

LIJST MET AFKORTINGEN

LIJST MET TABELLEN

LIJST MET FIGUREN

HOOFDSTUK 1: METHODOLOGISCHE ASPECTEN	1
1.1 FORMULERING VAN DE PROBLEEMSTELLING	1
1.2 ONDERZOEKSONDERWERP	2
1.3 ONDERZOEKSOPZET	3
HOOFDSTUK 2: HISTORIEK EN BEGRIPSOMSCHRIJVING VAN EEN JACHTHAVEN.....	4
2.1 DE EVOLUTIE VAN DE SCHEEPSBOUW EN HAAR FUNCTIES	4
2.1.1 <i>Boomstam</i>	4
2.1.2 <i>Het vlot</i>	4
2.1.3 <i>De zeilboot</i>	5
2.1.4 <i>Het jacht</i>	6
2.1.5 <i>Het mechanisch aangedreven schip</i>	8
2.1.6 <i>Het stalen schip</i>	8
2.1.7 <i>Het lijnschip</i>	9
2.2 BEGRIPSOMSCHRIJVING JACHTHAVEN.....	9
2.3 HET ONTSTAAN VAN JACHTCLUBS.....	11
2.4 BESLUIT.....	14
HOOFDSTUK 3: STRUCTUUR VAN DE JACHTHAVENSECTOR	15
3.1 DE VYF	15
3.2 DE VVW.....	18
3.3 DE LFYB.....	21
3.4 BESLUIT.....	22
HOOFDSTUK 4: BEHEER VAN DE JACHTHAVENS.....	23
4.1. BIJZONDERE WET VAN 8 AUGUSTUS 1980 TOT HERVORMING VAN DE INSTELLINGEN.	23

4.2	KONINKLIJK BESLUIT VAN 12 AUGUSTUS 1981	25
4.3	BIJZONDERE WET TOT FINANCIERING VAN DE GEMEENSCHAPPEN EN DE GEWESTEN VAN 16 JANUARI 1989	27
4.4	BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING VAN 8 OKTOBER 1996 INZAKE DE EIGENDOMSOVERDRACHT VAN DE JACHTHAVENS	28
4.5	BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING VAN 8 DECEMBER 2000 TOT REGELING VAN DE EIGENDOMS- EN BEHEERSOVERDRACHT DOOR DE VLAAMSE GEMEENSCHAP AAN HET VLAAMSE GEWEST VAN GOEDEREN VAN DE AAN DE KUST GELEGEN JACHTHAVENS.....	28
4.6	BESLUIT	29
HOOFDSTUK 5: REGLEMENTEN EN FORMALITEITEN		30
5.1	SCHEEPVAARTWEGEN EN TOEGELATEN SNELHEDEN.....	30
5.2	HET STUURBREVET.....	31
5.2.1	<i>Vergelijking met de buurlanden</i>	<i>32</i>
5.2.2	<i>Toekomstperspectieven</i>	<i>34</i>
5.3	DE IMMATRICULATIEPLAAT	34
5.4	DE VLAGGENBRIEF	35
5.5	HET WATERWEGENVIGNET	36
5.6	BESLUIT	36
HOOFDSTUK 6: GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING VAN DE BELGISCHE JACHTHAVENS		38
6.1	DE JACHTHAVENS AAN DE KUST.....	38
6.1.1	<i>Zeebrugge</i>	<i>38</i>
6.1.2	<i>Blankenberge.....</i>	<i>41</i>
6.1.3	<i>Oostende</i>	<i>43</i>
6.1.4	<i>Nieuwpoort.....</i>	<i>47</i>
6.2	DE JACHTHAVENS IN HET BINNENLAND.....	53
6.2.1	<i>Antwerpen.....</i>	<i>53</i>
6.2.2	<i>Gent</i>	<i>54</i>
6.2.3	<i>Brugge</i>	<i>56</i>
6.2.4	<i>Hasselt.....</i>	<i>57</i>
6.2.5	<i>Luik</i>	<i>58</i>
6.2.6	<i>Namen</i>	<i>58</i>
6.2.7	<i>Ophoven-Maaseik.....</i>	<i>59</i>
6.3	DE BELGISCHE WATERWEGEN.....	59
6.4	VERGELIJKING VAN DE TARIEVEN VOOR PASSANTEN VAN DE VERSCHILLENDE HAVENS EN CLUBS.	60
6.5	BESLUIT	62

HOOFDSTUK 7: DE TOERISTISCH-ECONOMISCHE IMPACT VAN JACHTHAVENS..... 64

7.1	BEZIT EN AANKOPEN VAN VAARTUIGEN	64
7.2	HET GEBRUIK VAN DE WATERWEGEN	66
7.3	DE TOERISTISCHE BETEKENIS VAN EEN JACHTHAVEN.....	67
7.4	DE ECONOMISCHE IMPACT VAN EEN JACHTHAVEN.....	68
7.4.1	<i>Uitgevoerde studies</i>	68
7.4.2	<i>Maatschappelijke kosten-batenanalyse</i>	71
7.5	BESLUIT	82

HOOFDSTUK 8: CONCLUSIES..... 84

BIBLIOGRAFIE

BIJLAGEN

Lijst met afkortingen

ADEPS	Administration de l'Education Physique et des Sports
AWZ	Administratie Waterwegen en Zeewezen
BLOSO	Bevordering voor de Lichamelijke Ontwikkeling, de Sport en de Openluchtrecreatie
CWV	Confederatie Watersport Vlaanderen
ISAF	International Sailing Federation
KBYV	Koninklijk Belgisch Yacht Verbond
KYCN	Koninklijke Yacht Club Nieuwpoort
LBWB	Landelijke Bond voor Watersportverenigingen in België
LFYB	Ligue Francophone du Yachting Belge
LLWS	Laag-Laat Water Spring
LWF	Landelijke Windsurfing Federatie
RBSC	Royal Belgian Sailing Club
RNSYC	Royal North Sea Yacht Club
RYCO	Royal Yacht Club Ostende
SYCB	Scaphout Yacht Club Blankenbergse
VTB/VAB	Vlaamse Toeristenbond – Vlaamse Automobilistenbond
VVW	Vlaamse Vereniging voor Watersport

VYF	Vlaamse Yachting Federatie
VZW	Vereniging Zonder Winstoogmerk
WES	Westvlaams Economisch Studiecentrum
WSKLuM	Watersportkring van de Luchtmacht
WVT	West-Vlaamse Vereniging voor Vrije Tijd

Lijst met tabellen

Tabel 6.1: Tarieven vaste ligplaatsen RBSC	40
Tabel 6.2: Tarieven voor passanten SYCB	43
Tabel 6.3: Tarieven voor passanten Mercator Marina	46
Tabel 6.4: Tarieven voor passanten RNSYC.....	46
Tabel 6.5: Tarieven vaste ligplaatsen VVW Nieuwpoort.....	50
Tabel 6.6: Tarieven voor passanten VVW Nieuwpoort.....	50
Tabel 6.7: Tarieven tijdelijke leden WSKluM	51
Tabel 6.8: Tarieven voor passanten VVW Westhoek.....	52
Tabel 6.9: Tarieven voor passanten Portus Ganda	55
Tabel 6.10: Tarieven voor passanten jachthaven Lindelei	55
Tabel 6.11: Tarieven Port autonome de Liège	58
Tabel 6.12: Prijsvergelijking passanten kustjachthavens	61
Tabel 6.13: Prijsvergelijking passanten binnenlandse jachthavens.....	61
Tabel 7.1: Kosten-batenanalyse uitbreiding 500 ligplaatsen	80

Lijst met figuren

Figuur 7.1: Verdeling qua grootte van nieuwe zeiljachten	65
Figuur 7.2: Verdeling qua grootte van nieuwe motorjachten	66
Figuur 7.3: Verdeling van de bestedingen van toervaarders	70

Hoofdstuk 1: Methodologische aspecten

1.1 Formulering van de probleemstelling

De laatste jaren merken we dat de waterrecreatie steeds meer en meer in de lift zit. Waterrecreatie is echter een veelomvattend begrip, het behelst namelijk alle vormen van recreatie waarbij de recreant zich op, in of langs het water bevindt. Bij watersport ligt de klemtoon vooral op het 'lichamelijke' van de bezigheid en wordt een spel- of wedstrijdelement toegevoegd. Watertoerisme omvat occasionele verplaatsingen op of langs het water, naar en van een tijdelijk verblijf van mensen buiten hun alledaagse leefomgeving.

Toenemende waterrecreatie gaat ook gepaard met een stijging van het aantal pleziervaartuigen. Dit betekent dat de verschillende jachthavens steeds meer aanvragen binnenkrijgen voor een ligplaats, maar waar bevinden de jachthavens zich alsook hoeveel ligplaatsen hebben ze elk ter beschikking?

Verder is economisch gezien een jachthaven geen slechte investering. De aanleg van de Nieuwpoortse jachthaven bijvoorbeeld heeft de staat destijds 32 miljoen euro gekost en is met zijn duizend ligplaatsen veruit de grootste jachtclub aan de IJzermonding. Uit een studie blijkt dat jaarlijks 20 miljoen euro terugvloeit naar de staatskas. Tevens zorgt iedere zevende ligplaats voor één arbeidsplaats en rekent men een jaarlijkse omzet van 12.500 euro per ligplaats. (VVW Nieuwpoort, 2006)

Er kunnen dus verschillende redenen aangehaald worden om het groeiend belang van de jachthavens te onderzoeken. In deze eindverhandeling zullen we trachten dieper ingaan op het geografische en economische aspect van de jachthavens in België.

1.2 Onderzoeksonderwerp

Het centrale onderzoeksontwerp van deze eindverhandeling, die volgt uit de probleemstelling luidt:

‘Economisch-geografische analyse van de jachthavens in België.’

We kunnen dit onderwerp verder specificeren door de opsplitsing in een aantal relevante deelvragen:

- Wat is de exacte betekenis van een jachthaven?
- Hoe ziet de geschiedenis van de jachthavens eruit?
- Welke types jachthavens kan men onderscheiden?
- Hoe ziet de jachthavenstructuur er juist uit?
- Aan welke reglementen en formaliteiten moeten watersporters voldoen?
- Wie beheert de verschillende jachthavens?
- Waar bevinden zich de belangrijkste jachthavens in België?
- Hoe gebeurt de uitbating van deze jachthavens?
- Hoeveel ligplaatsen bevinden er zich in deze jachthavens?
- Wat is de economische impact van jachthavens?

1.3 Onderzoeksopzet

Het onderzoek dat we zullen uitvoeren zal voornamelijk gebaseerd zijn op een uitgebreide literatuurstudie. Hiervoor hebben we eerst en vooral zowel academische als openbare bibliotheken geraadpleegd. Daarnaast is ook het Internet een belangrijke bron van relevante informatie.

Om over dit onderwerp nog meer te weten te komen hebben we ook contact opgenomen met een overkoepelende vereniging die dagelijks met dit onderwerp in contact komt, namelijk de 'Promotie Binnenvaart Vlaanderen'. Verder hebben we nog een interview uitgevoerd met een aantal jachthavens waaronder de grootste van België, namelijk deze van Nieuwpoort.

Hoofdstuk 2: Historiek en begripsomschrijving van een jachthaven

Wanneer we de geschiedenis bekijken, zien we dat de mens om verschillende redenen zoals reizen, visserij, defensie, ... te water is gegaan. De manier om zich te verplaatsen is in de loop van duizenden jaren geëvolueerd. Deze evolutie wordt in dit hoofdstuk van dichterbij bekeken, waarna de omschrijving en de functies van een jachthaven aan bod komen. Ten slotte wordt ook nog stilgestaan bij het ontstaan van jachtclubs.

2.1 De evolutie van de scheepsbouw en haar functies

2.1.1 Boomstam

De eerste boot ontstond in de vorm van een uitgeholde boomstam. Toch wordt deze simpele boomstam beschouwd als de voorloper van de tankers, containerschepen maar ook van cruiseschepen en privé-jachten. Vroeger bouwden de mensen deze boten hoofdzakelijk uit hout. Tegenwoordig worden alle soorten materialen gebruikt, zoals ijzer, riet, dierenhuiden en plastic. Vandaag hoort de scheepsbouw tot een gespecialiseerde tak met een eigen vakjargon. (Kentley, 1992, p. 10)

2.1.2 Het vlot

De eerste vorm van vervoer over water was een vlot. Vooral in tropische landen wordt het vlot nog steeds gebruikt omdat het water doorlaat en het dus voor een prima afkoeling zorgt. De zeilplank is de laatste ontwikkeling van het vlot. (Kentley, 1992, p. 12)

2.1.3 De zeilboot

Boten worden geproduceerd met planken. In tegenstelling tot boomstammen kan de grootte en breedte van een boot gemaakt uit planken volledig zelf bepaald worden. Vroeger gebruikten de mensen enkel mankracht om schepen door het water te bewegen. Roeiers stuwden met behulp van 'paddels' grote schepen voort.

Zeilen ontstond vanaf de periode dat de mens de energie van bewegende lucht ontdekte. Zeilen bestaat al net zolang als er boten bestaan. Het eerste zeilschip was waarschijnlijk niet meer dan een plank op water en een doek dat iemand vasthield. Later gingen men dit doek bevestigen aan een mast. Nu maakt men de zeilen vast aan een geheel van stagen en touwen. Door middel van verschillende touwen (die alle specifieke namen hebben) kunnen de zeilen bediend worden.

De oudste en bekendste afbeelding van een zeilboot is ongeveer 8000 jaar oud en afkomstig uit het Nijldal in Egypte. De handelsschepen van de oude Grieken, Feniciërs en Romeinen, die op de Middellandse Zee vaarden, hadden vierkante zeilen. Het is dan ook met grote zeilschepen dat avonturiers nieuwe werelden gingen ontdekken. Dankzij deze schepen konden dus nieuwe continenten verkend en in kaart gebracht worden. Op grote schepen was tevens steeds een zeilmaker aan boord die zich bijna fulltime kon bezighouden met het herstellen van de zeilgarderobe. (Kentley, 1992, p. 20)

Na enkele jaren zagen de mensen zeilen meer als een aangename sport. De eerste zeilvereniging werd namelijk opgericht in 1720. Zeilen was vroeger een sport voor de rijken. Tegenwoordig is de markt veel groter en worden er veel goedkopere, massaal geproduceerde jachten aangeboden. Veel mensen bezitten gewoon een jacht om af en toe voor het plezier mee uit te varen. Zeilen is een kunst op zich. Het is namelijk vlug aangeleerd maar de techniek moet men voortdurend bijschaven. Zeilen is als sport de laatste jaren populairder geworden, logisch ook want het is ongevaarlijk, rustgevend, gezond en avontuurlijk.

Naast het sportieve aspect speelde zeilen ook een belangrijke rol in de economie. Zeilen was vroeger namelijk een broodwinning want dankzij de zeilschepen ontstond de eerste vorm van export. Vele producten en vooral specerijen verspreidden zich op deze manier over de hele wereld.

De zeilschepen brachten al deze producten van het ene continent naar het andere, waardoor ook wij zout en peper leerden kennen. Toch dient hierbij opgemerkt te worden dat enkel de vooraanstaande burger zich deze goederen kon veroorloven. Niettegenstaande dat de specerijen en andere uitheemse producten zeer duur verkocht werden, waren de leefomstandigheden van de bemanning op een zeilschip zeer slecht. Verder ging men ook naast goederen slaven ging verhandelen naar andere landen. (Kentley, 1992, p. 23)

2.1.4 Het jacht

Vroeger gebruikte de mens de schepen niet alleen voor transport over water, visvangst en personenvervoer, maar ook voor minder inspannende bezigheden. Het begrip jacht komt men voor het eerst tegen in de 14^e en 15^e eeuw. Jachten werden toen namelijk gebruikt om op smokkelaars en rovers te jagen.

In de 16^e eeuw gebruikte men het woord jacht om te spreken over de lichte Hollandse militaire voertuigen die bijzonder geschikt waren voor ondiep water en snelle verkenning. Deze scheepjes die voor oorlogsdoeleinden gebruikt werden, werden voor het eerst ingezet door prins Maurits op de Belgische Kust.

Jachten werden echter niet lang als oorlogsschip gebruikt. Het militaire jacht werd namelijk een zogenaamd statenjacht¹, dat als koerierschip of in een rijk versierde uitvoering voor het vervoer van hooggeplaatste personen in dienst van de burgerlijke overheid stonden. Verder zorgden adviesjachten voor het overbrengen van berichten en boodschappen. Het spreekt vanzelf dat bij al deze schepen snelheid op de eerste plaats kwam en het dus minder belangrijk was hoeveel goederen men op een schip kon laden. Hierdoor ontwikkelde er zich een scheepstype met vloeiende lijnen. (Nagels & Vandeschoor, 1975, p. 116)

Oorspronkelijk was een jacht een rond-² of een platbodemschip³. Toen in 1660 Karel II, koning van Engeland, op bezoek was in Amsterdam kreeg hij een oude statenjacht cadeau van de Nederlanders. Karel II was hier enorm blij mee, maar de Engelse scheepsbouwers namen het de koning kwalijk dat hij voor zijn plezier in een buitenlands vaartuig rondvoer. Vanaf dan zijn de Engelsen zich ook gaan toeleggen op het bouwen van jachten. Zo ontwierpen ze een scherpgebouwd jacht, veel sneller dan de Hollandse platbodem. Toch ontstond pas aan het einde van de 19^e eeuw het kieljacht in Nederland. Na WO I begint dit type jacht de rondhouten en platbodem concurrentie aan te doen. Na een periode van teloorgang van deze scheepstypen groeit opnieuw, in het begin van de jaren vijftig van de vorige eeuw, de belangstelling voor het ronde en platbodemschip. (Lunenburg, 1971, p. 20-21)

¹ Een statenjacht is een bewapend pronkjacht dat in de 16^e eeuw door de Nederlandse prinsen als oorlogsschip gebruikt werd. Gedurende de 17^e eeuw werd het aangewend voor het vervoeren van hoogwaardigheidsbekleders, prinsen, leden van de stadsbesturen en bewindhebbers van de Oost- en West-Indische Compagnieën. In de 18^e eeuw werden ze ook als pleziervaartuig bezeild. (Van Beylen, 1985, p. 227)

² Bij een rondbodemschip is de bodem rond. Als je het schip in twee zou zagen, krijg je de vorm van een halve ovaal.

³ Bij een platbodemschip is de bodem vlak. In de lengterichting is hij gewelfd, vergelijkbaar met een doorbuigende plank. De meest eenvoudige platbodem is een soort vaarkistje met een plat vlak, rechte zijanten en een rechte voor- en achterkant.

2.1.5 Het mechanisch aangedreven schip

Het vervoeren van mensen en goederen over water is altijd goedkoper geweest dan over land. Vaak paste de mens de waterwegen aan de schepen aan in plaats van omgekeerd. In de 18^e eeuw kwam de stoommachine op de proppen. Het was dan ook logisch dat scheepsbouwers zochten naar middelen om vaartuigen mechanisch aan te drijven. De eerste ontwikkeling was de zogenaamde radarboot, door middel van een scheepsrad gingen platte bladen onder water draaien en duwden zo het vaartuig voort.

Deze boten waren uitstekend geschikt voor ondiepe rivieren en meren. Bij zeevarende schepen had de schroef een meerzeggende betekenis. De schroef of propeller is een oud idee. De Grieken gebruikten de schroef van Archimedes al om water mee omhoog te halen. Verschillende ingenieurs perfectioneerden de propeller en al snel werd er van dit middel gebruik gemaakt in de zeevaart. (Kentley, 1992, p. 32)

2.1.6 Het stalen schip

In de 19^e eeuw ontstond er, door de groei in de wereldhandel een behoefte aan grotere en snellere schepen. Zo verdwenen grotere zeilschepen naar de achtergrond omdat stoomschepen nu eenmaal sneller en goedkoper waren. Wel was het zo dat zeilschepen sneller konden varen als een stoomschip indien de wind gunstig in de zeilen stond maar uiteraard was dit niet altijd het geval.

Toen de scheepsbouwers de machines specialiseerden, kon gesteld worden dat de dagen van de zeilende handel geteld waren. De eerste stalen schepen waren op dezelfde manier gebouwd als de houten schepen, meer bepaald rond een inwendige constructie ging de scheepsbouwer de romp bevestigen. (Kentley, 1992, p. 37)

2.1.7 Het lijnschip

Met de komst van het vliegtuig nam het personenvervoer over het water af. Toch wordt vandaag nog steeds 75 % van de goederenmarkt per schip vervoerd. Een verschil met vroeger is wel het feit dat de schepen nu gebouwd worden in functie van de producten die ze vervoeren.

Lijnschepen werden speciaal gebouwd om een groot aantal passagiers te vervoeren. Vooral in de jaren '20-30 van de vorige eeuw kenden ze een grote populariteit. Maar door de opkomst van de straalvliegtuigen in de jaren '50 konden lijnschepen niet meer concurreren waardoor ze stuk voor stuk verdwenen. (Kentley, 1992, p. 42)

2.2 Begripsomschrijving jachthaven

“Een jachthaven kunnen we omschrijven als het deel van het water, inclusief de daarbij horende landvoorziening, ingericht en zo mogelijk planologisch bestemd tot het voor onbepaalde tijd beschut achterlaten van onbemande pleziervaartuigen en eventueel tot het tijdelijk verblijf van bemande pleziervaartuigen.” (C. Vermeersch, 1980, p. 9)

Bij deze definitie dienen enkele woorden uitleg gegeven te worden. Eerst en vooral moet men er zeker van zijn dat er op de plaats waar men een jachthaven wil vestigen voldoende diepgang is: dit wil zeggen dat er zich minstens een halve meter ruimte bevindt onder de kiel⁴ van een grote boot. Een tweede zorg waar rekening mee gehouden dient te worden is de wateroppervlakte, deze moet voldoende groot zijn om de nodige ‘manoeuvres’ te kunnen uitvoeren om zo zonder problemen de haven binnen en buiten te varen.

⁴ Een kiel is de bodembalk of het onderste gedeelte van een schip.

In de definitie spreekt C. Vermeersch ook over de nodige landvoorziening. Daarmee worden de kaaimuren en de terreinen rond het water bedoeld, waar de nodige infrastructuur aanwezig dient te zijn.

Planologische bestemming heeft dan weer betrekking op de inplanting van het geheel binnen de Gewest- en structuurplannen. De meest logische ligging van een jachthaven is die plaats, waar de pleziervaarders rechtstreeks in verbinding staan met de havengeul, zonder eerst een sluis te moeten passeren.

Naargelang de omstandigheden kan een jachthaven onderverdeeld worden in vier types:

- als thuishaven;
- als passantenhaven;
- als aanloophaven;
- als vluchthaven.

Met **thuishaven** wordt de haven bedoeld waar het pleziervaartuig gedurende een lange tijd een verblijfplaats heeft. Bij boten die voorzien zijn van een vlaggenbrief⁵ wordt de thuishaven op de spiegel van de boot vermeld.

Een **passantenhaven** is de haven waar de pleziervaarders naartoe varen en waar ze voor één of meerdere nachten verblijven.

Een **aanloophaven** is een haven die dienst doet als plaats waar de pleziervaarders voor een korte tijd aanmeren. Ze wachten er bijvoorbeeld op een gunstiger stroming, om er vlug een hapje te eten of om er uit te rusten in afwachting van de volgende trip. Deze plaatsen kunnen voorzien zijn in bestaande jachthavens of apart uitgevoerd worden. Wanneer ze zich op een aparte locatie bevinden worden ze aanlegplaatsen genoemd.

⁵ Vlaggenbrief: zie § 5.4 p. 35

En tot slot is een **vluchthaven**, de haven waar de schipper binnenvaart om te schuilen voor slecht weer.

2.3 Het ontstaan van jachtclubs

In de zeventiende eeuw ontstonden de eerste ideeën om zich in jachtclubs te verenigen. In Groot-Brittannië hielden de jachteigenaars informele bijeenkomsten in Londense koffiehuisen. Toch werd de eerste echte jachtclub pas later opgestart. In 1720 richtten de adel en de hogere standen van de stad Cork en omgeving in het zuiden van Ierland de Water Club of the Harbour of Cork op.

Binnen deze club ging het er heel elitair aan toe en daarom werd, om de afstand tot het gewone volk aan de wal voldoende groot te maken het hoofdkwartier van de club op een eilandje in de haven van Cork gevestigd. Van april tot oktober hield de club elke veertien dagen manoeuvres die nauwelijks onderdeden voor die van de marine. Het hoogtepunt van het jaar was wanneer de jachten van de club in slagorde de Ierse Zee een paar mijl opvoeren en vervolgens een indrukwekkende vlootshow hielden.

De Water Club of the Harbour of Cork bleef 45 jaar lang bestaan tot hij in 1765 werd opgeheven. Deze opheffing gebeurde uit praktische overwegingen want door de verschillende oorlogen waarin Groot-Brittannië betrokken was, waren de zeeën rondom de Britse eilanden vaak onveilig. (Rousmaniere, 1982, p. 44)

Op de Theems kwamen echter geen vijandelijke schepen en vervolgens werd de volgende jachtclub dan ook in Londen opgericht. Deze club startte oorspronkelijk als een roeivereniging maar naar verloop van tijd steeg het aantal leden in het bezit van pleziervaartuig gestaag. Dit vormde dan ook de reden waarom de vooraanstaande burgers in 1775 de Cumberland Fleet, genoemd naar hun belangrijkste beschermheer de hertog van Cumberland, stichtten. De leden hielden zich

voornamelijk bezig met het maken van zeiltochten op de rivier. Slechts een enkeling waagde zich op Het Kanaal. Na de dood van de hertog van Cumberland bleef de club nog voorbestaan tot 1823. Enkele leden richtten toen de Thames Yacht Club op.

De Thames Yacht Club was niet de eerste club met het woord 'yacht' in zijn naam. In 1815 was The Yacht Club namelijk al opgericht. De leden van White's, een mannenclub uit Londen, waren ondanks hun extreem snobisme (ze weigerden leden om allerlei onzinnige redenen zoals bijvoorbeeld het dragen van een verkeerde das) vaak in sport geïnteresseerd. Lord Grantham, één van de leden, stelde voor om binnen White's een onderafdeling op te richten voor leden met belangstelling in de zeilsport.

Op 1 januari werd deze onderafdeling boven het doopvont gehouden en hun organisatie kreeg de naam The Yacht Club met zich mee. Ook besloot men inschrijvingsgeld en een jaarlijkse bijdrage te heffen en werden tevens enkel leden in het bezit van een jacht van tenminste tien ton toegelaten. Twee maal in het jaar kwamen de leden samen, in het voorjaar in het Londense Tached House Taverne en in de zomer spraken ze in het hotel in East Cowes op het eiland Wight af. In 1817 verzocht de toenmalige prins-regent om lid te worden van de club. Toen George IV in 1820 koning werd, voegde de club het woord 'koninklijk' toe aan zijn naam. (Rousmaniere, 1982, p. 47)

De koning als beschermheer hebben was van niet te onderschatten belang in een streng hiërarchisch opgebouwde samenleving als het negentiende eeuwse Groot-Brittannië. Verschillende jachtclubs in heel Groot-Brittannië probeerden om de gunst van de koning te bekomen en daardoor de maatschappelijke status van de leden van de jachtclub van Cowes te evenaren. De oorspronkelijke Cumberland Fleet, die nu de Thames Yacht Club heette, kreeg van Willem IV, opvolger van George IV, de toestemming om zich de Royal Thames Yacht Club te noemen. Willem IV versterkte tevens ook de band tussen de club, de koning en de marine door de club de naam

Royal Yacht Squadron te geven, en zo heet de club nog steeds. (Rousmaniere, 1982, p. 53)

Aan de andere kant van het Koninkrijk was er ook een club die naar koninklijke erkenning streefde. De leden van deze club bestempelden zichzelf als 'enkele vooraanstaande burgers in Noord-Ierland en West-Schotland'. Zij richtten in 1824 de Northern Yacht Club op. In 1830 gaf Willem IV hen ook de toestemming het woord 'koninkrijk' in de naam op te nemen. Drie jaar later werd deze eer ook nog toegekend aan een jachtclub in Plymouth.

Ondertussen werden ook buiten de Britse eilanden jachtclubs opgericht. In Gibraltar richtte een groep Britse leger- en marineofficieren in 1829 de Gibraltar Yacht Club op, de eerste van vele soortgelijke clubs die buiten het Britse Rijk werden opgericht. Ook in andere Europese landen drong de rage door. In 1830 werd de Koninklijke Zweedse Jachtclub opgericht. In 1843 gaf de prins van Joinville, zoon van de Franse koning Louis-Philippe, zijn steun aan de Société des Régates du Havre.

Hoewel de Nederlanders twee eeuwen eerder als eersten de zeilsport ontdekten kregen ze pas in 1846 hun eerste club toen prins Hendrik zijn vader, Koning Willem II, wist te overtuigen zijn steun te geven aan de Koninklijke Nederlandse Jachtclub. In datzelfde jaar werd in Rusland een keizerlijke jachtclub opgericht onder de bescherming van de Russische tsaar Nicolaas. Toch bleef Engeland het belangrijkste Europese Watersportland. In 1880 waren er in Europa 72 jachtclubs, waarvan de helft Brits was. (Rousmaniere, 1982, p. 48)

In België kwam de belangstelling voor de watersport er pas echt ten tijde van koning Leopold II. Hij voer dikwijls met zijn motorjacht Alberta en trok zo de watersport in Oostende op gang. In 1846 wordt de Royal Yacht Club Ostend opgericht. Een groot deel van de Belgische jachthavens wordt vandaag de dag uitgebaat door verschillende jachtclubs. Verder is via de vier kustjachthavens, namelijk Nieuwpoort,

Oostende, Blankenberge en Zeebrugge het democratiseringsproces van de yachting in België stilaan op gang gekomen. (De Groote & Molderez, 1993, p. 167)

2.4 Besluit

Elke jachthaven kan dienst doen als thuishaven, passantenhaven en aanloophaven. Om als vluchthaven te fungeren moet men beschikken over een goede toegang tot de haven, zodat de schipper geen onnodige risico's moet lopen.

De jachthaven zelf krijgt meestal nog eens een onderverdeling in verschillende jachtclubs. Kenmerkend voor deze clubs is dat ze meestal onder de rechtsvorm Vereniging Zonder Winstoogmerk (VZW) ressorteren. Dit impliceert dat ze rekenen op het vrijwilligerswerk van de leden, zonder dat er sprake is van een commercieel karakter. Een Marina daarentegen onderscheidt zich op dat gebied van een jachthaven. Daar is er namelijk wel sprake van een commercieel karakter 'pur sang'. Zij moeten namelijk de rendabiliteit, alsook de winstgevendheid van het project voortdurend in het oog houden.

Toch moet er ook rekening mee gehouden worden dat niet enkel leden een jachthaven/jachtclub bezoeken. Het is namelijk een aantrekkingspool in de stad/gemeente die zorgt voor een meerwaarde. Een jachthaven kan echter ook dienst doen als sociale factor. Het is een ontmoetingsplaats voor pleziervaarders, maar ook een plaats die zowel de lokale bevolking, als de toeristen bezoeken. De meeste clubs beschikken tevens ook over een cafetaria/restaurant die tal van mensen aantrekt om zich te voorzien van een hapje of een drankje, los van het feit dat zij al of niet een boot bezitten.

Hoofdstuk 3: Structuur van de jachthavensector

De jachthavensector is een ingewikkeld kluwen. Vooraleer de structuur duidelijk te schetsen is er enige uitleg noodzakelijk. Enerzijds is er namelijk de commerciële sector. Deze houdt zich bezig met het onderhouden, het herstellen van jachten en de verkoop van nieuwe boten. Kortom alles wat met boten te maken heeft. Nautibel, de vereniging van nautische bedrijven in België overkoepelt deze sector.

Anderzijds ligt de uitbating van de meeste jachthavens in handen van watersportverenigingen, al dan niet als VZW of feitelijke verenigingen, aangesloten bij een erkende watersportfederatie. Erkend betekent dat de sportfederatie door de Vlaamse of Waalse overheid erkend is als officiële sportvereniging. Voor de Vlaamse overheid is dit de Bevordering voor de Lichamelijke Ontwikkeling, de Sport en de Openluchtrecreatie (BLOSO) en voor de Waalse is dit Administration de l'Education Physique et des Sports (ADEPS).

In België zijn er een 20-tal watersportfederaties. De belangrijkste erkende watersportfederaties in verband met jachthavens zijn:

- de VYF: de Vlaamse Yachting Federatie;
- de VVW: de Vlaamse Vereniging voor Watersport;
- de LFYB: le Ligue Francophone du Yachting Belge.

3.1 De VYF⁶

De VYF is ontstaan uit de Landelijke Windsurfing Federatie (LWF) en de Landelijke Bond van Watersportverenigingen in België (LBWB).

⁶ Informatie gebaseerd op gegevens <http://www.vyf.be>

De Landelijke Windsurfing Federatie werd opgericht in 1976 en werkte 23 jaar lang als overkoepelend orgaan voor de windsurfing clubs in Vlaanderen. Het ledenaantal van de LWF schommelde de laatste jaren van haar bestaan om en bij de 2.800.

De Landelijke Bond voor Watersportverenigingen in België werd eveneens opgericht in 1976 en overkoepelde de verschillende watersportclubs in Vlaanderen. Ongeveer 10.000 watersporters waren bij deze vereniging aangesloten.

Naar aanleiding van het decreet van 13 april 1999 houdende erkenning en subsidiëring van de Vlaamse sportfederaties werd op 1 januari 2000 de Confederatie Watersport vzw (CWV) opgericht. Dit decreet werd opgemaakt om aanverwante sportfederaties te laten confedereren zodat de veelheid van federaties kon worden ingeperkt en zodoende de kwaliteit van begeleiding verbeterd. Tevens konden de confederaties ook rekenen op hogere personeels- en werkingssubsidies.

Twee jaar later werd het decreet herzien en werd het decreet van 13 juli 2001 houdende de regeling van de erkenning en subsidiëring van de Vlaamse sportfederaties, koepelorganisaties en de organisaties voor de sportieve vrijetijdsbesteding goedgekeurd. In dit decreet wordt er onderscheid gemaakt tussen de unisportfederaties, federaties die zich richten op één sporttak, en de recreatieve sportfederaties die meerdere sporttakken mogen aanbieden. Per sporttak mocht vanaf dan slechts één unisportfederatie bestaan. Verder mag deze als enige in Vlaanderen erkend zijn door de internationale federatie van de sporttak voor het inrichten van wedstrijden.

Om aan dit nieuwe decreet te voldoen werd op 29 januari 2002 de Vlaamse Yachting Federatie (VYF) opgericht. De naam 'Yachting' werd gekozen omdat deze nauwer aansloot bij de sporttak zeilen waarvoor de federatie VYF is gesticht. Verder is de VYF een vereniging zonder winstoogmerk en een BLOSO erkende watersportfederatie. Momenteel telt de vereniging 59 aangesloten zeil- en surfclubs en vertegenwoordigt het bijna 17.000 watersporters.

Hun doelstellingen zijn onder meer:

- Eén Federatie

Het is de bedoeling om tegen de stroom in te roeien van onverantwoorde versnippering door de Vlaamse federaties en bonden te bundelen in één 'Stichting Watersport Vlaanderen' om zo nog beter de belangen van alle watersportvormen en de beoefenaars ervan te behartigen.

- Topsport

Men gaat op zoek naar talentvolle watersporters om ze te begeleiden en te motiveren. Verder wil men ook topsporters en olympische elite opsporen, begeleiden en trainen. Ten slotte heeft de vereniging ook een actieve medewerking in de organisatie en begeleiding bij nationale en internationale wedstrijden.

- Recreatieve watersport

Niet alleen topsport is belangrijk maar ook de recreatieve watersport verdient aandacht. Zo wil men de zeilsport als sportieve vrijetijdsbesteding ondersteunen en verder verbreden. Ook is het de bedoeling om aangename en sfeervolle recreatieve organisaties op te zetten in samenwerking met de verschillende clubs.

- Motorvaart, een volwaardige sport- of recreatietak

Het is natuurlijk onmogelijk om zeil- en surfwedstrijden te organiseren zonder start-, finish-, jury- en rescueboten en daarom moet er ook aandacht besteed worden aan de motorvaart. Tevens wil men de toervaart en het sportvissen deel laten uit maken van de recreatieve watersport.

- Scholing, vaarvergunningen en praktijkervaring door de erkende clubs

Verder wil men ook de scholing en praktijkervaring standaardiseren, alsook het vereenvoudigen van het examen en materie voor het behalen van het stuurbrevet⁷.

- Administratieve begeleiding

Ook wil de VYF de aangesloten clubs begeleiden bij hun administratie en boekhouding.

- Visibiliteit

Ten slotte is het de bedoeling om de Vlaamse watersport op de kaart te zetten via een sterke communicatie naar de doelgroep evenals een fysieke aanwezigheid bij watersportorganisaties, -beurzen, -seminaries en –vergaderingen.

Internationaal is de federatie actief als deelvereniging van het Koninklijk Yachting Verbond (KBYV) en zodoende ook van de International Sailing Federation (ISAF).

3.2 De VVW⁸

De Vlaamse Vereniging voor Watersport is een overkoepelende federatie voor de watersport, erkend door BLOSO, en heeft haar hoofdzetel in Antwerpen. Alles wat zeilwagenrijden betreft, wordt gecoördineerd vanuit de zusterorganisatie Landelijke Zeilwagenfederatie Lazef met kantoor op het strand van De Panne.

⁷ Een stuurbrevet is het rijbewijs om schepen te mogen besturen op scheepvaartwegen (zie § 5.2 p. 31)

⁸ Informatie gebaseerd op gegevens <http://www.vvw.be>

In 1932 werd uit de schoot van de Vlaamse Toeristenbond (VTB/VAB) de Vlaamse Vereniging voor Watertoerisme geboren. De doelstelling van deze nieuwe vereniging was het democratiseren en het vervlaamsen van de watersport. In de beginjaren kende de club dan ook een onafgebroken groei.

In 1965 krijgen de initialen VVW een andere betekenis, namelijk Vlaamse Vereniging voor Watersport. De VVW wordt in 1971 een zelfstandige VZW en tevens ook een volwaardige zusterorganisatie van de VTB/VAB. Vervolgens stichtte in 1975 dhr. Robert Orlent het Verbond van Vlaamse Watersportverenigingen, de eerste landelijk erkende federatie.

In maart 1977 volgde dan het decreet van de Nederlandse cultuurraad waarin de VVW als eerste watersportfederatie landelijk erkend werd door het Commissariaat-Generaal van BLOSO.

Ten slotte leidde het decreet van 1999, inzake erkenning en subsidiëring van de Vlaamse sportfederaties, tot het omvormen van VVW tot AWWV. Dit was een samensmelting met waterski- en zeilwagen federaties. Daar ook deze oplossing niet voldeed aan de bedoelingen werd het decreet gewijzigd en moesten meerdere VVW-clubs aansluiten bij de inmiddels opgerichte Vlaamse Yachting Federatie (VYF). De overige, en dat waren in de vijf provincies samen nog 97 VVW-vestigingen, groepeerden zich met de zeilwagenrijders van Lazef als VVW-recrea vzw, of kortweg VVW.

De voornaamste taak van de VVW is de watersport kenbaar en toegankelijk maken voor iedereen. Vandaag telt de VVW ongeveer 13.000 leden en behartigt het de belangen van maar liefst 120 Vlaamse clubs die elk in hun eigen regio, van De Panne tot Maaseik, de watersport promoten.

De VVW is een polyvalente watersportfederatie met diverse beoefende disciplines, waar nodig wordt er enige uitleg ter verduidelijking vermeldt.

- Duiken

Duiken is de bezigheid van het langdurig onder water verblijven al dan niet met hulpmiddelen zoals een persluchtfles.

- Motorbootvaren

Dit is de sport waarbij men gebruik maakt van een motorboot, meer bepaald een door een motor aangedreven vaartuig. Bovendien kan de motor ingebouwd of aan buitenboord bevestigd zijn. (Van Baars, 1995, p. 152)

- Kano / kajakvaren

Kajak beoefent men in een gesloten boot aan de hand van een peddel die 2 bladen heeft. Bij het kanovaren daarentegen zit men in een open boot en gebruikt men een steekpeddel. Peddelsporten hebben het voordeel totaal onafhankelijk te zijn van externe krachtbronnen.

- Waterskiën

Waterski is een watersport waarbij men zich staande op één of twee ski's laat voorttrekken door een motorboot. (Van Baars, 1995, p. 266) Er bestaat ook een vorm waarin de motorboot vervangen is door een kabelbaan, namelijk kabelski.

- Zeilen

De officiële benaming 'zeezeilen' verwijst naar het zeilen op volle zee waarbij de zeilboten voorzien zijn van een kajuit en een kiel.

- Zeilwagenrijden

Een zeilwagen is een voertuig op wielen dat door de wind wordt aangedreven. Het zeilwagenrijden wordt ook wel eens strandzeilen genoemd.

Binnen de VVW kan watersport zowel op participatief als op competitief vlak beoefend worden. De diverse opleidingscursussen leveren op nationaal en internationaal niveau erkende brevetten op. Verder is de VVW door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur als examencommissie erkend is voor de organisatie van de theoretische examens met het oog op het behalen van het stuurbrevet.

Ten slotte komt het doel van de VVW komt neer op:

- Het bevorderen en stimuleren van de watersport in al haar facetten;
- Aanmoedigen van culturele en sociale ontwikkeling van watersportbeoefenaars door permanente vorming en ondersteuning;
- Het behartigen van de stichting en de werking van een fonds voor de slachtoffers van de watersport;
- Het vergemakkelijken van de betrekkingen onder haar leden en de bestaande banden versterken;
- Medewerking verlenen en belang stellen in elk gelijkaardig doel als het hare.

3.3 De LFYB⁹

Le Ligue Francophone du Yachting Belge is de overkoepelende federatie voor de watersport in Wallonië, erkend door ADEPS. In totaal zijn er 44 watersportclubs aangesloten bij de LFYB.

⁹ Informatie gebaseerd op gegevens <http://www.lfyb.be>

Hun doelstellingen zijn:

- De pleziervaart actief maken;
- Deelnemen aan de ontwikkeling van het watersporttoerisme;
- De contacten onderhouden tussen de nationale en internationale pleziervaarders;
- Het ontwikkelen van de contacten tussen de verschillende plezierhavens;
- Watersportmanifestaties op touw zetten.

3.4 Besluit

De West-Vlaamse Vereniging voor Vrije Tijd (WVT) heeft in 2000 in een enquête gepeild naar het lidmaatschap bij een watersportvereniging. Uit deze studie blijkt dat meer dan drie vierden (82,5 %) van de 302 respondenten lid is van een watersportvereniging. Let wel, er wordt hier enkel gesproken over de provincie West-Vlaanderen.

De meest logische verklaring van dit fenomeen ligt in het feit dat men voor het verkrijgen van een vaste ligplaats zich bijna automatisch moet aansluiten bij een jachtclub. Een andere verklaring die gebruikt kan worden is dat een watersportvereniging een aantal voordelen biedt zoals een gratis ledenblad, verzekering, gebruik van infrastructuur, activiteiten,... Al deze extra's kunnen dikwijls van doorslaggevende aard zijn waarom mensen zich aansluiten bij een watersportvereniging.

Hoofdstuk 4: Beheer van de jachthavens

Dit hoofdstuk heeft betrekking op het beheer van de jachthavens. Doorheen de jaren zijn reeds verschillende instellingen hiervoor bevoegd geweest.

4.1. Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen.

Na de gewestvorming in 1980 zijn een aantal bevoegdheden betreffende transport van de federale overheid naar de Gewesten overgeheveld. Deze bevoegdheden staan vermeld in artikel 6, § 1 van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen¹⁰.

“X. Wat de openbare werken en het vervoer betreft:

2° de waterwegen en hun aanhorigheden;

2°bis het juridisch stelsel van land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

3° de havens en hun aanhorigheden;

5° de zeewering

6° de veerdiensten,

(...)

9° de loodsdiensten en de bebakeningdiensten van en naar de havens, evenals de redding- en sleepdienst op zee.” (Van Hooydonk, 1996, p. 28)

De Gewesten hebben dus de volledige bevoegdheid gekregen over deze punten, maar de betrokken gewestregeringen en de federale regering plegen wel overleg

¹⁰ Deze wet werd ondertussen meerdere keren gewijzigd. Zo werd het punt 2°bis in 1993 bij artikel 2 ingevoegd.

over de minimale veiligheidsnormen die nodig zijn voor de bouw van havens, waterwegen en dijken. Wat betreft de waterwegen hebben de veiligheidsnormen betrekking op het voorkomen van overstromingen en de veiligheid van de scheepvaart. (Van Hooydonk, 1996, p. 30)

Een voorbeeld van de gewestelijke bevoegdheid is dat de Gewesten nu de scheepvaartrechten mogen innen. De heffing van de scheepvaartrechten werd vastgelegd in de wet van 15 maart 1971. De staat mocht van dan af scheepvaartrechten heffen op waterwegen die onder haar beheer stonden. Deze wet werd nog niet gewijzigd en is dus nog steeds van toepassing. Artikel 94, § 1 van de Bijzondere Wet tot hervorming van de instellingen bepaalt wel dat de overheden die, door de wetten en verordeningen, met bevoegdheden belast zijn die onder de gemeenschappen en gewesten ressorteren, die bevoegdheden mogen uitoefenen volgens de procedures door de bestaande regels bepaald, zolang de Raden en hun Executieven die regels niet gewijzigd of opgeheven hebben. Alle bepalingen van de scheepvaartrechtenwet behoren dus sinds de Staatshervorming van 1980 tot gewestelijke bevoegdheid. Die bepalingen zijn onder meer het bepalen van de toepassingsgebieden, de grondslag voor de tarieven, inning van de scheepvaartrechten, sancties bij overtredingen en ontduikingen, opstellen van proces-verbaal, invorderingen, verminderingen en kwijtscheldingen, ... (Van Hooydonk, 1996, p. 49)

Wat de havens (artikel 6, §1, 3° BWHI) betreft, zijn de Gewesten volledig bevoegd. Bij de jachthavens is de bevoegdheid echter verdeeld. Zij vallen namelijk gedeeltelijk onder de bevoegdheid van de Gemeenschappen, die bevoegd zijn voor vrijetijdsbesteding en toerisme. De exploitatie van deze havens werd geregeld in het Koninklijke Besluit van 12 augustus 1981.

Ook de bevoegdheidsverdeling inzake reglementering en politie van het vervoer werd in deze wet geregeld. Artikel 6, § 1, 3° bepaalt dat de Executieven betrokken worden bij "het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de

reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoersmiddelen". (Alen & Dujardin, 1989, p. 58)

Waar het in dit artikel over de 'algemene politie' over gaat, wordt eigenlijk de politiereglementen op de zee- en binnenvaart bedoeld. De vaststelling van deze politiereglementen is een federale bevoegdheid. Na de gewestvorming van 1980 behoren een aantal van in deze wetten vermelde bevoegdheden tot de gewestelijke bevoegdheid omdat ze de geregionaliseerde materies regelden. Een voorbeeld hiervan is de reglementering in verband met de scheepvaartrechten. (Van Hooydonk, 1996, p. 145)

4.2 Koninklijk besluit van 12 augustus 1981

Na de staatshervorming van 1980 werden zoals eerder vermeld de Gemeenschappen gedeeltelijk bevoegd voor de jachthavens. Op 15 oktober 1980 werd namelijk het advies over het beheer en de exploitatie van de jachthavens aan de kust bijna unaniem goedgekeurd door de Nationale Commissie voor het havenbeleid. De voorstellen van deze commissie hadden als opzet het beheer en de exploitatie van de kustjachthavens aan te passen. Er moest namelijk een zo rationeel mogelijke werking bereikt worden, rekening houdend met de groeiende behoeften van de watersport. (Nationale Commissie voor het havenbeleid, 1980)

De besluiten van dit advies werden omgezet in het KB van 12 augustus 1981, het zogenaamde jachthavenbesluit. Met dit KB verkrijgt de Vlaamse Gemeenschap een deel eigendommen van de Staat:

- a) de infrastructuur, aangelegd door de Staat, die nodig is voor de exploitatie van de kustjachthavens: gebouwen, wegen, parkeerruimten en groenzones.
- b) de voorzieningen en uitrustingen voor de toeristische en sportactiviteiten in kustjachthavens, zoals o.a. meervlotters met toegangstrappen, de palen, de liften voor jachten en kranen.

De Staat, meer bepaald het Bestuur der Waterwegen, blijft wel eigenaar van de natte infrastructuur van de kustjachthavens. Die natte infrastructuur is onder meer het wateroppervlak, sluizen, kaaimuren, steigers en toegangshellingen, de bodems, oevers en de glooiingen. De Staat behoudt tevens ook het recht om alle nodige werken in het kader van zijn normale opdracht tot voorkoming van overstromen onbeperkt uit te voeren. Enkel het feitelijk beheer en de exploitatie van de jachthavens en de eigendom van de droge infrastructuur komt dus in handen van de Gemeenschappen. De exploitatie van die jachthavens kan eventueel aan jachtclubs of particulieren overgedragen worden door een preciaire vergunning. (Strubbe, 1987, p. 142)

Waar vóór 1981 het groot onderhoud aan de havens door het Ministerie van Openbare Werken werd verricht, gebeurt dat na het Koninklijk Besluit door BLOSO. Zo werd er tussen 1985 en 1989 door BLOSO 60 miljoen BEF geïnvesteerd. Daartegenover stond geen enkele bijdrage van de booteigenaars. Nadien heeft BLOSO evenwel een gebruiksvergoeding¹¹ ingevoerd en individueel aan elke booteigenaar opgelegd. Deze ligplaatsvergoeding werd in 1993 bekrachtigd door een Ministerieel Besluit.

Voor de leden van de clubs betekende dit dat ze enerzijds hun lidgeld aan hun club moesten storten en anderzijds met een rekening van BLOSO opgezadeld werden. De clubs stonden namelijk in voor het klein onderhoud en werden door de gemeenten als uitbaters gezien en dus ook belast. Terwijl de stadsbesturen BLOSO als hogere overheid immers niet konden belasten.

Niet alleen op financieel vlak lag de verhouding tussen de clubs en BLOSO moeilijk. Ook in de dagelijkse uitoefening van de werkzaamheden stapelden de problemen zich op. Bij de clubs leefde namelijk de overtuiging dat BLOSO de jachthavens wou monopoliseren. Ze stelden dat in dat geval de uitbating van de jachthavens veel meer zou kosten dan onder eigen verantwoordelijkheid.

¹¹ Deze gebruiksvergoeding bedroeg 300 BEF per m² dek

Op vlak van verordenings- en politiemacht behoudt de politie zijn bevoegdheid in de kustjachthavens. Daarbij is de toewijzing van de individuele lig-, meer- en ankerplaatsen mee inbegrepen om de veiligheid van de scheepvaart te garanderen. De Vlaamse Gemeenschap heeft wel de bevoegdheid gekregen om de lig-, meer- en ankerplaatsen globaal onder de toeristische sport- en ontspanningsverenigingen te verdelen. Bij de uitoefening van de verordenings- en politiemacht moet de Staat dan ook rekening houden met deze globale verdeling. (KB 12 augustus 1981)

In 1988 vervolgens werd een gedeelte van deze verordenings- en politiemacht geregionaliseerd. Het Commissariaat-Generaal voor de Bevordering van de Lichamelijke Ontwikkeling, de sport en de Openluchtrecreatie is nu bevoegd voor de globale verdeling van de ligplaatsen. (Van Hooydonk, 1996, p. 54)

Bij het toekennen van de ligplaatsen houdt BLOSO niet alleen rekening met haar eigen behoeften maar tracht zij ook een goede samenwerking met de sportbonden te hebben. (Strubbe, 1987, p. 142)

4.3 Bijzondere Wet tot financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten van 16 januari 1989

Volgens artikel 12 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 werden de roerende en de onroerende goederen van de Staat, zowel van het openbaar als van het privaat domein, die nodig waren voor de uitoefening van de bevoegdheden van de Gewesten en Gemeenschappen, aan de Gewesten en Gemeenschappen zonder schadeloosstelling overgedragen. (De Corte, 1991, p. 25)

Artikel 57 § 2 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 bepaalt dat de roerende en de onroerende goederen vermeld in artikel 12 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 die onder de bevoegdheid van de Gewesten (zie art. 6, § 1, X van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980) vallen samen met de grote waterbouwkundige

werken overgedragen werden aan het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk gewest naar gelang hun ligging.

De Gewesten nemen dus de rechten en de plichten van de door de Staat, krachtens deze wet, aan hen overgedragen goederen over. Dit met inbegrip van de rechten en verplichtingen die verbonden zijn aan de hangende en toekomstige gerechtelijke procedures. De Staat blijft wel nog verantwoordelijk voor de verplichtingen waarvan de betaling of uitvoering voor de eigendomsoverdracht kon opgeëist worden (art. 57, § 5 Bijzondere Wet 16 januari 1989). (Alen & Dujardin, 1989, p. 124)

4.4 Besluit van de Vlaamse Regering van 8 oktober 1996 inzake de eigendomsoverdracht van de jachthavens

Op 8 oktober 1996 heeft de Vlaamse Regering besloten om de jachthavens volledig van BLOSO naar de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) van het departement Leefmilieu en Infrastructuur over te hevelen. Dit heeft tot gevolg dat het dagelijks beheer van de Vlaamse waterwegen en het beleid ervan overgedragen werd naar de Administratie Waterwegen en Zeewezen.

4.5 Besluit van de Vlaamse regering van 8 december 2000 tot regeling van de eigendoms- en beheersoverdracht door de Vlaamse Gemeenschap aan het Vlaamse Gewest van goederen van de aan de kust gelegen jachthavens.

In dit Besluit draagt de Vlaamse Gemeenschap aan het Vlaamse Gewest over:

- de eigendom van alle op het land aangelegde infrastructuur, nodig voor de exploitatie van de kustjachthavens zoals gebouwen, wegen, parkeerruimten en groenzones;
- de eigendom van alle aangebrachte voorzieningen en uitrustingen ten behoeve van toeristische en sportactiviteiten in de kustjachthavens, zoals de

meervlotters met toegangstrappen, de palen, de liften voor jachten en de kranen;

- het beheer en de exploitatie van de kustjachthavens, waaronder ook de volledige verdeling van de lig-, meer- en ankerplaatsen onder de toeristische sport- en ontspanningsverenigingen.

4.6 Besluit

Het beheer van de jachthavens is een ingewikkeld kluwen. In Vlaanderen zijn er verschillende waterwegbeheerders (Administratie Waterwegen en Zeewezen, NV Zeekanaal en Dienst voor de scheepvaart). In 2003 werd er in opdracht van Administratie Waterwegen en Zeewezen een beleidsplan opgesteld in samenwerking met de bevoegde administraties (zoals bijvoorbeeld Toerisme Vlaanderen en BLOSO) en met de betrokken actoren uit de sector en andere belanghebbenden partijen. Het plan geldt voor alle kanalen en bevaarbare waterlopen én de kuststrook die onder het beheer van AWZ en de beide andere waterwegbeheerders vallen. Het reikt ook beheers- en ontwikkelingssuggesties aan voor de waterlopen die onder de bevoegdheid van andere waterbeheerders vallen. Maar de reikwijdte van het plan gaat verder dan enkel het wateroppervlak. Ook de verbinding met oever en wal en met het verdere hinterland komt in het verhaal voor.

Hoofdstuk 5: Reglementen en formaliteiten

Vooraleer men met een pleziervaartuig kan beginnen varen zijn er een aantal reglementen en formaliteiten waarmee men rekening moet houden. Omdat er soms verwarring ontstaat bij de watersporters over welke reglementen waar nodig zijn, wordt in dit hoofdstuk een beknopt overzicht gegeven.

De beschreven reglementen en formaliteiten verschillen naargelang het type en de karakteristieken van het vaartuig alsook in bijzondere omstandigheden. Verder speelt ook het vaargebied hier een belangrijke rol in.

5.1 Scheepvaartwegen en toegelaten snelheden

Het Belgische scheepvaartwegennet bestaat uit verschillende assen. Een kaart is weergegeven in bijlage 1.

Drie grote noord-zuid assen die de industriegebieden met de havens verbinden:

- de as Antwerpen-Luik, via het Albertkanaal;
- de as Antwerpen-Brussel-Charleroi, via de Zeeschelde, het Zeekanaal en het kanaal Brussel-Charleroi;
- de as Antwerpen-Gent-Borinage, via de Schelde en het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.

De twee grote oost-west assen zijn:

- de noorderlijke, die de havens van de Kust, Gent en Antwerpen met de haven van Luik verbindt;

- de zuidelijke, die Duinkerke met Luik verbindt via Lille, Bergen en Namen en op Belgisch grondgebied gevormd door het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes, het Centrumkanaal, de Samber en de Maas.

Het Vlaams Gewest beheert de scheepvaartwegen in het noorden van het land, het Waals Gewest diegene in het zuiden. Het Brussel hoofdstedelijk Gewest beheert 14 km, vanaf de sluis te Anderlecht op het kanaal van Charleroi naar Brussel tot de brug in Vilvoorde op het kanaal van Brussel naar de Schelde.

Sommige delen van het waterwegennet van het Vlaamse Gewest zijn zoals eerder vermeld in handen van afzonderlijke instanties. Het Albertkanaal en de overige Kempense kanalen worden beheerd door de Dienst voor de Scheepvaart. Het kanaal Brussel-Schelde en Leuven-Dijle is in handen van de NV Zeekanaal en het kanaal Brugge-Zeebrugge valt onder de bevoegdheid van de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

De beheerders van de waterwegen zoals hierboven opgesomd, bepalen ook de toegelaten snelheden voor de pleziervaart. In bijlage 2 is een lijst met de toegelaten snelheden op de Belgische waterwegen opgenomen. Wanneer men deze toegelaten snelheden bekijkt valt het direct op dat de meeste boten maximum 15 km/uur mogen varen. Dit is trouwens de maximum toegelaten snelheid op de meeste Belgische vaarwegen. Vaartuigen die met een grotere snelheid varen moeten een snelheidsnummer aanbrengen op beide zijden van de voorsteven. Verder hangt de maximumsnelheid van een boot ook af van zijn diepgang en breedte.

5.2 Het stuurbrevet

Een stuurbrevet is het 'rijbewijs' om schepen te mogen besturen op de scheepvaartwegen. Een stuurbrevet voor het varen op de Belgische binnenwateren is verplicht voor het besturen van een pleziervaartuig dat:

- hetzij een lengte van 15 meter of langer heeft;
- hetzij sneller kan varen dan 20 km/uur (ongeacht de lengte).

Elke natie heeft zijn eigen ideeën wat het stuurbrevet betreft. Gelukkig is het Belgisch stuurbrevet in vele landen erkend, maar helaas is dit niet overal het geval. (Vandenabeele, 2004, p. 19)

Wanneer de nationale brevetten per land bekeken worden zien we grote verschillen in categorieën en opleidingsniveaus. Daarom is het nuttig om Frankrijk, Nederland en België met elkaar te vergelijken.

5.2.1 Vergelijking met de buurlanden

1) Frankrijk

Bij onze zuiderburen bestaan er zowel stuurbrevetten voor de binnenwateren als voor de zee. Deze zijn dan nog eens verder onderverdeeld in drie categorieën.

Voor de zeevaart zijn dat:

- de *carte mer*: geldig voor de pleziervaart overdag tot 5 mijl uit een haven;
- het *permis mer côtier*: vereist als men 's nachts vaart tot 5 mijl uit een haven;
- het *permis mer hauturier*: verplicht voor alle schepen buiten de 5 mijlszone.

Het '*permis mer*' bestaat zoals de meeste examens uit een theoretisch en een praktisch deel. Verder moet hierbij nog opgemerkt worden dat deze brevetten enkel gelden voor de pleziervaart.

Voor de Franse binnenwateren bestaan er eveneens drie categorieën:

- *coche de plaisance*;
- *sport*;

- *péniche de plaisance*.

Deze indelingen kan men vergelijken met een rijbewijs voor auto's. Wie een snelle of grote boot bestuurt, moet aan strengere eisen voldoen. Ook hier wordt gebruik gemaakt van een theoretisch en praktisch examen. Voor een vaartuig kleiner dan 5 meter is geen stuurbrevet vereist op de Franse binnenwateren.

2) Nederland

In Nederland is er geen diploma vereist om op zee te varen. Er bestaan wel twee vaarbewijzen voor de binnenwateren:

- klein vaarbewijs 1: is alleen verplicht voor schepen langer dan 15 meter en/of sneller varen dan 20 km/uur.
- klein vaarbewijs 2: heeft bovendien toegang tot het IJsselmeer, het Markermeer, het IJmeer, de Wester- en Oosterschelde en de Waddenzee.

3) België

Ook in België is er geen brevet noodzakelijk om op zee te varen. Voor de binnenwateren bestaan er eveneens twee stuurbrevetten:

- het beperkt stuurbrevet: mag men overal in België mee varen met uitzondering van de Beneden-Zeeschelde;
- het algemeen stuurbrevet: mag men op alle Belgische wateren mee varen zonder uitzondering.

De Belgische overheid is er wel in geslaagd de Belgische stuurbrevetten zowel in Nederland als in Frankrijk te laten erkennen. Daartegenover erkent België ook een aantal buitenlandse brevetten voor de pleziervaart¹². Zo komt het beperkt stuurbrevet

¹² In bijlage 3 wordt een lijst weergegeven van alle buitenlandse brevetten voor de pleziervaart die België erkend

overeen met een klein vaarbewijs 1 en het algemeen stuurbrevet met een klein vaarbewijs 2. (Vandenabeele, 2004, p. 23)

5.2.2 Toekomstperspectieven

Omdat het stuurbrevet aanzien wordt als een bewijs van stuurmanskunst en niet als een identiteitskaart zal het adres van de houder van het stuurbrevet verdwijnen. Op die manier zal men bij een verhuizing heel wat administratief werk kunnen vermijden. Eveneens staat er een nieuw koninklijk en ministerieel besluit op het programma, dat volledig in overeenstemming is met de besluiten van Genève en dat de andere landen zonder problemen zullen aanvaarden. Verder zou in de toekomst de naam 'vaarbewijs' het 'stuurbrevet' vervangen. Het resultaat zou er als volgt uitzien:

- het algemeen vaarbewijs: geldig op alle binnenwateren en de zee tot vermoedelijk 5 mijl buiten de kust, overdag en tot 5 beaufort¹³;
- het beperkt vaarbewijs: dat niet geldig zou zijn voor Beneden-Zeeschelde, het kanaal Gent-Terneuzen en de Belgische Kust.

5.3 De immatriculatieplaat

Om zich op de scheepvaartwegen te mogen bevinden, moet elke plezierboot (met uitzondering van zeilplanken, vloten en opblaasbare bootjes die niet geschikt zijn voor een motor) voorzien zijn van een immatriculatieplaat met vermelding van het immatriculatie nummer. Dit is namelijk een blauwe plaat met gele opschriften.

De pleziervaarders moeten de immatriculatieplaat op een duidelijk zichtbare plaats aan stuurboord aan de buitenkant van de achtersteven of aan de achterzijde van het

¹³ De windsnelheid wordt aangegeven volgens de internationaal aanvaarde schaal van Beaufort. Op deze schaal is de windsnelheid uitgedrukt in schaalcijfers van 1 tot en met 12.

vaartuig aanbrengen. Verder is deze plaat definitief en blijft ze bij het vaartuig behoren, ook als deze van eigenaar verandert. (Vandenabeele, 2004, p. 7)

De prijs van de immatriculatieplaat bedraagt 30 euro. Tevens is dit bedrag gekoppeld aan het indexcijfer van de consumptieprijzen en verandert het met schijven van 2,50 euro.

5.4 De vlaggenbrief

De vlaggenbrief is een nationaliteitsbewijs, waardoor een vaartuig in het buitenland op hulp en bijstand van de Belgische autoriteiten kan rekenen, evenals de nationale vlag mag voeren. In België is de vlaggenbrief verplicht voor pleziervaartuigen die varen op de Beneden-Zeeschelde, het kanaal Gent-Terneuzen, het Boudewijnkanaal, het kanaal Brugge-Oostende en alle kustwateren. Vaartuigen kleiner dan 2,5 meter krijgen geen vlaggenbrief. (Vandenabeele, 2004, p. 10)

Er bestaan namelijk twee vlaggenbrieven in functie van het gebruik van de boot:

- een niet-commerciële vlaggenbrief voor pleziervaartuigen die niet mogen verhuurd of gebruikt worden voor het vervoer van betalende passagiers, goederen of dieren;
- een commerciële vlaggenbrief voor pleziervaartuigen die mogen worden verhuurd of gebruikt voor het vervoer van maximum 12 passagiers doch niet voor het vervoer van goederen of dieren.

De vlaggenbriefreglementering moet ook in het buitenland in orde zijn. De reglementering beschouwt vaartuigen die in het buitenland op zee varen, in gebieden waar een vlaggenbrief vereist is, en die een Belgische vlaggenbrief bezitten, als vaartuigen waarop de Belgische wetgeving van toepassing is.

5.5 Het waterwegenvignet

Gelijktijdig met de invoering van de immatriculatieplaat op nationaal niveau werd in 1992 in Vlaanderen het waterwegenvignet ingevoerd. Op de Vlaamse binnenwateren moeten zowel Belgische als buitenlandse pleziervaartuigen met een lengte groter dan 6 meter en/of die met een grote snelheid varen over een identificatiebewijs en een waterwegenvignet beschikken. Jaarlijks moet men dit vignet hernieuwen en op het achtersteven van het vaartuig gekleefd worden. (Vandenabeele, 2004, p. 13)

De prijs van dergelijk vignet is afhankelijk van de lengte en snelheid van het vaartuig. Boten tot 6 meter die sneller varen dan 20 km/u evenals vaartuigen tot 12 meter die niet sneller dan 20 km/u varen dienen 50 euro te betalen. Voor boten groter dan 6 meter die sneller varen dan 20 km/u en voor vaartuigen die groter zijn dan 12 meter wordt 100 euro aangerekend. Boten die kleiner zijn dan 6 meter en niet sneller dan 20 km/u varen ten slotte moeten niet over een vignet beschikken.

5.6 Besluit

Reglementen zijn er om na te leven. Maar omdat er soms geen eenduidigheid over bestaat loopt het juist daar dikwijls fout. Wat het stuurbrevet betreft zijn de watersporters in Frankrijk niet tevreden met hun systeem van zes verschillende brevetten. Ze hopen dan ook vurig dat het Europees stuurbrevet snel gerealiseerd en van kracht zal zijn. In Nederland en België is voor de pleziervaart op zee geen enkel bekwaamheidsbewijs verplicht, maar ook deze landen streven naar een Europees stuurbrevet. Kortom, er zal nog heel wat water door onze rivieren moeten stromen vooraleer dat alle plannen wat betreft brevetten en opleidingen verwezenlijkt zullen zijn.

De immatriculatieplaat levert niet echt noemenswaardige problemen op, behalve dan dat de prijs wat hoog is. De vlaggenbrief daarentegen zorgt voor bijkomende

administratie wat bij de watersporters natuurlijk niet echt in goede aarde valt. Het waterwegvignet ten slotte is enkel noodzakelijk op de Vlaamse binnenwateren.

Hoofdstuk 6: Geografische beschrijving van de Belgische jachthavens

In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke spreiding van de belangrijkste Belgische jachthavens besproken. Eerst en vooral komen de jachthavens aan de Belgische Kust aan bod. Er zijn namelijk vier badplaatsen waar jachthavens gevestigd zijn. Achtereenvolgens wordt voor elk van deze steden vermeldt welke clubs zorgen voor de uitbating, alsook de ligging en de beschikbare infrastructuur. Ten slotte worden de verschillende tarieven aangehaald.

Vervolgens gaan we verder met de andere grote jachthavens in het binnenland. Ook bij deze havens worden de verschillende aanwezige clubs besproken evenals de ligging en de verschillende tarieven. Daarna wordt er nog aandacht besteed aan de verschillende kleine lig- en aanlegplaatsen langs de Belgische waterwegen. Ten slotte worden de prijzen van ligplaatsen voor passanten met elkaar vergeleken.

6.1 De jachthavens aan de kust

6.1.1 Zeebrugge

De jachthaven van Zeebrugge was vroeger een vrij rudimentaire jachthaven die zich dan ook nog in de vissershaven bevond. Dit had als gevolg dat er een plaatsgebrek groeide doorheen de jaren. (Strubbe, 1987, p. 142)

In 1996 heeft de Royal Belgian Sailing Club (RBSC), de uitbater van de jachthaven, in samenwerking met het Ministerie van Openbare Werken geïnvesteerd om dit probleem op te lossen waardoor Zeebrugge een volwaardige jachthaven is geworden.

1) Uitbatende clubs

In de jachthaven van Zeebrugge is slechts één club aanwezig, namelijk de Royal Belgian Sailing Club. De RBSC werd in 1863 opgericht door een groep Gentenaars die zich tot de zeilsport aangetrokken voelden. Het clubleven startte op de Leie met vijf zeilboten. In 1906 werd de club ook opengesteld voor kandidaat-leden met motorboten. Een nieuwe uitbreiding geschiedde in 1953, het beheer van de jachthaven van Zeebrugge werd namelijk aan de RBSC toevertrouwd. (www.rbsc.be)

2) Ligging

De jachthaven bevindt zich aan de zeezijde van de vissershaven van Zeebrugge, tegenover het tijdok. Om de jachthaven vanuit zee te bereiken moet men dus wel eerst door de voorhaven varen. Een plattegrond van de jachthaven wordt weergegeven in bijlage 4. (ANWB, 1997, p. 690)

3) Beschikbare infrastructuur

De maximale diepgang van de jachthaven bedraagt 3,5 meter bij LLWS¹⁴. Verder beschikt de haven over een capaciteit van 250 ligplaatsen. Leden in het bezit van zowel een zeil of motorjacht kunnen hier terecht voor het huren van een ligplaats met de nodige diensten. Op de steigers (op de meeste plaatsen voorzien van catways) is elektriciteit en water beschikbaar. Verder is er ook een bankstelling (met hogedrukspuit), een hefkraan, een botenparking en een trailerhelling. Voor deze laatste moet men wel aan de overkant, de kant van de vissershaven zijn. Op de kade zijn er toiletten, douches en wastafels. Daarnaast beschikt de jachthaven ook nog over een clubhuis dat tevens dienst doet als restaurant.

¹⁴ LLWS: laag-laag-water-spring. Op de Belgische en Nederlandse zeekaarten worden de diepten aangegeven ten opzichte van gemiddeld laag-laag-water-spring (= reductievlak). Dit is het gemiddelde van de laagste waterstanden bij springtij van elke maand over een tijdvlak van ongeveer 5 jaar. (ANWB, 1997, p. 694)

4) Tarieven

De prijzen van de ligplaatsen voor vaste leden zijn afhankelijk van de grootte van de boot en de ligging van de ligplaats en zijn exclusief BTW weergegeven in tabel 6.1.

Tabel 6.1: Tarieven vaste ligplaatsen RBSC

Lengte	Ponton	Tarief 2006		
		Jaar 15/04 tot 14/04	Zomer 15/04 tot 14/10	Winter 15/10 tot 14/04
> 17 meter	B1-E1-H1	4.480,20 €	3.442,00 €	1.289,50 €
< 17 meter	B2-E2-H2	3.846,40 €	2.950,30 €	1.114,60 €
> 9 - 10,5 meter	A1	1.497,00 €	1.147,40 €	431,70 €
< 9 meter	A2	1065, 40 €	819,60 €	311,50 €
> 13 meter	C1-F1	2.950,30 €	2.251,00 €	852,30 €
< 13 meter	C2-F2	2.327,50 €	1.781,20 €	672,00 €
> 10,5 meter	C3-F3	1.753,80 €	1.349,50 €	508,00 €
< 10,5 meter	C4-F4	1.507,90 €	1.158,30 €	437,10 €
> 10,5 - 12 meter	D1-G1	1.628,10 €	1.256,60 €	469,90 €
> 9 - 10,5 meter	D2-G2	1.349,50 €	1.038,10 €	387,90 €
> 7- 9 meter	D3-G3	1.065,40 €	819,60 €	311,50 €
< 7 meter	D4-G4	1.016,20 €	775,80 €	295,00 €

Bron: www.rbsc.be

Het dagtarief voor passanten is afhankelijk van de lengte van de boot en bedraagt 1,32 euro per meter (inclusief BTW). Wanneer men langer dan drie weken gebruikt van deze ligplaats wordt het dagtarief verhoogd naar 2,13 euro per meter. Hierbij dient nog wel opgemerkt te worden dat in de prijzen geen elektriciteit is inbegrepen. (www.rbsc.be)

6.1.2 Blankenberge

1) Uitbatende clubs

In de Blankenbergse jachthaven zijn er drie clubs aanwezig, namelijk de Vlaamse Vereniging van Watersport (VWW) Blankenberge, de Scarphout Yacht Club Blankenbergse (SYCB) en de Vrije Noordzeezeilers.

2) Ligging

De jachthaven van Blankenberge is vanuit de zee te bereiken via een 750 meter lange en 50 meter brede vaargeul. De diepte in het midden van de geul is 1,80 m tot 2 m bij gemiddeld LLWS, maar de geul verzandt vlug. Daarom wordt er in de haven jaarlijks gebaggerd. Van 1 oktober tot 1 mei wordt er niet gebaggerd waardoor de haven niet kan aangelopen worden van 2,5 uur voor tot 2,5 uur na laagwater. (ANWB, 1997, p. 659)

De jachthaven bestaat uit twee binnenhavens, namelijk de oude noordelijke haven en de voormalige spuikom, de nieuwste haven aan de zuidkant. Een plattegrond wordt weergegeven in bijlage 4. De VWW bevindt zich enkel in de voormalige spuikom. De ligplaatsen van de SYCB en de Vrije Noordzeezeilers liggen verdeeld over zowel de oude haven als de voormalige spuikom.

3) Beschikbare infrastructuur

Achtereenvolgens worden in deze paragraaf de infrastructuur van de verschillende clubs besproken. Als eerste komt VWW Blankenberge aan bod. Deze club beschikt over 300 ligplaatsen die zoals hierboven vermeldt allemaal in de voormalige spuikom gelegen zijn. Deze plaatsen worden enkel aan vaste leden toegekend, dit betekent dat er geen mogelijkheid bestaat voor passanten om aan te meren. Water en elektriciteit zijn beschikbaar op de steigers. Tevens is er bij de VWW ook een

trailerhelling beschikbaar evenals een clubhuis met de nodige voorzieningen zoals douches en toiletten. (www.vvwblankenbergse.be)

Vervolgens heeft de SYCB 275 ligplaatsen ter beschikking die zowel in de oude haven als in de voormalige spuikom gelegen zijn. Op de steigers is eveneens drinkwater en elektriciteit beschikbaar. Verder bevindt er zich ook een slipway met winch, een clubhuis en een sanitaire blok. (www.scarphout.be)

Ten slotte beschikken de Vrije Noordzeezeilers over een capaciteit van 120 ligplaatsen verdeeld over de oude haven en de voormalige spuikom. Verder beschikt men beschikt ook hier over steigers met drinkwater en elektriciteitsvoorzieningen. Daarnaast bevindt er zich ook nog een sanitaire blok (met toiletten en douches) en een clubhuis. (www.vnzblankenbergse.be)

4) Tarieven

Achtereenvolgens worden voor de verschillende clubs de tarieven voor ligplaatsen besproken.

▪ Scarphout Yacht Club Blankenbergse

Vaste leden betalen een éénmalige toetredingsbijlage, die momenteel 300 euro bedraagt, een jaarlijks lidgeld van 62 euro en jaarlijks ligplaatsvergoeding naar rato van de oppervlakte van hun boot. (www.scarphout.be)

De tarieven voor passanten bij deze club zijn afhankelijk van de lengte van het jacht en zijn inclusief BTW weergegeven in tabel 6.2 op de volgende pagina.

Tabel 6.2: Tarieven voor passanten SYCB

Lengte	Tarief (2006) per dag
tot 2 meter	9 €
tot 3 meter	13,50 €
tot 3,5 meter	17 €
tot 4 meter	20,50 €
tot 4,25 meter	27 €
tot 4,5 meter	31 €
tot 4,75 meter	34 €
tot 5 meter	40 €
tot 5,25 meter	43,50 €
tot 5,5 meter	51,50 €
tot 5,75 meter	60 €
tot 6 meter	70 €

Bron: www.scarphout.be

▪ **VVW Blankenberge**

Bij deze club betalen vaste leden een jaarlijks lidgeld van 100 euro per jaar. Het liggeld is afhankelijk van de bootoppervlakte (lengte over alles x maximum breedte, afgerond op de hogere m²) en bedraagt 30 euro per m² exclusief BTW. (VVW Blankenberge, 2006)

6.1.3 Oostende

1) Uitbatende clubs

De haven van Oostende herbergt drie jachthavens en 2 clubs. De eerste en tevens de voornaamste jachthaven is de gemeentelijke mercator jachthaven in het mercatordok die uitbaat wordt door Mercator Marina (concessiehouder). De

beheerraad van dit exploitatiebedrijf bestaat overigens enkel uit leden van de Royal North Sea Yacht Club (RNSYC). Deze club beschikt verder ook nog over een jachthaven in het Montgomerydok. De Royal Yacht Club Ostende (RYCO) ten slotte beschikt over een jachthaven achterin de voorhaven. (ANWB, 1997, 685)

2) Ligging

De haven van Oostende is via de Noordzee te bereiken via een havengeul, tussen twee pieren, met een diepte van 4,7 meter ten opzichte van LLWS. De kaart van deze haven is opgenomen in bijlage 4. (ANWB, 1997, p. 684)

De gemeentelijke Mercator jachthaven in het Mercatordok kan bereikt worden via het Montgomerydok en de Mercatorsluis die aan de zuidzijde daarvan aansluit en waarvan de diepte 2,70 meter bij gemiddeld LLWS bedraagt. Een voordeel van deze jachthaven is dat zij niet aan getij onderworpen is. Verder ligt deze haven in het centrum van de stad en wordt ze omringd door de stedelijke verkeersaders. Tevens is het winkelcentrum slechts op 5 minuten wandelen gelegen. (www.mercatormarina.be)

Het Montgomerydok vervolgens is het eerste havenbekken aan stuurboord als men van de Noordzee komt. Aan de Noordzijde van dit dok bevindt er zich de Montgomerykaai. (ANWB, 1997, p. 685)

De jachthaven van de RYCO ten slotte bevindt zich in de kalme wateren op het einde van de Oostendse voorhaven nabij de spuikom (ANWB, 1997, p. 685)

3) Beschikbare infrastructuur

De Mercator jachthaven beschikt over 250 ligplaatsen. Tijdens het hoogseizoen worden er ook een aantal plaatsen beschikbaar gesteld voor passanten. Op de steigers zijn tevens drinkwater en elektriciteit aanwezig. In het sluisgebouw van de

Mercatorsluis en in het sanitaire gebouw aan de Kapellebrug bevinden er zich toiletten en douches. (www.mercatormarina.be)

De Royal North Sea Club werd opgericht in de winter van 1947-1948 en heeft een capaciteit van 120 aanlegplaatsen. De jachthaven bezit verder de mogelijkheid om jachten te ontvangen met een maximum breedte van 2,2 meter en een maximum lengte van 29 meter. De aanlegsteigers zijn ook weer voorzien van water en elektriciteit. Verder heeft de club ook een kraan ter beschikking met een maximumcapaciteit van 2.000 kg en beschikt het nog over een clubhuis met bar, restaurant, conferentiezaal en sanitaire voorzieningen. (www.rnsyc.be)

De RYCO werd op 12 april 1846 opgericht te Oostende door enkele Koninklijke Marine Officieren in de Cercle Du Phare, dit is het gebouw rond de eerste vuurtoren en tegenwoordig het monument der zeelieden. Op 5 juli 1910 werd er door Koning Albert de toelating verleend voor de koninklijke titeldracht: Royal Yacht Club Ostende. Momenteel beschikt deze club over 170 ligplaatsen. Op de steigers is eveneens water en elektriciteit beschikbaar en ook hier heeft men een clubhuis met bar, restaurant en sanitaire voorzieningen ter beschikking. (www.ryco.be)

4) Tarieven

Achtereenvolgens worden voor de verschillende clubs de tarieven voor ligplaatsen besproken.

▪ Mercator Marina jachthaven

Het dagtarief voor bezoekers wordt inclusief BTW weergegeven in tabel 6.3 op de volgende pagina.

Tabel 6.3: Tarieven voor passanten Mercator Marina

Lengte	Tarief (2006) per dag
< 10,6 meter	20 €
< 12,8 meter	25 €
< 13,75 meter	28 €
> 13,75 meter	28 € + 1 €/30 cm

Bron: www.mercatormarina.be

▪ Royal North Sea Yacht Club

Ook bij deze club wordt er een dagtarief aangerekend voor passanten afhankelijk van de lengte van de boot en wordt inclusief BTW weergegeven in tabel 6.4. In deze prijs zijn water en elektriciteit inbegrepen. Hierbij dient ook nog vermeld te worden dat er een onderscheid gemaakt wordt tussen zeil- en motorboten.

Tabel 6.4: Tarieven voor passanten RNSYC

Lengte	Tarief (2006) per dag	
	Zeilboot	Motorboot
< 10,6 meter	19 €	24 €
< 12,8 meter	23 €	29 €
< 13,75 meter	25 €	31 €
> 13, 75 meter	25 € + 1 €/30 cm	31 € + 1 €/30 cm

Bron: www.rnsyc.be

Wanneer met meer dan vier personen de nacht wordt doorgebracht op het jacht wordt er nog een bijdrage van drie euro per persoon per nacht aangerekend.

6.1.4 Nieuwpoort

Nieuwpoort is de grootste kustjachthaven van België en zelfs van Noord-Europa.

1) Uitbatende clubs

In Nieuwpoort zijn vier clubs actief, namelijk de VVW Nieuwpoort, de VVW Westhoek, de Koninklijke Yacht Club Nieuwpoort (KYCN) en de Watersportkring van de Luchtmacht (WSKLuM).

2) Ligging

De jachthavens van Nieuwpoort liggen ongeveer 2 km stroomopwaarts aan de monding van de IJzer in de Noordzee. De haveningang wordt gevormd door pieren. De haven zelf kan onafhankelijk van het getij tot een windkracht van ongeveer zeven Beaufort aangelopen worden. Er moet wel rekening gehouden worden met een diepte van slechts twee meter bij LLWS. Een kaart van de jachthaven is weergegeven in bijlage 4. (ANWB, 1997, p. 681)

De verschillende havens zijn verdeeld over drie plaatsen. VVW Nieuwpoort is gevestigd in de nieuwe Novus Portus of Euro haven. Ook de Watersportkring van de Luchtmacht bevindt zich in het Novus Portus jachtdok. De Koninklijke Yacht Club Nieuwpoort daarentegen beheert de oudste jachthaven, die ingesloten is door het schiereiland Kromme Hoek, de voormalige Vlotkom. (Stad Nieuwpoort, 1994)

Ten slotte heeft de VVW ook nog een afdeling die aan de IJzer en de spaarbekkens achter de zeesluizen ligt, namelijk de VVW Westhoek. De ligging van deze haven biedt tevens ook de mogelijkheid om op zee te gaan. (www.vvw.be)

3) Beschikbare infrastructuur

De VVW Nieuwpoort gelegen in de Euro jachthaven is de grootste club en beschikt over 1.000 ligplaatsen, gelegen langs steigers met catways, water- en elektriciteitsvoorzieningen. Verder is er ook een clubhuis met bar, restaurant en sanitaire voorzieningen. De club beschikt tevens ook over een sleephelling, een mobiele botenlift voor boten tot en met 45 ton en een winterberging voor 600 boten. In de buurt van de jachthaven vindt men ook een supermarkt en voor wie het wat verderop wil zoeken zijn er fietsen beschikbaar. (VVW Nieuwpoort, 2006)

De WSKLuM vervolgens werd in 1958 opgericht en heeft een capaciteit van 370 ligplaatsen, verdeeld over 14 pontons met catways, water- en elektriciteitsvoorzieningen. Passanten kunnen steeds terecht aan het onthaalpontoon. De club beschikt ook nog over een clubhuis met clubsecretariaat, restaurant, snackbar en sanitaire voorzieningen. Verder beschikt men ook nog over 2 afgesloten botenparkings, namelijk één voor zomer- en winterberging en één voor botenstalling in de winter en voertuigen in de zomer. Eigenaars van boten kunnen tot 16 ton gebruik maken van een aqualift. Daarnaast is er ook nog een kraan voor het afnemen van masten en installaties voor hoge-drukreiniging en voor zandstralen. Ten slotte garandeert men de veiligheid door een toegangscontrolesysteem met magnetische badges. (www.wsklum.be)

De oorsprong van de KYCN dateert van het jaar 1932 en heeft op dit ogenblik 365 ligplaatsen ter beschikking. De infrastructuur in de jachthaven is uitgerust met vlottende pontons met catways, water en elektriciteit. Verder heeft men ook een helling en rijdende hefkranen (5 en 15 ton) ter beschikking. Ten slotte beschikt men over een clubgebouw met bar en restaurant. (ANWB, 1997, p. 682)

De afdeling Westhoek van de VVW ten slotte kan beroep doen op 205 ligplaatsen waarvan er 176 toegekend zijn aan vaste leden. De andere plaatsen zijn beschikbaar voor passanten. Ook hier zijn de steigers voorzien van drinkbaar water en elektriciteit.

Verder is er ook een hefkraan voor boten tot maximum 15 ton en een clubhuis met toiletten, douches, snackbar en restaurant. (De Keyser, 1993, p. 23)

4) *Tarieven*

Achtereenvolgens worden voor de verschillende club de tarieven voor ligplaatsen besproken.

▪ VVW Nieuwpoort

Vaste leden van deze club wordt een éénmalig toetredingsrecht aangerekend van 248 euro. Jaarlijks moet er dan ook nog lidgeld, liggeld, stadstaks en een retributie aan de Vlaamse Gemeenschap betaald worden. Het lidgeld bedraagt 100 euro. Het liggeld is afhankelijk van de zomer of winter. In de zomer is dit bedrag afhankelijk van zowel de breedte van de boot als de plaats waar hij gelegen is. De verschillende tarieven voor de zomer inclusief BTW worden weergegeven in tabel 6.5 op de volgende pagina. Wanneer men daarentegen de boot in de winter in het water laat is het liggeld enkel afhankelijk van de breedte en bedraagt het 75 euro per meter breedte. Tevens is in deze prijzen elektriciteit niet inbegrepen. De stadstaks en de retributie aan de Vlaamse Gemeenschap ten slotte worden samen aangerekend aan 10 euro per m² bootoppervlakte. (VVW Nieuwpoort, 2006)

Tabel 6.5: Tarieven vaste ligplaatsen VVW Nieuwpoort

Breedte	Tarief 2006			
	Catway NP	Catway BH	Box	Kop
tot 2,5 meter	334 €	453 €	627 €	645 €
2,51 - 3 meter	387 €	501 €	728 €	748 €
3,01 - 3,50 meter	438 €	570 €	794 €	816 €
3,51 - 4 meter	586 €	728 €	946 €	973 €
4,01 - 4,5 meter	725 €	879 €	1.102 €	1.133 €
4,51 - 5 meter	857 €	1.140 €	1.254 €	1.290 €
5,01 - 5,5 meter	1.002 €		1.407 €	1.447 €
5,51 - 6 meter	1.103 €		1.559 €	1.604 €

Bron: VVW Nieuwpoort, 2006

Tevens zijn bij deze club passanten steeds van harte welkom. De prijzen die men hiervoor aanrekent worden inclusief BTW weergegeven in tabel 6.6. Bij de bepaling van de prijzen wordt er ook rekening gehouden of de bezoekers al dan niet lid zijn van de overkoepelende watersportfederatie VVW.

Tabel 6.6: Tarieven voor passanten VVW Nieuwpoort

Lengte	Tarief 2006					
	Niet leden			Leden		
	Dag	Week	Maand	Dag	Week	Maand
< 7 meter	11 €	63 €	220,5 €	9,5 €	50,5 €	180 €
< 9 meter	14 €	82 €	315 €	12,5 €	69 €	258 €
< 11 meter	17 €	101 €	381 €	15,5 €	91,5 €	334 €
< 13 meter	22 €	132 €	520 €	20,5 €	116,5 €	435 €
< 15 meter	28 €	164 €	630 €	25 €	147 €	551 €
< 20 meter	39 €	223,5 €	831,5 €	33 €	195 €	740 €
> 20 meter	61,5 €	346,5 €	1.260 €	53,55 €	296 €	1.102,5 €

Bron: VVW Nieuwpoort, 2006

▪ Watersportkring van de Luchtmacht

Bij vaste leden wordt ook hier eerst en vooral een éénmalig toetredingsrecht van 220 euro aangerekend. Verder dienen ze eveneens jaarlijks lidgeld, liggeld, een bondsbijdrage, een stadstaks en een retributie aan de Vlaamse gemeenschap te betalen. Het lidgeld bij deze club is vastgelegd op 70 euro. Het liggeld bedraagt 7,85 euro per m² bootoppervlakte. De stadstaks is dan weer vastgelegd op 3,2 euro per m² bootoppervlakte en de contributie aan de Vlaamse Gemeenschap op 9 euro per m² bootoppervlakte. (www.wsklum.be)

Volgens de beschikbaarheid wordt aan de kandidaat-leden een tijdelijke ligplaats toegekend. Deze ligplaatsen zijn tijdelijk vrij gezien een aantal boten op kruisvaart vertrokken zijn ofwel gedurende een langere periode op het droge staan. Het enige nadeel dat hiermee gepaard gaat is het feit dat er af en toe dus van plaats gewisseld dient te worden. Gedurende deze periode geniet men overigens van het statuut van tijdelijk genodigd lid. De tarieven van deze tijdelijke leden volgens de lengte van de boot en inclusief BTW worden weergegeven in de tabel 6.7.

Tabel 6.7: Tarieven tijdelijke leden WSKLuM

Lengte	Tarief (2006) per maand	Tarief (2006) per trimester
< 6 meter	116 €	293 €
> 6 meter	176 €	425 €
> 9 meter	232 €	579 €
> 12 meter	282 €	671 €

Bron: www.wsklum.be

Het dagtarief voor passanten bij deze club bedraagt dan weer 1,25 euro per meter lengte met een minimum van 8,70 euro per nacht.

▪ Koninklijke Yacht Club Nieuwpoort

Bij deze club betalen leden een éénmalig inkomrecht van 745 euro. Daarenboven dient er elk jaar lidgeld, liggeld, taks en een pontonbijdrage betaald te worden. Het lidgeld is vastgelegd op 195 euro. Zowel het liggeld, de taks en de pontonbijdrage worden berekend aan de hand van de oppervlakte van de boot en bedragen respectievelijk 16, 71 euro, 3,72 euro en 6;20 euro per m² bootoppervlakte. (www.kycn.be)

▪ VVW Westhoek

Ook hier dient er om vast lidmaatschap te verkrijgen een éénmalige toetredingskost van 200 euro betaald te worden. Het jaarlijkse lidgeld bedraagt bij deze club 75 euro en de prijs van een ligplaats is vastgelegd op 21, 78 euro/ m² per jaar. (VVW Westhoek, 2006)

Bezoekers daarentegen betalen een prijs per meter en per dag/nacht. De verschillende tarieven worden weergegeven in de tabel 6.8. Hieruit blijkt dat er ook nog een verschil wordt gemaakt tussen leden en niet-leden van de overkoepelende Vereniging voor Watersport.

Tabel 6.8: Tarieven voor passanten VVW Westhoek

Lengte	Tarief (2006) per dag	
	Niet VVW Leden	VVW Leden
tot 10m	9 €	7 €
10 - 11 m	10 €	8 €
11 - 12 m	11 €	9 €
12 - 13 m	12 €	10 €
13 - 14 m	13 €	11 €
14 - 15 m	14 €	12 €
+ 15 m	15 €	13 €

Bron: VVW Westhoek, 2006

6.2 De jachthavens in het binnenland

6.2.1 Antwerpen

Wanneer men op de Schelde vaart bestaat er in de haven van Antwerpen de mogelijkheid om op verschillende plaatsen aan te meren. In bijlage 4 is een plattegrond opgenomen met de verschillende jachthavens van Antwerpen.

Een eerste mogelijkheid is de jachthaven Antwerpen Linkeroever, tegenover het centrum van de stad. De jachthaven Antwerpen Linkeroever is bereikbaar via een keersluis die enkel geopend wordt +/- één uur voor tot +/- één uur na hoogwater Antwerpen. Bij te hoge waterstanden kunnen wel de vloeddeuren voor een korte periode gesloten worden. In deze haven met een capaciteit van 180 ligplaatsen zijn er twee clubs gevestigd, namelijk de Liberty Yacht Club en de Royal Yacht Club van België. (www.jachthaven-antwerpen.be)

Verder kan er ook aangelegd worden in de jachthaven Antwerpen Willem dok. Deze jachthaven bevindt zich in het centrum van Antwerpen en is geopend sinds april 2000. Bijgevolg beschikt de jachthaven over een relatief nieuwe accommodatie. Deze haven beschikt over de mogelijkheid om 120 boten een ligplaats aan te bieden. Zowel de jachthaven Antwerpen Linkeroever als Antwerpen Willem dok worden uitgebaat door de cvba jachthaven Antwerpen (concessie).

Aangezien beide jachthavens uitgebaat worden door een concessiehouder dient er geen lidgeld betaald te worden. Het jaarlijkse liggeld voor beide havens is afhankelijk van de lengte van het vaartuig en bedraagt 120 euro per meter. Het is ook mogelijk om enkel in de zomer (1/04 tot 31/10) over een ligplaats te beschikken, hiervoor wordt er een prijs van 106 euro aangerekend.

Bezoekers daarentegen betalen voor 1 nacht 1,5 euro per meter lengte, wanneer men 5 à 7 nachten blijft rekent men 7,3 euro per meter lengte aan. Alle bovenvermelde prijzen zijn inclusief BTW. (www.jachthaven-antwerpen.be)

Een laatste mogelijkheid om aan het meren is het Lobroekdok aan het Albertkanaal. In dit dok zijn drie watersportverenigingen gevestigd, namelijk de Antwerpse Yacht Club in het midden van het Lobroekdok, Sodipa watersport in het westen en Vrije Jachtclub Antwerpen in het oosten. In het totaal zijn er in deze haven 200 ligplaatsen beschikbaar. (ANWB,1997, p. 656)

Sodipa watersport vzw werd in 1954 opgericht door enkele leden van het stadspersoneel van Antwerpen. Deze club beschikt over een 50-tal ligplaatsen en passanten zijn er ook steeds welkom. Het tarief bij deze club bedraagt 6,5 euro per overnachting en is onafhankelijk van de lengte van de boot. (www.sodipa.be)

6.2.2 Gent

Deze stad is via het water te bereiken op verschillende manieren, zoals het Kanaal Gent-Oostende, de Schelde, het Kanaal Gent-Terneuzen en de Ringvaart. Rond Gent zijn er dan ook een aantal jachthavens gevestigd. In bijlage 4 wordt een plattegrond weergegeven van de verschillende havens van Gent.

De eerste en nieuwste jachthaven, die eind april 2005 geopend werd, is de Portus Ganda. Deze jachthaven is tevens ook de enige haven die volledig is voorbehouden voor passanten en is gelegen aan de samenvloeiing van de Leie en de Schelde. De aanleg van deze haven maakt overigens deel uit van een ambitieus project, namelijk 'Nederschelde' die de Gentse waterwegen wil herwaarderen. Op dit moment beschikt de haven over 36 ligplaatsen, maar eens op kruissnelheid zal deze plezierhaven ongeveer 80-tal motorjachten kunnen onthalen. Het beheer van deze haven is overigens in handen van de 'Jachthaven Portus Ganda vzw'. (www.portusganda.be)

De tarieven voor de passanten zijn afhankelijk van de lengte en zijn weergegeven in tabel 6.9.

Tabel 6.9: Tarieven voor passanten Portus Ganda

Lengte	Tarief (2006) per dag	
	Juli- Augustus	Andere maanden
tot 8 meter	10 €	6 €
tot 12 meter	13 €	8 €
tot 15 meter	16 €	10 €
> 15 meter	16 € + 1 €/meter	10 € + 1 €/meter

Bron: www.portusganda.be

Een volgende haven is de jachthaven Lindelei die zich in het historisch centrum van Gent, deels op de Leie aan de Lindelei, deels op de Ketelvaart ter hoogte van het justitiepaleis bevindt. Bij hoge waterstanden is deze haven enkel te bereiken via de sluizen in Merelbeke. Men beschikt hier over een capaciteit van 60 ligplaatsen voor passanten en 15 vaste ligplaatsen. Verder heeft de Gent Centrum Yacht Club hier ook zijn thuisbasis. De tarieven voor passanten van deze haven worden weergegeven in de tabel 6.10. Wanneer men enkel overdag (9 tot 17 uur) over een ligplaats beschikt bedraagt het tarief 2,50 euro. (www.gent.be)

Tabel 6.10: Tarieven voor passanten jachthaven Lindelei

Lengte	Tarief (2006) per nacht
tot 8 meter	7 €
tot 12 meter	9 €
tot 15 meter	11 €
> 15 meter	11 € + 0,50 euro/meter

Bron: www.gent.be

Een volgende plaats om aan te meren is jachthaven aan de Snepkaai, die zich bevindt aan de kruising van de ringvaart en de Leie. In deze haven zijn clubs zoals de VVW Gent-Leie, de Gentse Leievaarders gevestigd en de koninklijke Gentse Watersport Vereniging gevestigd. Er zijn in totaal 120 ligplaatsen ter beschikking waaronder 10 passantenligplaatsen. (www.gent.be)

Verder is er ook de jachthaven aan de E3-sluys, die aan de kruising van de Ringvaart en de Bovenvaart in Merelbeke ligt. Deze jachthaven wordt beheerd door de club Yachting Merelbeke. Deze club werd in 1994 opgericht en beschikt over een capaciteit van 30 ligplaatsen, waaronder er eveneens 10 voorbehouden zijn voor passanten. Het tarief voor de passanten bedraagt 0,75 euro per strekkende meter jacht en per nacht. (www.yachtingmerelbeke.be)

De laatste haven die zich in Gent bevindt is de jachthaven Langerbrugge, gelegen aan het Kanaal Gent-Terneuzen/overzijde Schifferdok. De Koninklijke Yacht Club Gent staat in voor het beheer van deze haven en beschikt over een capaciteit van 100 ligplaatsen. Ook hier bestaat de mogelijkheid om passanten op te vangen. De tarieven voor deze passanten bedragen voor jachten tot 8 meter 12 euro per dag, boten langer dan 8 meter 15 euro per dag. (www.gent.be)

6.2.3 Brugge

Ook Brugge is te bereiken via een aantal waterwegen. Men kan kiezen tussen het Kanaal Gent-Oostende, het Kanaal van Plassendaele en het Boudewijnkanaal (Kanaal Brugge-Zeebrugge). Ook in deze stad zijn er een tweetal plaatsen waar men kan aanmeren. In bijlage 4 is de plattegrond van de havens van Brugge opgenomen.

Een eerste mogelijkheid is de Yachtclub Flandria die gelegen is tussen de brug Steenbrugge en de Katelijnepoortbrug. Deze haven heeft 63 individuele ligplaatsen ter beschikking tot een maximumlengte van 15 meter. Aan de overzijde is er tevens

een 300 meter lange aanlegsteiger waarbij de lengte van het schip onbeperkt is. (www.yachtclubflandria.be)

De tarieven voor vaste leden bedragen een éénmalige toetredingsbijdrage van 200 euro, een lidmaatschap van 120 euro per jaar en een bijdrage voor de ligplaats van 115 euro per jaar. Tevens moet er ook nog een jaarlijkse retributie betaald worden aan het Vlaams Gewest ten bedrage van 45 euro per m².

Passanten betalen voor een ligplaats in de boxen, waar de maximumlengte beperkt is tot 14 meter, 11 euro per nacht. Wanneer men aan de kade aanmeert is het tarief, voor jachten kleiner dan 14 meter 9 euro per nacht. Aan eigenaars met een jacht langer dan 14 meter wordt 14 euro per nacht aangerekend. (www.yachtclubflandria.be)

Verder beschikt Brugge ook nog een over een jachthaven aan de Westoever van het Kanaal Gent-Oostende in de coupure. Daar kan men aanleggen aan de meerpalen voor de coupurekade. (ANWB, 1997, p. 634)

6.2.4 Hasselt

Langs het Albertkanaal in Hasselt zijn er twee yachtclubs gevestigd. De eerste is de jachthaven van de Koninklijke Hasseltse Yachting Club gelegen langs het Albertkanaal. De toegang tot deze haven is beperkt tot kleine boten. Verder heeft men hier een capaciteit van een 10-tal ligplaatsen ter beschikking. De tweede is de jachthaven van de VVW Hasseltse Yachting Club gelegen in de Kanaalkom van Hasselt. Oorspronkelijk beschikte deze jachthaven over 60 ligplaatsen maar in 2001 werden deze uitgebreid tot 114 ligplaatsen en 20 passantenplaatsen.

6.2.5 Luik

Langs de Maas zijn er in de omgeving van Luik de jachthavens Port autonome de Liège en de Port Union Nautique Liège gevestigd. (ANWB, 1997, p. 648)

Sinds 1972 staat de Port autonome de Liège open voor de pleziervaart. Deze haven bevindt zich dicht bij het congresgebouw en is momenteel het hart van het watertoerisme in Luik. Jaarlijks meren er ongeveer 1.300 boten aan. De tarieven van deze haven worden weergegeven in tabel 6.11.

Tabel 6.11: Tarieven Port autonome de liège

Lengte	Tarief (2006) per jaar	Tarief (2006) per dag	
		Juni tot September	Andere maanden
tot 8 meter	213, 40 €	5,17 €	3, 61 €
tot 12 meter	265, 46 €	5,17 €	3,61 €
tot 18 meter	399, 73 €	9,03 €	5,37 €
> 18 meter	665, 19 €	12,90 €	8,78 €

Bron: www.liege.port-autonome.be

De Port Union Nautique Liège werd gesticht in 1873 en is gevestigd in het parc de la Boverie aan de Maas. (ANWB, 1997, p. 648)

6.2.6 Namen

Namen bezit eveneens twee jachthavens. Aan de roever van de Maas is er de jachthaven Port de Jambes. Deze haven is gelegen aan de voet van de citadel en dus uitermate geschikt om de toeristische rijkdom en de Naamse gastronomie te ontdekken. Één kilometer verder bevindt er zich de nieuwe jachthaven Port de la plage d'Amée. In totaal beschikken beide jachthavens over een capaciteit van 120 ligplaatsen. (www.ville.namur.be)

6.2.7 Ophoven-Maaseik

De meest uitgebouwde jachthaven aan de Maas is de Marec jachthaven in Ophoven-Maaseik. Deze haven bestaat uit 2 aparte jachthavens, namelijk Heerenlaak te Aldeneik (Maaseik) en de Spaanjerd te Ophoven. (www.marec.be)

Heerenlaak is de jachthaven die voorbehouden is voor motorboten en beschikt over een capaciteit van 440 ligplaatsen. De tarieven tijdens het zomerseizoen zijn afhankelijk van de bootoppervlakte en bedragen 30,25 euro per m² met een minimumprijs van 315 euro. Verder beschikken ze ook over 20 passantenligplaatsen waarvan de tarieven, afhankelijk van de grootte van de boot, tussen de 7,5 en 11,20 euro per nacht liggen.

De Spaanjerd daarentegen is voorbehouden voor kajuitjachten en zeilboten en heeft 1.000 ligplaatsen en 45 passantenplaatsen ter beschikking. De tarieven van zowel de vaste ligplaatsen tijdens het zomerseizoen als de passantenplaatsen zijn gelijk aan die van Heerenlaak.

6.3 De Belgische waterwegen

Er zijn niet alleen jachthavens en aanlegplaatsen te vinden in de steden. Langs de 1.900 kilometer bevaarbare waterlopen verspreid over België zijn er namelijk overal kleine aanmeerplaatsen te vinden. Langs elke rivier of kanaal is er in de nabijheid van verschillende steden of gemeenten de mogelijkheid tot aanleggen in een jachthaven, een passantenhaven of een aanlegsteiger. Tevens bestaat er ook bij sluizen de mogelijkheid om jachten aan te meren. In totaal zijn er in België 8.000-tal ligplaatsen voor jachten te vinden.

6.4 Vergelijking van de tarieven voor passanten van de verschillende havens en clubs

In deze paragraaf worden de tarieven voor passanten van de verschillende havens met elkaar vergeleken. Vooraleer we hiermee kunnen beginnen moeten we eerst een aantal boten met verschillende afmetingen kiezen waarvoor, aan de hand van de tarieven de prijs berekend zal worden.

Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen werken we met vier verschillende grootten. De verschillende boottypes die hiervoor gebruikt zullen worden zijn motorboten met een lengte van respectievelijk 7, 9, 11 en 13 meter. Voor de berekening van de prijzen gaan we er tevens ook vanuit dat men slechts één dag en nacht verblijft op de ligplaats. Verder veronderstellen we ook nog dat de uitstap plaatsvindt in de maanden juli of augustus en men geen lid is bij de VVW. In tabellen 6.12 en 6.13 op de volgende pagina worden de vergelijkingen tussen de verschillende jachthavens weergegeven.

Tabel 6.12: Prijsvergelijking passanten kustjachthavens

lengte	Zeebrugge	Oostende		Nieuwpoort		
	RBSC	Mercator Marina	RNSYC	VVW Nieuwpoort	W SKLuM	VVW Westhoek
7 meter	9,24 €	20,00 €	24,00 €	11,00 €	8,75 €	9,00 €
9 meter	11,88 €	20,00 €	24,00 €	14,00 €	11,25 €	9,00 €
11 meter	14,52 €	25,00 €	29,00 €	17,00 €	13,75 €	11,00 €
13 meter	17,16 €	28,00 €	31,00 €	22,00 €	16,25 €	13,00 €

Bron: eigen creatie

Tabel 6.13: Prijsvergelijking passanten binnenlandse havens

lengte	Antwerpen		Gent				Brugge	Luik
	Linkeroever en Willemdok	Lobroekdok	Portus Ganda	Lindelei	Merelbeke	Langerbrugge		
	cvba jachthaven Antwerpen	Sodipa	Portus Ganda vzw	GCYC	Yachting Merelbeke	KYCG		
7 meter	10,50 €	6,50 €	10,00 €	7,00 €	5,25 €	12,00 €	9,00 €	5,17 €
9 meter	13,50 €	6,50 €	13,00 €	9,00 €	6,75 €	15,00 €	9,00 €	5,17 €
11 meter	16,50 €	6,50 €	13,00 €	9,00 €	8,25 €	15,00 €	9,00 €	5,17 €
13 meter	19,50 €	6,50 €	16,00 €	11,00 €	9,75 €	15,00 €	9,00 €	9,03 €

Bron: eigen creatie

Wanneer nu ten eerste de kustjachthavens met elkaar vergeleken worden zien we dat de jachthaven van Oostende veruit de duurste is. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat in de prijzen van deze haven reeds elektriciteit is inbegrepen terwijl dat bij alle andere tarieven niet het geval is. Wanneer er nu voor het elektriciteitsgebruik een forfaitair bedrag van 5 euro aangerekend wordt zien we toch dat de jachthaven van Oostende de duurste blijft. Maar het verschil met de andere havens wordt wel kleiner naarmate de bootlengte toeneemt.

De goedkoopste club om te bezoeken met een kleine boot aan de Kust is de Watersportkring van de luchtmacht gelegen in de jachthaven van Nieuwpoort. Terwijl de VVW Westhoek dan weer de goedkoopste is voor de grotere boten. Toch kunnen we concluderen dat de jachthaven van Nieuwpoort niet alleen de grootste is maar tevens ook de goedkoopste.

Als we nu vervolgens naar de jachthavens in het binnenland kijken kunnen we tot het besluit komen dat de prijzen in de verschillende steden ongeveer gelijk zijn. De Port autonome de Liège is wel de goedkoopste. Ten slotte kan ook aangehaald worden dat als we de kustjachthavens vergelijken met deze van het binnenland de prijzen van de Kust gelijk zijn aan de duurste havens in het binnenland. Dit feit kan verklaard worden doordat er aan de kust veel meer vaartuigen gelegen zijn dan in het binnenland. Hierdoor ligt de vraag naar ligplaatsen natuurlijk veel hoger waardoor de prijzen van ligplaatsen stijgt.

6.5 Besluit

In België zijn er op verschillende plaatsen ligplaatsen te vinden maar toch blijft de vraag ernaar steeds toenemen. Voor jachthavens is het niet altijd gemakkelijk om uit te breiden waardoor er een steeds groter tekort aan ligplaatsen ontstaat.

Verder zijn de verschillende jachthavens ook steeds meer bezig om hun toeristische waarde te verhogen door diversifiëring van het aanbod. Onder meer de jachthaven van Nieuwpoort heeft een studie uitgevoerd om de jachthaven uit te breiden evenals haar beter te verbinden met de stad. Toch is dit project, 'Flanders New Port 2002' genaamd nog steeds niet verwezenlijkt.

Hoofdstuk 7: De toeristisch-economische impact van jachthavens

Er is een groeiend besef dat de waterrecreatie en het watertoerisme een niet te verwaarlozen 'economie' vormen. Vrije tijd, recreatie en toerisme is niet alleen een kostenpost voor het budget van een gemeente of stad, maar er vloeien ook inkomsten en werkgelegenheid uit voort. In dit hoofdstuk wordt op basis van eerdere gemaakte studies de economische impact van de jachthavens en meer algemeen de impact van het watertoerisme weergegeven. Tot slot hebben we ook een kosten-batenanalyse opgesteld voor de creatie van additionele ligplaatsen.

7.1 Bezit en aankopen van vaartuigen

Vroeger waren er verschillende gegevens beschikbaar over het botenbezit in België. Tot 1992 moest men namelijk jaarlijks een nieuwe inschrijvingsplaat aanvragen. Op deze manier was het dus mogelijk om de gegevens van het botenbezit in België relatief gemakkelijk bij te houden. Sinds 1992 heeft men het gebruik van deze inschrijvingsplaat of 'vaarplaat voor de pleziervaart' afgeschaft. De nieuwe immatriculatieplaat moet slechts eenmalig aangeschaft worden en geldt voor de levensduur van de boot. (De Keyser & Lantsoght, 1993, p. 27)

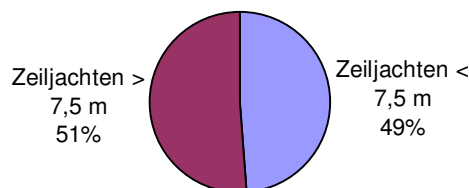
Volgens het onderzoek dat in 2003 uitgevoerd werd door de Vlerick Leuven Gent Management School blijkt dat de Belgen ongeveer 34.000 pleziervaartuigen bezitten. Dit getal wordt berekend aan de hand van de volgende gegevens. In België bevinden er zich zoals eerder vermeld ongeveer 8.000 ligplaatsen. Verder wordt het aantal 'trailer able' boten, dit zijn boten die met de trailer steeds in en uit het water gehaald worden en dus geen vaste ligplaats hebben, geschat op 10.000. Ten slotte heeft men ook een schatting gemaakt dat ongeveer 15.000 boten in het buitenland gestald zijn. Wanneer we dit aantal nu vergelijken met Nederland zien we dat er in 2002 volgens

Toerisme Recreatie Nederland de Nederlanders ongeveer 225.000 motorboten en 120.000 zeiljachten bezitten.

Wanneer we nu naar de verkoop van zeil- en motorjachten kijken zien we dat op basis van de inschrijvingen er in 2003 in België 835 nieuwe pleziervaartuigen zijn verkocht, meer bepaald 142 zeiljachten en 693 motorboten. Tevens wordt dit ook nog eens bevestigd door de verhouding op de hele markt, namelijk $\frac{1}{4}$ zeiljachten en $\frac{3}{4}$ motorboten waar de groei ook nog het sterkste is. Overigens komt dit ook overeen met de verdeling van de ligplaatsen, hoewel de meerderheid van de motorjachten in de kustjachthavens wordt gebroken omdat kajuitzeiljachten steeds meer en meer gebruikt worden voor tochten op zee. (Vlerick Leuven Gent Management School, 2006, p. 3)

Verder kunnen deze verkopen ook nog verder verdeeld worden qua grootte. Dit wordt weergegeven in figuren 7.1 en 7.2.

Figuur 7.1: Verdeling qua grootte van nieuwe zeiljachten

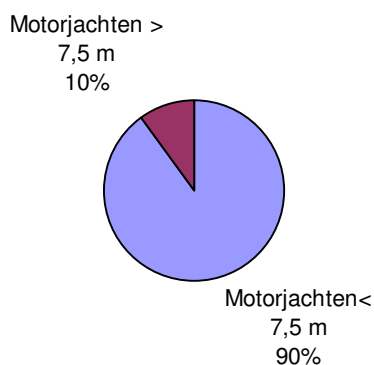


Bron: Vlerick Leuven Gent Management School, 2006, p.4

Uit figuur 7.1 volgt dat er een gelijke verdeling is van de grootte van nieuwe zeilboten. Toch moet er hier opgemerkt worden dat de laatste jaren de boten steeds groter en

groter worden. Dit heeft wel als gevolg dat de ligplaatsen ook steeds groter moeten worden. Hierdoor kunnen er dus steeds minder boten op eenzelfde oppervlakte geplaatst worden waardoor er een tekort aan ligplaatsen ontstaat.

Figuur 7.2: Verdeling qua grootte van nieuwe motorjachten



Bron: Vlerick Leuven Gent Management School, 2006, p.4

Uit figuur 7.2 vervolgens kunnen we concluderen dat het overgrote deel van de nieuwe motorboten kleine vaartuigen zijn. Dit kan verklaard worden door het feit dat deze boten niet zo zeewaardig zijn en er tevens ook geen overnachtingaccommodatie op voorzien is. Met andere woorden zullen ze dus hoofdzakelijk gebruikt worden op de binnenlandse waterwegen en/of plassen. Verder dient hierbij nog vermeldt te worden dat er in de berekening geen waterscooters zijn opgenomen.

7.2 Het gebruik van de waterwegen

Zoals reeds in hoofdstuk 5 aangegeven moeten alle gemotoriseerde pleziervaartuigen die de Vlaamse bevaarbare waterwegen gebruiken sinds 1991 voorzien zijn van een vaarvergunning in de vorm van een, jaarlijks te vernieuwen,

genummerd brevet. De boten die zo een vignet hebben zijn dan vrijgesteld van de vroegere verschuldigde scheepvaartrechten. Aangezien het vignet verplicht is voor iedereen die zich op de Vlaamse waterwegen bevindt moeten ook buitenlandse boten die hiervan gebruik maken over een vignet beschikken.

In 2005 werden in Vlaanderen 7.246 waterwegvignetten verkocht. Wanneer we deze cijfers vergelijken met deze van 1991, zien we dat er in dat jaar slechts 3.641 plezierboten de Vlaamse binnenwateren wettelijk mochten gebruiken. Hieruit kunnen we dus concluderen dat de verkoop van het aantal waterwegvignetten verdubbeld is en dat er dus met andere woorden steeds meer pleziervaartuigen op Vlaamse waterwegen bevinden. (Administratie waterwegen en zeewezen, 2006)

7.3 De toeristische betekenis van een jachthaven

Samen met de algemene welvaart en de toename van de mobiliteit, heeft ook de waterrecreatie een enorme ontwikkeling meegemaakt. In verschillende uitgaven van Toerisme Vlaanderen, Westtoerisme en de West-Vlaamse Vereniging voor Vrije Tijd halen onderzoekers herhaaldelijk de snelle ontwikkeling van het watertoerisme en de toegenomen belangstelling voor actieve vakanties aan. West-Vlaanderen is ontegensprekelijk de meest waterrijke provincie van ons land. Niet alleen is er de Noordzee, ook het Achterland beschikt over een rijk vertakt net van waterwegen. Verder liggen vijvers, plassen en oude rivierarmen overal verspreid. De rijkdom aan water schept voor de recreanten dus vele mogelijkheden. De sport op zich is één ding maar het hinterland met haar mooie natuur, historische plaatsen aan het water en rustige dorpjes zijn een troef voor de waterrecreant.

De Administratie Waterwegen Kust van de Vlaamse Gemeenschap, besloot slechts enkele jaren geleden om sluizen te bedienen op zondag. De expansie van de pleziervaart op de binnenwateren was zo groot dat de vraag naar meer flexibiliteit niet meer onbeantwoord kon blijven.

De Belgische Kust is voor Nederlanders en Duitsers een ideale aanloophaven voor de oversteek van het Kanaal of voor een doortocht naar Bretagne. Vervolgens is het voor de Fransen is het een tussenstop richting Nederland en/of Duitsland. Voor de Britten zijn de Belgische kustjachthavens dan weer de eerste goed uitgeruste jachthavens die ze ontmoeten in hun tocht naar het continent. Calais en Duinkerken hebben namelijk als groot nadeel dat hun jachthavens niet zo gemakkelijk toegankelijk zijn.

Jachthavens zijn niet alleen een troef voor de waterrecreant zelf. De toeristisch-economische factor van de bezoekers mag zeker en vast niet vergeten worden. Zoals reeds in hoofdstuk 2 gesteld werd zijn de meeste havens ook passantenhavens. Deze havens ontvangen boten die op een andere plaats een vaste locatie hebben, maar tijdens een periode op bezoek gaan naar andere havens. Deze bezoekers zoeken dan eveneens ook de toeristische mogelijkheden op in de haven of haar omgeving. De economische impact van deze bezoekers wordt in de volgende paragraaf weergegeven.

7.4 De economische impact van een jachthaven

7.4.1 Uitgevoerde studies

Volgens de studie van de Vlerick Leuven Gent Management School in 2003 wordt de substantiële economische impact van zowel de commerciële als de niet-commerciële effecten, de rechtstreekse (productie) als de onrechtstreekse activiteiten (zoals toerisme), verbonden met de watersport, de waterrecreatie en het watertoerisme in heel België geraamd op 877 miljoen euro. De waarde die de gerelateerde consument besteedt belooft 30 miljoen euro. Verder volgt uit de studie eveneens dat er in deze sector een 3.000-tal mensen tewerk gesteld zijn. Maar aangezien de meeste jachtclubs uitgebaat worden door vrijwilligers komt het totaal aantal mensen die zich met jachthavens bezig houden neer op ongeveer 10.000 personen.

Om de economische impact van de jachthavens verder te onderzoeken wordt beroep gedaan op een studie gemaakt door het WES in 2004, uitgevoerd in opdracht van Toerisme Vlaanderen. In deze studie werd er namelijk onderzoek verricht naar de kenmerken van de toervaarders in de provincies Limburg, Antwerpen en Vlaams-Brabant. Gedurende een periode van een maand werden in de zomer van 2004 enquêtes gehouden in 44 verschillende jachthavens.

Aan de hand van dit onderzoek werd een beeld geschetst van de toervaarders en tracht men de kenmerken van deze groep te bepalen. De kenmerken die van belang zijn om de economische impact van de jachthavens te bepalen zijn onder meer de duur van de trip, het aantal personen die aanwezig zijn op de boot, de uitgevoerde activiteiten en de bestedingen tijdens de trip.

Het eerste kenmerk dat dus een belangrijke rol speelt is de duur van de trip. Hierbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen de dagtrips en de (korte) vaarvakanties. Uit het onderzoek blijkt namelijk dat de dagtrips vrij kort van duur zijn, de gemiddelde duurtijd bedraagt 5,3 uur. De vaarvakantie duurt gemiddeld 37,3 dagen. Tevens bedraagt het gemiddelde aantal vaaruren tijdens deze vaarvakantie 4,7 uur. Verder blijkt uit de studie nog dat in vergelijking met de Nederlandse toervaarders de Belgische toervaarders minder heel lange toervakanties (meer dan vier weken) ondernemen. (WES, 2004, p. 42)

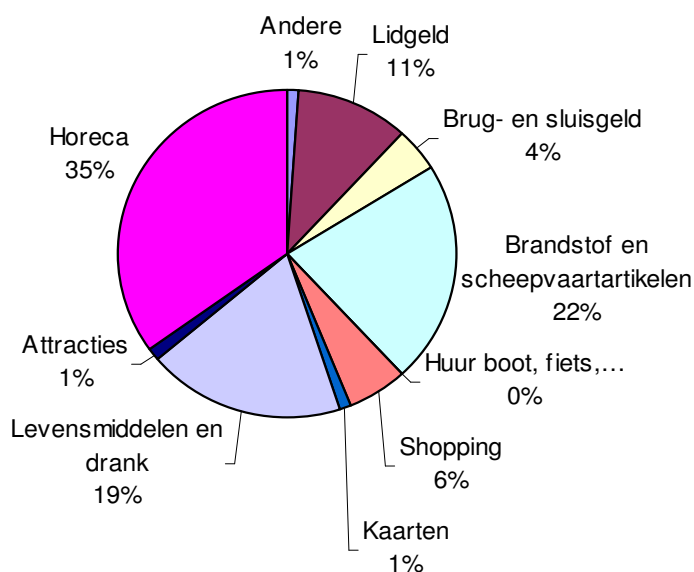
Vervolgens komen het aantal personen die tijdens de trip aan boord zijn aan bod. Hier kan geconcludeerd worden dat op ruim drie vierden van de toerboden slechts twee personen aanwezig zijn. Een verklaring die hiervoor gebruikt kan worden is het feit dat de meeste toervaarders tot de hogere leeftijdscategorieën behoren. (WES, 2004, p. 44)

Verder zijn de meest beoefende activiteiten die door toervaarders uitgeoefend worden uitrusten en ontspannen, een café of restaurant bezoeken, het bezoeken van

bezienswaardigheden, fietsen, wandelen, shoppen, zonnen en zwemmen in de waterlopen.

Een laatste kenmerk dat van belang is om de economische impact te bepalen zijn de bestedingen van de toervaarders. Het onderzoek toont aan dat de toervaarder gemiddeld € 26,4 per dag besteed. De procentuele verdeling van de bestedingen wordt weergegeven in figuur 7.3. Zoals uit de figuur blijkt vormen de uitgaven bij de horeca de grootste bestedingspost. Gemiddeld 35 % van de dagelijkse uitgaven wat neer komt op 9,24 euro wordt hieraan besteed. Brandstof en andere scheepvaartartikelen evenals aankopen van levensmiddelen en drank vormen respectievelijk de tweede en de derde belangrijkste bestedingsfactor. Lidgelden zijn goed voor 11 % van de bestedingen. (WES, 2004, p. 45-46)

Figuur 7.3: Verdeling van de bestedingen van toervaarders



Bron: WES, 2004, p. 46

Uit de bovenstaande kenmerken kunnen we concluderen dat tijdens de vaarvakanties er slechts gemiddeld 4,7 uur effectief gevaren wordt. Hieruit volgt dus

dat er een groot aantal uren open blijven om zich met andere activiteiten bezig te houden. Een aantal van deze activiteiten zijn onder meer een café, restaurant of bezienswaardigheden bezoeken. Wanneer we dan naar de bestedingen kijken zien we dat het grootste deel hiervan uitgegeven wordt aan de horeca, alsook het aankopen van levensmiddelen en drank evenals shopping. Het bedrag dat aan deze drie bestedingsposten besteed wordt komt overeen met 60 % van de totale bestedingen ofwel 15,84 euro per persoon per dag.

Wanneer we dus al deze kenmerken bekijken kunnen we tot de conclusie komen dat de jachthavens een mogelijke economische impact hebben. Namelijk door de inplanting van een jachthaven zal zoals hierboven aangetoond de omzet van de plaatselijke horeca stijgen wat dan als gevolg heeft dat er bijkomende werkgelegenheid gecreëerd kan worden.

7.4.2 Maatschappelijke kosten-batenanalyse¹⁵

Om nog een beter inzicht te krijgen op de economische impact van een jachthaven dient er een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld te worden. Een mogelijke maatregel die kan genomen worden is de creatie van additionele lig- en passantenplaatsen. Of met andere woorden wat is het economische effect bij de inplanting van een nieuwe jachthaven of nieuwe ligplaatsen in een bestaande jachthaven.

De aanleg van ligplaatsen is een ietwat atypische maatregel. Hoewel de uitbating van de jachthavens in principe door private entiteiten gebeurt, is het toch een semi-publiek goed. Aangezien de investeringen in infrastructuur in de jachthavens voor een deel door de overheid gebeuren en de kost van de ligplaats niet de totale kost weerspiegelt, kan een ligplaats beschouwd worden als een semi-publiek goed.

¹⁵ Informatie gebaseerd op Claus E., De Smedt P., Kamp B., Lowyck E., Scheltjens T., Van Dyck M. en Verheyen W., 2003

De meest aangewezen (directe) methode voor het schatten van de vraagfunctie naar toervaart is de transportkostenmethode. Deze transportkostenmethode vereist een vergaande bevraging bij recreanten in het bestudeerde gebied (dan wel met betrekking tot de bestudeerde activiteit) in kwestie. Verder vereist de methode ook omvangrijke statistische bewerkingen teneinde het belang van de verschillende variabelen af te zonderen voor verschillende types recreanten. Ook de kostencurve (of aanbodfunctie) voor het uitoefenen van de toervaartactiviteit dient bekend te zijn. Deze kostencurve bevat alle kosten waarmee de toervaarder geconfronteerd wordt: afschrijving jacht, tijdskosten van onderhoud en verplaatsing, vaarkosten, stallingkosten,... en vertoont tevens een stijgend verloop.

Het aantal ligplaatsen is immers beperkt en de toervaarders die niet over een ligplaats beschikken, worden met een aanzienlijk hogere kost geconfronteerd dan diegene die wel over een ligplaats beschikken. Zij zullen immers in vele gevallen sleep- en stallingkosten moeten dragen die hoger zijn dan deze van de ligplaatsbezitters en verliezen ze ook veel tijd met verplaatsingen (bijvoorbeeld wanneer hun jacht in Nederland ligt of indien zij telkens hun jacht van de stallingsplaats naar het water moeten slepen).

Vanuit economisch perspectief betekent de uitbreiding van het aantal vaste ligplaatsen dat de marginale kost voor toervaarders die momenteel geen ligplaats hebben aanzienlijk verlaagd wordt. Dit heeft een algemene daling van de gemiddelde kosten voor een toervaartdag tot gevolg. Normaliter leidt dit ook tot een stijging van het jaarlijks aantal vaardagen voor de nieuwe ligplaatsbezitters en dus van een stijging van het totaal aantal vaardagen. De maatschappelijke baat kan dan als volgt berekend worden (zie ook het rekenvoorbeeld verderop):

- De 'gemiddelde kostenbesparing (liggeld, verplaatsingskosten, ...) per vaardag' x 'het aantal oorspronkelijke vaardagen door de nieuwe ligplaatsbezitters';

Vermeerderd met:

- De 'helft van de gemiddelde kostenbesparing per vaardag' x 'het aantal extra vaardagen door de nieuwe ligplaatsbezitters'.

De baat kan ook direct berekend worden door de betalingsbereidheid van de toervaarders voor een ligplaats in te schatten op basis van de huidige kost en het bestaande verschil tussen vraag en aanbod. De vraagfunctie (en dus de betalingsbereidheid) naar ligplaatsen kan afgeleid worden uit de huidige prijs, het bij deze prijs gepercipieerde tekort en de elasticiteit van de vraag. De maatschappelijke baat kan dan berekend worden als:

- Het verschil tussen 'betalingsbereidheid en prijs voor de laatste ligplaats na de maatregel' x 'het aantal nieuwe ligplaatsen';

Vermeerderd met:

- De 'helft van de wijziging in betalingsbereidheid voor de laatste ligplaats voor en na de maatregel' x 'het aantal nieuwe ligplaatsen'.

Intuïtief voelt men aan dat beide methodes ongeveer tot dezelfde uitkomsten leiden. De betalingsbereidheid van recreanten voor een ligplaats zal immers afhangen van de kostenbesparing (inclusief tijd) die de recreanten kunnen realiseren wanneer zij over een (idealer gesitueerde) ligplaats beschikken. Bij deze baten voor de recreanten zelf dienen ook nog de extra inkomsten voor de jachthavenuitbaters opgeteld te worden.

Ook een uitbreiding van het aantal passantenplaatsen heeft een effect op het activiteitsniveau van de toervaarders. Deze maatregel leidt er immers toe dat het aanbod uitgebreid wordt zonder dat de prijs voor de toervaarder wijzigt. De baat kan dus het best direct ingeschat worden op basis van het verschil in betalingsbereidheid en prijs voor de laatste passantenplaats voor en na de maatregel. Een

waarderingsstudie teneinde de betalingsbereidheid voor passantenplaatsen te kunnen inschatten, is dus noodzakelijk voor het berekenen van de baat.

Een mogelijke methode is hier de directe bevraging. Via 'contingent valuation' methodes wordt aan een steekproef van toervaarders gevraagd welke prijs zij maximaal zouden willen betalen voor gebruikmaking van een passantenplaats.

Een pragmatisch alternatief kan zijn om een onderzoek te doen naar het gepercipieerde tekort aan passantenplaatsen. Met behulp van overgedragen elasticiteiten uit andere studies kan dan het verschil tussen de betalingsbereidheid en de prijs voor de bestaande passantenplaatsen afgeleid worden. Vervolgens kan dan de baat van de uitbreiding van het aantal passantenplaatsen berekend worden:

- Het verschil tussen 'betalingsbereidheid en prijs voor de laatste passantenplaats na de maatregel' x 'het aantal nieuwe passantenplaatsen';

Vermeerderd met:

- De 'helft van de wijziging in betalingsbereidheid voor de laatste passantenplaats voor en na de maatregel' x 'het aantal nieuwe passantenplaatsen'.

Om voorgaande methodiekbeschrijving te illustreren maken we gebruik van een pragmatisch rekenvoorbeeld. De gebruikte gegevens enerzijds gebaseerd op bestaande cijfers zijn de gemiddelde prijs per jaar van een vaste ligplaats (552 euro) en de transportkost per km (0,15 euro per km). Anderzijds bevonden er zich in 2001 in België 8.768 ligplaatsen en werd het tekort geraamd op 1.879 ligplaatsen. De overige cijfers zijn bij gebrek aan onderzoek enkel gebaseerd op prognoses. We gaan er tevens van uit dat er 500 vaste ligplaatsen en 200 passantenligplaatsen gegenereerd worden.

Voor de berekening van de extra kost voor toervaarders zonder ligplaats dienen we dus een kostenfunctie op te stellen. Gaan we er bijvoorbeeld vanuit dat iemand die geen ligplaats heeft gemiddeld 20 km extra dient te rijden om de boot te water te laten en daarbovenop gemiddeld 300 euro per jaar betaalt om de boot ergens te stallen. Indien we aannemen dat het aantal vaardagen ook zal verhogen door de uitbreiding van het aantal ligplaatsen gaan we er vanuit dat het aantal vaardagen voor recreanten met een ligplaats hoger is dan voor recreanten zonder een ligplaats. Gemiddeld wordt er nu 40 dagen per jaar gevaren. Voor de rekenoefening gaan we uit van een gemiddeld aantal van 50 dagen voor de ligplaatsbezitters en 30 dagen voor de anderen alsook dat zij beiden even grote populaties vormen. De totale extra uitgaven per vaardag bedragen dan $(20\text{km} \times 0,15 \text{ €/km} \times 30 + 300 \text{ €}) / 30 = 552 \text{ €} / 50 = 2 \text{ euro}$.

Verder betekent dit dat de nieuwe ligplaatsbezitters na uitvoering van de maatregel 50 in plaats van 30 dagen per jaar uitvaren en het aantal vaardagen dus toeneemt met $500 \times 20 = 10.000$ vaardagen/jaar.

De baat (kostenbesparing) kan dan als volgt berekend worden:

- $15.000 \text{ vaardagen (oorspronkelijke aantal)} \times 2 \text{ € (besparing per vaardag na uitvoering maatregel)} = 30.000 \text{ €};$

Vermeerderd met:

- $\frac{1}{2} \times 10.000 \text{ vaardagen (extra vaardagen)} \times 2 \text{ € (besparing per vaardag na uitvoering maatregel)} = 10.000 \text{ €}.$

Indien dus 500 extra ligplaatsen aangelegd worden kan de baat geschat worden op 40.000 €/jaar. Van deze baat wordt enkel het gedeelte dat naar de Belgische recreanten vloeit als relevant beschouwd. Stel dat 80 % Belgische recreanten zijn dan bedraagt de jaarlijkse baat 32.000 euro. Geactualiseerd op 50 jaar, verdisconteert aan 4 %, betekent dit 724.000 euro of 1.448 euro/lichplaats aan baten.

Wanneer we nu uitgaan van een lineaire vraagfunctie naar recreatie dienen we slechts 1 punt van de functie en de helling (prijselasticiteit) van de functie te kennen teneinde de vraagfunctie te kunnen opstellen. Over de prijselasticiteit van de vraag naar ligplaatsen in de jachthavens is nog geen onderzoek gebeurd. Het zelf berekenen van deze elasticiteit zou de opzet van een uitgebreid onderzoek vereisen met vergaande databehoeften. Wel kan gewerkt worden met resultaten van studies die de prijselasticiteit van recreatiegoederen in het algemeen inschatten. In verschillende veelal buitenlandse studies blijkt dat de elasticiteit van de vraag naar recreatie zich tussen '-0,5' en '-1,1' bevindt. Dit betekent dat een toename in de prijs van de recreatiediensten met 1 %, de vraag naar deze diensten doet teruglopen met 0,5 tot 1,1 %.

De huidige prijs per jaar van een ligplaats bedraagt zoals eerder aangegeven ongeveer 552 euro. De totale vraag bij deze prijs zou normaliter gelijk zijn aan 10.647 (8.768 bestaande ligplaatsen en een tekort van 1.879 ligplaatsen). Hieruit volgt dat de huidige betalingsbereidheid voor de laatste ligplaats, uitgaande van een prijselasticiteit van '-1', 17,65 % (8.768 is 17,65 % lager dan 10.647) hoger ligt dan de huidige prijs. Dit komt neer op een betalingsbereidheid van 650 euro voor een ligplaats. Het huidige verschil tussen de betalingsbereidheid en de kost bedraagt dan 98 euro.

De aanleg van 500 extra ligplaatsen (+5,7 %) zou de betalingsbereidheid voor de laatste ligplaats herleiden tot 612 euro per ligplaats. Het verschil tussen de betalingsbereidheid voor de laatste ligplaats en de kost bedraagt dan nog slechts 60 euro (612 euro - 552 euro). Het verschil in betalingsbereidheid voor de laatste ligplaats voor en na de maatregel bedraagt 38 euro (650 - 612 euro) De totale directe jaarlijkse baat van het project bedraagt dan:

- 500 (aantal nieuwe ligplaatsen) x 60 euro (verschil tussen betalingsbereidheid en kost) = 30.000 euro

Vermeerderd met:

- $500 \times 38 \text{ euro} / 2 = 9.500 \text{ euro}$

De totale directe jaarlijkse baat is dus gelijk aan 39.500 euro/jaar of 79 euro per ligplaats/jaar. Ook hier wordt enkel het gedeelte dat naar Belgische recreanten vloeit als relevant beschouwd. Aangezien verondersteld werd dat 80 % Belgische recreanten zijn bedraagt de jaarlijkse baat 31.600 euro. De netto actuele waarde van deze baat over 50 jaar, verdisconteerd aan 4 %, bedraagt dan ongeveer 715.000 euro of 1.430 euro/ligplaats.

Teneinde de volledige baat te bekomen, dienen hierbij telkens nog de inkomsten voor de jachthavenuitbaters bijgeteld te worden. Deze bedragen normaliter evenveel als de kost voor de uitbating, zijnde gemiddeld 552 euro/ligplaats per jaar. Voor 500 ligplaatsen verdisconteerd op 50 jaar bedraagt deze baat 6,24 miljoen euro. In de totaalberekening kunnen zij eventueel weggelaten worden, aangezien zij een even grote kost vertegenwoordigen.

De maatschappelijke baat van een uitbreiding van het aantal passantenplaatsen kan op gelijkaardige wijze (via wijziging in betalingsbereidheid) berekend worden, indien voldoende informatie beschikbaar is over betalingsbereidheid, prijs, aanbod en vraag naar passantenplaatsen.

Verder zou een ligplaats in een jachthaven in totaal ongeveer 8.119 euro/jaar aan directe en indirecte toegevoegde waarde in België genereren. Dit is aanzienlijk in vergelijking met de geschatte directe toegevoegde waarde in de jachthavens van 220 euro/ligplaats ($552 \text{ euro} \times 0,4$ – coëfficiënt die de verhouding toegevoegde waarde/omzet in de waterrecreatiesector weergeeft).

Op basis hiervan zouden we kunnen concluderen dat de indirecte maatschappelijke baat van de creatie van een extra ligplaats in de jachthaven ook ongeveer een factor 36 groter is dan de directe maatschappelijke baat. Dit zou een overschatting zijn

aangezien de investering in de jachthaven zoals boven gesteld immers andere investeringen verdringt. Hetzelfde geldt voor de consumptie van het aangeboden goed. De recreanten die gebruik maken van de nieuwe ligplaatsen recreëerden immers daarvoor elders en/of op een andere wijze. Het netto-effect van de creatie van de extra ligplaats op de totale maatschappelijke welvaart zal aldus veel kleiner zijn dan het bruto-effect.

Hetzelfde gaat ook op voor bijvoorbeeld de tewerkstelling. De creatie van extra ligplaatsen in de jachthavens zal zorgen voor extra tewerkstelling rondom de jachthaven, bijvoorbeeld in de horeca. Dit kan gepaard gaan met het verdwijnen van tewerkstelling bij andere horecazaken in de buurt of in andere sectoren.

Willen we nu effectief de indirecte netto-baat voor België van de toename in toervaartactiviteit en de daarmee verbonden activiteiten (waarbij in eerste instantie enkel cultuur-, horeca- en recreatiebestedingen worden meegenomen) berekenen, dan dienen we eerst een inzicht te krijgen in de wijze waarop deze toename verdeeld wordt over de verschillende types nieuwe recreanten na uitvoering van het project.

Het gedeelte nieuwe recreanten is samengesteld uit recreanten die vroeger in het buitenland recreëerden en recreanten die vroeger elders in België recreëerden. Voor de berekening van de baat gaan we er vanuit dat enkel de bestedingen tijdens de extra vaardagen die uit het buitenland afkomstige recreanten op de Belgische waterwegen doorbrengen een extra baat voor België meebrengen. Immers, de mate waarin verschuivingen in de bestedingen binnen België baten of kosten met zich meebrengen is zo goed als onmogelijk in kaart te brengen.

De baat die door de bestedingen van de uit het buitenland afkomstige recreanten gegenereerd wordt, is niet zo groot als de totale bestedingen van de recreanten. Tegenover deze bestedingen staat immers ook een kost. Enkel de winst die de ondernemingen, bij wie de bestedingen gedaan worden, maken op de verkoop (het productensurplus) kan als baat meegeteld worden.

De baat bestaat dan uit:

- 'Toename in het aantal vaardagen door van het buitenland afkomstige recreanten' x 'besteding per vaardag' x 'winstpercentage'

De toename van het aantal vaardagen door het project werd eerder geschat op 10.000 per jaar voor de uitbreiding van het aantal ligplaatsen. Gaan we uit van eenzelfde toename door de uitbreiding van het aantal passantenplaatsen en een verhouding van 20 % buitenlanders en 80 % Belgen dan bedraagt het extra aantal vaardagen door buitenlanders ongeveer 4.000 ($20.000 \times 0,2$).

De gemiddelde besteding per vaardag van een toervaarder bedraagt een 70 euro/boot/dag (een boot heeft dan 3 à 4 opvarenden). Van deze 70 euro mag enkel het winstpercentage meegenomen worden als baat. We nemen aan dat deze gemiddeld 6 % bedraagt. De totale baat door de toename in bestedingen bedraagt dan: 4.000 (aantal extra vaardagen door buitenlanders) $\times 70$ (gemiddelde besteding per dag per boot) $\times 6\%$ = 16.800 euro/jaar. Geactualiseerd op 50 jaar betekent dit 380.000 euro of 543 euro per extra lig- of passantenplaats. In tabel 7.1 wordt een overzicht gegeven van de tot nu toe berekende gegevens.

Tabel 7.1: Kosten-batenanalyse uitbreiding 500 ligplaatsen

Geactualiseerde kosten		Geactualiseerde baten	
Aanlegkosten ligplaatsen	projectspecifiek	Directe effecten: baat ligplaatsen voor nieuwe ligplaatsbezitters	715.000 tot 724.000 euro
Uitbatingskosten ligplaatsen	6,2 miljoen euro	Inkomsten jachthavens	6,2 miljoen euro
		Indirecte effecten: Toename horeca-bestedingen door nieuwe recreanten in België	380.000 euro
		Externe effecten: Wijziging in emissie door nieuwe ligplaatsbezitters	kan voorlopig niet geraamd worden
TOTAAL	projectspecifiek (6,2 miljoen euro)	TOTAAL	1,1 miljoen euro (7,3 miljoen euro)

Bron: eigen creatie

Met de beschikbare informatie is het ook mogelijk om een grove inschatting te maken van de directe bruto economische impact van de aanleg van extra ligplaatsen in de jachthavens. Deze bruto-economische impact bestaat immers uit de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid die hierdoor in de toervaart geschapen wordt.

Eerder werd er gesteld dat de omzet van een jachthaven per ligplaats gemiddeld 552 euro bedroeg. Wanneer we uitgaan van de eerder geciteerde verhouding toegevoegde waarde/omzet van 40 %, wil dit zeggen dat een ligplaats 220 euro aan toegevoegde waarde creëert. Indien dus 500 nieuwe ligplaatsen zouden gecreëerd worden, zal de directe economische impact 110.000 euro/jaar bedragen.

Met de eerder geopperde nuanceringen in het achterhoofd is het interessant om de bruto indirecte economische impact van de uitbreiding van het aantal ligplaatsen te berekenen. Op basis van eerder uitgevoerde studies kan besloten worden dat een ligplaats in een Belgische jachthaven 7.900 euro toegevoegde waarde (indirecte economische impact) per jaar genereert.

De uitbreiding van het aantal ligplaatsen met 500 eenheden zal aldus een bruto toegevoegde waarde van 3,95 miljoen euro per jaar genereren. De bruto werkgelegenheidscreatie kan dan, op basis van de eerder opgevoerde kencijfers (1 arbeidsplaats per 112.265 euro) geschat worden op 35 arbeidsplaatsen. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat veel werk in de waterrecreatie in de vrijwilligerssfeer ligt en dat het maatschappelijke 'bezettings- of bezigheidseffect' in de praktijk dus aanzienlijk hoger ligt.

De netto toename in toegevoegde waarde en werkgelegenheid, en de mate waarin deze toenames zich vertalen in een toename van de maatschappelijke welvaart, zal dus wel, zoals eerder geargumenteed, aanzienlijk beperkter zijn.

Aangezien de gebruikte cijfers in het voorbeeld gebaseerd zijn op verouderde en veelal op prognose gebaseerde gegevens is verder onderzoek noodzakelijk. Een eerste enquête die zou moeten gebeuren heeft betrekking op de verschillende jachthavens. Aan de hand hiervan is het mogelijk om het juiste aantal lig- en passantenplaatsen evenals het tekort in kaart te brengen. Ook dient er extra aandacht besteed te worden aan de passantenhavens aangezien er in deze havens nog geen onderzoek gebeurd is. Een uitgewerkte vragenlijst die hiervoor gebruikt kan worden is opgenomen in bijlage 5.

Verder dient er ook een enquête gehouden te worden bij de toervaarders in België. Hierbij is het de bedoeling dat op verschillende plaatsen in België een aantal toervaarders ondervraagd worden om zo een beter beeld te krijgen van de toervaart-

en jachthavensector, zodat de gegevens die nu nog niet voor handen zijn ingevuld kunnen worden. Een vragenlijst die hiervoor geschikt is weergegeven in bijlage 6.

Het doel van deze enquêtes is om een nog duidelijker beeld te krijgen van de jachthavensector. De laatste jaren zijn er reeds enkele beperkte onderzoeken gebeurd in bepaalde regio's maar er is dringend nood aan een onderzoek op nationaal niveau waarbij zowel de verschillende jachthavens alsook de toervaarders betrokken worden. Aan de hand van deze enquêtes is het dan mogelijk om een beter inzicht te krijgen in het juiste aantal ligplaatsen alsook in de economische impact van de jachthavens.

Spijtig genoeg hebben we dit onderzoek niet zelf kunnen uitvoeren wegens een aantal redenen. Een eerste reden is het tijdsgebrek. Het was voor ons namelijk onmogelijk om langs alle verschillende rivieren en kanalen in België een groot aantal toervaarders te ondervragen. Ten tweede is het ook zeer moeilijk om met de jachthavens in contact te komen aangezien ze niet echt bereid zijn om hieraan mee te werken. Enkel de grote jachthavens en meer bepaald de kustjachthavens zien het nut hiervan in.

7.5 Besluit

Op toeristisch vlak zijn de jachthavens een enorme troef voor de diverse steden en gemeenten, ze geven namelijk een meerwaarde. De jachtclubs proberen op verschillende manieren toeristen te lokken. Zo organiseren zij tal van internationale zeilwedstrijden of organiseren zeiltrips naar naburige jachthavens.

Het toerisme moet zich tegenwoordig, net zoals de meeste sectoren, toeleggen op strategie, kwaliteit, efficiëntie en positionering in de markt. We zullen nog meer het cultureel, ruraal en actief toerisme moeten integreren in het aanbod, om zo de toerist

een totaalpakket aan te bieden. Een jachthaven past volledig in deze context. Daar vindt de toerist rust, ontspanning en een aangename sportieve sfeer.

Wanneer naar de economische impact van de jachthavens gekeken wordt kan geconcludeerd worden dat de jachthavensector een bloeiende sector vormt maar om tot een juiste conclusie te komen is er nog uitgebreid nationaal onderzoek noodzakelijk.

Hoofdstuk 8: Conclusies

Met deze eindverhandeling hebben we getracht aan te tonen dat de jachthavens niet meer weg te denken zijn uit het toeristisch en economisch beeld van ons land.

De jachthavens zijn geen verwezenlijkingen van de laatste jaren, ze bestaan al geruime tijd maar het is pas nu dat ze volledig tot hun recht komen. Daarom kunnen we stellen dat de jachthavens tegenwoordig hun plaats in de havens meer dan waard zijn, ze hebben zich steeds meer geïntegreerd in het geheel. Door de jaren heen, na veel zwoegen, werken en lobbyen, hebben de jachtclubs, die de uitbating van de meeste jachthavens voor hun rekening nemen, zich kunnen opwerken tot moderne clubs met de nodige voorzieningen, zowel in het water als aan land.

Verder kunnen we stellen dat de watersporters aan verschillende reglementen en formaliteiten moeten voldoen vooraleer ze hun hobby mogen uitoefenen. Zo is er de verplichting om een immatriculatieplaat aan te vragen evenals het aanschaffen van een waterwegvignet op de Vlaamse waterwegen. Als men zich daarenboven naar het buitenland begeeft of op bepaalde waterwegen bevindt is eveneens een vlaggenbrief noodzakelijk. Ten slotte dient men voor bepaalde vaartuigen ook nog over een stuurbrevet te beschikken.

Wanneer we dan naar de verschillende jachthavens kijken zien we dat het grootste deel van de ligplaatsen zich aan de Kust bevinden, waarvan de jachthaven van Nieuwpoort praktisch de helft van deze plaatsen voor haar rekening neemt. Ook is deze haven tevens de goedkoopste als we de verschillende tarieven voor de passanten met elkaar vergelijken. Binnenlandse jachthavens daarentegen zijn talrijker aanwezig maar bevatten duidelijk minder boten.

Uit het bezit en aankopen van de pleziervaartuigen kunnen we concluderen dat de verhouding van de markt overeenkomt met $\frac{1}{4}$ zeiljachten en $\frac{3}{4}$ motorboten waarbij

de groei van de motorjachten het sterkste is. Tevens zien we dat er relatief meer zeilboten aan onze kust liggen dan in het binnenland. Onze woelige Noordzee is hier namelijk de grootste oorzaak van. Wat het gebruik van de waterwegen betreft merken we dat het aantal pleziervaartuigen op de Vlaamse waterwegen sinds 1991 verdubbeld is.

Op toeristisch vlak zijn de jachthavens dan weer een enorme troef voor de diverse steden en gemeenten, ze geven hen namelijk een meerwaarde. De economische impact van de jachthavens ten slotte mag men zeker en vast niet onderschatten. Uit een aantal studies blijkt dat door de inplanting van een jachthaven de omzet van de plaatselijke horeca zal stijgen wat dan weer als gevolg heeft dat er bijkomende werkgelegenheid gecreëerd kan worden. Uit de kosten-batenanalyse blijkt eveneens ook dat door de creatie van additionele ligplaatsen de opbrengsten de kosten overstijgen en dus met andere woorden een positieve economische impact hebben. Toch dient hierbij opgemerkt te worden dat er nog verder onderzoek noodzakelijk is om hierin een beter inzicht te verkrijgen.

Bibliografie

Boeken

ADAMS, X., DE PRINS, H., VANDEPITTE, P., 2005, *Atlas: de wereld nu in kaart*, De Boeck, Antwerpen, 64 p.

ALEN, A. & DUJARDIN, J., 1989, *Staatshervorming, de nieuwe grondwet en haar uitvoeringselementen*, E. Story-Scientia & Cepess, Brussel, 407 p.

ANWB, 1997, *Almanak voor watertoerisme deel 2*, ANWB, Den Haag, 792 p.

CLAUS, E., DE SMEDT, P., KAMP, B., LOWYCK, E., SCHELTJENS, T., VAN DYCK, M., VERHEYEN, W., 2003, *Beleidsplan waterrecreatie en –toerisme*, Ministerie van de Vlaamse gemeenschap, 96 p.

DE CORTE, R., 1991, *Kandidaturencodex*, Kluwer, Antwerpen, 187 p.

DE GROOTE, P. & MOLDEREZ, I., 1993, *Ronde van België: een toeristisch-geografische verkenning, deel 1: Kempen en Ardennen*, Garant, Leuven, 231 p.

DE GROOTE, P. & MOLDEREZ, I., 1993, *Ronde van België: een toeristisch-geografische verkenning, deel 2: Kust*, Garant, Leuven, 231 p.

DE KEYSER, R. & LANTSOGHT, F., 1993, *Mogelijkheden voor het riviertoerisme in West-Vlaanderen*, Westvlaams Economisch Studiebureau, Brugge, 72 p.

HUITEMA, T., 1965, *Ronde en platbodem jachten*, Van Kampen, Amsterdam, 300 p.

KENTLEY, E., 1992, *Schepen*, Standaard uitgeverij, Antwerpen, 64 p.

LUNENBURG, J., 1971, *Ronde & Platbodems*, Elsevier, Amsterdam/Brussel, 64 p.

NAGELS, L. & VANDESCHOOR, L., 1975, *Grote Nederlandse Larousse Encyclopedie*, deel 13, Heideland-Orbis, Hasselt, 715 p.

VAN BAARS, F., 1995, *Prisma Vakwoordenboek Toerisme & Recreatie*, Het Spectrum B.V., Utrecht, 393 p.

ROUSMANIERE, J., 1982, *De luxejachten*, Time-Life boeken, Amsterdam, 176 p.

STRUBBE, J., 1987, *De Belgische zeehavens, erfgoed voor morgen*, Lannoo, Tielt, 181 p.

VAN BEYLEN, J., 1985, *Zeilvaartlexicon*, De Boer Maritiem, Weesp, 420 p.

VAN HOOYDONK, E., 1996, *Beginnelsen van havenbestuurrecht: onderzoek naar de grondslagen en de draagwijdte van havenbestuurlijke autonomie*, Die Keure, Brugge, 546 p.

VERMEERSCH, C., 1980, *Planologische stedenbouwkundige benadering van de jachthavens langs de Belgische kust*, Westvlaams Economisch Studiebureau, Brugge, 54 p.

Studies

NATIONALE COMMISSIE VOOR HET HAVENBELEID, 1980, *Activiteitenverslag 1978-1980*, Brussel

STAD NIEUWPOORT, 1994, *Masterplan voor de ontwikkeling van de Nieuwpoortse haven, inleidend rapport*, Nieuwpoort, 58 p.

VLERICK LEUVEN GENT MANAGEMENT SCHOOL, 2006, *Watersportoeconomie in België*, Gent, 13 p.

WES, 2004, *Onderzoek toervaren*, Brugge, 88 p.

Brochures

HOUWEN, J., 2000, *de toervaart in West-Vlaanderen, feiten en cijfers*, West-Vlaamse Vereniging voor de Vrije Tijd

VANDENABEELE, D., 2004, *Vademecum Pleziervaart in België*, Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, 3^e druk, 77 p.

Tijdschriftartikels

1 Boot per 350 belgen, Trends, 18 april 2005, p. 77

BREBELS, P. & VANDEREYDT, C., *Plezierbootjes krijgen haven aan kanaal Tongerlo*, Het Belang van Limburg, 15 mei 2006, p. 11

Websites

<http://www.gent.be> (geraadpleegd op 2/3/2006)

<http://www.jachthaven-antwerpen.be> (geraadpleegd op 2/3/2006)

<http://www.kycn.be> (geraadpleegd op 22/2/2006)

<http://www.lfyb.be> (geraadpleegd op 7/3/2006)

<http://www.liege.port-autonome.be> (geraadpleegd op 3/3/2006)

<http://www.marec.be> (geraadpleegd op 27/3/2006)

<http://www.mercatormarina.be> (geraadpleegd op 22/2/2006)

<http://www.portusganda.be> (geraadpleegd op 2/3/2006)

<http://www.rbsc.be> (geraadpleegd op 10/3/2006)

<http://www.rnsyc.be> (geraadpleegd op 22/2/2006)

<http://www.ryco.be> (geraadpleegd op 27/3/2006)

<http://www.scarphout.be> (geraadpleegd op 22/2/2006)

<http://www.sodipa.be> (geraadpleegd op 22/2/2006)

<http://www.ville.namur.be> (geraadpleegd op 27/3/06)

<http://www.vnzblankenberge.ge> (geraadpleegd op 26/3/2006)

<http://www.vvw.be> (geraadpleegd op 24/2/2006)

<http://www.vvwblankenberge.be> (geraadpleegd op 25/3/2006)

<http://www.vyf.be> (geraadpleegd op 5/3/2006)

<http://www.wsklum.be> (geraadpleegd op 22/2/2006)

<http://www.yachtclubflandria.be> (geraadpleegd op 2/3/2006)

<http://www.yachtingmerelbeke.be> (geraadpleegd op 24/02/2006)

Bijlagen

Bijlage 1: De Belgische waterwegen

Bijlage 2: Toegelaten snelheden op de Belgische waterwegen

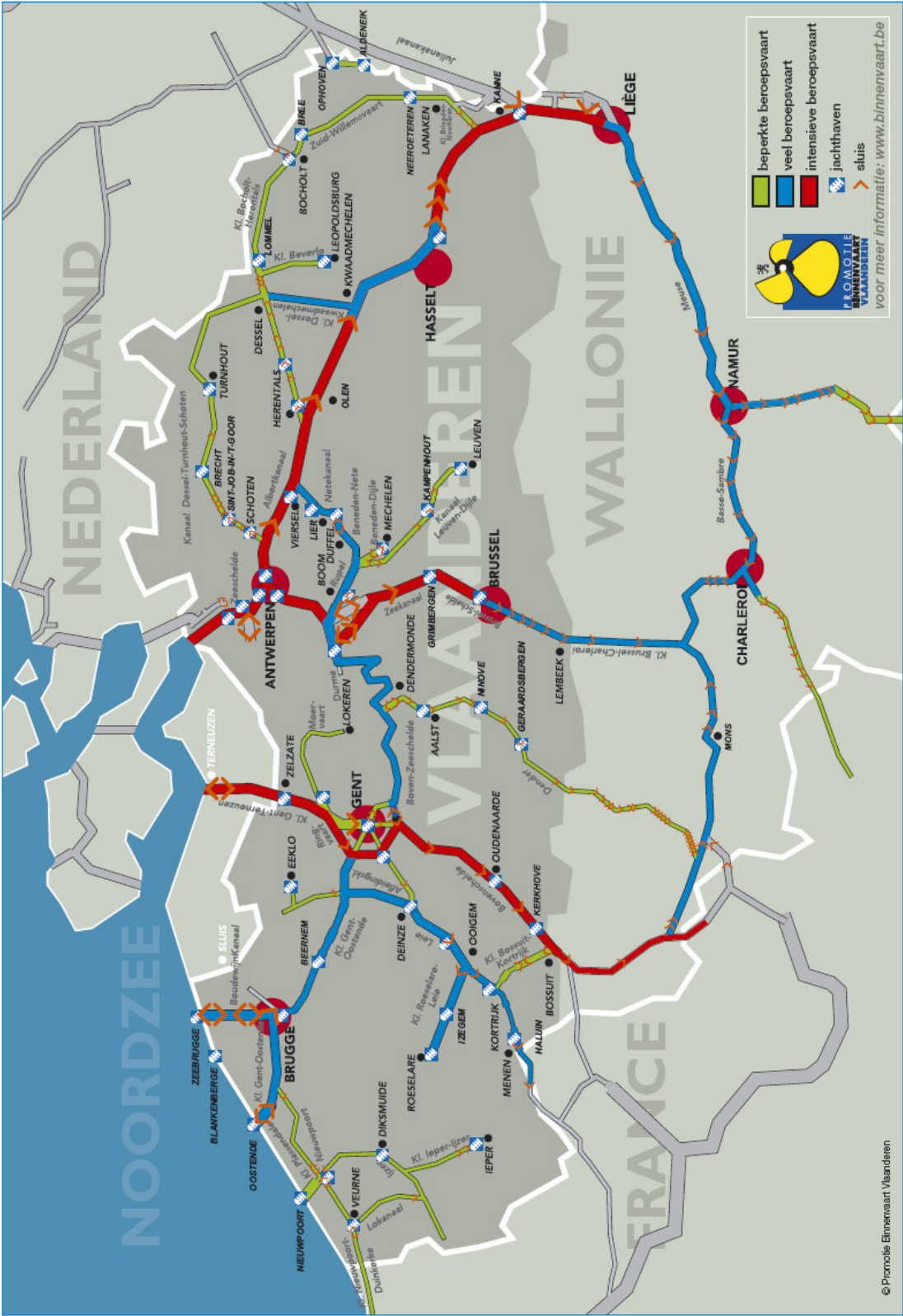
Bijlage 3: Lijst van buitenlandse stuurbrevetten die België erkend zijn

Bijlage 4: Plattegronden van de jachthavens

Bijlage 5: Enquête jachthavens

Bijlage 6: Enquête toervaarders

Bijlage 1: De Belgische waterwegen



Bijlage 2: Toegelaten snelheden op de Belgische waterwegen

De toegelaten snelheid wordt als volgt vastgesteld:

Kanaal van Bossuit naar Kortrijk:

In de verbrede delen 15 km/uur, in de overige delen 8 km/uur.

Kanaal van Charleroi naar Brussel:

8 km/uur op het ganse kanaal;

4 km/uur wanneer de vaartuigen langs de oever varen om te kruisen;

3 km/uur in de vernauwde doorgangen.

Ringvaart om Gent:

15 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1 meter of minder;

12 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1,01 meter tot 2 meter.

Dender:

6 km/uur voor opvarende vaartuigen;

7 km/uur voor afvarende vaartuigen.

Moervaart en Durmekanaal (opwaarts dam in Lokeren):

6 km/uur op het volledige traject.

Afleidingskanaal der Leie:

In het vak gelegen tussen de oorsprong in Deinze en Schipdonk: 15 km/uur;

In het vak gelegen tussen Schipdonk en de stuw van Balgerhoeke in Maldegem: 8 km/uur.

Spierekanaal:

3,6 km/uur.

Kanaal van Gent naar Oostende:

15 km/uur voor vaartuigen met een breedte van minder dan 2,5 meter;

12 km/uur voor vaartuigen met een breedte van 2,5 meter of meer.

Kanaal van Gent naar Terneuzen (Belgisch gedeelte):

16 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 4,5 meter of minder.

Grote Nete:

12 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van minder dan 1 meter;

9 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1 meter of meer.

Boven-Schelde:

12 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van minder dan 1 meter;

9 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1 meter of meer.

Albertkanaal en het kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen:

15 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1 meter of minder;

12 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1,01 meter tot 2 meter.

Kanaal van Bocholt naar Herentals, kanaal van Briegden naar Neerharen, kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout, kanaal van Beverlo en de Zuidwillemsvaart:

7,2 km/uur.

Kanaal van Leuven naar de Dijle:

12 km/uur.

Leie (Belgisch gedeelte):

12 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1 meter en minder;

9 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1,01 meter tot 2 meter.

Kanaal van Roeselare naar de Leie:

15 km/uur.

Kleine Nete:

6 km/uur.

Kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort:

5 km/uur.

Kanaal van Ieper naar de IJzer:

7 km/uur.

Kanaal van Nieuwpoort naar Duinkerken:

7 km/uur.

Lokanaal:

7 km/uur.

IJzer:

7 km/uur.

Verbindingskanaal van Gent:

12 km/uur voor vaartuigen met diepgang van 1 meter of minder;

9 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1,01 meter tot 2 meter.

Boven-Zeeschelde:

15 km/uur voor vaartuigen met een breedte van minder dan 2,50 meter;

12 km/uur voor vaartuigen met een breedte vanaf 2,50 meter;

Durme:

Niet beperkt stroomafwaarts de Hammebrug (max.60 km/uur).

Rupel:

Niet beperkt (max. 60 km/uur).

Beneden-Nete:

15 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1 meter of minder;
12 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1,01 meter tot 2 meter;
niet beperkt stroomafwaarts de wegbrug in Walem (max. 60 km/uur).

Boudewijnkanaal:

7,2 km/uur.

Zeekanaal Brussel-Schelde:

15 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1 meter of minder;
12 km/uur voor vaartuigen met een diepgang van 1.01 meter of meer.

Gemeenschappelijke Maas in Limburg

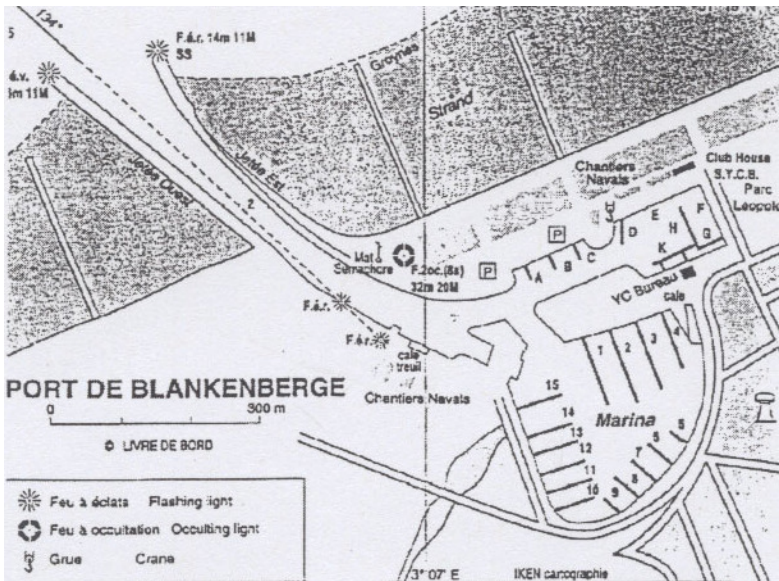
1. Een schip mag niet varen met een grotere snelheid dan 16 km/u ten opzichte van de oever.
2. In afwijking van het vorige mag een schip varen met een grotere snelheid dan 16 km/u ten opzichte van de oever in het volgende vak:
 - nabij Kinrooi: tussen km 59.500 en km 61.500.

Bijlage 3: Lijst van buitenlandse stuurbrevetten die België erkend zijn

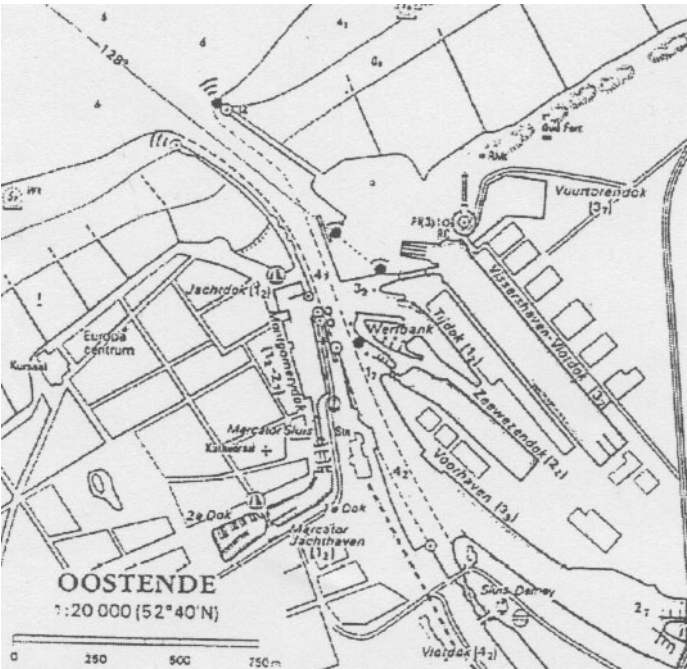
<i>LAND</i>	<i>BREVET</i>	<i>GELIJKWAARDIG AAN</i>
Nederland	Klein Vaarbewijs 1 Klein Vaarbewijs 2	Beperkt Stuurbrevet Algemeen Stuurbrevet
Frankrijk	Certificat National de Capacité PP Certificat National de Capacité S	Algemeen Stuurbrevet Algemeen Stuurbrevet
Duitsland	Sportschifferzeugnis Sportbootführerschein-Binnen	Algemeen Stuurbrevet Algemeen Stuurbrevet
Denemarken	Duelighedsbevis i sejlads for fritidssejlere Duelighedsprove i sejlads for fritidssejlere	Algemeen Stuurbrevet Algemeen Stuurbrevet
Verenigd Koninkrijk	National Powerboat certificate level 2 Helmsman's Overseas Certificate of Competence Certificate of Competence as Yachtmaster Offshore Certificate of Competence as Coastal Skipper Dayskipper Certificate samen met het "Helmsman's Certificate of Competence"	Beperkt Stuurbrevet
		Beperkt Stuurbrevet
		Algemeen Stuurbrevet
		Algemeen Stuurbrevet
		Algemeen Stuurbrevet
Luxemburg	Brevet de Conduite de Catégorie 1 & 2	Algemeen Stuurbrevet
Zwitserland	Permis de conduire les bateaux de navigation intérieure	Algemeen Stuurbrevet
Bulgarije	Vaarbewijs (afgegeven door de Bulgaarse Administratie)	Algemeen Stuurbrevet
Finland	Vaarbewijs (afgegeven door de Nationale Scheepvaartraad)	Algemeen Stuurbrevet
Hongarije	Vaarbewijs (afgegeven door de Algemene Inspectie van het Vervoer)	Algemeen Stuurbrevet
Polen	Vaarbewijs (afgegeven door de Grote Commissie van Cultuur en van Sport)	Algemeen Stuurbrevet
Slovakije	Vaarbewijs (afgegeven door de Nationale Administratie voor de Scheepvaart van Bratislava)	Algemeen Stuurbrevet
Tsjechië	Vaarbewijs (afgegeven door de Nationale Administratie voor de Scheepvaart van Praag)	Algemeen Stuurbrevet

[illegible]

Blankenberge



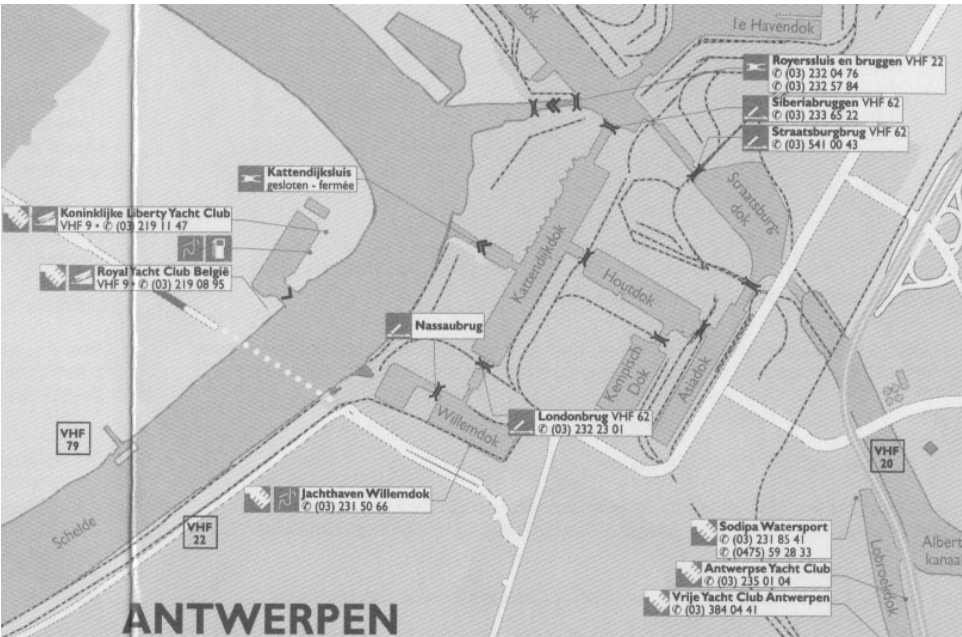
Oostende



Nieuwpoort



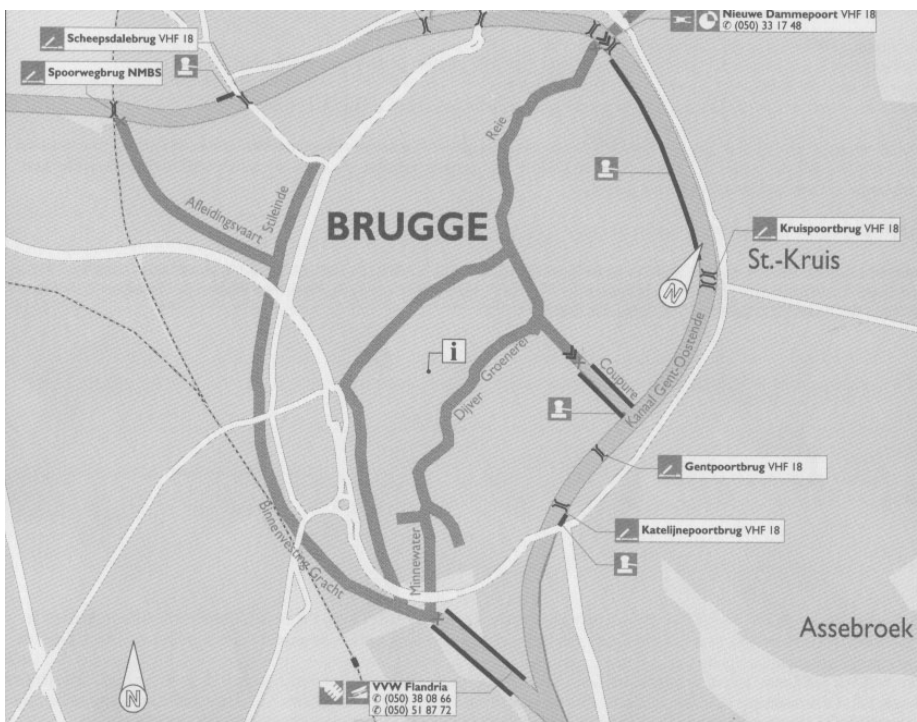
Antwerpen



Gent



Brugge



Bijlage 5: Enquête jachthavens

VRAAG 1: Is uw jachthaven een kustjachthaven of een binnenlandse haven?.....
.....

Indien kustjachthaven: GA NAAR VRAAG 3

VRAAG 2: Is de haven gelegen aan een waterplas of een
kanaal/rivier?.....

VRAAG 3: Over hoeveel vaste ligplaatsen beschikt uw jachthaven?.....

VRAAG 4: Hoe is de verdeling van deze ligplaatsen volgens het boottype?

Zeilboten > 6 meter:.....

Zeilboten < 6 meter:.....

Motorboten > 6 meter:.....

Motorboten < 6 meter:.....

VRAAG 5: Beschikt u over passantenplaatsen? (1) JA / NEEN

Indien Neen: GA NAAR VRAAG 7

VRAAG 6: Hoeveel passantenboten ontving uw jachthaven het afgelopen jaar?
.....boten

VRAAG 7: Wat is de prijs voor een passantenplaats voor één nacht?.....
.....

(1): Schrappen wat niet past

VRAAG 8: Over hoeveel trailbare hellingen of slipways beschikt de jachthaven?.....

Indien 0: GA NAAR VRAAG 10

VRAAG 9: Hoeveel trailbare boten ontvangt u, zonder vaste ligplaats?.....

VRAAG 10: Op welke manier wordt uw jachthaven uitgebaat?

- ☐ VZW
- ☐ Privé
- ☐ Overheid
- ☐ Gemengd: overheid en privé

VRAAG 11: Hoe wordt uw jachthaven geleid?

- ☐ Op vrijwillige basis
- ☐ Professioneel

Vraag 12: Hoeveel mensen worden er voltijds tewerkgesteld?.....personen

Vraag 13: Hebt u een tekort aan ligplaatsen? (1) JA / NEEN

Indien neen: GA NAAR VRAAG 14

VRAAG 14: Hoe groot is het tekort en voor welk type vaartuig?

Boten < 6 meter.....

Boten 6-10 meter.....

Boten > 10 meter.....

VRAAG 15: Zijn er in uw jachthaven uitbreidingen voorzien? (1) JA / NEEN

Indien neen: GA NAAR VRAAG 17

VRAAG 16: Hoeveel ligplaatsen bedraagt deze uitbreiding en tegen welke datum voorziet u deze uitbreiding?.....
.....

VRAAG 17: Met welke problemen wordt uw jachthaven het meest geconfronteerd?

- ☐ Milieuproblemen
- ☐ Tekort aan sanitaire voorzieningen
- ☐ Vandalisme
- ☐ Te kort aan ligplaatsen
- ☐ Gebrek aan medewerking van de overheid
- ☐ Golfslag van de beroepsvaart
- ☐ Geen problemen
- ☐ Andere problemen.....
.....

Enkele gegevens:

Naam van de club/uitbater:.....

Aangesloten bij een watersportvereniging? (1) JA / NEEN

Indien ja, Welke vereniging?.....

Bijlage 6: Enquête toervaarders

VRAAG 1: Hoeveel jaar vaart u al?

- ☐ Hoogstens 1 jaar
- ☐ Reeds 2 tot 3 jaar
- ☐ Reeds 4 tot 5 jaar
- ☐ Reeds 5 tot 6 jaar
- ☐ Reeds meer dan 10 jaar

VRAAG 2: Hoeveel dagen per jaar vaart u effectief uit?.....dagen/jaar

VRAAG 3: Heeft de boot een vaste ligplaats? (1) JA / NEEN

Indien neen: GA NAAR VRAAG 7

VRAAG 4: Waar bevindt zich deze ligplaats?.....

VRAAG 5: Hoeveel kilometer dient u te rijden vooraleer u de ligplaats bereikt?
.....kilometer

VRAAG 6: Hoeveel bedraagt de prijs van deze ligplaats? €.....

GA NAAR VRAAG 9

VRAAG 7: Hoeveel kilometer dient u te rijden vooraleer u de boot te water kan laten?
.....kilometer

VRAAG 8: Hoeveel bedraagt de stallingkost van de boot per jaar? €.....

(1): Schrappen wat niet past

VRAAG 9: Hoe lang duurt uw huidige trip, inclusief haltes?

Indien maximaal 1 dag:.....uur: GA NAAR VRAAG 10

Indien minstens 1 dag:.....dagen

VRAAG 10: Kan u een schatting maken van het aantal uren dat u tijdens deze trip effectief gevaren hebt?.....uren/dag

VRAAG 11: Welke activiteiten hebt u reeds ondernomen of bent u van plan te ondernemen?

- ☐ Uitrusten/ontspannen
- ☐ Zonnen
- ☐ Vissen
- ☐ Zwemmen in de waterlopen
- ☐ Wandelen
- ☐ Fietsen
- ☐ Bezoek aan steden/dorpen
- ☐ Bezoek aan musea
- ☐ Bezoek aan attracties
- ☐ Shoppen
- ☐ Café/terras
- ☐ Restaurant
- ☐ Andere:.....
-

VRAAG 12: Kan u mij vertellen hoeveel er vandaag, tijdens uw trip, besteed werd of besteed zal worden voor u en andere opvarenden voor:

Bezoek aan restaurant:	€.....
Bezoek aan café/terras	€.....
Bezoek attracties (musea/pretpark/film):	€.....
Levensmiddelen en drank gekocht in winkels:	€.....
Shopping (kledij / schoenen):	€.....
Huur boot/fiets/waterfiets:	€.....
Brandstof: benzine/diesel:	€.....
Brug- en sluisgeld:	€.....
Andere:.....:	€.....

VRAAG 13: Op hoeveel personen slaan deze bestedingen?.....personen

VRAAG 14: Maakt u soms gebruik van een passantenplaats? (1) JA / NEEN

Indien neen: GA NAAR VRAAG 16

VRAAG 15: Hoeveel bent u bereid maximaal bereid te betalen voor een passantenligplaats? €.....

VRAAG 16: Bent u lid van een watersportclub? (1) JA / NEEN

Indien neen: GA NAAR VRAAG 18

VRAAG 17: Bij welke club bent u aangesloten?.....

(1): Schrappen wat niet past

VRAAG 18: Hoeveel besteedt u jaarlijks aan volgende elementen?

Lidmaatschap:	€.....
Vergunningen en toelatingen:	€.....
Belastingen:	€.....
Onderhoud van boot (incl. eventuele investeringen):	€.....
Liggelden:	€.....

VRAAG 19: Welk is het hoogste diploma dat u heeft gehaald?

- ☐ Lager onderwijs (tot 12 jaar)
- ☐ Lager algemeen secundair onderwijs (tot 15 jaar)
- ☐ Hoger algemeen secundair onderwijs (tot 18 jaar)
- ☐ Hoger niet-universitair onderwijs
- ☐ Universitair onderwijs

VRAAG 20: Hoeveel personen zijn er aan boord tijdens deze dagtrip/(korte) vaarvakantie?.....personen

VRAAG 21: In welk gezinsverband bent u gekomen om de activiteit uit te oefenen?

- ☐ Eén of meer volwassenen zonder kinderen
- ☐ Eén of meer volwassenen zonder kinderen, jongste kind < 6 jaar
- ☐ Eén of meer volwassenen zonder kinderen, jongste kind 6-17 jaar
- ☐ Eén of meer volwassenen zonder kinderen, jongste kind > 18 jaar

VRAAG 22: Hoeveel andere personen buiten het gezin (familie, vrienden) zijn momenteel aanwezig?.....personen

(1): Schrappen wat niet past

VRAAG 23: Wat is uw beroep?

- ☐ Arbeider
- ☐ Bediende
- ☐ Zelfstandige
- ☐ Kaderlid, ondernemer, vrij beroep
- ☐ Gepensioneerde
- ☐ Huisvrouw/-man
- ☐ Student
- ☐ Werkloos
- ☐ Andere:.....

Enkele gegevens:

Geslacht:.....

Leeftijd:.....

Woonplaats:.....

Auteursrechterlijke overeenkomst

Opdat de Universiteit Hasselt uw eindverhandeling wereldwijd kan reproduceren, vertalen en distribueren is uw akkoord voor deze overeenkomst noodzakelijk. Gelieve de tijd te nemen om deze overeenkomst door te nemen en uw akkoord te verlenen.

Ik/wij verlenen het wereldwijde auteursrecht voor de ingediende eindverhandeling:

Economisch-geografische analyse van jachthavens en toerisme op de binnenvaart

Richting: **Handelsingenieur**

Jaar: **2006**

in alle mogelijke mediaformaten, - bestaande en in de toekomst te ontwikkelen - , aan de Universiteit Hasselt.

Deze toekenning van het auteursrecht aan de Universiteit Hasselt houdt in dat ik/wij als auteur de eindverhandeling, - in zijn geheel of gedeeltelijk -, vrij kan reproduceren, (her)publiceren of distribueren zonder de toelating te moeten verkrijgen van de Universiteit Hasselt.

U bevestigt dat de eindverhandeling uw origineel werk is, en dat u het recht heeft om de rechten te verlenen die in deze overeenkomst worden beschreven. U verklaart tevens dat de eindverhandeling, naar uw weten, het auteursrecht van anderen niet overtreedt.

U verklaart tevens dat u voor het materiaal in de eindverhandeling dat beschermd wordt door het auteursrecht, de nodige toelatingen hebt verkregen zodat u deze ook aan de Universiteit Hasselt kan overdragen en dat dit duidelijk in de tekst en inhoud van de eindverhandeling werd genotificeerd.

Universiteit Hasselt zal u als auteur(s) van de eindverhandeling identificeren en zal geen wijzigingen aanbrengen aan de eindverhandeling, uitgezonderd deze toegelaten door deze licentie

Ik ga akkoord,

Steve HENDRIKS

Datum: