

**“WEST-VLAANDEREN,
DOOR DE ZEE GEDREVEN”**



Rede door Paul Breyne,
Gouverneur van West-Vlaanderen
uitgesproken in de provincieraad
van 2 oktober 2007



1. INLEIDING

Ontelbare kunstenaars hebben in de Noordzee hun inspiratie gezocht. Dichters, schrijvers, schilders, musici, cineasten ... te veel om op te noemen, vonden in de Noordzee hun muze. Ook de gewone sterveling, die niet over de artistieke gave beschikt om de Noordzee in woord, beeld of klank te vatten, wordt telkenmale getroffen door het impressionante van de zee.

De zee heeft iets mythisch. Aan de ene kant is het een grens, een fysieke barrière, die de mens begrenst in zijn mogelijkheden. Geconfronteerd met de zee moeten we ons overgeven aan haar schoonheid en haar grilligheid. Wie de zee wil bedwingen, getuigt van wat de oude Grieken "hubris" noemden – overmoed. Het tarten van de goden dat tot je eigen ondergang leidt. Zo is ook de zee ontembaar en noopt zij ons tot bescheidenheid. Langs de andere kant opent de zee de horizon en biedt zij ons de gelegenheid om weg te dromen over het onbegrensde en wat achter de horizon ons mogelijk te wachten staat. De zee inspireert tot grootse ondernemingen en moedigt ons aan tot durf en initiatief.

West-Vlaanderen en de West-Vlamingen zitten door hun ligging aan de Noordzee in een geprivilegieerde positie. De zee is onze partner, die ons een zee van mogelijkheden biedt, zowel op het mercantiele vlak als op het socioculturele en vele andere vlakken. De Noordzee is een belangrijke factor in onze welvaart en ons welzijn. Maar dat brengt voor ons ook verantwoordelijkheden mee. De zee kan een bedreiging worden. We kunnen geconfronteerd worden met scheepsrampen, met overstromingen. We moeten even stil worden bij de vele slachtoffers die de Noordzee geëist heeft. Maar we zijn ook verantwoordelijk voor het behoud van de zee. Duurzaam omgaan met de zee wil zeggen dat we de Noordzee benutten in al haar opportuniteiten, maar dat we er tevens voor zorgen dat de toekomstige generaties daar ook optimaal zullen kunnen van genieten.

2. WEST-VLAANDEREN, DE KUST EN DE ZEE

West-Vlamingen staan bekend als noeste werkers die door inzet, en veel minder met woorden en bakken 'ongezouten kritiek', hun ambities nastreven. Die woorden sparen ze voor na het werk, in de sociale contacten die meer dan elders nog in het plaatselijke dialect worden gevoerd: het West-Vlaams, een taal waar ze trots op zijn. Het West-Vlaams ontsnapte immers, als oudste en meest authentieke Vlaamse dialect, aan de Brabantse taalinvloeden die sluipenderwijs vanuit het noorden het land binnendrongen (Devos & Vandekerckhove 2006). Van de zeezijde liet de invloed van de visserij en de overzeese handel zich voelen in tal van tongvallen en in uitdrukkingen die aan het zilte nat ontleend werden. En net zoals de taal een eigenheid ontwikkelde door zich, ver westwaarts van het centrum van het land, te laten beïnvloeden door de zee en haar gebruiken, zo is het ook gegaan met alles wat deze provincie gekneet heeft tot wat ze vandaag is. 'West-Vlaanderen' of 'Zee-Vlaanderen', aan u de keuze.

2.1. Leven met de zee, door de eeuwen heen

2.1.1. De zeespiegel als referentie

De huidige kustvlakte strekt zich uit tussen de zee en de opduikende zand- en zandleemgronden uit het pleistoceen. Ooit lag de kustlijn veel verder naar het noorden. Op het einde van de laatste ijstijden (ca. 10.000 jaar geleden) stond het zeeniveau immers 110-130 m lager dan vandaag en men kon als het ware te voet naar Engeland stappen. In het daaropvolgende holoceen steeg de zeespiegel ten gevolge van de geleidelijke verwarming en het afsmelten van de ijskappen. Aanvankelijk verliep die stijging snel, waardoor 9.000 jaar geleden al het zeeniveau slechts 45 m onder het huidige peil stond en de kustlijn reeds tot aan de noordrand van de (centraal in de huidige Noordzee liggende) Doggersbank verliep. Door een verdere stijging van het zeepeil met 2 m/eeuw tot -17 m ten opzichte het huidige peil circa 8.200 jaar geleden, kende onze huidige kust voor het eerst mariene overstromingen. Die vonden enkel plaats tussen De Panne en Nieuwpoort (Baeteman 1987). De stijging van de zeespiegel vertraagde verder tot 0,5 m/eeuw (-7.000 tot -5.000 jaar geleden) en 0,15 m/eeuw (vanaf -5.000 jaar geleden). Intussen is, ten gevolge een versterkt en minstens gedeeltelijk door de mens veroorzaakt broeikas-effect, een omgekeerde beweging ingezet met een zeespiegelstijging van ca. 0,20 m in de 20^e eeuw, versnellend naar een stijging met 3 mm/jaar nu (Verwaest *et al.* 2005). Het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) voorspelt tussen nu en 2100 een zeeniveaustijging van 0,15-0,70 m.

Hoe hoger de zeespiegel, hoe meer kans op overstromingen, zo lijkt het. Toch toont de lokale geschiedenis dat er meer aan de hand is en dat er in onze contreien geen sprake was van mooi afgelijnde periodes van 'transgressies' (overstromingen bij stijging zeeniveau) en 'regressies' (rustiger periodes bij halt stijging) (Baeteman 2007). Sinds de laatste ijstijden 10.000 jaar geleden bleef de zeespiegel immers stijgen en toch wisselden periodes waarin de mens de greep op dit kustland leek te winnen of te verliezen elkaar af. Deze merkwaardige tegenstelling is toe te schrijven aan een samenspel van natuurlijke fenomenen en menselijke activiteiten die samen het uitzicht van de kustvlakte bepalen, en gestuurd werden door een sterkere of minder sterke stijging van de zeespiegel.

Eerst vormde zich een basisveenlaag bovenop de pleistocene zand- en zandleemondergrond (Baeteman 2007). Deze veenlaag kon ontstaan toen het zeeniveau na de laatste ijstijden ging stijgen en de grondwaterstanden aan land mee omhoog stuwde. Dit leidde tot algemene vernatting van het kustgebied en tot de ontwikkeling van een moerasvegetatie (het latere

veen). De sterke stijging van de zeespiegel in de periode tot 7.500 jaar geleden zette zich inmiddels door en leidde tot een aanzienlijke landwaartse verschuiving van het getijdengebied en de afzetting van een bijna 10 m dik pakket zand en klei vanuit zee bovenop het oude pleistocene oppervlak (met daarop het basisveen). De kustvlakte evolueerde verder naar een met geulen doorsneden wadgebied, het best vergelijkbaar met het huidige Nederlandse wadgebied.

Deze periode van aanwas werd gevolgd door een erosieve fase die pas beëindigd werd rond 550-750 n.Chr. Zo zagen de Romeinen de kustvlakte – toen afgelijnd met een door geulen doorsneden barrière van ‘waddeneilanden’ enkele kilometers vóór de huidige kustlijn gesitueerd – steeds verder landwaarts opschuiven en het wad in de zeewaartse gebieden afgeslagen worden. In de daaropvolgende rustiger periode nestelden meer en meer menselijke activiteiten en nederzettingen zich in de Vlaamse kustvlakte (Tys 1999), de eerste stap naar de volledige exploitatie van het West-Vlaamse kustgebied zoals we dat vandaag kennen.

2.1.2. De mens in zijn strijd tegen het wassende water

‘Vlaanderen’ betekent etymologisch zoets als ‘overstroomd land’ (Dhondt & Gysseling 1948). Dit geeft treffend weer voor welk soort uitdagingen onze voorouders slag om slinger gesteld werden. En binnen Vlaanderen zijn weinig streken voor hun bewoning zo afhankelijk geweest van het natuurlijke milieu als het kustgebied. Een veeleer beperkt aantal sporen van ijzertijdbewoning (Menapiërs) in de kustzone – o.a. in De Panne en Brugge – geven aan dat dit gebied reeds vóór de komst van de Romeinen bewoond was, ondanks de frequente overstromingen die deze regio teisterden sinds ca. 500 v.Chr. Deze Menapiërs waren niet alleen uitstekende zeevaarders, ze kweekten ook varkens en waren belangrijke wolproducenten. Tevens staken ze turf als brandstof en voor de winning van zout. De bloeiperiode van Gallo-Romeinse bewoning in de kustvlakte volgde eind 2^e tot midden 3^e eeuw n.Chr. Deze verspreide bewoning was vooral gevestigd op de oeverwallen van de talrijke geulen en kreek die dit gebied doorsneden. De tot de verbeelding sprekende Romeinse aanwezigheid in Oudenburg situeert zich pas later, in de laat-Romeinse tijd (270-410 n.Chr.), toen de militaire vestiging zich afspeelde op de rand van de Zandstreek en buiten de eigenlijke kustvlakte. Die was toen kennelijk al opgegeven ten gevolge van nieuwe overstromingen of andere redenen (Thoen 1987). Een beschrijving van ons kustgebied uit 297 n.Chr. spreekt in dit verband boekdelen: in een lofrede uitgesproken als hulde aan keizer Constantius Chlorus klonk het: *“Dit kan men nog nauwelijks land noemen, volledig doordrongen als het is met water, zo drassig dat het niet alleen daar waar het duidelijk moerassig is, bezwijkt onder de minste druk en de voetstap opsloopt, maar ook daar waar het terrein wat steviger lijkt, door de druk van de voeten in beroering wordt gebracht. In werkelijkheid drijft de grond en men zou terecht kunnen zeggen dat een dergelijke grond uiterst geschikt zou zijn om een soldaat te oefenen voor de zeestrijd”*.

De vroege middeleeuwen kenden eerst nog een beperkte menselijke aanwezigheid, drijvend op het ritme van de natuur. Vanaf de 10^e eeuw ging men steeds actiever ingrijpen om de overstromingsrisico's te verminderen en land voor zich te winnen. De bedijking van kernlanden gebeurde met langgerekte defensieve dijken langs de hoofdgeulen in nagenoeg geheel de kustvlakte. Door het verder en verder indijken volgens een fijnmazig bedijkingsmodel was het zeewater in de 12^e eeuw, op de IJzermonding na, definitief uit de kustvlakte geweerd en evolueerde de kustvlakte tot een aaneengesloten gebied. Dit dwong de bewoners om te zorgen voor een nieuwe vorm van gemeenschappelijke waterbeheersing en drainage, o.a. door middel van nieuwe kanalen en grachten. De huidige zee-eerpeduinen zouden pas ontstaan in de late middeleeuwen (eind 14^e – begin 15^e eeuw).

Onbewust creëerde men door al die waterbouwkundige werken ook nieuwe problemen. Door dit 'dijken-keurslijf' werden deze kernlanden immers niet meer op natuurlijke wijze opgehoogd, maar gingen ze juist ontwateren en inklinken. Zo maakten deze indijkingen het achterliggende land – hoe paradoxaal ook – kwetsbaarder voor overstromingen bij dijkdoorbraken of bij overvloedige regen. Door het 'insnoeren' van de getijdengeulen werd het wassende water hierin bovendien opgestuwd en de druk op de dijken verhoogd, waardoor de massa opgestapeld water met volle kracht in de lager gelegen polders kon stromen, met alle gevolgen vandien. Daarnaast begon ook de winning van turf in Noord-Vlaanderen in de 12^e-13^e eeuw 'industriële' vormen aan te nemen. Oorzaak hiervan was de toenemende brandstofbehoefte in de groeiende steden en de verminderde beschikbaarheid van hout door de doorgedreven ontginning van bossen. Ook werd er verzielt veen of 'darink' gestoken ten behoeve van de zoutwinning. Deze darink werd achtereenvolgens gedroogd, verbrand tot as of 'zel' en verder verwerkt tot zout (Leenders 1999). Dit graven van darink om brandstof en zout te verkrijgen, leidde tot een verlaging van het maaiveld, en nodigde als het ware de zee uit om verder landinwaarts te trekken. Een strijd van de kustbewoner tegen de zee, met vallen en opstaan ...

2.2. Geografische en juridische afbakening

2.2.1. Definitie 'kust'

Pogingen om de kust eensluidend te definiëren, hebben al heel wat inkt en speeksel doen vloeien. Eén enkele definitie geven van "de kust" is dan ook onmogelijk. We geven er u drie gangbare: een veeleer 'klassieke' benadering, een 'ecologische' en een 'geologische' definitie. In deze rede, maar ook gevoelsmatig voor de West-Vlaming, maakt het (zee)water integraal deel uit van "de kust" en is kust meer dan land alleen.

"De kust"- klassiek

De strook land en zee van uiteenlopende breedte, die bestaat uit dat deel van het land dat beïnvloed wordt door zijn nabijheid tot de zee, en dat deel van de zee dat beïnvloed wordt door zijn nabijheid tot het land, en de natuurlijke kustsystemen en de gebieden waarbij menselijke activiteiten het gebruik van kustbronnen impliceren (Duurzaamheidsbarometer).

"De kust" – ecologisch

Het ecologisch functioneel samenhangend gebied, bestaande uit het mariene milieu, strand, slikken en schorren, de duinen en de poldergebieden (Provoost & Hoffman 1996).

"De kust" – geologisch

De maritieme vlakke die ontstond na de laatste ijstijd, en die bestaat uit strand, duinen en polders (Kustatlas).

2.2.2. Geografische afbakening

De Vlaamse kustvlakte bevindt zich in de zuidelijke bocht van de Noordzee, net ten oosten van de ingang tot het Kanaal. Ze maakt deel uit van een maritieme vlakte die zich langs de Noordzee uitstrekt vanaf de kliffen van de Boulonnais tot in Denemarken. Het Belgisch deel van dit laaggelegen gebied heeft een lengte van ca. 65 km en een breedte van 10-15 km. De oppervlakte strand bedraagt ongeveer 2.000 hectare (Rappé *et al.* 1996), terwijl het huidige areaal ecologisch waardevolle duinen een oppervlakte heeft van ongeveer 2.500 hectare, slechts één derde van het geschatte oorspronkelijke duinenareaal. De totale oppervlakte van het poldergebied bedraagt circa 100.000 hectare: dit is bijna één derde van de totale oppervlakte van de provincie West-Vlaanderen.

Wat de landzijde betreft worden zowel de tien kustgemeenten (Knokke-Heist, Brugge, Blankenberge, De Haan, Bredene, Oostende, Middelkerke, Nieuwpoort, Koksijde en De Panne) als de gemeenten waarvan het grootste deel van het grondgebied in de polders gelegen is (Damme, Zuienkerke, Jabbeke, Oudenburg, Gistel, Diksmuide, Veurne, Alveringem en Lo-Reninge), tot onze kust(vlakte) gerekend.

Zeewaarts van de kustlijn bevinden zich de Belgische territoriale zee, het Belgisch continentaal plat (BCP) en de exclusieve economische zone (EEZ), drie juridisch gedefinieerde zones waarover België een zekere bevoegdheid kan laten gelden (zie verder).

Dit 'Belgisch deel van de Noordzee' (BNZ) meet 3.462 km² en is bij laagwater nergens dieper dan 45 m. Het wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een complex systeem van zandbanken die ongeveer evenwijdig met de kust georiënteerd zijn. Een getijverschil van gemiddeld 3,9 m tussen hoog- en laagwater zorgt voor vrij sterke stromingen en een goed gemengde en troebele waterkolom.

Figuur 1: Geografische afbakening van het studiegebied

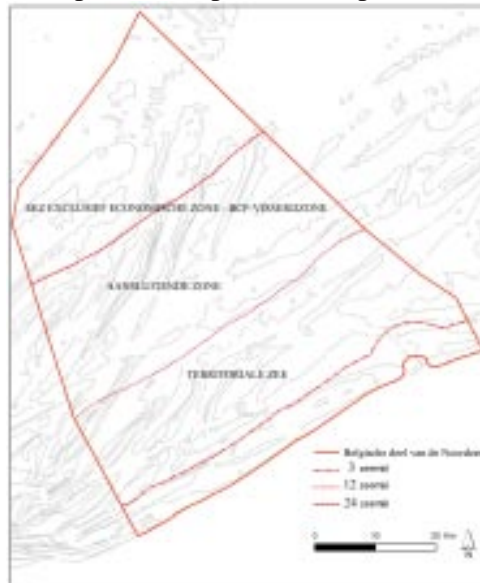


Bron: Belpaeme & Konings 2004

2.2.3. Juridische afbakening op zee

Het BNZ is opgedeeld in vijf deels overlappende zones met een verschillend rechtskarakter (Maes & Cliquet 1997, Somers 2004). Deze zones zijn: de territoriale zee, de aansluitende zone, het Belgisch Continentaal Plat (BCP), de visserijzone en de exclusieve economische zone (EEZ), waarbij de laatste drie dezelfde geografische afbakening kennen. Het BCP heeft enkel betrekking op de niet levende rijkdommen (de bodem en ondergrond) van deze afbakening, terwijl het EEZ betrekking heeft op zowel het watergedeelte als de zeebodem en de ondergrond van deze zone.

Figuur 2: De Belgische mariene gebieden



Bron: Maes *et al.* 2005, aangepast door Els Verfaillie van het Renard Centre of Marine Geology, Universiteit Gent.

De territoriale zee wordt zeewaarts begrensd op 12 zeemijl (1 zeemijl = 1,852 km) van de kustlijn. Voor het bepalen van de territoriale zee wordt aan de laagwaterlijn van de kust een basislijn getrokken, zoals aangegeven op de hydrografische zeekaarten van de Belgische kust. Voor Zeebrugge loopt deze basislijn over de uiterste punten van de in zee vooruitstekende strekdammen. De oppervlakte van het BCP/EEZ/visserijzone bedraagt 2.017 km² en de grootste afstand vanaf de basislijn meet 47 zeemijl of ca. 87 km. Het zeewatergedeelte landwaarts gelegen van de basislijn wordt de interne wateren of binnenwateren genoemd. Deze interne wateren behoren juridisch tot het grondgebied van het Vlaamse Gewest.

De term Belgisch Continentaal Plat(eau) of BCP veroorzaakt vaak verwarring. Juridisch gezien betreft het BCP de bodem en ondergrond van de 'Belgische zee' voorbij de 12 mijlsgrens. Daarnaast wordt de term vaak aangewend in geologische zin (en overgenomen door heel wat wetenschappers), waarmee de bodem en ondergrond van het volledige Belgische deel van de Noordzee (BNZ) wordt bedoeld.



2.2.4. Wie is waar bevoegd?

2.2.4.1. In een notendop

Het beheer van het kustgebied is materie waarin zowel de nationale (federale), regionale (Vlaamse), provinciale en lokale (gemeentelijke) overheden bevoegdheden en verantwoordelijkheden hebben. Dit maakt een nauwe samenwerking tussen federale staat en gewest bij het bepalen van het beleid voor en het beheer van de kust noodzakelijk.

In een notendop zou gezegd kunnen worden dat het beheer van de kustzone op het vasteland onder federale en gewestelijke bevoegdheid valt, terwijl de federale overheid (behoudens specifieke uitzonderingen) bevoegd is voor het treffen van beheersmaatregelen op zee. De grens tussen land en zee wordt gevormd door de provinciegrens van West-Vlaanderen die zeewaarts begrensd is door de basislijn of de gemiddelde laaglaagwaterlijn bij springtij (GLLWS: gemiddelde van de laagste waterstanden van de maand over een periode van 5 jaar) langs de kust.

Afwijkende wetten kunnen echter wel bevoegdheden op zee toekennen aan het Vlaamse Gewest. Zo voorziet de Bijzondere Wet van 8 augustus 1988 (B.S. 13 augustus 1988) expliciet in gewestelijke bevoegdheden voor het uitvoeren van activiteiten en werken in het Belgische deel van de Noordzee die noodzakelijk zijn voor de uitoefening van de gewestelijke bevoegdheden. Dit is het geval voor activiteiten die verband houden met waterwegen, havens, zeekering, loodsdiens ten en de redding- en sleepdiens ten op zee. Ook de bevoegdheid voor visserij werd in 2001 overgeheveld van de federale staat naar de gewesten.

2.2.4.2. Federale bevoegdheden

De federale regering heeft een coördinerende taak ten aanzien van verschillende bevoegdheden met betrekking tot het Noordzeebeleid. In het Federaal Regeerakkoord van juli 2003 werd de ontwikkeling van een langetermijnvisie voor de Noordzee voorgesteld. Er werd een Minister van de Noordzee aangesteld die bevoegd is voor de bescherming van het mariene milieu. Andere leefmilieudimensies zoals biodiversiteit, productnormen of klimaatsverandering, die ook mariene aspecten behelzen, vallen echter onder de bevoegdheid van de federale Minister voor Leefmilieu. Beide ministers worden hiertoe ondersteund door het Directoraat-generaal (hierna 'DG') Leefmilieu van de federale overheidsdienst (hierna 'FOD') Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu. Voor de bescherming van het mariene milieu betreft het meer bepaald de dienst Marien Milieu.

Wetenschappelijke ondersteuning komt er van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM). Zij maakt sinds 1997 deel uit van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen (KBIN) en vervult voor België een aantal belangrijke taken in het beheer en de bescherming van het mariene milieu van de Noordzee. De BMM is verantwoordelijk voor onder meer de mathematische modellering van het mariene milieu en de wetenschappelijke opvolging van een aantal internationale conventies m.b.t. het mariene milieu. Daarnaast voert de BMM bepaalde aspecten uit van de monitoring van de kwaliteit van het milieu die internationaal afgesproken werden.

De FOD Mobiliteit en Vervoer (DG Maritiem vervoer) is bevoegd voor het scheepvaartbeleid, de scheepvaartveiligheid en de scheepvaartcontrole. Deze bevoegdheden omvatten het voorkomen van verontreiniging door schepen via technische controles in overeenstemming met een aantal scheepvaartverdragen, en behelzen ook de inspectie van de veiligheid aan boord en de afgifte van de veiligheidslicenties. Ook het uitvoeren van havenstaatcontroles in navolging van het Memorandum of Understanding on Port State Control en de Europese Havenstaatrichtlijn

behoort tot de activiteiten van het DG Maritiem vervoer. Op internationaal niveau vertegenwoordigt de FOD Mobiliteit ons land in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Belangrijke partners bij rampenbestrijding en het bestrijden van verontreiniging op zee zijn de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu (DG Leefmilieu, Dienst Marien Milieu), de FOD Binnenlandse Zaken, meer bepaald de Civiele Bescherming, en het Ministerie van Defensie (Marine). Ze worden nauw betrokken bij het opstellen van interventieplannen ter voorkoming en bestrijding van verontreiniging op zee. Concreet op het terrein wordt het specifiek op het strand en in zee inzetbare materiaal van het DG Leefmilieu gecombineerd met logistieke middelen en personeel van de Civiele Bescherming en van Defensie (Marine). In het kader van activering van het Noodplan Noordzee wordt door de Marine ook de 'on scene commander' geleverd.

In 1999 werden, met het oog op een betere dienstverlening aan de bevolking, de algemene politieopdrachten van de luchtvaart-, zeevaart- en de spoorpolitie (samen met het daartoe vereiste personeel en middelen) geïntegreerd in de federale politie. Een van de gevolgen van deze hervorming was dat de politie te water zich voortaan niet enkel naar ons zeegebied richtte, maar dat ook de binnenwateren onder die koepel werden gebracht. Om die reden werd de oude benaming 'zeevaartpolitie' vervangen door een nieuwe, meer toepasselijke titel: de scheepvaartpolitie. De scheepvaartpolitie is in onze provincie dus niet enkel aanwezig op de Noordzee en in de kusthavens, maar is ook actief op onze binnenwateren en in onze binnenhavens. Dit korps is belast met het toezicht op alle wetten en reglementen die van toepassing zijn op en rond het water en staat o.a. in voor de grenscontrole en de handhaving van de openbare orde op het water. Op zee streeft zij ernaar om in een geest van partnerschap met de andere departementen en onder leiding van de gerechtelijke en bestuurlijke overheden bij te dragen tot een veilige en gezonde Noordzee in het belang van alle 'watergebruikers'.

De Marinecomponent van het Ministerie van Defensie heeft controlebevoegdheden op zee en kan het achtervolgingsrecht op zee uitoefenen inzake piraterij, mensenhandel, terrorisme, drugstrafiek ... De gemandateerde officieren en onderofficieren zijn bevoegd voor toezicht en controle op de naleving van de Wet Marien Milieu. De Marine is ook belast met visserijwacht en heeft aldus een controlerende bevoegdheid inzake visserij. Naast de hulp die ze biedt in het kader van verontreiniging op zee, fungeert de Marine ook als het nationaal contactpunt in het kader van de Overeenkomst van Bonn (technisch-operationele bijstand in het kader van olieverontreiniging). Daarnaast speelt de luchtcomponent van het Ministerie van Defensie een belangrijke rol in het redden van mensenlevens op zee.

De FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie (Algemene Directie Kwaliteit en Veiligheid – Afdeling Kwaliteit en Innovatie – Dienst Continentaal Plat) is bevoegd voor de reglementering, het toezicht en het toekennen van vergunningen bij de exploitatie van minerale en andere niet-levende rijkdommen van de zeebodem en de ondergrond van de territoriale zee en het continentaal plat. De Minister van Economische Zaken en de Minister bevoegd voor het mariene milieu zijn samen bevoegd voor de milieueffectenbeoordeling van deze activiteiten. De ambtenaren en agenten aangeduid door de Minister van Economische Zaken zijn tevens bevoegd voor het toezicht en controle op de naleving van de bepalingen van de Wet Marien Milieu. Binnen de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie is de Algemene Directie Energie, Afdeling Gas en Elektriciteit bovendien bevoegd voor de gasterminals in Zeebrugge, en voor het aanleggen van elektriciteitskabels en pijpleidingen op de zeebodem. Binnen de Algemene Directie Kwaliteit en Veiligheid is de Afdeling Reglementering en Controlebeleid verantwoordelijk voor de Coördinatie van Openbare veiligheid. Hiertoe houdt ze toezicht op de gasleidingen van FRANPIPE, ZEEPIPE en INTERCONNECTOR m.b.t. het vervoer van gas. Ze verleent ook advies over eventuele springstoffen in zee (bv. zeemijnen).

De diplomatieke kanalen (bilateraal en multilateraal met inbegrip van Europese en gespecialiseerde internationale instellingen) van ons land worden beheerd door de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken. Hij maakt aan de bevoegde diensten op zee alle nuttige informatie over die kanalen leiden tot effectieve belangenbehartiging. Buitenlandse Zaken en zijn diplomatieke vertegenwoordigingen kunnen zo een aanvullend instrumentarium bieden bij grensoverschrijdende initiatieven. De Kustwacht coördineert het operationele toezicht op de oceanografische en hydrografische werkzaamheden van buitenlandse schepen in de Belgische zeegebieden om te zorgen dat ze in het kader van een geldige “Diplomatic Clearance” en overeenkomstig de eventuele gestelde voorwaarden uitgevoerd worden. De aanvragen voor “Diplomatic Clearance” worden ingediend via de FOD Buitenlandse Zaken, die verder de nodige stappen onderneemt.

Het Crisiscentrum van de FOD Buitenlandse Zaken kan optreden bij een ongeval in extraterritoriale wateren waarbij zowel Belgen als buitenlanders betrokken zijn. De Directie Bilaterale Betrekkingen, Dienst West-Europa en Noord-Amerika, staat in voor de opvolging van de bilaterale politieke en economische relaties met de landen van West-Europa en Noord-Amerika. De Directie Economische Belangen, Dienst Internationaal Transportbeleid, verzekert de coördinatie van internationale transportakkoorden en overvluchten.

Ook de FOD Financiën richt zijn aandacht op zee, en meer bepaald in relatie tot douane en accijnzen, waarbij de controle inzake drugssmokkel op zee een belangrijk aandachtspunt vormt.

Ten slotte is ook de POD (Programmatorische federale overheidsdienst) Duurzame ontwikkeling betrokken bij het beleid op zee. Hij is net als de bovengenoemde diensten partner van de structuur Kustwacht (zie 4.1.1.). Hij biedt ondersteuning inzake duurzame ontwikkeling en heeft hierbij bijzondere aandacht voor het opstellen van nationale langetermijnplannen.

2.2.4.3. Bevoegdheden van het Vlaamse Gewest

Voor het kustzonebeleid zijn op Vlaams niveau – naast de bevoegdheden m.b.t. de visserij (zie verder) – vooral het Ministerie van Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) en het Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) van belang. Belangrijke spelers zijn het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), de fusie van de vroegere afdelingen Natuur en Bos & Groen van het vroegere AMINAL), de Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting en Monumenten en Landschappen (AROHM), en de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM). Bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust – MDK (MOW), zijn verschillende subentiteiten bevoegd voor de kustzone en op zee: Dienst Afzonderlijk Beheer (DAB) Vloot, DAB Loodswezen, Afdeling Kust en Afdeling Scheepvaartbegeleiding.

De Afdeling Kust is verantwoordelijk voor: (1) de verdediging van onze kust tegen stormvloed en overstromingen vanuit zee, incl. het beheer van stranden en zeevloedduinen; (2) de infrastructuur van de vissershavens en kustjachthavens te Zeebrugge, Blankenberge, Oostende en Nieuwpoort; (3) het meetnet Vlaamse Banken en de opmaak van zeekaarten en het beheer van het hydrometeostation. Ten slotte ondersteunt MDK-Afdeling Kust studies en activiteiten over integraal kustzonebeheer.

De DAB Loodswezen draagt bij tot een veilig scheepvaartverkeer van en naar de Vlaamse havens door schepen te loodsen en te beloodsen. DAB Loodswezen geeft nautisch advies bij de behandeling van risicovolle transporten, bij het leggen van onderzeese pijpleidingen en bij bergingswerkzaamheden.

De Afdeling Scheepvaartbegeleiding verleent Vessel Traffic Services aan schepen die naar en uit de Vlaamse havens varen, ondersteunt en coördineert hulpverlening op zee en beheert de Schelderadarketen in samenwerking met Nederland. Om het toenemende scheepvaartverkeer te beheren en om te voldoen aan de strikter wordende Europese en internationale voorschriften, werd bij de Afdeling Scheepvaartbegeleiding een nieuw gesofisticeerd Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) opgericht. Het is gelegen in Oostende en werd in 2006 ingehuldigd.

De DAB Vloot beschikt over loodsboten, politie- en douaneboten, reddingsboten, veerboten, boeienleggers, redebotten, sleepboten, hydrografische schepen en een schip voor zeewetenschappelijk onderzoek. DAB Vloot stelt bemande vaartuigen ter beschikking van onder meer het Loodswezen, politie en douane, reddingsoperaties en wetenschappelijk onderzoek. De DAB Vloot is ook verantwoordelijk voor het markeren van de vaarwegen op zee.

OVAM is bevoegd voor de opvolging en toezicht van de afgifte en de verwerking van afval van schepen (zeeschepen, vissersvaartuigen en pleziervaartuigen) dat in de Vlaamse havens wordt aan land gebracht.

Sinds de inwerkingtreding van de Bijzondere Wet van 13 juli 2001 (de zgn. Wet Lambermont) is de bevoegdheid inzake zeevisserij een Vlaamse materie. Zowel de Dienst Zeevisserij (DZ) als het Instituut voor Landbouw en Visserij Onderzoek, Eenheid Dier-Visserij (ILVO-Visserij) zijn nu ondergebracht bij het beleidsdomein Landbouw en Visserij binnen de Vlaamse Overheid. De Dienst Zeevisserij hoort bij het Departement Landbouw en Visserij, Afdeling Landbouw- en Visserijbeleid. Ze is belast met de uitvoering van het visserijbeleid en de ambtenaren en agenten van de Dienst Zeevisserij houden toezicht op de naleving van de visserijwetten. Deze ambtenaren zijn ook bevoegd voor de controle en het toezicht op de naleving van de Wet Marien Milieu, voor zover het inbreuken betreft die betrekking hebben op de visserij. Beperkingen of verbod op beroepsvisserij in de mariene reservaten kan krachtens de Wet Marien Milieu slechts gebeuren op gezamenlijke voordracht van de Federale Minister van Leefmilieu met de Minister bevoegd voor landbouw en visserij. Het onderzoeksprogramma van het ILVO-Visserij situeert zich op het vlak van de visserijbiologie, de aquacultuur en de restocking, het technisch visserijonderzoek en de kwaliteit van het mariene milieu en zijn biologische producten. De missie beantwoordt aan de vraag naar wetenschappelijk gefundeerde beleidsadviezen met betrekking tot deze kerntaken, uitgaande van nationale en internationale beheersinstanties en sectoren. Het ILVO-Visserij voert ook studies uit naar de effecten van de exploitatie van niet-levende rijkdommen op vissen en ongewerveld bodemleven.

De Afdeling Maritieme Toegang is verantwoordelijk voor de onderhouds- en aanlegbaggerwerken van de maritieme toegangswegen tot de havens, met als doel de realisatie van een efficiënt technisch vaarwegbeheer. Daarnaast verzorgt de afdeling ook de bouw en het onderhoud van de haveninfrastructuur en de zeesluizen.

Andere Vlaamse diensten betrokken bij het kust- en zeebeleid zijn: de Afdeling Haven en Waterbeleid en de Afdeling Internationaal Milieubeleid. Deze Vlaamse Afdelingen zijn samen met de bovengenoemde subentiteiten van MDK en de Afdeling Maritieme Toegang vertegenwoordigd in de structuur Kustwacht (zie 4.1.1.).

2.2.4.4. De provinciale overheid en de kust

Op grond van de federale of gewestelijke leefmilieuwetgeving worden talrijke administratieve taken opgelegd aan de provincies. Deze situeren zich vooral bij de vergunningsprocedures (bv. milieuvergunningen). Door de nieuwe ruimtelijke ordeningswetgeving krijgen de provincies bevoegdheden op het vlak van planning (provinciaal ruimtelijk structuurplan) en uitvoering (provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan). De provincies treden aldus op als uitvoerings- en adviesorganen van de federale en regionale overheden. Voor de kustzone is het uiteraard de Provincie West-Vlaanderen die deze taken opneemt. Daarnaast heeft de provinciegouverneur van West-Vlaanderen een coördinerende taak bij het Noodplan Noordzee. De rol van de gouverneur bij de noodmaatregelen ter vrijwaring en bescherming van het mariene milieu wordt bevestigd in de Wet Marien Milieu, waardoor de gouverneur alle nodige opvoeringsmaatregelen kan nemen. Met betrekking tot de visserij heeft het provinciebestuur geen opgelegde bevoegdheid. Door middel van de opmaak van een beleidsnota visserij wenst de provincie West-Vlaanderen wel haar rol binnen deze sector te bepalen en de krijtlijnen voor een provinciaal visserijbeleid uit te tekenen. De provinciale afdeling die bevoegd is voor de visserij is ondergebracht bij de dienst Economie – Landbouw en Visserij.

2.2.4.5. En hoe staat het met de gemeentelijke overheden?

Ook de gemeenten krijgen op grond van hogere leefmilieuwetgeving administratieve taken opgelegd. De gemeenten kunnen voor hun grondgebied een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en gemeentelijke uitvoeringsplannen opmaken. In het kader van het milieuconvenant kan een gemeentelijk natuurontwikkelingsplan worden opgemaakt. De kustgemeenten zijn voorts bevoegd inzake de verontreiniging van de stranden. Bij een zware verontreiniging worden de provinciegouverneur van West-Vlaanderen en de Civiele Bescherming ingelicht. Sinds de voorstelling van het draaiboek “Propere stranden” kunnen de gemeenten te allen tijde een beroep doen op de Civiele Bescherming om vervuiling op het strand op te ruimen. De provinciegouverneur coördineert dan de verdere acties. De ambtenaren van de lokale politie in de gemeenten waarin zich een haven bevindt of gemeenten die aan de kust gelegen zijn, zijn verantwoordelijk voor het toezicht op de toepassing van het Kustreglement (het politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust). De kustgemeenten zijn voorts verantwoordelijk voor de netheid van delen van het strand. Deze verantwoordelijkheid is gebaseerd op het toekennen van strandconcessies door MDK aan de kustgemeenten.



3. DE RIJKDOM VAN ONZE KUST EN ZEE ... EN DE UITDAGINGEN

Uit wat voorafging is reeds gebleken hoezeer de kust, op geografisch, geologisch, historisch en juridisch vlak een eigen karakter heeft. In wat volgt willen we u een staalkaart geven van wat deze zone zoal aan kansen biedt, zowel op economisch, sociaal als ecologisch gebied. Voor elk besproken thema ('Leven aan de kust', 'Arbeidsmarkt en tewerkstelling', 'Landbouw', 'Visserij en aquacultuur', 'Transport, scheepvaart en havens', 'Toerisme, erfgoed en cultuur', 'Ontginning van grondstoffen', 'Duurzame energie' en 'Waterwinning in de duinen') komt het belang voor onze provincie en ons land aan bod, en – waar nuttig en zonder volledigheid na te streven – wordt geschetst wie bevoegd is en welke samenwerkingsverbanden bestaan. Tevens proberen we in de tekst te schetsen hoe de kustzone de toekomst tegemoet treedt en hoe de uitdagingen en bedreigingen eigen aan deze streek worden aangepakt.

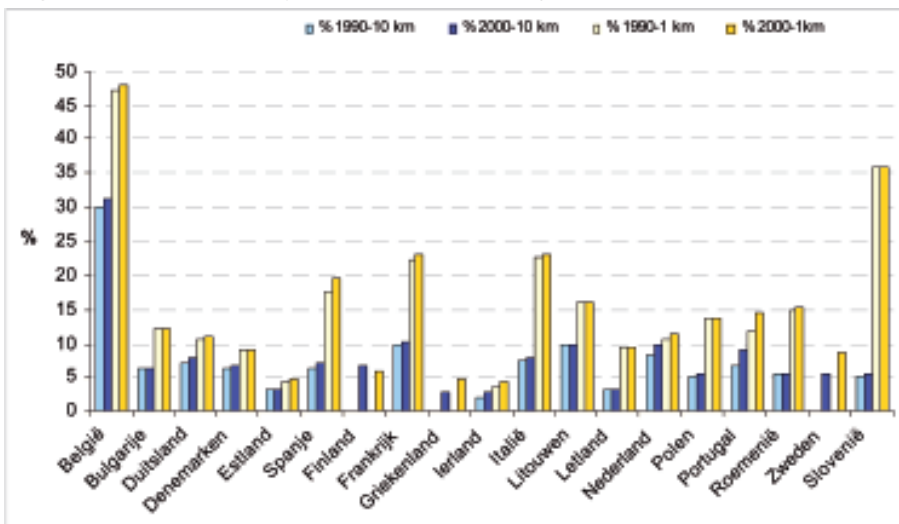
3.1. Wonen en werken aan de kust: meer vraag dan aanbod

3.1.1. De onweerstaanbare aantrekkingskracht van de kust

Dicht op elkaar

De kust is vooral in de vorige eeuw een sterk verstedelijkt gebied geworden met een hoge bevolkingsdichtheid en een sterke verouderingsgraad. Het typische beeld dat vele bezoekers van de Belgische kust bijblijft, is de strook van appartementsgebouwen langs de kustlijn. Enkele cijfers illustreren de lineaire verstedelijking van onze kust treffend. In de kustgemeenten is 27 % van de totale oppervlakte bebouwd t.o.v. 16 % in de hinterlandgemeenten. Als we met deze ruimtelijke analyse inzoomen op de eerste kilometer, respectievelijk 10 km van de kustlijn, dan blijkt bijna 50 %, resp. 30 % van de totale oppervlakte bebouwd te zijn (cijfers 2000). Gegevens over dichtheid van woningeenheden zouden dit contrast nóg scherper stellen aangezien de hoogbouw zich aan de zeedijk concentreert.

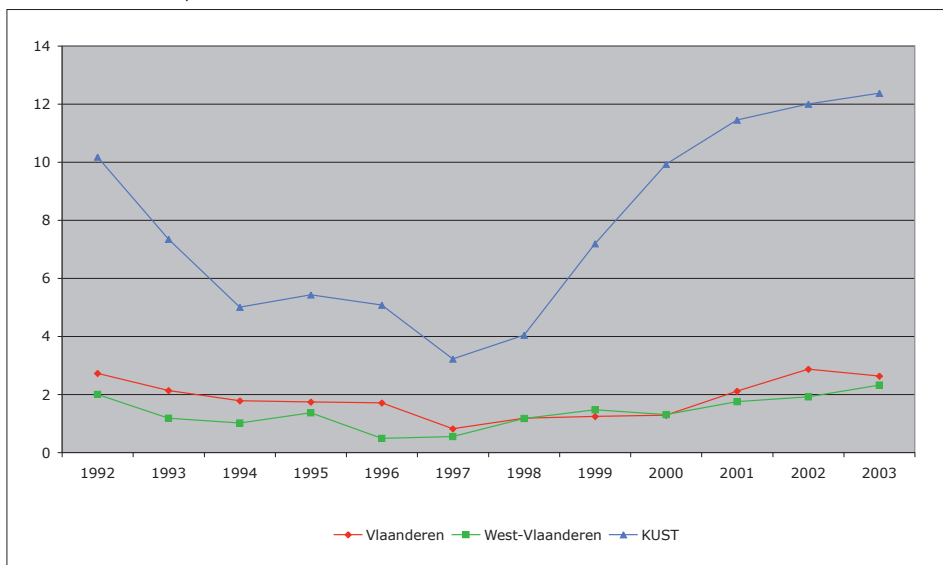
Figuur 3: Vergelijking van het percentage bebouwde oppervlakte voor de 1km kuststrook en het gebied 10km van de kustlijn, voor de kusten van Europa (Corine Land Cover 1990-2000)



Bron: Europese Milieu Agentschap

Ongeveer één op vijf West-Vlamingen woont in een van de tien kustgemeenten (235.461 inwoners, NIS 2006). De kustbevolking steeg tussen 1991 en 2003 met 6,1 %, terwijl dit cijfer in West-Vlaanderen en Vlaanderen respectievelijk slechts 2,5 % en 3,9 % bedroeg.

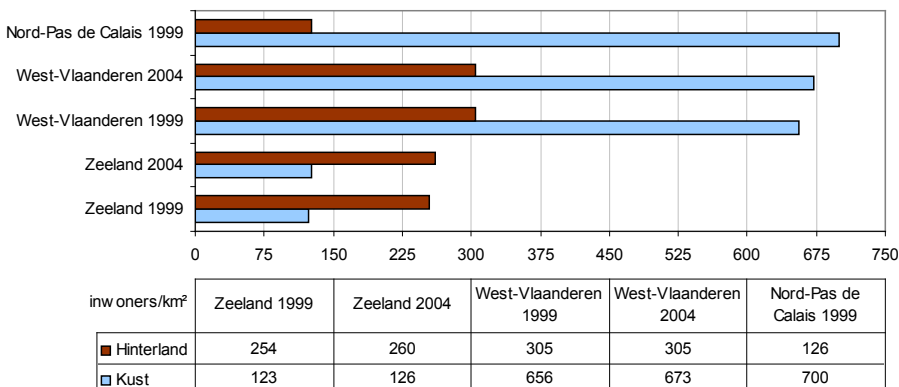
Figuur 4: Evolutie migratiesaldo (aantal per 1000 inwoners) in de kustgemeenten, provincie West-Vlaanderen en het Vlaams Gewest (1992-2003)



Bron: NIS, APS, eigen bewerking

Dit geldt bijgevolg ook voor de bevolkingsdichtheid aan de kust (figuur 5): in 2006 ligt de bevolkingsdichtheid in de kustgemeenten dubbel zo hoog (678 inwoners/km²) als in de rest van de provincie (306 inwoners/km²). Deze dichtheid verhoogt nog in vakantieperiodes met een aanzienlijk aantal tweede verblijvers en verblijfstoeristen in campings en hotels. En tot slot mogen we ook nog de “dagjesmensen” verwelkomen. Hun aantal varieert sterk, afhankelijk van het weer en de periode van het jaar.

Figuur 5: Vergelijking van de bevolkingsdichtheid (inwoners/km²) in kustgemeenten (blauw) en hinterland (bruin) voor de regio Nord-Pas-de-Calais, provincie West-Vlaanderen en provincie Zeeland (1999 en 2004).



Bron: VLIZ

Een hoge verouderingsgraad

Het is vooral de pensioenmigratie die een verklaring biedt voor de sterke bevolkingstoename en verouderingsgraad aan de kust. De negatieve natuurlijke bevolkingsaan groei aan de kust wordt gecompenseerd door een hoog migratiesaldo: nieuwkomers zijn vooral de 55-64 jarigen, de emigranten zijn 20- tot 34-jarigen. We spreken hier terecht over een pensioenmigratie en een ontgroening. Het fenomeen van de verouderende bevolking is aan de kust dan ook duidelijk sterker dan in de rest van West-Vlaanderen of het Vlaamse Gewest.

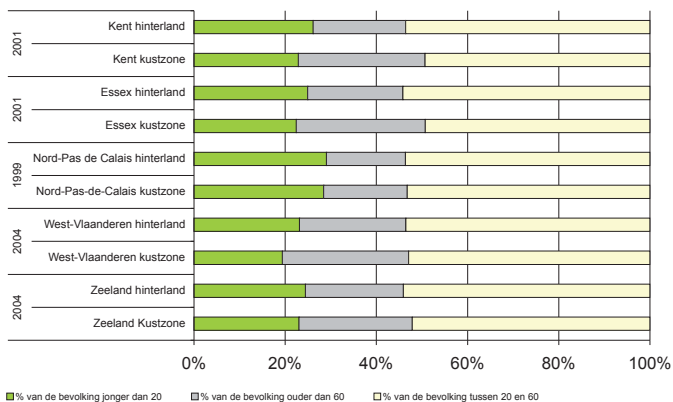
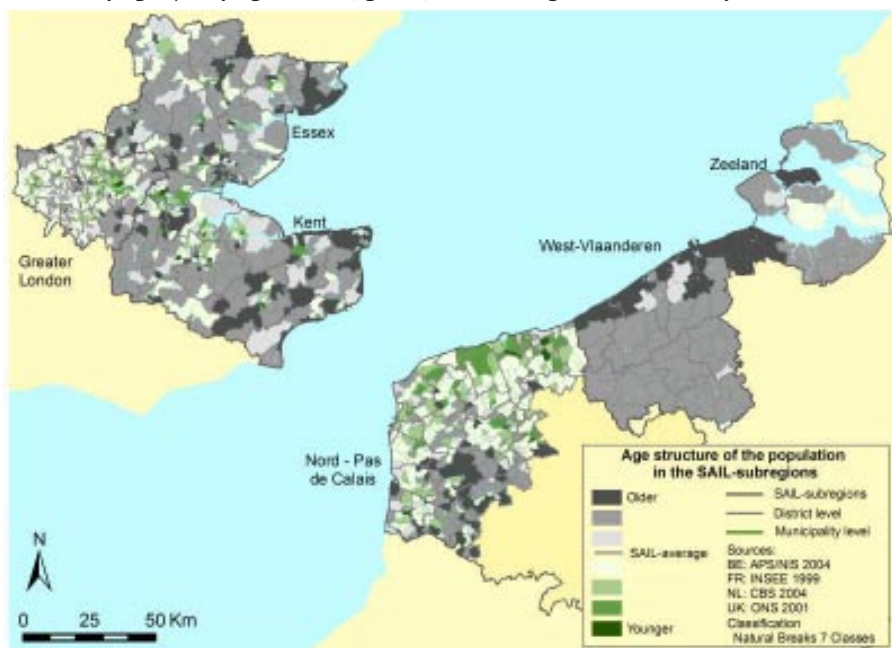
Voor elke 100 inwoners van 0 tot 20 jaar, zijn er 160 inwoners ouder dan 60 jaar. De bevolkingsvooruitzichten van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) voor de periode 2000-2050 voorspellen een dergelijke mate van veroudering voor heel België pas tegen 2050, en voor het Vlaamse Gewest ergens tussen 2020 en 2030.

Figuur 6: Evolutie 'aandeel 60+' (%) op de totale bevolking in de kustgemeenten, provincie West-Vlaanderen en Vlaams Gewest.



Bron: NIS, APS, eigen bewerking

Figuur 7: Verhouding van het aandeel ouderen (60+, grijs) ten opzichte van de jongere leeftijdsgroepen (jonger dan 20, groen), in de sub-regio's van de zuidelijke Noordzee



Bron: VLIZ

Ouderen komen, jongeren gaan

In 1990 was het migratiesaldo aan de kust nog voor alle leeftijdsklassen positief. Met andere woorden, er kwamen van alle leeftijdscategorieën meer mensen aan de kust wonen dan er weggingen uit het gebied. Vanaf 1994 is dit beeld gewijzigd en wijken er in praktisch alle jongere leeftijdsklassen meer inwoners uit dan er bij komen, terwijl de groep van de oudere leeftijdsklassen blijft aangroeien. Opvallend is wel dat jongeren die aan de kust zijn opgegroeid en er zijn weggetrokken – volgens een onderzoek van het WES – vast van plan zijn om ooit terug aan de kust te komen wonen. Deze sterke relatie met de geboortestreek blijkt bij andere West-Vlaamse jongeren veel minder duidelijk te zijn. Bijna een derde van de nieuwe kustbewoners van wie de vorige woonplaats bekend is, blijkt afkomstig te zijn uit een andere kustgemeente en nog eens bijna een vierde uit andere delen van West-Vlaanderen.

De kust is ook voor bewoners van andere regio's aantrekkelijk: in 2003 kwamen 13,2 % van de nieuwkomers uit Oost-Vlaanderen, 8,5 % uit Antwerpen, 6,9 % uit Vlaams-Brabant, 2,2 % uit Limburg, 6,4 % uit het Waalse Gewest, 5,7 % uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 3 % van buiten België.

Impact op het 'sociaal weefsel'

Mede als gevolg van de sterke migratie van en naar de kust, zijn er weinig ingrediënten aanwezig voor een normaal, degelijk sociaal weefsel. Door de pensioenmigratie verdwijnen de traditionele bindingen en is er sprake van een sterk verouderde bevolking. De kust telt ook veel alleenstaanden, een grote verhuisbeweging en een hoge werkloosheidsgraad. Door het grote aantal tweede verblijven – in sommige wijken oplopend tot 80 % van alle woningen – is er een aanzienlijke leegstand buiten het seizoen en de vakanties. Daarenboven brengt de stormloop van toeristen een extra druk teweeg. Dit verstoord sociaal weefsel kan onbehagen, wantrouwen en een gevoel van onveiligheid creëren. Men vindt het vooral in de badplaatswijken, omdat alle ingrediënten hier aanwezig zijn. De 'sociale isolatie als gevolg van immigratie' treft vooral ouderen die op latere leeftijd naar de kust verhuizen en vaak vereenzamen door hun sociaal netwerk achter zich te laten. Het zijn vooral de wijken met een combinatie van een oudere bevolking, een groot aantal alleenstaanden, woningen met een kleine oppervlakte (appartementen, studio's), weinig permanente bewoning en een beperkte verstandhouding en betrokkenheid van de bewoners, die een verstoord sociaal weefsel vertonen en speciale aandacht vereisen.

Stedelijke fenomenen: veel alleenstaanden, weinig gezinnen met kinderen

Alle kustgemeenten kennen een vrij groot aandeel alleenstaanden: bijna vier op de tien huishoudens (38 %). Met uitzondering van Bredene ligt dit aandeel in alle gemeenten hoger dan in West-Vlaanderen (28 %) en het Vlaamse Gewest (28 %). Alleen in steden als Antwerpen, Gent en Mechelen ligt dit percentage hoger dan aan de Kust. In een vijfde van de onderzochte wijken zijn er zelfs méér alleenstaanden dan 'meerpersoonshuishoudens' (Leefbaarheidsstudie aan de Kust). De kust wordt bijgevolg gekenmerkt door weinig huishoudens met kinderen. Slechts één op de vijf gezinnen heeft kinderen, terwijl het percentage op West-Vlaams niveau een kwart bedraagt. Het aantal gezinnen waarvan het gezinshoofd tussen 20 en 34 jaar is, ligt aan de kust met 13 % ook lager dan in West-Vlaanderen (16 %).

Als gevolg van de demografische verschuivingen komen ook steeds meer eenoudergezinnen voor. Van alle huishoudens met kinderen waren er in 2003 aan de kust zo'n 17,2 % eenoudergezinnen (3,6 % van alle huishoudens). In West-Vlaanderen bedroegen de percentages respectievelijk 10,4 en 2,9 %.

3.1.2. Beperkt aanbod betaalbare gezinswoningen

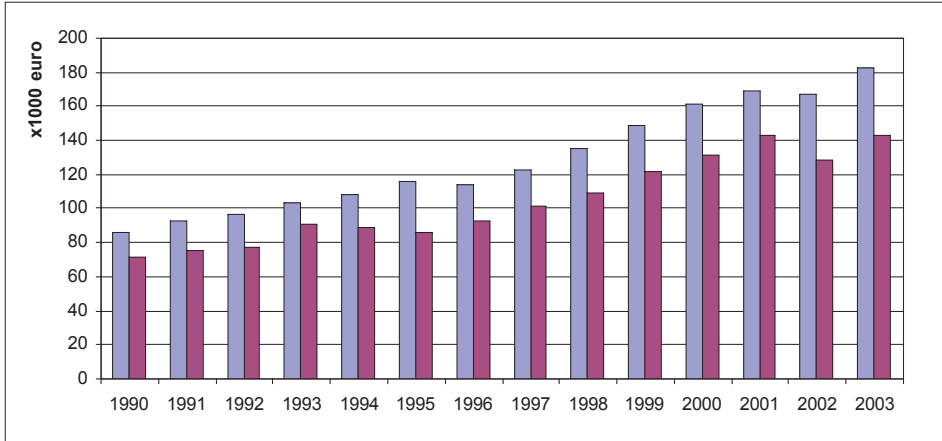
Deze typerende bevolkingsstructuur aan de kust heeft een weerslag op verschillende beleidsdomeinen en creëert specifieke eisen op het vlak van huisvesting, gezondheidsvoorzieningen, sociale bijstand, werkgelegenheid, communicatie, vrije tijd en onderwijs.

De prijs van bouwgrond en woningen aan de kust

De vraag naar tweede verblijven en de pensioenmigratie drijven de prijzen van de lokale woningmarkt op. Het aantal tweede verblijven aan de kust wordt door het Steunpunt Sociale Planning (cijfers 2004) geschat op iets meer dan 88.000 of 44,7 % van het totale woningbestand. Ter vergelijking: voor West-Vlaanderen wordt het aantal tweede verblijven op 16,2 % geschat. Een vergelijking met een WES-studie uit 1997 toont aan dat het aantal tweede verblijven aan de kust blijft stijgen. Deze vraag komt slecht uit voor minder

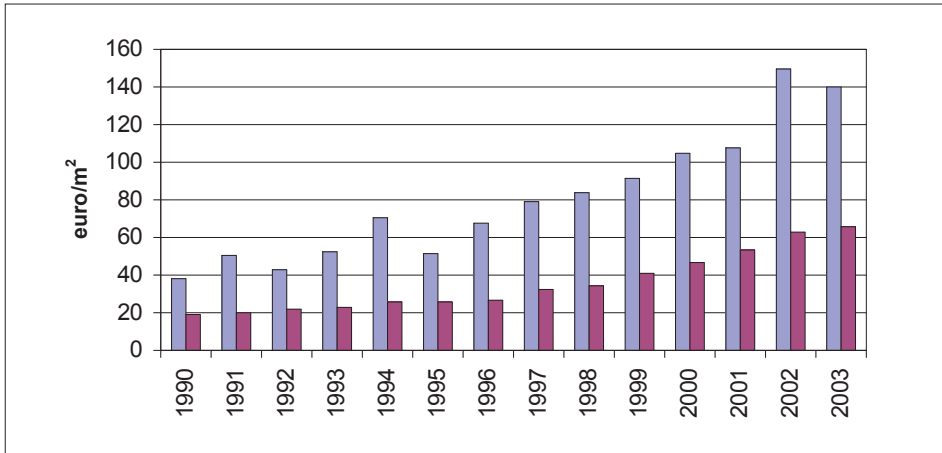
kapitaalkrachtige kopers of mensen die een eerste huis willen kopen. De gemiddelde prijs van de bouwgrond in de kustzone steeg in de periode 1990-2003 van 40 EUR/m² tot 150 EUR/m². Met andere woorden: een stuk bouwgrond kost aan de kust tegenwoordig ongeveer 2,5 keer meer dan in een hinterlandgemeente. Ook voor een woning aan de kust leg je als koper gemiddeld 40.000 EUR meer op tafel dan in de hinterlandgemeenten.

Figuur 8: Gemiddelde prijs (EUR) van het vastgoed in de kustgemeenten (blauw) en de rest van West-Vlaanderen (paars)



Bron: NIS in Lokale Statistieken (APS), bewerking VLIZ

Figuur 9: Gemiddelde prijs (EUR/m²) van de bouwgrond in kustgemeenten (blauw) en de rest van West-Vlaanderen (paars)



Bron: NIS in Lokale Statistieken (APS), bewerking VLIZ

Het zijn vooral de bouwgrond en de middelgrote woningen die als aankopen erg in trek zijn aan de kust en in kostprijs dan ook beduidend hoger liggen dan in West-Vlaanderen of het Vlaamse Gewest. De overmaat aan tweede verblijven zorgt niet alleen voor een prijsstijging, maar draagt in bepaalde wijken na de seizoensdrukke ook bij tot een opvallende leegstand en een minder aangename sfeer. Huizen met rolluiken naar beneden, gesloten handelszaken

en verlaten straten creëren een onaantrekkelijk straatbeeld. Ook voor de permanente bewoners is het moeilijker een stabiel sociaal netwerk op te bouwen.

Daarnaast zijn er aan de kust ook opvallend minder eengezinswoningen en meer huurwoningen beschikbaar dan in West-Vlaanderen en het Vlaamse Gewest. Hierdoor wordt het aanbod van (betaalbare) woningen voor jonge gezinnen wel bijzonder klein. In 2001 bedroeg het aandeel eengezinswoningen in het totale aantal particuliere woningen aan de kust nauwelijks 54,2 %. In West-Vlaanderen en het Vlaamse Gewest lag dit aandeel respectievelijk op 82,3 en 80 %, een verschil dat voor zich spreekt.

Sommige wijken zijn voor jonge gezinnen onaantrekkelijk om er te (komen) wonen, omdat de woningen er te duur en ongeschikt zijn. Betaalbare woningen, nabijheid van een school of andere diensten, voldoende groen en speelruimte zijn dan weer kenmerken die een wijk wel aantrekkelijk maken voor jonge gezinnen. Voor senioren zijn vooral die wijken aantrekkelijk die het dichtst bij voorzieningen gelegen zijn. In deze wijken zijn de woningen vaak zowel te duur als te klein voor jonge gezinnen. De bevolkingssamenstelling of sociale mix, zowel gedefinieerd in termen van leeftijd als inkomensklasse, komt in deze wijken, meer nog dan in andere, in het gedrang.

Sociale huisvesting aan zee?

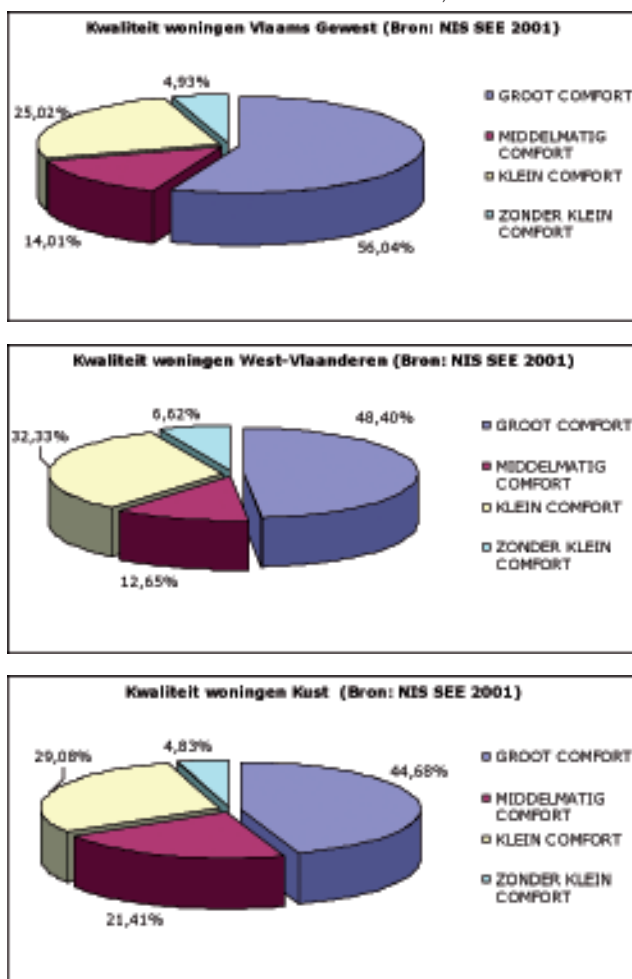
De toestand van de sociale huisvesting is vrij uitvoerig beschreven in de provinciale publicatie *Wonen in West-Vlaanderen* (2004). We onthouden dat de kustgemeentes samen 8.058 sociale woningen tellen, of 5,1 sociale woningen per 100 huishoudens. Ter vergelijking: voor West-Vlaanderen en Vlaanderen bedraagt dit cijfer respectievelijk 7,2 % en 5,6 %. Vaak zijn sociale woningen geconcentreerd in bepaalde wijken. Dit blijkt onder meer uit het feit dat er in 39 van de 71 (voor het onderzoek) geselecteerde wijken helemaal geen sociale woningen bleken voor te komen. Enkel in Blankenberge en Oostende liggen de sociale woningen veeleer verspreid.

Ook de spreiding over de verschillende kustgemeentes verloopt niet gelijkmatig. Een opvallende vaststelling is dat, Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge (hier als deelgemeente van Brugge) buiten beschouwing gelaten, de overige zeven kustgemeentes gemiddeld slechts 2,9 sociale woningen per 100 gezinnen tellen. In Middelkerke werden slechts 130 sociale woningen geteld (of 1,6 per 100 gezinnen), in De Haan amper 106 (of 2 per 100 gezinnen). Met 271 sociale woningen ligt het absolute aantal in Knokke-Heist wel hoger, maar relatief gesproken – amper 1,7 sociale woningen per 100 gezinnen, dan nog voornamelijk geconcentreerd in twee wijken van Heist – is ook hier slechts een beperkt aanbod voorhanden.

De druk op de woningmarkt aan de kust in een breder perspectief

Bijna een vierde van de particuliere woningen die tussen 1991 en 2001 in West-Vlaanderen gebouwd werd, bevond zich in een kustgemeente (Brugge en Zeebrugge uitgesloten). Door de stedelijke en economische ontwikkelingen aan de kust komen niet alleen de grote stukken natuur zoals het strand, de duinen en de polders onder druk te staan, maar ook de kleinere zoals stadsrandbossen. Al in 1991 bleek dat de particuliere woningen aan de kust overigens qua kwaliteit gemiddeld vrij goed scoren. Tien jaar later is dit nog steeds zo. Vooral het groot aantal recent gebouwde woningen aan de kust verklaart waarom het aandeel woningen met groot comfort in tien jaar tijd van 35 % tot 45 % steeg (1991-2001).

Figuur 10: Comfortniveau van de particuliere woningen in het Vlaams Gewest, West-Vlaanderen en aan de Kust, 2001



Bron: NIS SEE, 2001

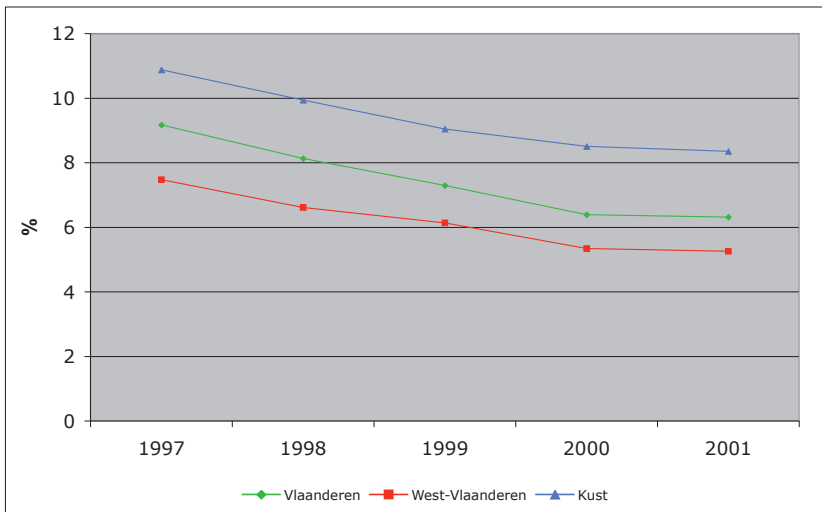
In het hinterland liggen de woningprijzen alsnog lager dan aan de kust. Dit zorgt er de laatste jaren voor dat de druk op de woningmarkt zich naar het hinterland begint te verplaatsen. Vanuit deze gemeenten bestaat de vraag om de resterende open ruimte aan te snijden voor nieuwe verkavelingen en gebouwen. In de eerste plaats is dit een direct gevolg van de beperkte ruimte in de kustzone, in combinatie met het hoog aantal gebruikersfuncties die zich daar afspelen. Anderzijds leveren een aantal strategische beleidsplannen en ook de Vlaamse en Europese regelgeving een niet te onderschatten bijdrage in de beperking van de beschikbaarheid van ruimte voor verdere ontwikkeling in de kustzone. Het Duinendecreet en de actieve aankoop van duinen voor het behoud van de essentiële ecologische en sociaal-economische functies die deze ecosystemen verzekeren (zeewering, veiligheid, grondwaterzuivering, recreatie, biodiversiteit), zijn hier een duidelijk voorbeeld van. Ook Europese richtlijnen en andere verplichtingen betreffende natuurbehoud wijzen duingebieden, slikken en schorren aan als prioriteit te beschermen kust- en estuariene ecosystemen. Bij de ruimtelijke planning en visievorming wordt steeds bewuster omgegaan met de sociaaleconomi-

sche troeven (recreatie en toerisme) van het behoud van open ruimte. Zo promoten enkele gemeenten hun open ruimte en duingebieden als toeristisch-recreatief aanbod.

3.1.3. Arbeidsmarkt en tewerkstelling moeten beter kunnen

Op alle arbeidsmarktindicatoren scoort de kust als geheel minder goed dan West-Vlaanderen en Vlaanderen. De kust wordt gekenmerkt door een lagere activiteits- en werkzaamheidsgraad, een lagere werkgelegenheidsgraad en een hogere werkloosheidsgraad en -druk. De werkloosheidsgraad in de kustgemeenten ligt ruim 3 % hoger dan in de rest van de provincie (2002). Wel vertoont elke indicator in elke regio een verbetering ten opzichte van 1997, met uitzondering van de activiteitsgraad aan de Kust. Opvallend is wel de relatief hogere graad van tewerkstelling in de tertiaire sector (handel en diensten) aan de Kust: 41,4 % ten opzichte van 29,5 % in de rest van de provincie (VLIZ, 2006). Dit is opnieuw kenmerkend voor de sterke mate van verstedelijking aan de kuststrook.

Figuur 11: Werkloosheidsgraad (%) in Vlaanderen, West-Vlaanderen en de Kust (1997-2001)

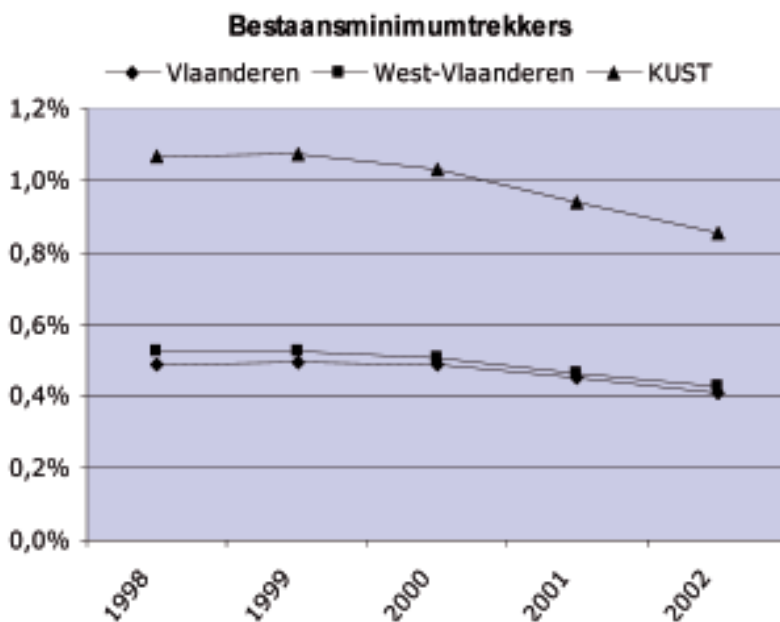


Bron: NIS, APS, eigen bewerking

3.1.4. Kust kent grootstedelijk profiel op vlak van welzijn en kansarmoede

De kust neigt naar een grootstedelijk profiel op het vlak van welzijn en kansarmoede. Het gemiddelde inkomen per aangifte ligt lager dan in West-Vlaanderen en Vlaanderen (cijfers 2001). Vijf van de zeven zogenaamde 'West-Vlaamse SIF plus-gemeenten' destijds waren kustgemeenten. De SIF-criteria (Sociaal Impuls Fonds) waren directe metingen van kansarmoede, zoals het 'aantal kinderen geboren in kansarme gezinnen' of het 'aantal (toenmalige) bestaansminimumtrekkers'. De SIF-indicatoren konden ook verwijzen naar een mogelijke relatie met problemen inzake leefbaarheid en armoede, zoals 'kinderen van alleenstaanden', 'jongeren in de Bijzondere Jeugdbijstand' ...

Figuur 12: Evolutie 'aandeel bestaansminimumtrekkers' in Vlaanderen, West-Vlaanderen en de Kust (1998-2002)



Bron: Ministerie van Volksgezondheid, bewerking: APS en eigen bewerking

In 2003 zijn nieuwe indicatoren in werking getreden: zo is de meting van het aandeel 'leefloners' in de plaats getreden van de 'bestaansminimumtrekkers'. Het aandeel leefloners in de totale bevolking in 2005 bedroeg 0,35 % in het Vlaamse Gewest, 0,30 % in West-Vlaanderen en 0,41 % aan de Kust. In 2005 woonde bijna 1 op 2 van alle 'met leefloon begunstigde personen' in West-Vlaanderen in de kust- en poldergemeenten (48 % of 1638/3402 leefloners).

3.1.5. Hoe kan de kust leefbaarder worden?

Veel vragen ...

De unieke demografische situatie aan de kust roept meteen een aantal vragen op. Hoe zal de situatie in de toekomst evolueren? Welke zijn de maatschappelijke, politieke en financiële implicaties van de evolutie? In hoeverre moeten en kunnen welzijns- en/of zorginstellingen, lokale besturen maar ook culturele organisaties en verenigingen hierop inspelen en er rekening mee houden? Ook de sterke en versnelde graad van verstedelijking, gekoppeld aan de demografie en de toeristisch-recreatieve functie van de kustzone, biedt een grote uitdaging voor strategisch beleid met betrekking tot ruimtelijke planning, vooral daar waar het behoud van natuur- en cultureel-historische waarden, de leefbaarheid voor de kustbewoners en de bestaande economische functies niet op één lijn lijken te liggen.

Selectieve uitbouw van stedelijke gebieden

De kwaliteit van de openbare ruimte is in de kustgemeenten de voorbije decennia gedaald. Dit heeft als gevolg dat het woonklimaat in en de aantrekkelijkheid van de badplaatsen gedaald is. Herwaardering van de openbare ruimte is dan ook in veel kustgemeentes een

belangrijk punt op de ruimtelijke beleidsagenda. De uitvoering ervan is echter een werk van lange adem, maar gaat in de goede richting. Op kustniveau moet er gestreefd worden naar een selectieve uitbouw van stedelijke gebieden. Dit kan door optimaal gebruik te maken van de bestaande stedelijke structuren met aandacht voor een gerichte bundeling van functies en voorzieningen. Door wonen en werken in de kernen samen te brengen, wordt het buitengebied versterkt en behouden. Open ruimte en overblijvende natuurgebieden zijn van kapitaal belang voor de ruimtelijke en sociale kwaliteit van de kust. Het uitbreiden van verschillende types groengebieden, met én zonder recreatief medegebruik, kunnen de kwaliteit van zowel natuur en milieu als van de leefbaarheid verbeteren.

Een weldoordacht woon- en werkbeleid door samenwerking

Om de leefbaarheid van de kust te vrijwaren en de 'ontgroening' een halt toe te roepen dient werk te worden gemaakt van een weldoordacht woon- en werkbeleid. Bij het aantrekken van jongeren en jonge gezinnen moet extra aandacht geschonken worden aan de beschikbaarheid en betaalbaarheid van aangepaste woningen. Bovendien kan een aangepast woonbeleid de druk beperken die het tweedeverblijfstoerisme uitoefent op het permanent wonen. Essentieel om dit woonbeleid te doen slagen is dat gemeenten en OCMW's, ruimtelijke ordening en planning, de huisvestingssector en de welzijnssector intenser samen gaan denken en werken. Ook het stimuleren van een gunstig ondernemingsklimaat, met daaraan verbonden extra tewerkstellingskansen kan de migratie van jonge gezinnen een halt toeroepen.

Naar een leefomgeving met meer kwaliteit

De verhoging van de verkeersleefbaarheid en veiligheid voor de lokale bevolking maakt deel uit van een kwaliteitsvolle leefomgeving. Bewonerskaarten voor parkeerplaatsen, het vermijden van intens verkeer binnen woonkernen, het oplossen van toeristische files en een verdere uitbereiding van het openbaar vervoer, kunnen soelaas bieden. Aandacht aan verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers met kinderen als bijzondere doelgroep, is essentieel.

Ook dient de hoge concentratie en de toename van senioren opgevat te worden als een opportuniteit, veeleer dan als een probleem. Er ontstaan immers nieuwe marktsegmenten die mogelijkheden bieden voor investeringen en tewerkstelling, zoals de ontspannings- en vrijetijdseconomie die zich richt op deze doelgroep. Voorwaarde is wel dat er actief geanticipeerd wordt op deze vergrijzing. Een gedegen lokaal ouderenbeleid ontwikkelen en nadenken over de inschakeling van een aangepast woonbeleid en woonzorgzones zijn dan ook noodzakelijk. Bij het zoeken naar oplossingen is het van het grootste belang dat de motieven van ouderen om aan de Kust te gaan wonen én de motieven van de jongeren om de kuststeden te verlaten, mee in overweging worden genomen.

Ten slotte dient er – met het oog op een duurzame kustregio – aandacht te worden besteed aan het verbreden van het sociaal weefsel. Het streven naar wijken waar de sociale mix zoveel mogelijk wordt hersteld, waar ook permanente bewoning een feit is en waar de bewoners betrokken worden bij de verdere ontwikkeling van hun wijk is een aandachtspunt. Zonder betaalbaar wonen is het echter niet mogelijk om deze sociale mix te realiseren. Via ruimtelijke ordening, grond- en pandenbeleid, huisvestingsbeleid en fiscale en financiële instrumenten kan betaalbaar wonen aan de kust worden verwezenlijkt. Dit vraagt ook inspanningen van de lokale overheden om meer aandacht te besteden aan het opbouwen van sociale huisvesting en aan een sociaal woonbeleid. Enkel zo kan er gestreefd worden naar een evenwichtige leefomgeving waar het voor jong en oud aangenaam verblijven is.



Sleutelwoorden zijn samenwerking en vooruit durven kijken

Voor de aangegeven problematieken is er niet zomaar één pasklare oplossing. Zaken zoals een sterke vergrijzing, een historisch laag welzijnspeil, hoge woningprijzen en een verstoord sociaal weefsel kunnen niet zomaar in een handomdraai opgelost worden. Sleutelwoorden in deze zijn samenwerking enerzijds en een sterk en visionair beleid dat knopen durft doorhakken anderzijds. Met samenwerken en denken wordt niet alleen gedoeld op overleg tussen sectoren, tussen overheid en privaat initiatief, tussen beleid en burger, maar ook tussen gemeenten onderling. Ook mag men niet uit het oog verliezen dat alles verband houdt met elkaar en geïntegreerd werken een *conditio sine qua non* is. Visievorming rond huisvesting bijvoorbeeld zal ongetwijfeld gevolgen hebben voor de ruimtelijke ordening, het welzijnsbeleid, de leefbaarheid ...

Aan de kust zijn intussen de eerste voorbeelden zichtbaar van dit geïntegreerd denken: beperkingen worden opgelegd voor percentages tweede woonsten bij nieuwe bouwprojecten, maximale huizenprijzen worden contractueel vastgelegd, projecten rond ecologische groenaanleg en onderhoud worden opgestart in sociale woonwijken. Dit zijn de eerste schuchtere stapjes, die hopelijk in de toekomst massale navolging zullen kennen.

3.2. Landbouw als traditionele grondgebruiker in de polders

3.2.1. Kenmerken van de landbouw in de kustzone

Het landbouwareaal

Visserij en landbouw zijn van oudsher belangrijke economische sectoren aan de kust. De polders dragen dan ook de vruchten van de eeuwenlange invloed van de zee. Vandaag de dag bevindt 71.417 ha of 34 % van de landbouwgrond van West-Vlaanderen zich in de polder- (24 %) en kustgemeenten (10 %). West-Vlaanderen zelf telt 208.640 ha landbouwgrond, of ca. 35 % van het Vlaamse landbouwareaal.

Aantal bedrijven

West-Vlaanderen telt 10.892 actieve landbouwbedrijven. Ondanks de groei in de toeristisch-recreatieve en dienstensector, zijn er in de 10 kustgemeenten nog steeds 763 bedrijven actief, d.i. 7,0 % van het totale aantal landbouwbedrijven van West-Vlaanderen (gegevens meitelling 2006). In de 9 poldergemeenten bevinden zich maar liefst 1.865 bedrijven of 17,1 % van het totaal aantal West-Vlaamse bedrijven. Samen is de kuststreek dus goed voor 2.628 bedrijven of 24,1 % van het West-Vlaamse totaal. Meer dan de helft van de bedrijven hebben een grote bedrijfsomvang.

Tewerkstelling en opvolging

In 2002 werkten 4.264 personen in de kustzone in de landbouw. De tewerkstelling in de landbouw is vooral geconcentreerd in de hinterlandgemeenten (ca. twee derde). De tewerkstelling in de landbouw in de kustzone bedraagt 22 % van de totale West-Vlaamse tewerkstelling in de landbouw. De tewerkstelling in de landbouw in de kustzone wordt minder belangrijk, dit ten voordele van de tertiaire (handel en diensten) en quataire (overheid en non-profit) sectoren. Deze werkgelegenheid daalt overigens sterker in de kustzone dan in de rest van West-Vlaanderen.

De continuering van de landbouwactiviteit staat duidelijk onder druk. Van de bedrijfsleiders ouder dan 50 jaar (373 bedrijven of 47 %) geven 56 bedrijven (15 %) aan een opvolger te hebben, 203 bedrijven (54 %) hebben geen opvolger, de rest weet het nog niet. Van die

bedrijven doen er naar schatting een 140-tal aan verbreding (voornamelijk verblijfstoerisme maar ook verkoop van hoeveproducten).

Teeltkeuze

De polders vormen een zeer homogeen agrarisch gebied met relatief weinig bebouwing. Qua landbouw is de polderstreek zeer geschikt voor akkerbouw en grasland maar biedt voor het overige (zoals tuinbouw) weinig mogelijkheden. Zo bedraagt het aandeel graangewassen in de totale cultuuroppervlakte ca. 28 % (West-Vlaanderen: ca. 19 %) en het aandeel weiden en graslanden bedraagt 40 %. De teelt van energiegewassen (zoals de koolzaadteelt) biedt wellicht nieuwe mogelijkheden.

In 2000 telde West-Vlaanderen 65 bedrijven in de biolandbouw, goed voor een areaal van 825 ha. Anno 2005 is er een achteruitgang meetbaar naar 56 bedrijven actief in, of in omschakeling naar, de biologische landbouw, en dit voor een totaal areaal van 562 ha. Dit stelt respectievelijk 24 % (bedrijven) en 18 % (areaal) van de biolandbouw in Vlaanderen voor. In de kustgemeenten is deze achteruitgang zichtbaar: na de stopzetting van twee biobedrijven rest van de 72 ha (2000) in 2005 nog slechts 10 ha (De Haan) in biologische productie.

3.2.2. Landbouwbevoegdheden

Het landbouwbeleid wordt in de eerste plaats uitgetekend op Vlaams niveau, maar ook de provincie West-Vlaanderen heeft een aantal bevoegdheden die hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks met de landbouw aan de kust en polders verband houden.

De provincie draagt verantwoordelijkheid in de volgende gebieden:

- Behandeling en toepassing van de wetgeving i.v.m. bouw- en milieuvergunningen.
- Onderzoek en voorlichting via de uitbouw van het Provinciaal Onderzoekscentrum voor Land- en Tuinbouw. In de polders vinden we proefvelden met nadruk op akkerbouwteelten.
- Het beheer en het onderhoud van de waterlopen tweede categorie, in nauwe samenwerking met de polder- en gemeentebesturen.
- De muskusratbestrijding.
- Het beleid inzake ruimtelijke planning.
- Natuur en landschap.

3.2.3. Naar een nieuwe landbouw?

De voortschrijdende verstedelijking – de laatste jaren ook steeds meer in de kust-polderovergangszone – en de verdere ontwikkeling van toeristische activiteiten en natuurontwikkeling in de kuststreek vormen uitdagingen voor nieuwe vormen van samenwerking. Samenwerking tussen natuurbewegingen en landbouwers bieden mogelijkheden voor natuurgericht en extensief beheer. Voor de heroriëntatie naar een meer milieu- en landschapsvriendelijke landbouwontwikkeling, is ook een sterke ondersteuning vanuit de overheid opgezet. De ruilverkavelingsprojecten en natuurinrichtingsprojecten van de Vlaamse Landmaatschappij en de landschapsplannen van de provincie West-Vlaanderen zijn hier voorbeelden van.

De provincie West-Vlaanderen trekt ondubbelzinnig de kaart van duurzame ontwikkeling, ook in de landbouw. Dit krijgt concreet vorm door onder meer de biologische landbouw te

stimuleren. Via de biocampagne 2007 beoogt het provinciebestuur van West-Vlaanderen de aandacht voor biologische landbouw te stimuleren. En op de campus van het Provinciaal Onderzoeks- en Voorlichtingscentrum voor Land- en Tuinbouw (POVLT) te Beitem stelt de provincie een landbouwbedrijf met 12 ha grond ter beschikking aan de vzw Interprovinciaal Proefcentrum voor de Biologische Teelt (PCBT) voor praktijkgericht onderzoek in de biologische landbouw.

De term “landbouwverbreding” wordt mooi geïllustreerd door samenwerking tussen de toeristische sector en de landbouw in de polders, met initiatieven als hoevetoerisme, congres- en meetingfaciliteiten op de hoeve, teambuilding ... Op lokaal vlak wordt zelfs zeer innovatief, of moeten we eigenlijk zeggen “opnieuw met de oude praktijk”, gewerkt. In Oostende werd weer een coöperatieve opgericht, met de inspirerende naam “Buitengoed”. Ze wil iedereen laten meewerken aan natuurbehoud, bosaanleg en duurzame land- en tuinbouw. De Volkscoöperatieve streeft ernaar om over twintig jaar alle land- en tuinbouw in Oostende om te schakelen naar een gezonde productiemethode.

De kust is steeds in beweging en dat heeft ook zijn invloed op de landbouw. Dat die landbouw in de toekomst een belangrijke rol zal blijven spelen, werd onlangs duidelijk in de afbakeningsprocessen in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, waarbij een groot deel van de kustpolders als herbevestigd agrarisch gebied werd ingekleurd. Toch zien we in bepaalde regio's zoals de Zwinpolder grote veranderingen. De ontwikkelingsscenario's om het Zwin te behouden als intergetijdengebied voorzien een uitbreiding van het Zwin. Dit zou gepaard gaan met een vermindering van het landbouwareaal te Knokke-Heist. Ook op andere plaatsen langs de kust is er vraag naar nieuwe ontwikkelingen. Landbouw aan de kust zal blijven, maar de ingezette vernieuwing en verbreding zal in de toekomst zeker voortgezet worden.

Water tussen polders en zee

Integraal waterbeleid is een van de concrete aspecten waarvoor de interactie tussen land en zee tastbaar wordt. De kwaliteit van de kustwateren worden immers grotendeels bepaald door de menselijke activiteiten aan land. Met de bouw van waterzuiveringsstations en dankzij de inspanningen voor het verminderen van de nitraattoevoer uit de landbouw, is een duidelijke verbetering van de zwemwaterkwaliteit behaald. Dit komt niet alleen ten goede aan de kustbewoner en de recreanten, maar ook aan de toeristisch-recreatieve sector, het algemeen welzijn en het mariene en kustmilieu. Kortom, iedereen heeft baat bij een geïntegreerde aanpak van het waterbeheer. Ook waterbeheer is een provinciale bestuurlijke aangelegenheid. In de provincie West-Vlaanderen zijn verschillende besturen verantwoordelijk voor het waterbeheer. In de polders, die bijna één derde van de totale oppervlakte van onze provincie beslaan, zijn er aparte polderbesturen die deze taak behartigen. Sinds de jaren zeventig zijn er door de provincie al veel inspanningen gedaan om de polderbesturen bij te staan op financieel, administratief en technisch vlak. Met de goedkeuring van het decreet integraal waterbeleid krijgen de polders er nieuwe taken bij. Een polderbestuur is niet enkel meer verantwoordelijk voor het beheer van de waterlopen ten behoeve van de landbouw. De nieuwe taken omvatten ook het voorkomen van overstromingen, de bevoeiing en irrigatie in de zomerperiode, aandacht voor waterkwaliteit, de drinkwaterproductie en de recreatieve en ecologische aspecten van het watersysteem. Een integrale benadering van het waterbeheer vereist overleg en een planmatige aanpak.

Het provinciebestuur streeft naar grotere, moderne en krachtige polderbesturen. In dit kader zijn verschillende kleine tot middelgrote polders binnen een deelbekken samengebracht: het bundelen van krachten en deskundigheid leiden zo tot een grotere efficiëntie en verdere professionalisering. In West-Vlaanderen telde men in 1941 35 polders en 2 watering. In



1974 waren er nog 26 polders en 2 wateringingen, en na de laatste fusie in 1978 bleven er nog 16 polders en 2 wateringingen over. Tot de grootste polders behoren de Noordwatering van Veurne (27.918 ha), de Nieuwe Polder van Blankenberge (23.487 ha) en de Grootte West-Polder (11.963 ha). Sinds 2007 zijn ook 5 polders in het deelbekken Gistel-Ambacht samengesmolten tot één polder met als naam 'Middenkustpolder'. Daarnaast worden 2 kleine polders rond Oostende bij deze fusie ondergebracht (Keygnaert Polder – 338 ha, Sinte Catharina Polder – 493 ha). Na deze fusie strekt de Middenkustpolder zich uit over het grondgebied van de gemeenten Oostende, Middelkerke, Nieuwpoort, Diksmuide, Gistel, Koekelare, Ichtegem, Oudenburg en Jabbeke met een totale oppervlakte van 20.168 ha. De totale oppervlakte van het poldergebied bedraagt circa 100.000 ha: dit is bijna één derde van de oppervlakte van de Provincie West-Vlaanderen.

Op het einde van de jaren zeventig is er in West-Vlaanderen een sterke betrokkenheid gegroeid vanuit het provinciaal beleid naar de polderbesturen. Administratieve en technische ondersteuning van de provincie hebben ertoe bijgedragen dat de meeste polderbesturen in West-Vlaanderen ondertussen geëvolueerd zijn tot volwaardige partners in het integraal waterbeheer en door de betrokken bevolking en gemeentebesturen gewaardeerd worden voor hun efficiënt werk.

3.3. Visserij en aquacultuur

3.3.1. Visserij in nauwe schoentjes

De visserijsector staat voor grote uitdagingen. In een klimaat van hoge brandstofprijzen, dalende aanvoer en toenemende regulering heeft de sector het niet gemakkelijk en wordt een uitweg gezocht om een duurzame productie te verzekeren. Intussen blijft er een duidelijke vraag naar visproducten bij de consument.

Een inkrimpende vloot

De daling van het aantal vaartuigen tot 104 eind 2006 ging gepaard met een capaciteitsdaling met 8,9 % van het motorvermogen tot 56.487 kW en een daling met 10,5 % van de brutotonnenmaat tot 19.910 BT. In 2005 bleef de capaciteit van de vloot nog constant. De aanhoudende terugval van de vissersvloot is enerzijds het resultaat van de slooptacties in 2004 en 2006 en anderzijds van een herstructurering met een tendens naar grotere vaartuigen met samenvoeging van motorvermogens en verlies van visvergunningen tot gevolg.

De 104 vaartuigen van de Belgische zeevisserijvloot (op 1/1/2007) verdelen zich over:

Oostende:	28
Zeebrugge:	63
Blankenberge:	4
Nieuwpoort:	9

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer, Directoraat-generaal Maritiem Vervoer, Directie Scheepvaartbeleid
Verwerking: Dienst Economie, Provincie West-Vlaanderen

In 2006 daalde het aantal vaartuigen evenredig met de capaciteit van de vloot. In het verleden was dat niet altijd het geval. Op dertig jaar tijd is het aantal vaartuigen van de Belgische vloot gedaald met bijna 60 %, terwijl de capaciteit in dezelfde periode met ongeveer 20 % daalde.

De tewerkstelling in de vloot (bemanning en rederijen) bedroeg in 2006 ca. 900 personen.

Een dalende aanvoer, maar stijgende besomming door Belgische vaartuigen

De aanvoer van Belgische en buitenlandse vaartuigen in de Belgische havens bedroeg in 2006 zo'n 18.400 ton vis, met een aanvoerwaarde van 84 miljoen EUR. De aandelen van Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort waren respectievelijk 55 %, 44 % en 1 %, zowel wat de aangevoerde hoeveelheid als de totale besomming betrof.

De Belgische vissersvloot voerde in 2006 17.982 ton vis aan in de Belgische havens. In vergelijking met 2005 daalde de aangevoerde hoeveelheid met 1.190 ton of 6,2 %. Ook in 2005 was er al een afname. De aangevoerde hoeveelheid daalde ook in elke aanvoerhaven afzonderlijk. In Zeebrugge met 7,5 %, in Oostende met 3,5 % en in Nieuwpoort met 35 %. De aangevoerde hoeveelheid in Zeebrugge vertoont al verschillende jaren een daling, terwijl er omgekeerd in Oostende overwegend toenames waren. Dit betekent dat het aandeel van Zeebrugge in de totale aangevoerde hoeveelheid vis door Belgische vaartuigen in Belgische havens gedaald is van 75,4 % in 2002 naar 55,8 % in 2006.

De buitenlandse vaartuigen voerden in 2006 zo'n 443 ton aan in Belgische havens. De aangevoerde hoeveelheid daalde aanzienlijk met 177 ton of 28,6 %. De aanvoerwaarde daalde minder, met 9,9 % tot 2,3 miljoen EUR. In 2006 bedroeg het aandeel van de vreemde vaartuigen in de aanvoer in Belgische havens 2,4 % in hoeveelheid vis en 2,7 % in totale besomming. De gemiddelde prijs van de vis die aangevoerd werd door vreemde vaartuigen lag hoger dan die van de vis aangevoerd door de Belgische vloot.

Ondanks de daling van de hoeveelheid aangevoerde vis, was er in 2006 een duidelijke stijging van de totale besomming van de vis die de Belgische vaartuigen aanvoerden in de Belgische havens. De totale aanvoerwaarde bedroeg 81,7 miljoen EUR of 4,6 % meer dan in 2005. In de havens afzonderlijk zien we in 2006 een toename in Zeebrugge met 3 %, een toename in Oostende met 8 % en een afname in Nieuwpoort met 30,1 %.

Tabel 1: Evolutie van de aanvoerwaarde (besomming) in EUR x 1000 van 2000 tot 2006

Jaar	Besomming door Belgische vaartuigen in Belgische havens (A)	Besomming door Belgische vaartuigen in vreemde havens (B)	Totale besomming door Belgische vaartuigen $C = A + B$ (C)	Besomming door vreemde vaartuigen in Belgische havens (D)	Totale besomming in Belgische havens $E = A + D$ (E)
2000	62.535	26.137	88.672	1.332	63.867
2001	68.257	28.327	96.584	800	69.057
2002	71.390	20.521	91.911	1.275	72.665
2003	78.209	12.155	90.364	860	79.069
2004	77.589	8.296	85.885	2.018	79.608
2005	78.094	8.185	86.279	2.510	80.604
2006	81.692	8.990	90.682	2.263	83.955

Bron: Dienst Zeevisserij, beleidsdomein Landbouw en Visserij, Departement Landbouw en Visserij, Afdeling Landbouw- en Visserijbeleid.

Een daling van de aangevoerde hoeveelheid en een stijging van de totale aanvoerwaarde, betekent dat de gemiddelde visprijs duidelijk steeg: van 4,1 EUR/kg in 2005 naar 4,5 EUR/kg of een stijging met circa 10 %. Uitgedrukt in aanvoerwaarde zijn tong en schol de belangrijkste soorten voor de Belgische vloot.

Tabel 2: Aanvoerwaarde in EUR x 1000 door Belgische vaartuigen in Belgische havens van enkele voorname vissoorten gedurende de periode 2000 tot 2006

Vissoort	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Kabeljauw	4.411	4.337	5.209	3.577	3.746	4.108	3.633
Schol	8.228	8.028	8.163	10.309	9.025	8.036	8.057
Tong	29.023	33.818	34.225	39.305	37.742	38.969	41.643
Rog	2.093	2.058	2.490	2.663	3.157	3.162	3.336
Schaaldieren	2.870	3.246	2.281	2.437	1.777	1.800	2.338

Bron: Dienst Zeevisserij, beleidsdomein Landbouw en Visserij, Departement Landbouw en Visserij, Afdeling Landbouw- en Visserijbeleid.

De Belgische vloot voerde ook vis aan in buitenlandse havens. De trend van dalende vasaanvoer door Belgische vaartuigen in buitenlandse havens zet zich voort. In 2000 voerde de Belgische vloot nog bijna 9.000 ton aan in buitenlandse havens. In 2006 bedroeg de gemiddelde visprijs die Belgische vissers in het buitenland kregen 3,9 EUR/kg. Dit is lager dan de visprijs in de Belgische vismijnen.

Economisch belang visserij vooral regionaal

De Belgische export van visserijproducten realiseert een behoorlijke toegevoegde waarde. De teruggevallen eigen aanlandingen werden door de handel meer dan gecompenseerd door grotere importen. De bevoorrading uit eigen aanlandingen belooft ongeveer 12,3 %. Het verschil tussen import en export stijgt met de jaren. In 2005 bedroeg dit verschil reeds 135.317 ton.

Tabel 3: Uitvoer (ton) per productcategorie, in de jaren 2003, 2004 en 2005

Soort	2003	2004	2005
- Levende, verse, gekoelde of bevroren vis en bewerkte vis, andere dan visfilets	28.915	31.185	30.530
- Schaal- en weekdieren	40.163	40.226	51.138
- Visfilets	34.649	45.962	43.037
- Bereidingen en conserven van vis	19.396	14.692	11.818
- Bereidingen en conserven van schaal- en weekdieren	12.148	13.830	16.262
Totaal	135.271	145.895	152.785

Bron: Dienst Zeevisserij, beleidsdomein Landbouw en Visserij, Departement Landbouw en Visserij, Afdeling Landbouw- en Visserijbeleid.

Tabel 4: Uitvoerwaarde (EUR x 1000) per productcategorie in de jaren 2003, 2004 en 2005

Soort	2003	2004	2005
- Levende, verse, gekoelde of bevroren vis en bewerkte vis, andere dan visfilets	119.569	118.665	121.374
- Schaal- en weekdieren	228.933	248.498	277.697
- Visfilets	166.845	185.253	215.356
- Bereidingen en conserven van vis	69.645	59.576	55.388
- Bereidingen en conserven van schaal- en weekdieren	74.220	78.269	91.645
Totaal	659.212	690.261	761.460

Bron: Dienst Zeevisserij, beleidsdomein Landbouw en Visserij, Departement Landbouw en Visserij, Afdeling Landbouw- en Visserijbeleid.

Toch is de impact van de visserij- en aquacultuursector op economisch vlak in België veeleer beperkt. De bruto toegevoegde waarde van de zeevisserij op productieniveau t.o.v. het Bruto Binnenlands Product bedraagt slechts 0,04 %. Regionaal evenwel is de zeevisserijsector van zeer groot belang.

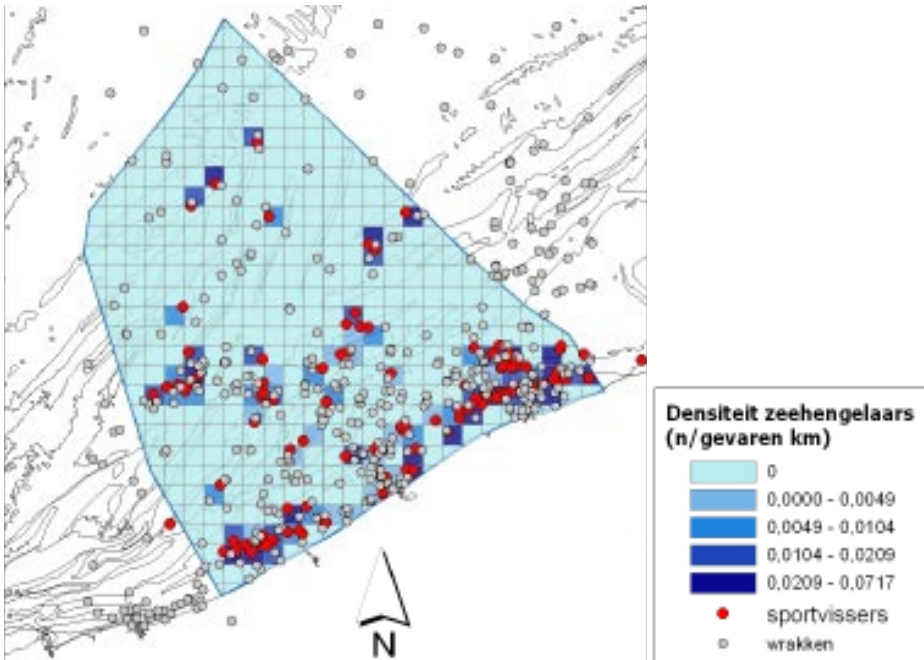
De marktsituatie in de visserijsector wordt gekenmerkt door een koopkrachtige vraag, waartegenover een te beperkte eigen aanlanding/productie staat die op zijn minst behouden dient te worden. Met name bij de zeevisserij bereikt het aantal vaartuigen een dergelijk laag niveau dat het voortbestaan van de toeleverings- en nevenbedrijven in het gedrang dreigt te komen.

Recreatieve visserij

De sportvisserij of recreatieve visserij omvat alle vormen van visserij waarvan de vangsten niet voor verkoop aan derden bestemd zijn. In België wordt de recreatieve visserij zowel op zee, nl. het zeehengelen en de garnaalvisserij met kleine sleepnetten, als vanop de kustlijn beoefend. In 2006 telde de Vlaamse Vereniging van Hengelsport Verbonden (VVHV) ongeveer 2.000 zeesportvissers onder zijn leden. Uit de opbrengstcijfers van de hengelcompetities blijkt dat de vangsten van zeehengelaars voornamelijk bestaan uit kabeljauw, wijting, makreel, schar, bot en tong. Voor België wordt geschat dat de totale vangst van kabeljauw door sportvissers ten minste van dezelfde grootteorde is als die door de beroepsvisserij (Anon. 2006a).

Onderzoek van het Instituut voor Natuurbehoud wijst op een overlap tussen de hengelactiviteiten enerzijds en de ligging van de scheepswrakken in het BNZ (scheepswrakken databank) anderzijds. Daar waar geen wrakken zijn, werd nauwelijks of geen hengelactiviteit geconstateerd. Ook blijken sommige wrakken in het geheel niet in trek te zijn bij hengelaars, terwijl andere wrakken intensief bevestigd worden.

Figuur 13: Ruimtelijke spreiding en intensiteit van de sportvisserij in het BNZ



Bron: INBO en wrakkendatabank (<http://www.wrecksite.eu>)

De recreatieve visserij op grijze garnaal wordt beoefend met kleine visserssloepen (< 8 m) die gebruik maken van sleepnetten, vergelijkbaar met de boomkorren en planknetten die in de beroepsvisserij gehanteerd worden, zij het dan in een veel kleiner formaat. Precieze cijfers over het aantal garnaalsloepen zijn er niet, maar voor de vier Belgische kusthavens samen (Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge) gaat het naar schatting om meer dan 100 vaartuigen. De meeste daarvan vissen met kleine boomkorren. Door hun geringe afmetingen kunnen de garnaalsloepen enkel bij zeer kalme zee uitvaren en zijn hun visserijactiviteiten grotendeels beperkt tot de zomermaanden.

De Vlaming eet per jaar gemiddeld 3,5 kg mosselen en 3,1 kg verse vis

Gemiddeld koopt een Vlaming per jaar 14,7 kg vis-, schaal- en schelpdieren voor een totaal bedrag van 121 EUR (Fockedeij 2006). De helft van het gewicht en van het bestede bedrag (ca. 7 kg en 55 EUR) gaat naar verse producten (resp. 3,1 kg vis + 4,4 kg schaal- en schelpdieren, waarvan 3,5 kg mosselen). De rest besteedt de Vlaming aan niet bewerkte diepvriesproducten (1,6 kg), bereidingen met vis-, schaal- en schelpdieren (3,4 kg), visconserven (1,0 kg), gerookte producten (0,9 kg) of producten opgelegd in bokaal (0,3 kg).

Visserij staat voor een niet geringe uitdaging voor de toekomst

De Belgische visserij heeft vandaag een duurzaamheidsprobleem. Door bijna volledig in te zetten op een brandstofverslindende boomkorvisserij, komt de sector bij elke olieprijsstijging onder extra druk te staan. Ook heeft deze vorm van visserij een grote impact op de biodiversiteit van de zeebodem. Bovendien is het aantal commerciële visbestanden in de Noordzee dat – op basis van wetenschappelijk onderzoek – binnen veilige referentiewaarden zit, onrustbarend laag (maximaal 2 op het totaal van de 7 geëvalueerde bestanden). In 2004 voldeden enkel schelvis en tong aan de criteria. Bij haring, makreel, kabeljauw, wijting en schol was ofwel de visserijdruk te hoog, ofwel de biomassa te laag om van een populatie binnen veilige referentiewaarden te kunnen spreken.

Daarenboven blijken nationale kortetermijnbelangen nogal vaak te primeren boven de langetermijnobjectieven van het Europees Gemeenschappelijk Visserijbeleid, dit ten nadele van het herstel van de visbestanden en dus ook van de toekomstperspectieven voor de visserij. Het duurzaam beheer van de visbestanden is immers een internationale aangelegenheid en een collectieve verantwoordelijkheid, waartoe alle betrokken visserijlanden solidair moeten bijdragen. Individuele visserijlanden kunnen weliswaar bijkomende beschermende maatregelen nemen die verder gaan dan de Europese, in een poging om het herstel van de visstocks te bespoedigen.

Nochtans lijkt een reductie in de visserij-inspanning nodig. Dit kan bewerkstelligd worden door de vloot verder te reduceren. Maar ook een aanpassing van de huidige vloot kan bijdragen tot een duurzamer visserij. Het gebruik van alternatieve vistechieken (lijnvisserij, elektrische visserij ...) en het uitbouwen van visserij op alternatieve soorten zijn voorbeelden hiervan.

Recent werden door de Europese Commissie diverse 'Biodiversity Action Plans' (BAPs) opgestart, waarvan er één specifiek betrekking heeft op de zeevisserij. Deze actieplannen hebben tot doel om uiterlijk tegen 2010 het verval van de biodiversiteit te stoppen en zo mogelijk om te keren. Om het beoogde herstel van de mariene biodiversiteit te realiseren, voorziet het BAP in een reductie van de visserijactiviteiten (via een begeleide afbouw van de Europese vissersvloeten o.a. door sloop) en een reductie van de ongewenste neveneffecten (bijvangst van zeevogels en zeezoogdieren, teruggooi van ondermaatse vis ...).

Als onderdeel van de aanpak voor het herstel van de visstocks en biodiversiteit, moet ook de zorg voor bescherming van kraam- en kinderkamergebieden in ondiepe kustwateren bijzondere aandacht genieten.

In 2005 werd beslist tot de oprichting van een Task Force Visserij, waarin het toenmalige Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de Dienst Zeevisserij en het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO), de Rederscentrale, de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO), en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven vertegenwoordigd zijn. Het voorzitterschap van deze Task Force wordt waargenomen door de administratie, de ondersteuning door de SDVO. Sinds 2006 maakt ook de provincie West-Vlaanderen deel uit van deze Task Force. Vanuit de diensten van de Europese Commissie werd de eis gesteld dat lidstaten die willen overgaan tot een reddingsactie voor hun visserijsector daartoe ook een nationaal herstructureringsplan moeten opstellen. Het 'Globale actie- en herstructureringsplan' is in april 2006 goedgekeurd door de Task Force (Anon. 2006b).

De provincie West-Vlaanderen bereidt momenteel een beleidsnota voor om na te gaan hoe de visserijsector vanuit de provincie ondersteund kan worden. Hierin zullen aspecten zoals welzijn, veiligheid en promotie centraal staan.

3.3.2. Aquacultuur in Vlaanderen nog in 'embryonaal' stadium

Viskweek: karperachtigen en zalm

Viskweek in België wordt voornamelijk uitsluitend in zoet water bedreven en omvat voornamelijk cyprinicultuur (kweek van karperachtigen), salmonicultuur (kweek van zalm) en kweek van exotische vissen in warm water. Deze activiteiten vertonen een zeer regionaal karakter. De salmonicultuur is vooral gelegen in Wallonië, terwijl Vlaanderen inzet op het kweken van karperachtigen (in de Kempen). Aan de kust bevindt de aquacultuur zich nog in een experimentele fase.

Een aantal wetenschappelijke instellingen heeft de nodige knowhow voor de kweek van larven van zout- en zoetwatersoorten, doch de economische productie evenals de vetmesting blijven achter. De ontwikkeling van de aquacultuursector aan de kust wordt tegenwoordig o.a. belemmerd door onduidelijkheden in ruimtelijke ordening, alsook in het wetgevend kader.

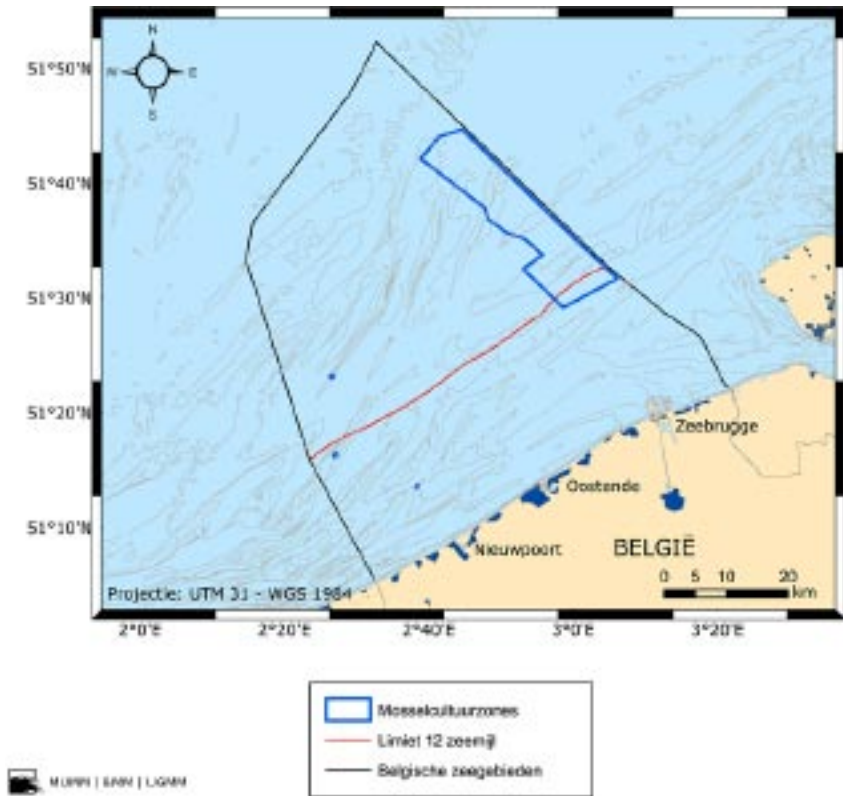
Mosselkweek op zee van start gegaan

De Oostendse Spuikom is het enige officieel erkende 'schelpdierwater' in Vlaanderen. Het Aquacultuurcentrum 'De Oesterput' is halfweg de jaren negentig – na een lange onderbreking in het gebruik van de Oostendse Spuikom als kweekplaats voor oesters – opnieuw gestart met experimenteel onderzoek. Vandaag de dag kunnen hier lokaal vetgemeste oesters worden gekocht.

Ook in het Belgische deel van de Noordzee neemt de interesse in de kweek van schelpdieren intussen toe. Begin juni 2007 werd het vaartuig dat ingezet wordt om mosselhangculturen op volle zee te ondersteunen, officieel aan de pers voorgesteld. De offshore-hangstructuren bestaan uit een metalen frame, waaraan oogsttouwen en -kousen worden opgehangen. Het geheel wordt drijvend gehouden door middel van een boei. Van 1998 tot 2004 was er in de Belgische kustwateren één experimenteel schelpdierproductiegebied, aangeduid als de D1-zone (10 km voor Nieuwpoort). Uit voorlopige onderzoeken is gebleken dat de opbrengst per meter touw vlot 15 kg marktklare mosselen haalt. In 2005 werden vier concessiegebieden aangevraagd, waaronder ook de D1-zone, met een oppervlakte van 0,21 km² en een geschatte jaarlijkse productie van ca. 1.075 ton (geogste plus verloren gegane mosselen). De drie andere concessiegebieden zijn gelegen aan de Radartoren Oostdijck, de Meetpaal Westhinder en de Thornton Bank (zie figuur), en worden momenteel onderzocht op hun geschiktheid als

mosselproductiegebied. In de D1-zone waren er in 2005 4 mosselkooien. In 2006 steeg het aantal tot 11, en verwacht wordt dat het aantal in 2007 verder zal toenemen.

Figuur 14: Ligging van de toegewezen zones voor mosselkweek in het BNZ



Bron: BMM-KBIN

De kweek van schelpdieren is een vergunningsplichtige activiteit. Een milieueffectenrapport wordt ingediend bij de BMM, die op haar beurt overgaat tot een milieueffectenbeoordeling van elke aanvraag. Een regelmatige monitoring van de offshorecultures is noodzakelijk om o.a. het risico op massale verspreiding van vreemde en/of schadelijke organismen in de kustbiotoop na te gaan, de organische aanrijking van de waterkolom en de zeebodem door afvalstoffen van de mosselcultuur in te schatten en eventuele maatregelen te nemen om ze te beperken.

3.4. Transport, scheepvaart en havens: een poort naar de wereld

3.4.1. Snelwegen op de Noordzee

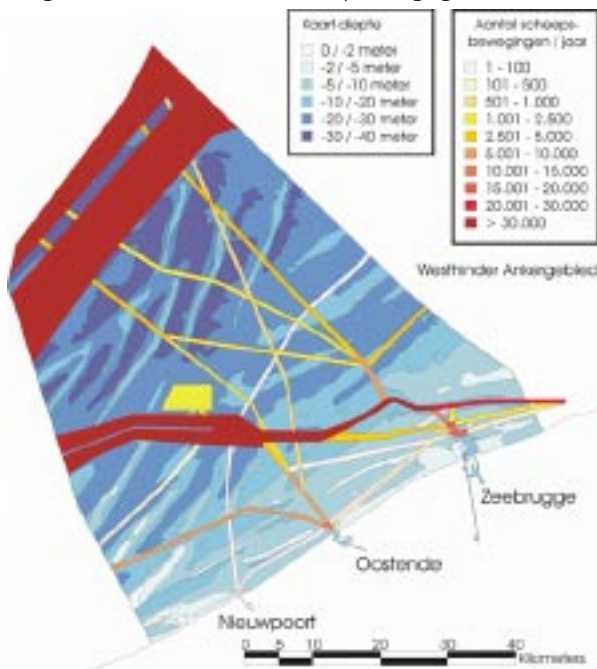
De verkeersscheidingsstelsels

De Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Vooral in het verkeersscheidingsstelsel door de Straat van Dover is er een intens scheepvaartverkeer met ongeveer 150.000 scheepsbewegingen per jaar of gemiddeld 400 schepen per dag. Hierbij komen nog ongeveer 600 overvaarten per dag, voornamelijk door schepen die het verkeersscheidingsstelsel kruisen. Het verkeersscheidingsstelsel in het Kanaal splitst zich op, ongeveer ter hoogte van de

Frans-Belgische zee grens, in het Noordhinder-verkeersscheidingsstelsel (voor scheepvaartverkeer tussen de Atlantische Oceaan, de Baltische Zee en de rest van de Noordzee) en het Westhinder-verkeersscheidingsstelsel (voor scheepvaart van en naar de havens van Oostende, Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Gent en Antwerpen). Deze splitsing is een bijzonder gevoelig gebied voor scheepvaartongevallen, waarvan de aanvaring tussen het containerschip Kariba en het autoschip Tricolor op 14 december 2002 het meest recente voorbeeld is.

Tijdens de periode april 2003 tot maart 2004 werden in de databank van de Afdeling Scheepvaartbegeleiding door het Vessel Traffic Service (VTS) systeem ongeveer 55.351 scheepsbewegingen in het BNZ geregistreerd, goed voor een totaal van 2.921.941 afgelegde kilometers. Hierin zijn geen visservaartuigen, pleziervaartuigen of schepen van de Marine inbegrepen. Het gaat voornamelijk over schepen van meer dan 80 m, inclusief schepen van minder dan 80 m die een gevaarlijke lading vervoeren en schepen die zich vrijwillig melden. De meerderheid van deze scheepsbewegingen situeren zich in de scheepvaartroute aansluitend op het Westhinder-verkeersscheidingsstelsel.

Figuur 15: Overzicht van de scheepsbewegingen in het BNZ



Bron: Maes, F. et al. 2007

Risico's van de scheepvaart

De scheepvaart kan ook een bedreiging zijn voor het zee- en landgedeelte van onze kust. Regelmatige kleinere, illegale – zogenaamde operationele – lozingen blijven een groot probleem voor zeevogels. Bij aanvaringen tussen schepen vormen accidentele lozingen een belangrijk risico in het Belgische deel van de Noordzee, alsook het doormidden breken van “substandaardschepen” tijdens zware stormen (cf. de Erika en de Prestige). De ongevalrisico's in de Noordzee behoren statistisch gezien tot de hoogste in de wereld. Hoewel strandingen zich ook bij ons voordoen, leiden die doorgaans niet tot aanzienlijke lozingen. Dit heeft te maken met de zanderige bodem waardoor de effecten van een stranding

minder rampzalig zijn dan een stranding op een rotsige bodem, zoals het geval was met de Exxon Valdez voor de kust van Alaska in 1989.

Verder is er het risico van de introductie van vreemde organismen in de kustwateren via het ballastwater van schepen (met mogelijke ecologische en economische schade als gevolg) en van schade aan het mariene milieu door chemicaliën die via de scheepvaart – bij spoelen van tankers of bij ongevallen – in zee terecht komen. Tweeëntwintig producten maken samen meer dan 80 % uit van de totale tonnage van schadelijke stoffen die over zee in bulk wordt vervoerd. De helft van dit bulkvervoer betreft 18 petrochemische producten (vooral methanol, xyleen, benzeen, styreen, etheenglycol), de andere helft soda, fosforzuur en zwavelzuur. Gevaarlijke stoffen, andere dan olie, worden doorgaans in grote hoeveelheden vervoerd ofwel als droge lading (bv. zwavel, meststoffen), ofwel als natte lading (vloeibaar) in bulkschepen (bv. petrochemische producten, soda-oplossingen, zwavelzuur) ofwel in gasvorm, al dan niet vloeibaar gemaakt (LNG/LPG/ammoniak-tankers). De gevaarlijkste ladingen (bv. bestrijdingsmiddelen) worden vervoerd in containerschepen en in verpakte vorm op een "general cargo"-schip.

Opvolging van een beleid gericht op minimale pollutie

Op internationaal niveau wordt de verontreiniging door schadelijke vloeistoffen in bulk geregeld door het MARPOL-Verdrag. Dit verdrag tracht via een set van regels en verbodsbepalingen de verontreiniging van de zee met chemicaliën door de scheepvaart, voornamelijk als gevolg van het uitpompen van verontreinigd spoelwater en ballastwater door chemicaliëntankers, tegen te gaan en het potentieel vrijkomen van deze schadelijke stoffen tengevolge van een ongeval te beperken.

Controle van olievlekken op zee vanuit de lucht is in Europa een veelgebruikte methode voor het vaststellen van olielozingen door schepen. In België worden de controlevluchten sinds 1991 uitgevoerd door de BMM in het kader van het wetenschappelijke onderzoeksprogramma BELMEC (Belgian Maritime Environmental Control). In totaal worden elk jaar 250 vluchten boven zee gepland. Sinds het begin van het luchttoezichtsprogramma in 1991, stelt men een duidelijke vermindering van het aantal geobserveerde olieverontreinigingen vast. Deze daling is vermoedelijk toe te schrijven aan het afschrikkende effect van het controlevliegtuig. Verbeterde havenfaciliteiten, technische innovatie, een strenger vervolgingsbeleid, een hogere pakkans dankzij betere detectiemogelijkheden en een grotere vervolgingsinspanning zullen eveneens een rol spelen.

Schepen bevinden zich slechts een viertal uur in transit in Belgische wateren. Om een overtreding toch op te volgen is de samenwerking tussen kuststaat en havenstaat of vlaggenstaat noodzakelijk. Om deze samenwerking op het vlak van toezicht en vervolging mogelijk te maken, is België lid van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de North Sea Network of Investigators and Prosecutors, dat een nultolerantiebeleid promoot. Het opstellen van lijsten over de zeewaardigheid van alle schepen door het Europees agentschap voor maritieme veiligheid laat toe vrij snel in te grijpen. Aan de hand van inspectiegegevens kan men onmiddellijk nagaan of een schip in onze havens kan worden toegelaten. De Wet Marien Milieu van 1999 voorziet dat de kosten voor het herstel van de milieuverstoring integraal gestort worden in het Leefmilieufonds. Conform art. 40 van die wet zal er weldra een Koninklijk Besluit worden bekrachtigd waardoor een rechter de intrinsieke waarde van het mariene milieu makkelijker kan inschatten. Dit is belangrijk om het verschuldigde bedrag te kunnen vastleggen dat de vervuiler moet betalen.

3.4.2. Havens, poorten van welvaart

Zeehavens fungeren als poorten naar de rest van de wereld en vormen zo een belangrijke bron van welvaart. De wereldgeschiedenis getuigt van het feit dat zeehavens mee aan de wieg stonden van grote beschavingen en een zeer belangrijke rol hebben gespeeld en nog spelen in de ontwikkeling van de internationale handel en de daarbijhorende mondialisering.

Havensteden als Brugge, Gent en Antwerpen zijn prominent aanwezig in de geschiedenis van Vlaanderen. Deze steden hebben ongekende welvaart bereikt door een poortfunctie uit te bouwen tussen de zee- en de landzijde. De sterke samenhang tussen welvaart en deze poortfunctie kwam duidelijk naar voren toen een verzanding of tijdelijke afsluiting van de maritieme toegangswegen tot periodes van economische stagnatie of zelfs verval leidden.

Concurrentie en verwevenheid

Het Vlaamse havenlandschap telt vier zeehavens: de kusthavens Zeebrugge en Oostende, en Antwerpen en Gent in het binnenland. Het gaat om erg verschillende havens die elk specifieke karakteristieken tentoonspreiden op het vlak van voorgeschiedenis, dimensie en specialisatie. Hoewel de genoemde zeehavens in commerciële zin onafhankelijk van elkaar opereren en een afzonderlijk havenbestuur hebben, zijn ze wel sterk verbonden in functionele zin. Zo zijn goederenbehandelaars vaak in meerdere havens aanwezig en lopen er vrij grote goederenstromen tussen de Vlaamse zeehavens onderling. De functionele bindingen zijn overigens niet beperkt tot Vlaanderen. Ook over de grenzen heen, onder meer met Rotterdam en het havenduo Vlissingen/Terneuzen, is er de facto sprake van sterke banden, ondanks de geobserveerde concurrentieslag.

Het economisch belang gewikt en gewogen

Transport, opslag en overslag van goederen zijn in principe afgeleid van andere economische activiteiten. Je zou ze kunnen omschrijven als een afgeleide vraag. Indien er geen winning van ruwe grondstoffen of geen productie van halffabricaten en afgewerkte producten is, ontstaat er geen vraag naar transport, opslag of overslag. Toch kan het Vlaamse zeehavengebeuren niet verengd worden tot een afgeleide van de 'harde' economische activiteiten. De zeehavensector is geëvolueerd tot een volwaardige economische sector met een eigen dynamiek. In de jaren zestig en zeventig speelden havengebieden een vooraanstaande rol in het aantrekken van de petrochemische en chemische industrie. Vandaag de dag komt daar de belangrijke logistieke en distributiefunctie bij. Zeehavens afdoen als een noodzakelijk kwaad is hoogst onverstandig. Als belangrijke pijlers dragen zij als het ware de Vlaamse economische ontwikkeling. Verwaarloos je de zeehavensector dan gaat ook de bovenbouw wankelen, zeker in een kleine open economie als Vlaanderen.

Zeebrugge: een haven van wereldformaat

Zeebrugge heeft zich de laatste jaren opgewerkt tot een roll-on-roll-offhaven (kort: een rorohaven) van wereldformaat met onder meer een trafiek van ca. 1,9 miljoen nieuwe wagens (cijfers 2006, Vlaamse Havencommissie, 2006). Daarmee bekleedde Zeebrugge in 2006 andermaal de eerste plaats in deze goederencategorie in Europa (vóór Bremerhaven). Zeebrugge vervult daarnaast een sleutelrol in het Europese gasnetwerk: de kusthaven herbergt een belangrijke gasoverslaginstallatie in de voorhaven en verschillende gaspijpleidingen komen in Zeebrugge aan land voor verdere distributie over heel Europa.

Na de sterke stijging van 2005 (+8,8 %), steeg de trafiek in de haven van Zeebrugge opnieuw van 34,6 miljoen ton in 2005 tot 39,5 miljoen ton in 2006 (+14,1 %). De toename in aanvoer van droge bulkgoederen is in hoofdzaak toe te schrijven aan de trafiek van zand en grind, dat voor de Vlaamse en Britse kust wordt opgebaggerd en dat hoofdzakelijk wordt

gebruikt in de bouwnijverheid. Ook de aanvoer van vloeibaar aardgas (LNG) is in 2006 sterk toegenomen van 1,9 miljoen ton in 2005 tot 3,1 miljoen ton in 2006 (+65,0 %).

Wat het stukgoed betreft ging de haven van Zeebrugge er in 2006 licht op vooruit (+2,9 %). In 2006 werden er bijna 1.934.000 nieuwe wagens overgeslagen. Dit is een toename met 11,5 % tegenover 2005.

Maar in de containersector is eveneens een merkwaardige evolutie waar te nemen. De containertrafiek maakt in de haven van Zeebrugge 45,6 % van de totale goederenoverslag uit. Over de laatste drie jaren (2004-2006) is de havenoverslag met 38 % toegenomen. De stijging doet zich zowel in het "short sea" als in het "deep sea"-verkeer voor.

De havens in het Verre Oosten zijn de belangrijkste bestemmingen in de deep sea. Op dit vaartgebied worden de grootste containerschepen ingezet. Zeebrugge als kusthaven is bijzonder goed uitgerust om dergelijke schepen te ontvangen en te behandelen. Om verder volwaardig als Benelux-containerhaven te functioneren blijven maritieme toegang alsook hinterlandlogistiek twee belangrijke aandachtspunten.

Ook op andere continenten worden nieuwe diensten opgezet. In tegenstelling tot andere Europese havens heeft Zeebrugge in de containersector capaciteit te bieden. Met een toenemende wereldhandel wordt dit versneld ingevuld met nieuwe diensten op alle continenten.

Door het uitbreiden van de bestemmingen, verhogen van de frequenties en behandelde volumes, ontstaat in toenemende mate interesse tot het opzetten van distributievevestigingen in de haven van Zeebrugge.

Vanuit Zeebrugge worden de markten tot diep in het Europese hinterland bediend.

In 2006 werden er via de haven van Zeebrugge 654.329 passagiers vervoerd, bijna uitsluitend van en naar Groot-Brittannië. Na de duidelijke inzinking van de cruisemarkt als gevolg van de aanslag van 11 september 2001 op het WTC in New York, herstelde het cruiseverkeer zich in Zeebrugge vanaf 2003. In 2006 meerden 55 cruiseschepen aan in de Zeebrugse voorhaven, samen goed voor 109.086 passagiers. Daarmee lag het aantal cruiseschepen en -passagiers ongeveer op hetzelfde niveau als in 2005. De daling van het aantal passagiers in de haven van Zeebrugge in 2006 is voor een groot deel toe te schrijven aan de halvering van het aantal afvaarten van Superfast Ferries op de lijn Zeebrugge-Rosyth. In 2006 kwamen er in de haven van Zeebrugge 8.756 zeeschepen aan, met een totale bruto tonnage van 93,6 miljoen BT.

Tabel 5: overslag van goederen in 2006 in vergelijking met 2002, havens van Zeebrugge en Oostende

	Miljoen ton 2002	Miljoen ton 2006
Totaal maritiem verkeer:Zeebrugge	32,9	39,5
Droge massagoederen:	1,7	2,0
Vloeibare massagoederen:	4,9	6,2
Containers:	11,9	18,0
Roll-on-roll-off:	13,7	12,2
Conventionele stukgoederen:	0,8	1,0
Passagiers	773.582	654.329

	Miljoen ton 2002	Miljoen ton 2006
Totaal maritiem verkeer:Oostende	6,2	7,81
Droge massagoederen:	1,6	1,47
Vloeibare massagoederen:	0,02	0,05
Containers:	0,04	0,02
Roll-on-roll-off:	4,6	6,24
Conventionele stukgoederen:	0,03	0,03
Passagiers	394.107	231.364

Bron: 'Jaaroverzicht Vlaamse havens, 2006'. Vlaamse Havencommissie

Oostende in de lift

De Oostendse haven profileert zich als rorohaven. In de jaren negentig kampte de haven met een terugval in de trafiekcijfers door het gecombineerde effect van het wegvallen van de RMT en de concurrentiedruk van de Kanaaltunnel. De Oostendse haven heeft een metamorfose ondergaan door grootscheepse infrastructuurwerken. De dalende lijn in de overslagvolumes lijkt daarmee te zijn omgebogen. In 2006 werden er in de haven van Oostende 7,8 miljoen ton goederen behandeld. Dit is de grootste goederenoverslag in de geschiedenis van de haven van Oostende.

Roll-on-roll-off is de belangrijkste maritieme aan- en afvoer in Oostende, goed voor ruim 79,8 % van de totale overslag (6,2 miljoen ton). Tegenover 2005 nam de roll-on-roll-offtrafiek andermaal toe (+15 %). Deze stijging is toe te schrijven aan de verhoging van het aantal dagelijkse afvaarten naar de diverse bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk. Na de forse daling van de passagierstrafiek in 2003 als gevolg van het stoppen van de passagiersverbinding van Hoverspeed naar Dover, is het aantal passagiers vanaf 2004 opnieuw gestegen. Deze trend zette zich in 2005 en 2006 voort. Het totale aantal passagiers steeg van 214.794 in 2005 tot 231.364 in 2006, of een toename van 7,7 %. Het aantal passagiers dat de haven van Oostende in 2006 bezocht aan boord van cruiseschepen daalde van 7.651 in 2005 tot 4.696 in 2006 (-38,6 %). Het aantal zeegaande cruiseschepen dat in Oostende aanmeerde steeg van 18 in 2005 tot 21 in 2006. De cruisevaart zit in de lift, zowel in aantal aanlopen als in aantal passagiers, maar de transit over het Kanaal kreeg flinke klappen door de Kanaaltunnel (cf. Eurostar) en de concurrentiedruk van buitenlandse havens. De aanvoer van zand en grind maakt ruim 17,0 % uit van de totale overslag in de haven van Oostende. In 2006 ging het om 1,33 miljoen ton, of 3,9 % meer dan in 2005 (1,28 miljoen ton). Nadat in 2001 voor het eerst containers werden behandeld in de haven van Oostende groeide deze trafiek tot 2004. In 2005 daarentegen daalde de containertrafiek zeer sterk. Deze trend zette zich in 2006 onverminderd voort. Zowel het aantal containers, het aantal TEU als de tonnage daalden in 2006. Wat de overslag in de haven van Oostende betreft moet worden opgemerkt dat de gegevens vanaf 1997 niet meer vergelijkbaar zijn met de gegevens van de voorgaande jaren (wegens stopzetting maritieme activiteiten RMT).

Toegevoegde waarde en werkgelegenheid: hoe liggen de kaarten?

De havens van Oostende en Zeebrugge zijn belangrijke economische poorten aan de kust. De aanwezigheid van de havens creëert immers directe en indirecte werkgelegenheid. De economische impact van deze transportsector wordt onder andere bepaald aan de hand van de toegevoegde waarde van de zeehavens tot de nationale economie. De Nationale Bank van België (NBB) publiceert elk jaar gegevens omtrent het directe economische belang van de Vlaamse havens, met name op het vlak van de gerealiseerde toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. Eenvoudig gesteld is de toegevoegde waarde de waarde die een onderneming toevoegt aan de inputs van grondstoffen en hulpstoffen. Het is grosso modo de som van de

lonen, afschrijvingen, interesten en winsten. Schommelingen op het vlak van werkgelegenheid (= lonen), investeringen (= afschrijvingen) of financieringspolitiek (= interesten en winsten) bepalen dan ook sterk de evolutie van de toegevoegde waarde.

Tabel 6: Overzicht van de totaal toegevoegde waarde van de Vlaamse zeehavens, Zeebrugge en Oostende

	1997	2005	Gemiddelde
Toegevoegde waarde	(mln EUR)	(mln EUR)	jaarlijkse groei (%)
Totaal Vlaamse havens	9.473,2	14.089,1	5,1 %
Totaal Zeebrugge	520,4	799,6	5,5 %
Totaal Oostende	223,7	418,7	8,1 %

Bron: 'Jaaroverzicht Vlaamse havens, 2006'. Vlaamse Havencommissie

In de haven van Zeebrugge steeg de toegevoegde waarde van 520,4 miljoen EUR in 1997 tot 799,6 miljoen EUR in 2005 (+ 53,6 %), of met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 5,5 %. In Zeebrugge is het aandeel van de maritieme cluster in de totale toegevoegde waarde overigens het grootst. Met een aandeel van 39,3 % is de maritieme cluster zelfs nog belangrijker dan de industrie, die in 2005 32,6 % van de toegevoegde waarde realiseerde. Het aandeel van de handel, de andere logistieke diensten en het vervoer over land is er relatief minder belangrijk (respectievelijk 9,9 %, 8,9 % en 9,3 %).

In de haven van Oostende steeg de toegevoegde waarde van 223,7 miljoen EUR in 1997 tot 418,7 miljoen EUR in 2005 (+87,1 %), d.i. met een gemiddeld jaarlijks groeiritme van 8,1 %. Net als in Antwerpen en Gent, is ook in Oostende de industrie de belangrijkste sector met een aandeel van 52,3 % in 2005. Het aandeel van de maritieme cluster in de totaal gerealiseerde toegevoegde waarde in de periode 1997-2005 is in de haven van Oostende fors gedaald van 33,6 % naar 24,2 %.

Hoewel deze cijfers blijk geven van een economische groei, is er toch sprake van een zogenaamde toegevoegde-waardeparadox: de toename van de directe toegevoegde waarde verloopt trager dan de stijging van de overslagvolumes, mede als gevolg van efficiëntere behandelingstechnieken en de introductie van arbeidsbesparende innovaties zoals informatisering. Dezelfde fenomenen vormen tevens een gedeeltelijke verklaring voor de dalende directe tewerkstelling in de Vlaamse havens. Er zijn verschillende oorzaken voor de afnemende werkgelegenheid: productiviteitstoenames bij de bedrijven (vervanging arbeid door kapitaal), de verplaatsing van activiteiten naar vestigingen buiten het havengebied, het afstoten van activiteiten naar ondernemingen buiten het havengebied ('outsourcing') en andere oorzaken zoals herstructureringen, stopzettingen en faillissementen. Belangrijke vraag is dus in hoeverre deze opleving in de toegevoegde waarde ook duurzaam is. M.a.w., hoe sterk is de link tussen de economische pijler, de sociale pijler en de ecologische pijler van ontwikkeling in onze havens?

Havens als werkgevers

In de periode 1997-2005 steeg de totale werkgelegenheid in de vier Vlaamse havens samen licht van 104.898 tot 106.683 VTE's (+1,7 %). Deze stijgende trend is vooral in Gent en Zeebrugge waarneembaar. In Oostende daalde de werkgelegenheid van 4.879 VTE's in 1997 tot 4.550 VTE's in 2005 (-6,7 %).

Tabel 7: Evolutie in het totaal aantal Voltijds Equivalenten (VTE)
in de havens Zeebrugge en Oostende

	1997	2005	Gemiddelde
Werkgelegenheid	(VTE)	(VTE)	jaarlijkse groei (%)
Totaal Vlaamse havens	104.898	106.683	0,2 %
Totaal Zeebrugge	9.643	10.658	1,3 %
Totaal Oostende	4.879	4.550	-0,9 %

Bron: 'Jaaroverzicht Vlaamse havens, 2006'. Vlaamse Havencommissie

In de haven van Zeebrugge bedroeg de werkgelegenheid in 2005 10.658 VTE's. Dit is 10,5 % meer dan in 1997. De tewerkstelling is in de periode 1997-2005 vooral fors gestegen in de maritieme cluster. Zeebrugge is de enige van de vier Vlaamse havens waar niet de industrie maar wel de maritieme cluster het voornaamste aandeel (41,8 %) in de werkgelegenheid heeft. Dit illustreert het feit dat Zeebrugge in de eerste plaats een overslaghaven is. In de periode 1997-2005 is het aandeel van de maritieme cluster gestegen van 40,7 % naar 41,8 %. Het totale contingent havenarbeiders in de haven van Zeebrugge in 2006 bedraagt 1.395 personen. Dit is het hoogste niveau sinds 1980, en heeft voornamelijk te maken met het toenemend containerverkeer en de gestage groei van het aantal behandelde personenwagens.

In de haven van Oostende waren in 2005 4.550 VTE's tewerkgesteld. Dit is 6,7 % minder dan in 1997. De daling van de tewerkstelling is in de periode 1997-2005 voornamelijk gesitueerd in de maritieme cluster, waar de daling tussen 1997 en 2005 37,3 % bedroeg. Deze sterke daling heeft te maken met het verdwijnen van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) en de grondige herstructurering van de havenactiviteiten die daarvan het gevolg was. Net als in Antwerpen en Gent heeft in Oostende de industrie het voornaamste aandeel in de werkgelegenheid (40,8 %). Net als in de andere Vlaamse havens steeg in 2006 het algemeen contingent havenarbeiders in de haven van Oostende.

Strategisch belang vereist grote investeringen

Mede ingegeven door het strategisch belang van de havensector investeerde het voormalige Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap sinds de regionalisering van 1989 reeds 2.403 miljoen EUR in het Vlaamse havensysteem (cijfers Vlaamse Havencommissie). (Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Administratie Waterwegen en Zeewezen)

Circa 457,44 miljoen EUR hiervan werd uitgetrokken voor grote werken in de haven van Zeebrugge en 202,69 miljoen EUR voor Oostende. Toch zijn deze overheidsinvesteringen slechts een fractie van het totale investeringsvolume in de Vlaamse havens.

In Zeebrugge werd in 2005 in totaal 356,5 miljoen EUR geïnvesteerd. Daarvan werd het grootste deel (63,7 %) geïnvesteerd in de maritieme cluster. In de haven van Oostende werd in 2005 in totaal 102,2 miljoen EUR geïnvesteerd, waarvan het gros (40,4 %) in het segment industrie van de niet-maritieme cluster.

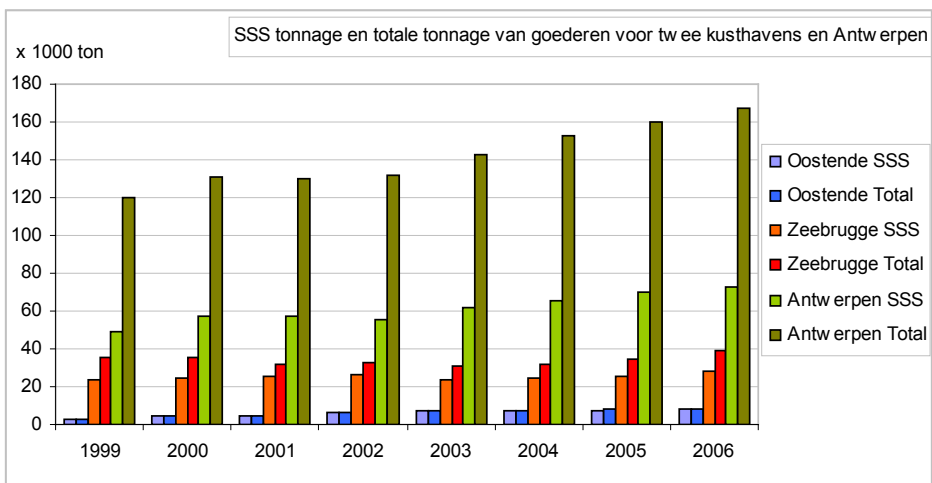
Duurzame mobiliteit

Op verschillende terreinen wordt permanent gezocht naar een evenwicht tussen de economische en ecologische pijler. Dat gaat van de bescherming van het mariene milieu tot de naleving van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen bij de realisatie van belangrijke haveninfrastructuurprojecten (MVG 2004). Volgens een recente enquête van de European

Sea Ports Organisation (ESPO 2005) scoren de Europese havens – Zeebrugge en Oostende inclusief – trouwens steeds beter op het vlak van het milieubeheer.

De uitdaging voor een milieuvriendelijk beheer van havens gaat verder dan het toezicht op behoud van natuurelementen in de omgeving. Een grote uitdaging voor de havens van Zeebrugge en Oostende is o.a. het ontwikkelen van een duurzame mobiliteit. Zeebrugge en Oostende zijn belangrijke havens voor short sea shipping (SSS), de meest milieuvriendelijke vervoersmodus in Europa. Op de grafiek is te zien dat SSS bijna het totale scheepvaartverkeer in Oostende omvat. Zeebrugge is een van de snelst groeiende havens qua SSS: van 10 miljoen ton in 1983 tot 28 miljoen ton in 2006. De laatste jaren wordt het aantal SSS-bewegingen sterk uitgebreid: binnen Europa op de Noord-Zuid-as, van Scandinavië tot Spanje, Portugal. De Vlaamse Regering richtte een promotiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen op in 1998. Een van de kritische doelstellingen is de betrokken marktpartijen informeren over de mogelijkheden van Shortsea Shipping als onderdeel van de intermodale keten, inclusief het vervoer over de waterwegen, met begin- of eindpunt in Vlaanderen. Partners van het promotiebureau zijn de Federale Overheid, de Vlaamse havens en havenverenigingen, en Promotie Binnenvaart Vlaanderen (www.shortsea.be).

Figuur 16: Het totale tonnage en SSS tonnage van twee kusthavens Oostende en Zeebrugge en de Antwerpse haven (1999-2006)



Bron: Promotiebureau Shortsea shipping Vlaanderen

Toch is het wegvervoer van en naar de kusthavens vrij hoog tengevolge van het roververkeer: 63 % van het totale hinterlandvervoer in Zeebrugge en 86 % in Oostende verloopt via de weg. Er wordt dan ook werk gemaakt van de verbetering van de toegankelijkheid via het spoor om de overbelasting van het wegennet en de daarmee gepaard gaande effecten op het milieu, te verminderen.

Van het totale aantal door de NMBS vervoerde goederen, uitgedrukt in tonkilometer (8,572 miljard tonkilometer in 2006) werd 5,783 miljard tonkilometer of 67,5 % gerealiseerd vanuit of naar de Vlaamse havens. Dit is een toename van 4,3 % tegenover 2005. De haven van Antwerpen heeft hierin het grootste aandeel met 4,275 miljard tonkilometer (49,9 %); de haven van Gent 0,667 miljard tonkilometer (7,8 %), de haven van Brugge-Zeebrugge 0,725 miljard tonkilometer (8,5 %) en de haven van Oostende 0,117 miljard tonkilometer (1,4 %). In absolute cijfers steeg het aantal tonkilometers van en naar de havens in elke



haven, met uitzondering van Zeebrugge. Het aantal door de NMBS gepresteerde tonkilometers steeg in Antwerpen van 3,988 miljard in 2005 tot 4,275 miljard in 2006 (+7,2 %), in Gent van 0,645 miljard in 2005 tot 0,667 miljard in 2006 (+3,4 %) en in Oostende van 0,087 miljard in 2005 tot 0,117 miljard in 2006 (+34,5 %). Deze sterke stijging van het aantal door de NMBS vervoerde tonkilometer van en naar Oostende is toe te schrijven aan het in gebruik nemen van een nieuwe spoorterminal in deze haven. Daarentegen daalde het aantal door de NMBS vervoerde tonkilometers van en naar de haven van Zeebrugge van 0,821 miljard in 2005 naar 0,725 miljard in 2006 (-11,7 %). De daling van het spoorwegverkeer van de NMBS van en naar Zeebrugge is toe te schrijven aan de activiteiten van de private spoorwegvervoerders zoals bijvoorbeeld DLC (Dillen & Le Jeune Cargo NV), Hupac en Rail4Chem (spoorwegverbinding tussen Zeebrugge en Polen).

In 2006 vervoerde de NMBS 62,2 miljoen nettoton goederen. Het aandeel van de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge daarin bedraagt in totaal 39,8 miljoen nettoton (64,0 %). De verdeling over de vier havens, Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende bedraagt respectievelijk 30,5 miljoen nettoton (49,0 %), 4,6 miljoen nettoton (7,4 %), 4,3 miljoen nettoton (6,9 %) en 433.000 ton (0,7 %). Enkel in de haven van Zeebrugge daalde het aantal door de NMBS vervoerde goederen van 4,9 miljoen ton in 2005 tot 4,3 miljoen ton in 2006, of een vermindering van 12,2 %. Deze daling is vooral toe te schrijven aan de opkomst van private spoorwegvervoerders.

Wanneer voor Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende het aandeel in de door de NMBS vervoerde goederen, uitgedrukt in tonkilometer, wordt vergeleken met het aandeel van de vervoerde hoeveelheden goederen uitgedrukt in ton, dan blijkt dat de verder van het hinterland gelegen havens (Zeebrugge en vooral Oostende) beter scoren dan de meer centraal gelegen havens (Antwerpen en Gent). Oostende heeft een aandeel van 1,4 % in het aantal vervoerde tonkilometer en een aandeel van 0,7 % in het aantal vervoerde tonnen. Zeebrugge heeft een aandeel van 8,5 % in het aantal gepresteerde tonkilometer en een aandeel van 6,9 % in het aantal vervoerde tonnen.

Verdere verbetering van de toegankelijkheid per spoor is zeer belangrijk voor de havens om in de toekomst een verdere groei van het maritieme goederenvervoer te kunnen realiseren. Goede hinterlandverbindingen – waaronder de spoorverbindingen – worden een steeds belangrijker factor bij de uitbouw van de concurrentiepositie van de havens, gezien de steeds toenemende mobiliteitsproblemen op de wegen. Een versterking van het spoorvervoer, de binnenvaart en de estuaire vaart dringt zich dan ook op. Dat zijn noodzakelijke, maar niet voldoende voorwaarden om het hinterlandvervoer van en naar de kusthavens duurzamer te maken. In Nederland gaat men ervan uit dat een besparing van 10 % op de toenemende mobiliteitsbehoefte mogelijk is door bv. een betere belading, slimme verpakkingen, klantenuitwisseling, besparingen op retourstromen (MWW, 2004).

3.5. Toerisme, cultuur en erfgoed

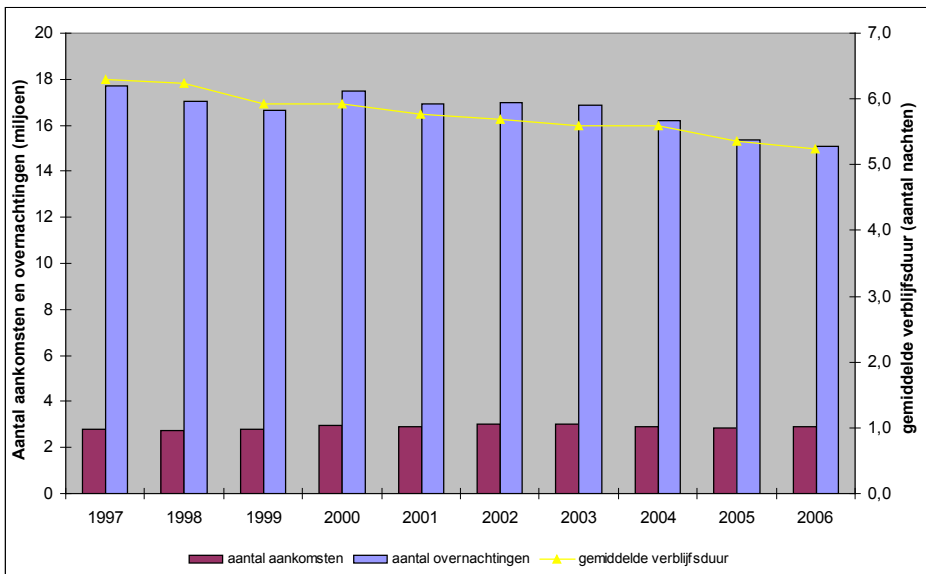
3.5.1. Toerisme, dé belangrijkste economische activiteit aan de Kust

Met z'n 15,1 miljoen toeristische overnachtingen (Westtoer, 2006), 17,6 miljoen dagtoeristen (Westtoer, 2006) en 11.758 jobs (2002) blijft toerisme dé belangrijkste economische activiteit aan de kust. Onze kust is populair bij de Belgen, maar ook bij buitenlanders (met name Nederlandse en Engelse toeristen). Een automatisch gevolg van dit succes is dat toerisme in belangrijke mate de leefomgeving en de sociale context van de kust beïnvloedt.

De zon drijft mensen naar de kust en dit niet enkel in de zomer. Zowel voor dagtoerisme als voor verblijfstoerisme is de seizoensspreiding over het jaar sterk gestegen. Het dagtoerisme schommelt sinds 1997 rond 17,5 miljoen met een piek in 2003 van 19,3 miljoen veroorzaakt door de hele warme zomer dat jaar. Van de dagtoeristen komt 13,6 % met de trein. De overige 84,2 % neemt de wagen.

Het verblijfstoerisme in commerciële logiesvormen (logies die voor kortere perioden tegen betaling op de markt gebracht worden) kende een sterke daling in overnachtingen tegenover 1997 (-14,7 %), terwijl daar waar de aankomsten een lichte groei optekenden tegenover 1997 (+2,5 %). Als 'aankomsten' definieert men het aantal toeristen dat zich voor 1 of meerdere opeenvolgende overnachtingen registreert in een commerciële logiesvorm. Deze tendens heeft te maken met een algemeen patroon naar een verkorte gemiddelde verblijfsduur op vakantie: mensen gaan frequenter maar minder lang op vakantie. Naast het verblijfstoerisme in commerciële logies en dagtoerisme is ook de markt van de tweede verblijvers erg belangrijk voor de kust. Op basis van het aanbod van tweede verblijven, de vaste standplaatsen op campings en een hypothetische, veeleer minimale bezetting kunnen we het aantal overnachtingen in tweede verblijven inschatten op meer dan 14 miljoen.*

Figuur 17: Aantal overnachtingen, aankomsten en gemiddelde verblijfsduur in commerciële logiesvormen in de kustgemeenten (1997-2006)



Bron: Westtoer

De grootste daling in het aantal overnachtingen is waarneembaar in de kampeersector (-53,2 % overnachtingen), wat te maken heeft met het sterk dalende aanbod van toeristische standplaatsen op campings sinds 1997. De hotelovernachtingen kenden over deze termijn slechts

* De cijfers die door Westtoer werden geleverd zijn cijfers die gebaseerd zijn op de gegevens van de FOD- economie en op een correctiefactor die binnenkort zal worden bijgesteld naar aanleiding van het kustactieplanproject KITS, Kust-Indicatoren-Toeristisch-Statistisch, dat op basis van een grootschalig onderzoek onder andere de verhuringen in huurvakantiewoningen aan de Kust beter zal kunnen inschatten. Nu al is zeker dat het belang van de verhuringen in de bestaande tijdreeks van Westtoer onderschat is zowel naar aankomsten als naar overnachtingen. Binnen het Strategisch Beleidsplan van de Kust zal de nieuwe tijdreeks worden gebruikt.

een lichte daling (-3,2 %) terwijl de aankomsten in hotels daarentegen positief evolueerden met 14 % tegenover 1997. De gemiddelde verblijfsduur is van 6,3 nachten per vakantie in 1997 gedaald tot 5,2 nachten in 2006.

De druk vanwege de bouwpromotoren uit zich in een daling in de capaciteit aan bedden in commerciële logiesvormen aan de Kust. Sinds 2002 nam vooral de capaciteit in toeristische standplaatsen af met 13,2 %. De bedden capaciteit in hotels en in logies voor doelgroepen daalde met 6,4 %.

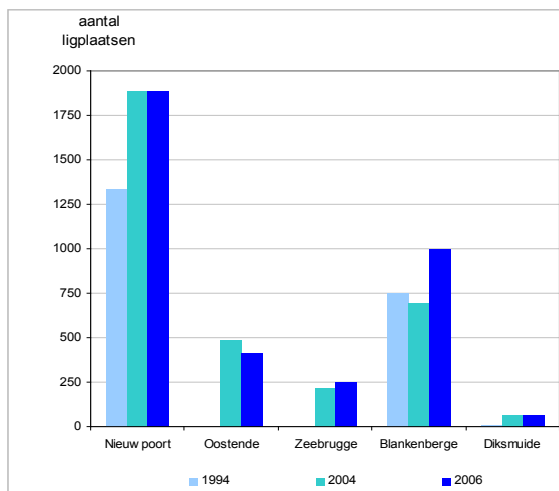
Ondanks de daling in overnachtingen in het commerciële verblijfstoerisme stijgt de omzet van het verblijfstoerisme in commerciële logiesvormen. Dit is te danken aan het gewijzigde bestedingspatroon van deze toerist met een stijging in de gemiddelde bestedingen per persoon per nacht met 38 % tussen 1999 en 2005. De verkorte verblijfsduur gaat dus wel gepaard met hogere bestedingen per nacht. In globaliteit creëert het toerisme aan de kust in 2005 een omzet van 2,2 miljard EUR met 887 miljoen EUR in verblijfstoerisme in commerciële logiesvormen, 606 miljoen EUR in dagtoerisme en circa 733 miljoen EUR in tweeverblijfstoerisme (Bron: Westtoer).

Het toerisme is logischerwijs ook een belangrijke werkgever aan de kust. In 2002 bedraagt de werkgelegenheid in toerisme en recreatie (NACE-bel codes zoals afgesproken met Vlaams Steunpunt Toerisme en Recreatie en Toerisme Vlaanderen) 11.758 jobs waarvan 9.738 bezoldigde jobs (RSZ) en 1.920 zelfstandigen (RSVZ).

Jachthaventoerisme en de toekomst

Ook de recreatie in de nautische sector kende een sterke groei. In 1994 telde de Vlaamse kust ongeveer 2.090 ligplaatsen, in 2006 tellen we 12 jachtclubs, in 5 gemeenten in de kustzone (Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge, Zeebrugge, Diksmuide), met om en bij de 3.600 ligplaatsen. De jachthavens aan onze kust behoren tot de grootste van de zuidelijke Noordzeeregio. Gemiddeld bieden onze jachtclubs ongeveer 285 ligplaatsen aan. In Nieuwpoort bevindt zich één van de grootste concentraties van zeiljachten in NW-Europa met in totaal 2.000 ligplaatsen. De lange wachtlijsten getuigen van de verder toenemende vraag.

Figuur 18: Aantal ligplaatsen en aantal jachthavens in de kustzone (Vlaamse kust, 1994-2004-2006)



Bron: VLIZ, 2006

Deze vraag kan ook niet losgekoppeld worden van de vraag naar ruimte aan de Kust: ruimte voor uitbreiding van jachthavens, maar ook ruimte voor overnachtingen en verblijfsaccommodatie. Met de steeds hogere prijzen van het vastgoed wordt een ligplaats voor een zeil- of motorjacht immers een interessant alternatief voor bepaalde doelgroepen. Begin 2005 is de dienst Ruimtelijke Planning en Mobiliteit (DRUM) van de provincie West-Vlaanderen gestart met de opmaak van het grootste provinciaal RUP 'Nieuwpoort Rechterover'. Deze site staat momenteel met haar industriële activiteiten in schril contrast met de plannen voor het toekomstige plein aan de Vismijn. Het is de bedoeling de jachthaven uit te breiden met een 600-tal ligplaatsen plus aanverwante functies zoals (tweede) verblijven. Het is een uitdaging om bij de uitbouw van dit nautisch centrum blijvend aandacht te schenken aan afvalverwerking, landschappelijke kwaliteit, waterkwaliteit en kwalitatieve diensten en infrastructuur.

Wie bevoegd?

De noordburen zijn er jaloers op, Vlaanderen heeft een minister bevoegd voor toerisme. Vanwege het grote belang van de kust op toeristisch vlak, is de kust dan ook terecht een prioriteit van de Minister voor Toerisme. Voor het onderbouwen van het toerisme aan de kust werd in 1997 voor het eerst van start gegaan met een Kustactieplan. Hiermee wil de Vlaamse overheid mee de krijtlijnen voor de verdere ontwikkeling van het kusttoerisme uitzetten. Het laatste Kustactieplan (2005-2009) erkent de noodzaak van het toerisme om op lange termijn te denken en structurele keuzes te maken. Opmerkelijk is dat er in deze laatste fase ook aandacht is voor het hinterland. Dat de kust en het hinterland onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, wordt aldus ook erkend.

Over groene sleutels en blauwe vlaggen

Met de Groene Sleutel – een internationaal keurmerk voor milieuvriendelijke toeristische accommodaties – belonen Toerisme Vlaanderen en Bond Beter Leefmilieu uitbaters van toeristische accommodatie voor de inspanningen die ze leveren voor het leefmilieu. De uitbaters worden ook intensief begeleid. Onder meer campings, hotels, conferentiecentra, jeugdherbergen en recreatiedomeinen kunnen een 'Groene Sleutel'-label aanvragen. Daartoe moeten ze een ambitieus milieubeleid voeren, maar ook duidelijke actieplannen opstellen. En uiteraard moeten ze ervoor zorgen dat ze het milieu zo weinig mogelijk belasten (www.groenesleutel.be).

Ook voor de uitbaters van een strand, zwemplas of jachthaven bestaat er een stimulans om te werken aan een duurzaam en kwalitatief recreatief aanbod. De Blauwe Vlag is een initiatief van de Stichting voor Milieueducatie in Europa (FEE) en wordt in Vlaanderen gecoördineerd door de Bond Beter Leefmilieu (BBL). Vanaf het campagnejaar 2003 kunnen individuele booteigenaars ook een blauwe wimpel verdienen.

De uitdagingen voor het kusttoerisme

Nadenken op lange termijn is precies wat ook het provinciaal overheidsbedrijf Westtoer doet in haar Strategisch Beleidsplan voor Toerisme en Recreatie aan de kust. Het eerste kustspecifieke beleidsplan werd gepubliceerd in 2002. Hierin waren de doelstellingen erop gericht om op een duurzame manier de behoeften van de Belgen op te vangen, maar vooral ook de socio-economische positie van het toerisme in de kustzone veilig te stellen.

Maar ook in het toeristisch beleid is evaluatie aan de orde. In het najaar van 2007 starten de voorbereidingen voor een nieuw toeristisch beleidsplan voor de kust. Uiteraard zal daar ook de relatie met andere sectoren een aandachtspunt zijn. Voor een regio als de Kust, die erg afhankelijk is van het toerisme, is het belangrijk om de werkgelegenheid in deze sector op duurzame wijze te handhaven en indien mogelijk te verhogen. Een betere spreiding van de werkgelegenheid over het jaar vormt hierbij een belangrijke doelstelling voor het beleid, omdat op deze manier een volwaardiger werkgelegenheid wordt gecreëerd.

Sociale en ecologische effecten van het kusttoerisme

Precies door het succes heeft het toerisme een grote impact op de kust in al zijn aspecten. Dit uit zich in grote kansen voor economische ontplooiing, maar brengt op sociaal en ecologisch vlak heel wat uitdagingen met zich mee.

De sociale effecten uiten zich bijvoorbeeld in het grote aantal tweede woonsten, de hoge huizenprijzen, de veroudering van de bevolking. De kustgemeenten zijn koplopers in het aantal tweede woonsten. Deze tweede woonsten worden gebruikt om zelf op vakantie te komen en/of om te verhuizen. Bovendien zien veel mensen het als een plek waar men komt wonen op oudere leeftijd.

Op ecologisch vlak moet er aandacht zijn voor versterking van de kwaliteit van het basisproduct: het kustmilieu en de typische natuurwaarden. Milieu-effecten worden bijvoorbeeld veroorzaakt door de grote en stijgende verkeersstromen naar de Kust. Zo is het totale autosnelwegverkeer richting kust in de voorbije 5 jaar met 15 % gestegen. Deze laatste vaststelling is hoogstwaarschijnlijk deels toe te schrijven aan het toeristisch verkeer (Goossens, in Kustkompas 2005). Vanuit de overheid en openbare vervoersmaatschappijen worden maatregelen genomen om het transport via het openbaar vervoer te optimaliseren en te stimuleren.

Natuureffecten zijn zichtbaar door de hoge druk op de reeds schaarse duingebieden en stranden, met hieraan gekoppeld een effect op het planten- en dierenleven dat zo eigen is aan de Kust. Naast de beschermde gebieden zijn natuurgebieden in de brede zin van het woord (cf. Vlaams ecologisch netwerk (VEN) en het integraal verwevings- en ondersteunend netwerk (IVON)) belangrijk voor de versterking van de natuurlijke structuur en voor het behoud en de toename van de biodiversiteit. De provincies zijn ook verantwoordelijk voor de afbakening van zoekzones voor natuurverbingsgebieden (NVBG) en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang (EIB). Deze worden indicatief afgebakend in de provinciale ruimtelijke structuurplannen en – via een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) – worden specifieke stedenbouwkundige voorschriften en eventuele onderliggende planologische bestemmingswijzigingen gekoppeld. Inrichtingsvisie en –maatregelen worden opgenomen in een natuurrichtplan waarvoor het Natuurdecreet het wettelijke kader biedt. Deze gebieden vervullen ook een sociaal-educatieve functie, door openstelling voor recreatief gebruik.

De zorg voor de natuur trok dan ook de aandacht van de overheid en verenigingen. De Vlaamse overheid koopt natuurgebieden en duingebieden aan die onder druk staan, om die vervolgens in overleg met de gebruikers te beheren. De beschermde gebieden in de kustzone (schorren en duinen) behoren vooral tot de Vlaamse natuurreservaten (82 %), terwijl het aandeel van de erkende natuurreservaten (in privaat beheer) eerder laag is (13 %). Bescherming van schorren en duinen is dus duidelijk het gevolg van inspanningen door de Vlaamse overheid (Bonte, in Belpaeme & Maelfait 2005). De hoge kosten voor verwerving van terreinen in de maritieme zone liggen vermoedelijk aan de basis van het lage aandeel erkende reservaten.

Sinds 1997 zit de aankoop van duingebied in een versnelling. De grote sprong in 2002 is het effect van de aankoop van 'De Zwinduinen en –polders' (Knokke), in totaal 222 ha. Sinds de oprichting van het verwervingsinstrument in 1998 werd 480 ha kustduinen aangekocht. Het gemiddelde aankooptempo is aanzienlijk opgedreven van gemiddeld 5 ha/jaar (1965-1997) tot 69 ha/jaar (Bonte, in Belpaeme & Maelfait 2005). Ook de natuurbehoudsvereniging Natuurpunt vzw beheert 7 gebieden aan de kust, goed voor een totale oppervlakte van 240 ha. Voor de inrichting van de duinen sloegen de behoeders van de zeewering, de natuur en het toerisme de handen in elkaar. Ook de kustgemeenten doen

hier een bijdrage door de machinale strandreiniging – waar haalbaar – aan te vullen met handmatige reiniging. Strand en voorduinen spelen immers een belangrijke rol in de natuurlijke zeevering met de vorming van embryonale duintjes als begin van dit proces. Voor elk van de duingebieden worden visies en inrichtingsplannen uitgetekend, waarbij rekening gehouden wordt met alle functies die de duinen vervullen. Een deel van het duingebied vervult nog een andere functie van maatschappelijk belang, nl. drinkwatervoorziening (zie verder).

Natuur aan de Kust

De kustzone herbergt 4.790 ha met de status van Ramsargebied, waaronder het zeegebied 'de Vlaamse Banken' en 'de Blankaart en de IJzervallei'. Doelstelling van het Ramsarverdrag is om soorten die aan waterrijke biotopen gebonden zijn betere overlevingskansen te bieden door het afbakenen, beschermen en duurzaam beheren van deze 'wetlands'. Meer dan de helft van de Ramsargebieden kent echter ook bescherming onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen en als erkende natuurreservaten (Natuurrapport 2005, deel VI bescherming en herstel, IN, 2005).

De EU-Vogelrichtlijn van 1979 heeft als algemene doelstelling de bescherming van alle in het wild levende vogelsoorten en hun leefgebied. Hieronder ressorteren vier gebieden in de kustvlakte: de Westkust, de IJzervallei, het Poldercomplex en het Zwin, samen met drie afgebakende gebieden op zee (KB 14 oktober 2005). De EU-Habitatrichtlijn van 1992 focust voornamelijk op het instandhouden van fauna en flora en hun habitats. In 2001 steeg de oppervlakte beschermd gebied gevoelig van 3.958 naar 8.667 ha, door de opname van het westelijk deel van de bossen en heiden van zandig Vlaanderen, de duingebieden inclusief IJzermonding en Zwin, en een aantal zilte poldergraslanden.

In het kader van de tweede fase van het duurzaam beheersplan voor het Belgische deel van de Noordzee werden mariene gebieden afgebakend ter bescherming van soorten en hun leefgebieden op de Noordzee (KB van 14 oktober 2005). De correcte afbakening van de beschermde zones en de invulling van de geldende maatregelen kwamen tot stand na bijna twee jaar overleg. Door deze maatregelen komt België tegemoet aan de Europese verplichtingen inzake Habitat- en Vogelrichtlijn. Concreet werden vijf verschillende gebieden afgebakend, drie Vogelrichtlijngebieden (V1, V2 en V3) en twee Habitatrichtlijngebieden (H1 en H2):

- V1 – Nieuwpoort/Koksijde (grote stern en fuut) (110,01 km²)
- V2 – Oostende (grote stern, fuut, visdief, dwergmeeuw) (144,80 km²)
- V3 – Zeebrugge (visdief, dwergmeeuw) (57,71 km²)
- H1 – Trapegeer – Stroombank (181 km²)
- H2 – Vlakte van de Raan (19,17 km²)

In deze beschermde gebieden gelden een aantal beschermingsmaatregelen die bepalen welke activiteiten al dan niet mogen plaatsvinden.

3.5.2. Cultuur aan zee

Een rijk aanbod

Bij de traditionele kustbezoeker is waarschijnlijk minder bekend dat onze kust ook op cultureel vlak heel wat te bieden heeft. Cultuur is een van die aandachtspunten die kunnen helpen om het kusttoerisme het jaar rond te ondersteunen. Het is net het toerisme dat heel wat, vaak miskende sporen heeft nagelaten. Het provinciebestuur van West-Vlaanderen werkt heel gericht rond Kustergoed en musea, waarbij men enerzijds het verleden van de kust weer actueel en bekend wil maken voor een breed publiek, maar uiteraard is er ook aandacht

voor hedendaagse culturele evenementen die het toerisme een nieuwe dimensie kunnen geven.

Onze kuststrook telt maar liefst 22 musea, van internationaal gerenommeerde kunsthuizen veeleer bescheiden maar bijzonder charmante collecties. Denken we maar aan het Museum voor Moderne Kunst-aan-Zee waar je werk ontdekt van hedendaagse kunstenaars van de eerste helft van de 20^e eeuw tot nu, de musea op het provinciaal Domein Raversijde waar je zowel archeologie, dynastie, kustverdediging als maritiem erfgoed kunt proeven, of aan het Abdijmuseum Ten Duinen in Koksijde. Ook nieuwe realisaties als het Belle-époquecentrum in Blankenberge en het Museum van het Kusttoerisme in Middelkerke openen de komende jaren de deuren.

De cultuurcentra en kursalen ten slotte, brengen theater-, dans- en muziekvoorstellingen in de geest van 'voor elk wat wils' en streven heel bewust naar kwaliteitsverhoging. Ze zorgen er het hele jaar door voor dat iedereen, zowel inwoners, tweedeverblijvers als toeristen, de culturele honger kan stillen. Dat de kust heel wat mogelijkheden biedt om cultuur- en erfgoedliefhebbers te bekoren is duidelijk, maar de cultuursector zit ook niet stil. Er is al heel wat innovatie te vinden aan de Kust.

Beaufort en andere vernieuwende initiatieven

Het pronkstuk van die vernieuwing en het opentrekken van hedendaagse kunst is 'Beaufort', een driejaarlijks terugkerend kunstevenement aan onze kust, waarvan in 2006 de tweede editie plaats vond. Beaufort kon niet enkel de Belg beroeren, maar heeft ook heel wat buitenlandse toeristen naar onze kust gelokt. Als spin-off-effect kregen nadien een aantal kunstwerken een permanente plaats aan de kust. Denken we maar aan de bekende 'Schildpad' van Jan Fabre in Nieuwpoort. Op die manier wordt een interessant kunstpatrimonium aan de kust verder uitgebouwd. In de zijlijn van het reeds gevestigde Beaufort is er ook nog 'Freestate', dat aandacht vraagt voor een nieuwe generatie kunstenaars die op het punt staan om de hedendaagse kunstscene te veroveren.

Een nieuwe aanpak in cultuurtoerisme is er ook aan de hand van de thema's muziek en literatuur, waarrond de voorbije jaren grootschalige evenementen opgang maakten. Theater aan Zee is, na vele jaren, een begrip geworden in Oostende en daarbuiten, en biedt een podium aan aanstormend theatertalent. In Knokke-Heist kan je dan weer elk jaar terecht voor een hoogstaand internationaal cartoon- en fotofestival. Ook het vermelden waard is Dranouter-aan-Zee, dat de typische Dranoutersfeer naar het authentieke De Panne brengt.

3.5.3. Erfgoed

Dat er aan zee niet alleen fantasieloze hoogbouw en appartementsblokken staan, bewees de provinciale dienst voor Cultuur vorig jaar. Tien erfgoedwandelingen helpen de kusttoerist vaak vergeten architecturale pareltjes en wat verborgen charmante hoekjes te ontdekken. Daarnaast geeft een aantrekkelijke 'erfgoedpocket' achtergrondinformatie over het fascinerende verhaal van het toerisme en honderdvijftig jaar bouwen aan de kust.

Ook de komende jaren bouwt de provincie West-Vlaanderen haar erfgoedwerking aan de kust verder uit via een Europees koepelproject Maritiem Erfgoed: samen met de kustgemeenten en buitenlandse maritieme regio's wordt een cultuurtoeristisch project uitgewerkt rond het maritieme verleden van onze kustregio. Denken we maar aan de verhalen van vissers en hun kenmerkende vissersliederen, de collecties van onze visserijmusea, de RMT en de Oostende-Dover-verbinding ...



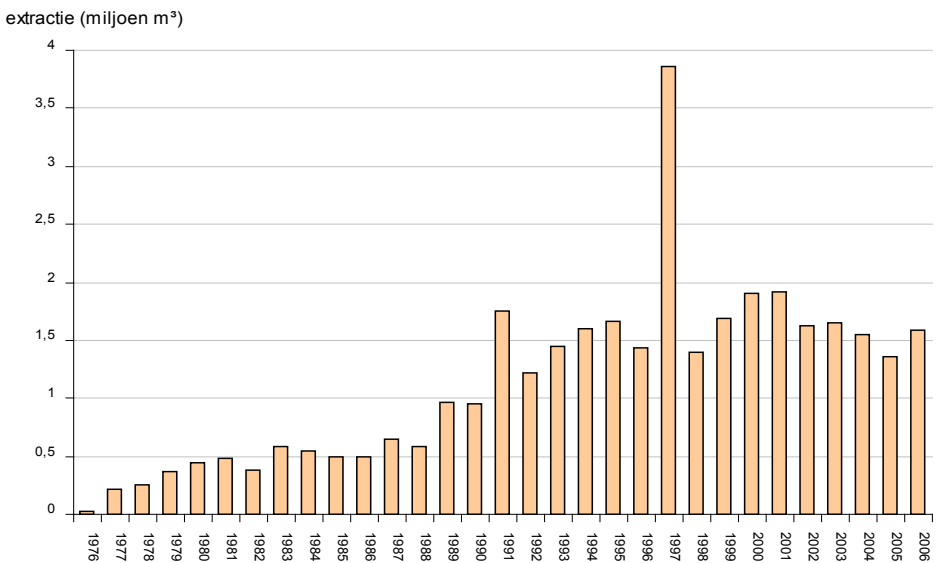
3.6. Ontginning van grondstoffen: zandwinning op zee

Een groeiende markt

De winning van oppervlaktedelfstoffen aan land wordt steeds moeilijker bij een gebrek aan beschikbare ontginningsgronden. De zeebodem vormt een alternatief voor de schaarser wordende zandgroeven op het land. In het BNZ liggen parallelle zandbanken waar zand gewonnen kan worden in vastgelegde zones. De offshore zand- en grindwinning is immers een vergunningsplichtige activiteit. Het zand dat ontgonnen wordt op het BNZ wordt gebruikt voor drie specifieke doeleinden. Het grootste aandeel zeezand wordt gebruikt in de bouwsector (inclusief aanleg van wegen), waar het dient voor de aanmaak van beton of als stabilisatie- of dreineerzand. Daarnaast wordt het ook gebruikt om kusterosie af te remmen door strand-suppletie. In 2006 werd 9,6 % van het zeezand dat ontgonnen werd in het BNZ, gelost in een buitenlandse haven (Nord-Pas-de-Calais en Zeeuws-Vlaanderen) en 90,4 % in een binnenlandse haven (FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie – Dienst Continentaal Plat).

Tijdens de aanvangsperiode bleef de omvang van de zandwinning in het BNZ relatief constant. Sinds 1980 is de Belgische zandwinning op zee bijna verviervoudigd van 0,44 tot 1,59 miljoen m³. De vraag lijkt hier en in de buurlanden verder toe te nemen. In 1997 werd een ongewoon grote hoeveelheid zand ontgonnen (bijna 3,9 miljoen m³) voor de aanleg van de nieuwe pijpleidingen Interconnector en NorFra (huidige benaming Franpipe) in het BNZ.

Figuur 19: Evolutie van de zandwinning (BNZ, 1976-2006)



Bron: FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie – Dienst Continentaal Plat

Er zijn 15 gekeurde exploitatievaartuigen op het BNZ met een laadruimte tussen 760 m³ en 13.700 m³. Het maximaal exploitatiequotum bedraagt 15 miljoen m³ over een periode van vijf jaar.

Effecten van zandwinning worden opgevolgd

Zand kan niet onbeperkt worden ontgonnen. Enerzijds is er de fysieke impact of de wisselwerking tussen de morfologie, de hydrodynamiek en de sedimentologie en anderzijds de biologische impact van zeezandwinning op bodemleven en visfauna. De exploitatie van zand in het BNZ is daarom vergunningsplichtig en gebeurt in welbepaalde concessiezones. In september 2004 werd een procedurebesluit en milieueffectenbesluit (MEB) opgesteld. Het procedurebesluit behandelt de geografische begrenzing en de toekenningsprocedure.

Figuur 20: Exploitatiezones voor zand en grind in het BNZ



Bron: Maes et al., 2005

In 2006 werden nieuwe concessieaanvragen en aanvragen tot uitbreiding en/of verlenging van bestaande concessies ingediend om zand en grind te ontginnen op het BNZ, binnen de drie wettelijk vastgelegde concessiezones. De geplande activiteit beslaat drie jaar (2005-2007) en betreft een maximale ontginning van 2.850.000 m³ voor het eerste jaar en 2.950.000 m³ voor de volgende jaren. De aanvraag werd vergezeld van een milieueffectenrapport dat handelt over de mogelijke effecten op het mariene milieu, de zeebodem, het zeewater, de lucht en het klimaat, het geluidsklimaat en de trillingen, de fauna en flora, de monumenten en landschappen en de effecten op de veiligheid (Zeegra, AWZ, 2006).

De Vlaamse Overheid, nl. Afdeling Kust en Afdeling Maritieme Toegang, verkreeg een concessie voor een uitzonderlijk project om gedurende 3 jaar respectievelijk 1.650.000 m³ en 1.000.000 m³ te ontginnen. De maximale ontginningsvolumes voor een gewone concessie worden jaarlijks vastgelegd.

Vaartuigen die aan zand- en grindontginning doen, moeten sinds 1996 worden uitgerust met een automatisch registratiesysteem of 'black box' (Maes F. *et al.*, 2005). De gegevens worden gebruikt bij controle en onderzoek naar de implicaties van zand- en grindontginning.

Om de effecten nauwgezet te kunnen opvolgen, betalen concessiehouders in België sinds het begin van de ontginningen in 1976 een heffing aan de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie (Dienst Continentaal Plat), aan het ILVO en aan de BMM. Deze heffingen worden gebruikt om onderzoek te doen naar de impact van de ontginning op de sedimenten en het mariene milieu. In opdracht van de Dienst Continentaal Plat werden de voorbije jaren bijkomende studies uitgevoerd. Het is een uitdaging voor de toekomst om het onderzoek nog beter af te stemmen op de effectieve locaties van de ontginning.

3.7. Duurzame energie: windmolenparken in de kustvlakte en op zee

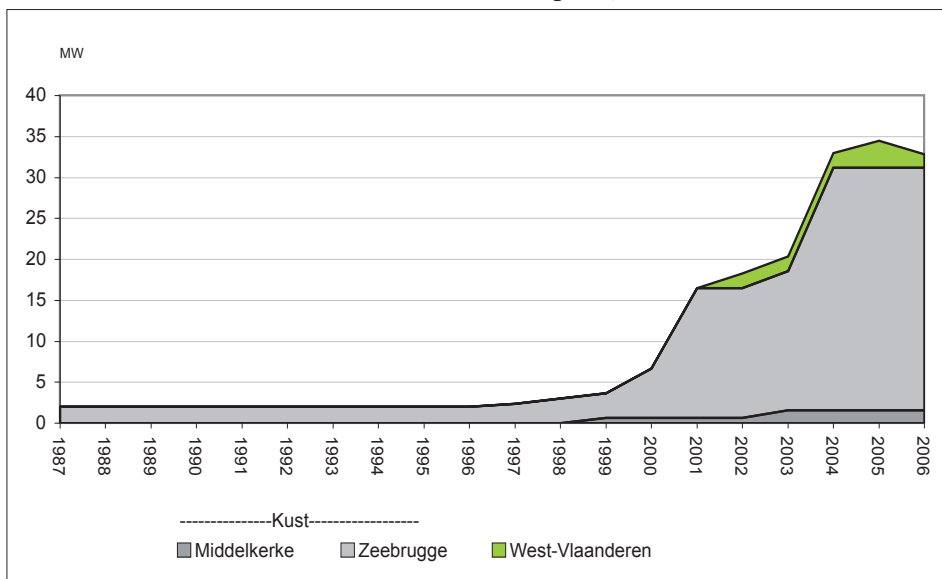
West-Vlaanderen, wind en welvaart

Het aanwenden van milieuvriendelijke energie, waarbij de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke emissies worden verminderd, is een speerpunt in de duurzame ontwikkeling van elke regio. In het kader van het Klimaatverdrag van de Verenigde Naties (mei 1992) en de VN-conferentie in Kyoto (december 1997) heeft België – en Vlaanderen in het bijzonder – specifieke doelstellingen inzake broeikasgasemissiereducties vooropgesteld. In het 'Kyoto-Protocol' dat op 16 februari 2005 in werking is getreden, werden bindende doelstellingen vastgelegd voor het verminderen van de broeikasgasemissies. België moet tegen 2008-2012 zijn emissies met 7,5 % verminderen t.o.v. 1990. Het Elektriciteitsdecreet voorziet hiertoe in een systeem van groenestroomcertificaten. In het kader van het Vlaamse decreet van 17 juli 2000 betreffende de vrijmaking van de elektriciteitsmarkt, zijn elektriciteitsleveranciers verplicht vanaf 2004 aan hun klanten 3 % elektriciteit uit hernieuwbare energie aan te bieden en 5 % in 2010.

Windenergie is een belangrijke bron van hernieuwbare energie. Sinds eind jaren negentig is de windenergiemarkt in Vlaanderen sterk gegroeid. Windmolenparken worden hoofdzakelijk gepland aan de kust aangezien daar een hogere windkracht heerst dan landinwaarts. Tot nu toe werden enkel onshorewindmolenparken aangelegd. Meer dan 90 % van het geïnstalleerd vermogen windenergie in West-Vlaanderen bevindt zich in de kustzone (kanaal Brugge-Zeebrugge, de strekdijk in de haven van Zeebrugge, Middelkerke). In 2007 kwamen daar nog 6 windmolens bij langs de E40 in Gistel, goed voor een 6,9 MW geïnstalleerd vermogen. De bouw hiervan wordt gedeeltelijk gedekt door overheidssubsidies, de uitbating is in handen van vier holdings die samen 95 Vlaamse gemeenten vertegenwoordigen.

Offshorewindmolenparken bieden het voordeel t.o.v. onshore parken dat er op zee een constantere en hogere windsnelheid heerst en er meer 'beschikbare' open ruimte is. De laatste jaren werden een aantal voorstellen voor de bouw van windparken op zee ingediend en beoordeeld. In 2006 beschikte één project over een concessie en een milieuvergunning. Dit geplande offshorewindmolenpark op de Thornton zandbank – 27 à 30 km in de Noordzee – is goed voor een geïnstalleerd vermogen van 300 MW vanaf 2010. Het park zal 60 windturbines van elk 3,6-5 MW omvatten. De bouw van de funderingen aan land (oosteroever Oostende) is gestart in juni 2007. Ook op een volgende zandbank, evenwijdig aan de Thorntonbank, die voorlopig de naam Bank Zonder Naam draagt, plant men een windmolenpark van 30 windturbines van elk 5 MW. Het project draagt de naam ELDEPASCO. En door het consortium BELWIND werd een concessie aangevraagd voor een windenergiepark op de Bligh Bank.

Figuur 21: evolutie van het geïnstalleerde vermogen (onshore) aan de Belgische kust (grijs) en in de rest van West-Vlaanderen (groen), 1987-2006



Bron: gegevens ODE, verwerkt door VLIZ

Reacties op windmolens en impactmetingen

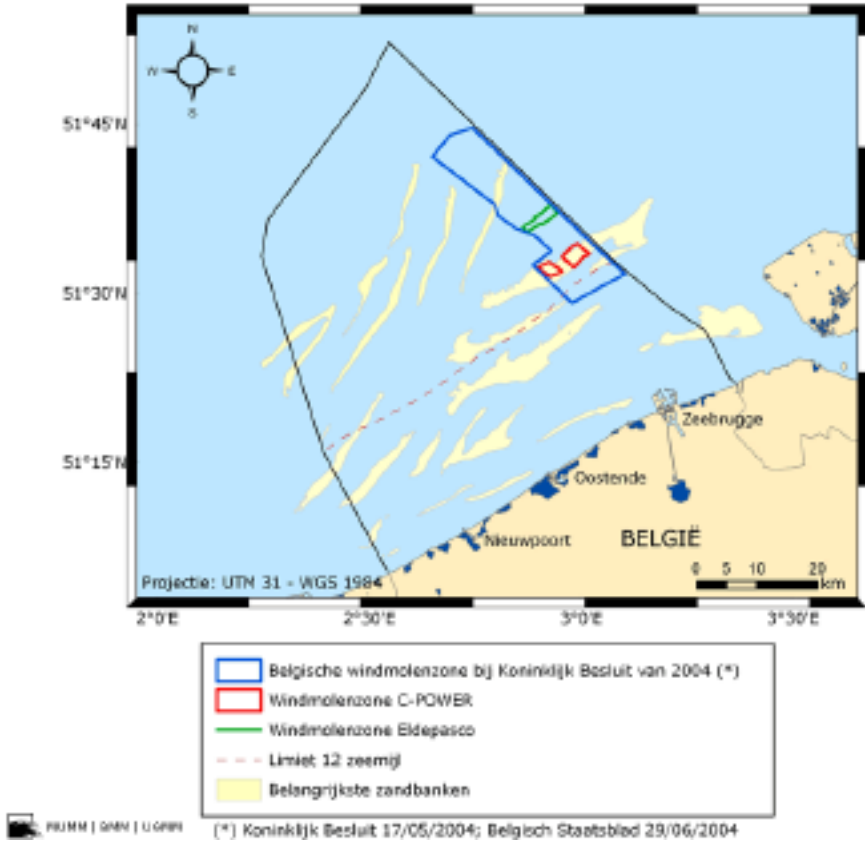
De installatie van windmolens op het land stuit dikwijls op weerstand van de omwonenden. Iedereen is wel voor alternatieve energie, maar niemand wil die dingen in zijn achtertuin ... De effecten van windmolenparken op de omgeving werden dan ook prioritair onderzocht. Behalve het visuele effect op de weidsheid en openheid van het landschap, wordt ook aandacht besteed aan mogelijke hinder door de draaiende wieken van windturbines die lichtreflecties en slagschaduw veroorzaken voor omwonenden en voor de tuinbouw (serres). Ook in de natuurgebieden (Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), Habitatrictlijn- en Vogelrichtlijngebieden, en natuurreservaten) dient een omgevingsanalyse uit te maken welke afstand tussen de windmolen en het natuurgebied als buffer aangewezen is.

Vanuit het beleid werden ondersteunende initiatieven opgesteld. In opdracht van de Vlaamse overheid stelde de Organisatie Duurzame Energie (ODE), in samenwerking met de VUB, een Windplan Vlaanderen op. Op basis van de gewestplanbestemmingen en de op dat ogenblik geldende afwegingscriteria, werd een inschatting gemaakt van de ruimte die beschikbaar kan zijn voor windenergie in Vlaanderen. Deze studie resulteerde in een gedetailleerde kaart van Vlaanderen, waarop gebieden zijn aangeduid die op basis van bestemming en afstandsregels niet in aanmerking komen of voorkeur krijgen voor de inplanting van windturbines. Door de diensten van de provincie West-Vlaanderen werd eveneens een inpassingskaart opgesteld om beschikbare gebieden aan te duiden. Het Instituut voor Natuurbehoud (nu INBO) stelde een beleidsondersteunende vogelatlas samen, waarin de meest gevoelige gebieden ten aanzien van de inplanting van windturbines zijn geïnventariseerd op basis van speciale beschermingsgebieden, bv. Vogelrichtlijn-gebieden, broed- en pleistergebieden, trekroutes.

Op zee toont de evolutie van de aanvraagprocedures en de toekenning van vergunningen voor het offshorewindmolenpark het belang van een Masterplan of algemeen beheersplan. Zo werd een gebied aangewezen waarbinnen aanvragen voor de ontwikkeling van windparken

kunnen. Buiten dit gebied kan geen vergunning gegeven worden voor de plaatsing van windturbines. Dat windmolens een deel zijn van de strategie voor duurzame ontwikkeling hoeft niemand te verbazen. Zo zal het C-power windmolenpark op de Thorntonbank vanaf 2010 elektriciteit kunnen leveren voor ongeveer 300.000 gezinnen, wat betekent dat er jaarlijks 450.000 ton CO₂-emissie vermeden wordt (www.c-power.be).

Figuur 22: Afbakening van gebied op het BNZ waarbinnen vergunningen voor windparken kunnen toegekend worden



Bron: BMM-KBIN



3.8. Waterwinning in de duinen

Fris duinwater

Jaarlijks wordt in het gebied van de Westkust alleen al, tussen de 5,5 en de 6 miljoen m³ drinkwater verbruikt. Aan de Westkust gebruiken 56.300 inwoners het gehele jaar door drinkwater dat geleverd wordt door de IWVA. Tijdens de toeristische zomerperiode moeten hier ruim 200.000 inwoners van water worden voorzien. Een belangrijk deel van deze drinkwaterproductie wordt in de kustduinen gewonnen.

De kustduinen zijn uitstekend geschikt voor drinkwaterproductie. De infiltrerende neerslag heeft een zoetwaterzak gevormd in de zanden onder de huidige duinen. In natuurlijke omstandigheden is er een afvloeit van dat zoetwater vanuit de duinen naar de polders en de zee. Het is deze afvloeit die de indringing van zout water van onder het strand en de polders verhindert. De beschermende ligging van de waterwingebieden, midden in de duinen en dus ver weg van potentiële vervuilers, garandeert de blijvende goede kwaliteit van het grondwater. De watervoorzieningsmaatschappij is bijgevolg gebaat bij het behoud van open (lees: niet-bebouwde) en grote duingebieden.

Hoe waterwinning verzoenen met natuurwaarden?

Tevens worden de duinen hoog gewaardeerd wegens hun natuurwaarde en hun belangrijke educatieve en recreatieve waarde. Het is de kunst en een uitdaging om deze verschillende maatschappelijke belangen op een duurzame manier te verzoenen. Het volledig bannen van waterwinning in de duinen – en dus het overschakelen op (her)gebruik van oppervlaktewater – is voor de Intercommunale Waterleidingsmaatschappij van Veurne- Ambacht (IWVA) niet haalbaar. Oppervlaktewater is van een veel mindere kwaliteit, vergt een grootschalige zuivering en dient daarenboven nog eens extra gedesinfecteerd te worden. Grondwater heeft daarenboven een constante kwaliteit en het bijkomend voordeel van een lage temperatuur. Drinkwater uit de duinen behoort (ook in de toekomst) tot het goedkoopste van Vlaanderen.

Ook de huidige ruimtelijke ordening vormt een belangrijk knelpunt: woningen op de rand en in de nabijheid van de pompinstallaties werden gebouwd in tijden van grondwaterwinning, dus in tijden van lage grondwaterpeilen. Een waterwinningsstop betekent onherroepelijk een stijging van het grondwater, waardoor deze bewoners (zeker tijdens de wintermaanden) met hun voeten in het water zullen staan. De aankoop van grote duinmassieven (330 ha) voor grondwateronttrekking verhinderde ook een verdere urbanisatie.

Na vijftig jaar grondwaterwinning geraken de reserves in de zoetwaterlens stilaan uitgeput, zeker als men aan de piekdebieten tijdens het toeristisch seizoen moet tegemoetkomen. Omdat de IWVA niet zoveel grondwater kan oppompen omdat de zoetwaterbel onder de duinen dan dreigt te verzilten, wordt momenteel o.a. ook drinkwater in Frankrijk aangekocht.

Ook in de toekomst wordt verder gewerkt aan een evenwichtige en duurzame grondwateronttrekking, zodat er geen instroming van zout water zal ontstaan. Centraal in dit plan staat het kunstmatig aanvullen van de watervoerende laag, waardoor de grondwaterstanden in het eigenlijke waterwinningsgebied en de omliggende duinen stijgt. Dit gaat gepaard met een actief natuurbeheer, wat zowel de drinkwatervoorziening als de natuur ten goede komt. Een win-winsituatie dus.



4. CONCLUSIE

4.1. De kernboodschap

Deze rede buigt zich over de relatie tussen de provincie West-Vlaanderen en de Noordzee. Uit wat vooraf gaat – een veelheid en grote diversiteit aan informatie, rijkelijk gestoffeerd met actuele cijfergegevens – blijkt duidelijk dat kust en zee niet alleen uniek maar ook uiterst belangrijk zijn voor West-Vlaanderen. Naast de bedreigingen die van de zee uitgaan, worden ook de kansen die eruit voortvloeien belicht. Kernboodschap is de nood aan coördinatie en samenwerking om tot een beter bestuur, een grotere veiligheid en meer wetenschappelijke kennis te komen. Samenwerking is belangrijk over de bevoegdheidsniveaus, de land-zee grens, de verschillende sectoren en de landsgrenzen heen. De wetenschappelijke kennis moet het beleid met betrekking tot kust en zee onderbouwen, maar ze moet ons ook in staat stellen te innoveren en zo de kansen die de zee biedt optimaal te benutten. Met de cluster van nationale, Europese en multilaterale netwerken en instituten die in Oostende op de site van de oude vismijn werd en wordt uitgebouwd, staat de provincie West-Vlaanderen op de wereldkaart wat kennis betreft over de zeeën en oceanen. Dit leidt nu al tot een grote uitstraling en tot multiplicatoreffecten. In de toekomst kunnen we dit potentieel ongetwijfeld verder valoriseren, niet alleen naar het beleid, maar ook voor de lokale economie. Een denkpiste hierbij is het verder uitwerken en implementeren van het concept 'Vlaanderen Maritieme Kennisregio'.

4.2. Inleiding: de nood aan samenwerking

De aanwezigheid van kust en zee is een kenmerk dat de provincie West-Vlaanderen onderscheidt van alle andere Belgische provincies. De kust en de zee zijn bijzonder door de specifieke levende en niet-levende grondstoffen die ze leveren (denk aan zandwinning, windenergie, zeevisserij en maricultuur), de enorme toeristische aantrekkingskracht, het unieke natuur- en (cultuur)landschap en het belang voor de economie en de welvaart van geheel Vlaanderen (de scheepvaart en de zeehavens). En niet te vergeten: de kust is een thuis voor de inwoners van West-Vlaanderen.

Dit alles betekent dat kust en zee zeer belangrijk zijn voor West-Vlaanderen. Omgekeerd is West-Vlaanderen ook belangrijk voor de zee. De West-Vlamingen dragen een grote verantwoordelijkheid: ze moeten als goede huisvaders voor de zee zorgen. M.a.w. ze moeten de zee – conform de principes en pijlers van 'duurzame ontwikkeling' – behoeden voor de komende generaties kustbewoners, Vlamingen en Belgen. Dit vereist een beleid dat met deze specifieke situatie rekening houdt. Denk maar aan de unieke problemen en uitdagingen waar de beleidsvoerders mee geconfronteerd worden, zoals kustverdediging tegen stormvloed en zeespiegelrijzingen, de bestrijding van olieverontreiniging, het organiseren van veilige scheepvaart, de ruimtelijke planning op zee, het beheer van duinen en het beschermen van de mariene biodiversiteit. Maar vergeet ook de talrijke unieke kansen niet die zich nu en in de toekomst aandienen: de ontwikkeling van nieuwe visserijen en visserijtechnieken, de wereldwijde opkomst van aquacultuur, energiewinning op zee (uit wind, golven, getij), ecotoerisme en nieuwe producten uit zee-organismen.

De vele activiteiten aan de kust en op zee beïnvloeden elkaar, stimuleren elkaar, of kunnen elkaar net belemmeren. Een geïntegreerde aanpak is noodzakelijk om deze zone op een duurzame manier te ontwikkelen. Sleutelwoorden hierbij zijn: samenwerking, langetermijnperspectief en zorg. Samenwerking moet zich op verschillende niveaus situeren. Allereerst

stelt de integratie van land en zee specifieke uitdagingen. En wat het beheer van de zeeën en oceanen betreft, kan niet genoeg benadrukt worden dat internationale samenwerking een *conditio sine qua non* is.

Eenzijds moeten de verschillende overheden hun visies en beleidsplannen op elkaar afstemmen. Dit is de verticale integratie. Maar ook horizontale integratie is noodzakelijk, de plannen en visies van sectoren mogen niet los van elkaar staan. Door overleg moet gezamenlijk naar oplossingen gezocht worden, maar realistisch gezien zal het niet steeds mogelijk zijn iedereen tevreden te stellen. Een derde, even belangrijke manier van samenwerking is het leggen van verbanden tussen de werking van de overheid en private sector. Voor sommige sectoren is er reeds een lange traditie van structurele samenwerking. En er waait een nieuwe wind. Ook voor minder evidente aspecten wordt publiek-private samenwerking opgezet, denk maar aan sociale woningbouwprojecten, industriële ontwikkeling en spin-offs van wetenschappelijk onderzoek. Er wordt gezocht naar nieuwe formules. De zoektocht is niet altijd gemakkelijk, maar toch zijn er nu al tastbare resultaten.

Dit beleid is complex en het leidt geen twijfel dat dit ondersteund dient te worden door goede data, informatie en kennis, gegenereerd door goede wetenschap. Op haar beurt leidt dit tot innovatieve inzichten, methoden en technologieën. De overheid moet een voortrekkersrol nemen bij het opzetten van een functionele samenwerking voor kust en zee, en dit zowel op bestuurlijk, operationeel als wetenschappelijk vlak. De laatste jaren werd in België op elk van die vlakken een belangrijke voortgang geboekt, en meerdere bestuurs- en samenwerkingsstructuren hebben een rol gespeeld bij de ondersteuning van duurzaam kustbeheer. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan de Technische Commissie Noordzee die in 1990 werd opgericht door de Interministeriële Conferentie Leefmilieu, en ondertussen omgedoopt werd tot "Stuurgroep Noordzee en Oceanen" binnen het Coördinatiecomité voor het Internationaal Milieubeleid (CCIM). Voorbeelden van optimalisering in onderzoek, beleid en operationalisering door netwerking, samenwerking en coördinatie zijn de oprichting van respectievelijk het Vlaams Instituut voor de Zee in 1999, het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer in 2001 en de Kustwacht in 2003. Hieronder volgt een korte voorstelling van deze drie actoren die zich in West-Vlaanderen nestelden.

De Kustwacht

Zoals hiervoor geschetst werd (zie hoofdstuk 2), oefenen diverse departementen van zowel de federale als de Vlaamse overheid bevoegdheden uit in de kustzone en in de Belgische mariene gebieden. Bovendien zijn de Belgische bevoegdheden op zee niet alleen verdeeld over verschillende departementen. In specifieke gevallen is er ook overlap in de bevoegdheden van sommige ministeries. De onderlinge taakverdeling op zee is m.a.w. gediversifieerd en weinig coherent. Van een gecoördineerde interdepartementale samenwerking was tot voor enkele jaren nauwelijks sprake. Slechts sporadisch werkten overheidsinstellingen met elkaar samen en dit vaak op basis van informele, vriendschappelijke relaties tussen de verantwoordelijken van de samenwerkende instellingen. Tegen deze achtergrond dringt het uittekenen van een globaal Belgisch Noordzeebeleid en een daarop gestoelde interdepartementale samenwerking zich dan ook op. Er was nood aan een structuur waarbinnen de bevoegde instanties hun taken en middelen op elkaar kunnen afstemmen, om zo te komen tot een adequate en resultaatgerichte manier van handelen op zee. De noodzaak om het voornoemde kader uit te tekenen dringt zich meer dan ooit op, zeker nu een toenemend aantal verdragen, vooral op het vlak van leefmilieu of in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie of de Europese Unie, België op zee supplementaire rechten toekent en verplichtingen oplegt. In deze context worden o.a. de toekomstige Europese Mariene Strategie en het Europees Maritiem Beleid richtinggevend.

Bij KB van 13 mei 2003 werd de structuur Kustwacht opgericht. Daar zowel Vlaamse en Federale diensten bevoegdheid hebben op zee, bleek een KB onvoldoende als juridische basis voor een Kustwachtstructuur. Daarom werd het KB vervangen door een samenwerkingsakkoord Kustwacht tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest. Dit samenwerkingsakkoord werd bekrachtigd door een instemmingsdecreet (BS. 27 april 2006) en een instemmingswet (BS. 19 mei 2006). Het samenwerkingsakkoord Kustwacht trad officieel in werking na het verschijnen van de wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord Kustwacht en verscheen zelf in het Belgisch Staatsblad op 23 oktober 2006.

De structuur Kustwacht heeft geen eigen varende en vliegende middelen, maar bestaat uit 17 federale en Vlaamse overheidsdiensten met bevoegdheid op zee, de Kustwachtpartners genoemd. De hoofdtaak van de Kustwacht is de coördinatie van de taken op de Noordzee door het afstemmen van het personeel en de middelen van die Kustwachtpartners. Het uiteindelijke resultaat zal een merkbare stijging zijn van de efficiëntie van de acties op zee en een besparing op termijn.

De basisprincipes bij deze samenwerking zijn de gelijkwaardigheid tussen de verschillende partijen, het wederzijds respect voor de wettelijke bevoegdheden en de optimale benutting van infrastructuur en middelen, om dubbele investeringskosten te vermijden.

De Kustwacht is samengesteld uit een beleidsorgaan, een overlegorgaan en een secretariaat. Het beleidsorgaan bestaat uit de directeurs-generaal en afdelingshoofden van de Kustwachtpartners en de provinciegouverneur van West-Vlaanderen, en bepaalt de Belgische en Vlaamse visie voor een efficiënte en gecoördineerde actie van de Belgische en de Vlaamse overheid op zee. Het overlegorgaan bestaat uit experts (wetenschappers, operationelen, juristen ...) van de verschillende Kustwachtpartners, wordt door de provinciegouverneur van West-Vlaanderen voorgezeten en is verantwoordelijk voor het overleg inzake de operaties op zee en het voorbereiden van voorstellen van reglementaire besluiten. Het secretariaat ten slotte, dient als een soort motor van de Kustwacht. Het secretariaat biedt administratieve en operationele ondersteuning aan de organen van de structuur Kustwacht, en verzekert een loketfunctie. Via het secretariaat van de Kustwacht beschikt het publiek over één contactpunt voor alle zaken die verband houden met de Noordzee.

Tot slot staat in het samenwerkingsakkoord de creatie ingeschreven van één geïntegreerde kustwachtcentrale, die zal bestaan uit twee complementaire pijlers: het Maritieme Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende en het Maritiem Informatie Kruispunt (MIK) in Zeebrugge. Dit kan vergeleken worden met de 100- en 101-centrale te land.

De operatoren kunnen via radarbeelden, zeekaarten, stroming- en windgegevens ... 'waken' over de zee en preventief optreden om ongevallen te voorkomen. Vanuit het MRCC gebeurt de dienstverlening aan de scheepvaart en de coördinatie van reddingsacties. Het MIK is bevoegd voor de orde- en rechtshandhaving op zee. De Kustwachtcentrale vormt samen met de vaartuigen, de helikopters en het toezichtvliegtuig van de verschillende Kustwachtpartners "de ogen en de oren" van de Noordzee.

De Kustwachtpartners staan altijd paraat om te helpen bij een ongeval of ramp op zee. Ongevallen worden gemeld aan de Kustwachtcentrale. Vanuit het MRCC worden de reddingsvaartuigen uitgestuurd. Bij een ramp wordt het Noodplan Noordzee door de provinciegouverneur van West-Vlaanderen geactiveerd. Samen met zijn crisiscomité wordt de hulpverlening gecoördineerd vanuit de crisisruimte van het MRCC. Tijdens een ramp staat het MRCC rechtstreeks in verbinding met het Crisiscentrum van de regering, het MIK en alle vliegende en varende eenheden op en boven de Noordzee.

Het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer

Naast de operationele optimalisering op zee, is er ook aandacht voor afstemming op beleidsvlak. Een van de zeven beginselen van het geïntegreerd beheer van kustgebieden, zoals vermeld door de Europese Commissie, is dat *“de steun en de betrokkenheid van alle relevante bestuursinstanties op internationaal, nationaal, regionaal en lokaal niveau noodzakelijk is”*. En verder moeten *“hiertussen passende contacten gelegd of onderhouden worden, teneinde de bestaande beleidsmaatregelen beter te coördineren. Partnerschappen met en tussen lokale en regionale autoriteiten moeten waar mogelijk tot stand gebracht worden”*.

Dat in de kustzone bij uitstek veel administraties bevoegd zijn werd duidelijk uit hoofdstuk 2. Het besef dat samenwerking over sector- en beleidsgrenzen heen nodig is, werd reeds begin jaren negentig erkend. Een van de conclusies uit een project uitgevoerd door de Afdeling Kust (MDK) was dat het geïntegreerd kustzonebeheer ondersteund moest worden door een coördinerende instantie. Als antwoord hierop werd in 2001 het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer opgericht. Dit past perfect binnen de Europese Aanbeveling inzake geïntegreerd beheer van Kustgebieden (2002/413/EC). Het Coördinatiepunt is een partnerschap tussen de provincie West-Vlaanderen, de Vlaamse overheid (waarvoor zowel het Agentschap Natuur en Bos, als het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust betrokken partij zijn) en het Vlaams Instituut voor de Zee. In 2005 stapte ook de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu in de boot, een belangrijke stap gelet op de rol die de federale overheid speelt op zee. Het provinciebestuur treedt op als drager van het Coördinatiepunt.

Als globale doelstelling kreeg het Coördinatiepunt de opdracht mee om het duurzaam en geïntegreerd beheer van het kustgebied in België te stimuleren en te promoten. Het heeft dus zelf geen bevoegdheden, maar neemt een rol als coördinator en facilitator op.

De globale doelstelling van het Coördinatiepunt wordt ondersteund door drie strategische doelstellingen:

- (1) meewerken aan de implementatie van de aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2002 betreffende de uitvoering van een geïntegreerd beheer van kustgebieden in Europa;
- (2) bevorderen van integratie van planning en beleid in het kustgebied;
- (3) draagvlak creëren voor geïntegreerd beheer van het kustgebied.

Aan deze strategische doelstellingen worden operationele doelstellingen gekoppeld, waarbij zowel aandacht is voor strategische of overkoepelende taken als voor lokale accenten. Zo moet het Coördinatiepunt communiceren en sensibiliseren over duurzaam kustbeheer, moet het klaar staan als aanspreekpunt voor binnen- en buitenland, moet het een platform aanbieden voor overleg, en wordt het gevraagd ontwikkelingen aan de kust op te volgen aan de hand van duurzaamheidsindicatoren.

Enkele concrete realisaties kunnen de werking illustreren. De strandopruimactie Lenteprikkel, de campagne “De kust kijkt verder” met een awarduitreiking voor duurzame kustprojecten, het zeeforum voor het secundair onderwijs, informatiemomenten over de kust voor een breed publiek, het kustkompas, de kustatlas, een publicatie over meeuwenoverlast aan onze kust zijn slechts enkele voorbeelden van communicatie en sensibilisatie-acties. Op die manier moet duurzaam kustzonebeheer tastbaar gemaakt worden voor iedereen. Het aanbieden van een platform kan op veel verschillende manieren en hangt af van de vraag. Een studiedag over bescherming van wrakken op zee, een consultatieronde voor de ruimtelijke indeling van stranden, een werkvergadering over strandvisserij, dit behoort allemaal tot de mogelijkheden. Het Coördinatiepunt brengt de juiste partijen samen, reikt op een neutrale en objectieve

manier informatie aan en zorgt voor een degelijke voorbereiding en stipte opvolging. Naast de aandacht voor de specifieke lokale situatie is het Coördinatiepunt ook op Europees vlak actief. Dit gebeurt via deelname aan de expertengroep van de Europese Commissie, internationale netwerken en grensoverschrijdende projecten.

Uit het bovenstaande blijkt duidelijk dat het Coördinatiepunt zijn aandacht niet enkel richt naar de landzijde van de Kust, maar het zorgt ook voor afstemming met wat op zee gebeurt. Daarom is de samenwerking met en betrokkenheid van de federale overheid van groot belang. Terwijl de samenwerking met alle betrokken diensten voor een optimalisering van het beleid moet zorgen, garandeert de nauwe samenwerking met het Vlaams Instituut voor de Zee een goede wetenschappelijke onderbouwing van het werk.

Het Coördinatiepunt heeft duidelijk zijn nut bewezen en er is grote tevredenheid over de werking, dat was althans de algemene conclusie uit de externe evaluatie in 2006. Met dit model van een gecoördineerde samenwerking tussen overheden zijn de provincie West-Vlaanderen, Vlaanderen en België bovendien toonaangevend voor Europa. Dit samenwerkingsmodel en de activiteiten die ontwikkeld worden, kunnen op respect rekenen vanuit de andere kustlidstaten.

De organisatiestructuur van het Coördinatiepunt zal in 2007 vastgelegd worden in een protocolakkoord. Belangrijke elementen in de structuur zijn het Dagelijks Bestuur, het Bestuurlijk Overleg en de taakgroep. In haar organisatiestructuur betreft het Coördinatiepunt niet enkel de Vlaamse en federale overheid, maar ook de gemeenten. Die betrokkenheid van de lokale besturen, kustactoren, maar ook andere sectoren verdient bijzondere aandacht. De wenselijkheid om een kustforum voor kustactoren op te richten wordt onderzocht.

Die bijzondere positie van het Coördinatiepunt, namelijk niet gebonden aan één sector of overheidsniveau, vormt een bijzondere uitdaging op bestuurlijk-juridisch vlak. De samenwerking is daarom momenteel nog niet bestuurlijk verankerd en is nog afhankelijk van jaarlijkse financiering. Een sterkere structurele inbedding van dit geïntegreerd werken is noodzakelijk en wenselijk.

Het Vlaams Instituut voor de Zee

Ook "*de noodzaak van een solide wetenschappelijke basis met betrekking tot het kustgebied*" is een beginsel van het geïntegreerd beheer van kustgebieden. Die wetenschap moet ten dienste kunnen staan van het kustbeleid. Onder meer daartoe werd het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) opgericht.

Het VLIZ is in 1999 ontstaan als opvolger van het West-Vlaams provinciaal Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek (IZWO). Het werd opgericht en wordt gefinancierd door de Vlaamse Overheid en de provincie West-Vlaanderen. De opdracht van het VLIZ is het marien wetenschappelijk onderzoek in Vlaanderen in de breedst mogelijke betekenis te ondersteunen. Dat onderzoek gebeurt door een 70-tal Vlaamse onderzoeksgroepen, die verbonden zijn aan universiteiten, overheidsdiensten en wetenschappelijke instellingen. Ook in Franstalig België en in de federale onderzoeksinstellingen en overheidsdiensten zijn een dertigtal groepen actief. Veel van die groepen zijn klein en gespecialiseerd, andere zijn groter en hebben een breder onderzoeksdomein. We schatten dat er momenteel in Vlaanderen ongeveer 750 zeewetenschappers actief zijn, en dit binnen alle denkbare onderzoeksdisciplines. Zeewetenschappelijk onderzoek is een complex gebeuren dat zich afspeelt in een zeer versnipperd landschap. Dit onderzoek heeft zeker baat bij een bundeling van de krachten en bij een verbeterde coördinatie en netwerking.

De mariene wetenschappers hebben immers gemeenschappelijke noden, die te maken hebben met de eigenschappen van hun gemeenschappelijk studiegebied: de zee. De studie van de zee is moeilijk en vereist innovatieve technologieën die veelal te duur zijn voor één onderzoeksgroep. Een goed voorbeeld hiervan zijn de onmisbare onderzoeksschepen en de hiermee geassocieerde staalname-apparatuur. De problemen die met de zee te maken hebben zijn – zeker wat ons kustgebied betreft – veelal grensoverschrijdend en vereisen een multidisciplinaire, geïntegreerde aanpak. Denk bijvoorbeeld aan de vervuiling met allerlei producten vanaf het land of door schepen, aan eutrofiëring, overbevissing, het verlies aan biodiversiteit, aan stormvloed, zeespiegelrijzingen, veranderende stromingspatronen en verzuring van de oceanen ten gevolge van de globale opwarming van onze planeet. Als de mensheid deze problemen wil detecteren en begrijpen, om ze vervolgens efficiënt aan te pakken en te beheersen, is er excellent fundamenteel, toegepast en beleidsondersteunend wetenschappelijk onderzoek nodig.

Het is precies daarvoor dat het VLIZ werd opgericht: om de noden van de onderzoekers te lenigen. Het VLIZ doet dit door een aantal diensten te verlenen waar de onderzoekers zelf minder of geen tijd of middelen voor hebben, maar die onmisbaar zijn om hun werk vlot en naar behoren te doen. Het VLIZ staat onder meer in voor de logistieke ondersteuning (het inzetten en uitrusten van het onderzoeksschip De Zeeleeuw, in samenwerking met de reder van de Vlaamse overheid, DAB Vloot), bibliotheekdiensten, gegevens- en informatiebeheer, wetenschapscommunicatie, het vertalen van onderzoeksresultaten naar de overheid en het grote publiek toe, het organiseren van workshops en symposia, het faciliteren van wetenschappelijke publicaties en de integratie in internationale netwerken.

De diensten die het VLIZ verleent, laten de onderzoekers toe meer tijd aan het ‘onderzoeken’ zelf te besteden. Het VLIZ kan dan ook gezien worden als een deels virtueel instituut, als het middelpunt van een hecht netwerk van wetenschappers dat het hele land (inclusief uit federale en Franstalige instellingen) en alle disciplines dekt, en dat een goede samenwerking heeft met de Vlaamse en federale overheidsdiensten die de kust en de zee beheren.

4.3. InnovOcean

De besproken structuren zijn alle een feitelijk samenwerkingsverband tussen zeer veel kust- en zee-actoren en zijn voorbeelden van succesvolle integratie. Bovendien zijn zij naaste burens op de Oostendse oude Vismijnsite. En ze zijn daar niet alleen. Ook op internationaal vlak heeft deze site immers een hoge vlucht genomen. Getuige hiervan zijn de Europese en multilaterale organisaties die kantoren openden in associatie met het VLIZ.

In februari 2002 nam het VLIZ zijn intrek in speciaal hiervoor gerenoveerde pakhuizen in de voormalige Oostendse Vismijn. Ook de collega’s van het Schelde Informatiecentrum en het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer vonden hier onderdak. In een tweede fase (2004) werden nog eens twaalf pakhuizen gerenoveerd. De nieuwe kantoren waren voornamelijk bestemd voor het ‘UNESCO/IOC Project Office for IODE’ en voor het Provinciaal Ankerpunt Kust (PAK). Naast het Coördinatiepunt zijn ondertussen in het PAK nog andere provinciale projecten gehuisvest, o.a. het Steunpunt Natuur- en Milieueducatie Kust, het project ‘Integrale kwaliteitszorg Logiesector Kust’ en het Regionaal Economisch Sociaal Overlegcomité RESOC-Oostende.

En onlangs verhuisde de Marine Board van de European Science Foundation vanuit Straatsburg naar Oostende. Ook EFARO – de ‘European Fisheries and Aquaculture Research Organisation’ – zal te Oostende een geassocieerd secretariaat uitbouwen met dat van de

Marine Board. Deze Marine Board wordt erkend als hét multidisciplinaire Europese forum voor de mariene wetenschappen, dat werd opgericht om de coördinatie tussen Europese mariene wetenschappelijke organisaties (onderzoeksinstellingen én financierende instellingen) te verbeteren en om een strategie rond mariene wetenschappen in Europa te ontwikkelen. EFARO is de associatie van de belangrijkste Europese onderzoeksinstituten op het gebied van visserij en aquacultuur. Zij zijn op hun gebied de belangrijkste adviseurs van de betrokken landen en van het directoraat-generaal voor de visserij van de Europese Unie.

Andere 'kust- en zee-actoren' op de oude Vismijnsite zijn o.a. de Stichting Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO), de bovengenoemde Kustwacht, en de afdeling Scheepvaartbegeleiding en het Maritiem Reddingscoördinatiecentrum van de Vlaamse Overheid.

We kunnen stellen dat Oostende en West-Vlaanderen heden ten dage op de oceanografische wereldkaart staan. Onder impuls van de dynamische werking van het VLIZ is er de laatste jaren een kennispool rond kust en zee op de locatie van de Oostendse vismijn ontstaan, met elkaar versterkende provinciale, Vlaamse, federale, Europese en multilaterale organisaties. Het is mijns inziens tijd om deze bruisende site een 'merknaam' te geven. Mijn voorstel is dan ook '**InnovOcean**', een naam die ook een belofte van excellentie, innovatie en dynamiek voor de toekomst inhoudt.

5. LITERATUURLIJST

- Anon. (2004). Report of the ICES Advisory Committee on Fishery Management and Advisory Committee on Ecosystems. ICES Advice 1 (2).
- Anon. (2006a). Resultaten van een pilootstudie over de recreatieve visserij op kabeljauw in de wateren onder Belgische jurisdictie – Results of a pilot study on the recreational cod fisheries in the waters under Belgian jurisdiction.
- Anon. (2006b). Globaal actie- en herstructureringsplan voor een duurzame Vlaamse zeevisserijsector. Opgesteld door de Task Force Visserij, oktober 2006. 37 pp.
- Baeteman C. (1987). Ontstaan en evolutie van de kustvlakte (tot 2000 jaar voor heden). In: Thoen H. (ed.). De Romeinen langs de Vlaamse kust. Gemeentekrediet: 18-21.
- Baeteman C. (2007). De ontstaansgeschiedenis van onze kustvlakte. Grote Rede 18: 2-10.
- Belpaeme K. en Ph. Konings (2004)(red). De kustatlas Vlaanderen-België. Publicatie van het Coördinatiepunt voor Geïntegreerd beheer van Kustgebieden. 100 pp.
- Belpaeme K. & H. Maelfait (2005). Het Kustkompas, indicatoren als wegwijzers voor een duurzaam kustbeheer. Coördinatiepunt voor Geïntegreerd Beheer van Kustgebieden; Oostende, 80 pp.
- Coudenys H. (2004). Wonen in West-Vlaanderen. Bestendige Deputatie, Provincie West-Vlaanderen, België. D/2004/0248/16.64 pp.
- Devos M. & R. Vandekerckhove (2006). Het Westvlaams dialect. West-Vlaams. Uitgeverij Lannoo.
- Dhondt J. & M. Gysseling (1948). Vlaanderen. Oorspronkelijke ligging en etymologie. In: Album prof. Dr. Frank Baur. Antwerpen, Brussel, Gent, Leuven: NV Uitgeversmij Standaard-Boekhandel: pp 192-220.
- Dienst Zeevisserij, beleidsdomein Landbouw en Visserij, Departement Landbouw en Visserij, Afdeling Landbouw- en Visserijbeleid.
- FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie, Dienst Continentaal Plat: ontginningscijfers en -%.
- Duurzaamheidsbarometer. www.kustbeheer.be/indicatoren.
- ESPO (2005), "Environmental Survey 2004", Brussel, April 2005.
- Fockedey N. (2006). De vruchten van de zee. Grote Rede 16: 21.
- Goossens (2005). In Kustkompas.
- Mercx J.B. & D. Neyts (2007). Jaaroverzicht Vlaamse Havens 2006. Vlaamse Havencommissie.

Leenders K.A.H.W. (1999). Ecologische aspecten van de middeleeuwse zoutwinning in de Delta. Jaarboek voor Ecologische Geschiedenis. Academia Press, Gent: 43-60.

Lescrauwaet A.K., J. Mees & C.R. Gilbert (2006). State of the Coast of the Southern North Sea: an indicators-based approach to evaluating sustainable development in the coastal zone of the Southern North Sea. VLIZ Special Publication 36. Flanders Marine Institute (VLIZ): Oostende, Belgium. 140 pp.

Maes F. & A. Cliquet A. (1997). Internationaal en nationaal recht inzake de bescherming van de Noordzee, Kluwer Rechtswetenschappen, Deurne.

Maes F., Schrijvers J., Van Lancker V., Verfaillie E., Degraer S., Derosus S., De Wachter B., Volckaert A., Vanhulle A., Vandenabeele P., Cliquet A., Douvere F., Lambrecht J. & R. Makgill (2005). Towards a spatial structure plan for sustainable management of the sea, (GAUFRE) research in the framework of the BSP programme 'Sustainable Management of the Sea', PODO II, Universiteit Gent, Gent.

Maes F., Coene J., Goerlandt F., De Meyer P., Volckaert A., Le Roy D., De Wachter B., Van Ypersele P. & Ph. Marbaix (2007). Emissions from CO₂, SO₂ and NO_x from ships – ECO-SONOS, Final Report – BELSPO, SPSD II (EV/02), Gent. 90 pp.

Meire M. & P. Bracke (2005). Het leven zoals het is: de Kust, Samenvatting van het leefbaarheidsonderzoek voor de Kust. Bestendige Deputatie, Provincie West-Vlaanderen, België. D/2005/0248/07.

Meitelling 2005: FOD Economie (Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie), Land- en tuinbouwelling, Verwerking: GOM – West-Vlaanderen.

MIRA (2006) Milieurapport Vlaanderen, Achtergronddocument 2006, Kust & zee, Goffin A., Lescrauwaet A.-K, Calewaert J.-B., Mees J., Seys J., Delbare D., Demaré W, Hostens K., Moulart I., Parmentier K., Redant F., Mergaert K., Vanhooreweder B., Maes F., De Meyer P., Belpaeme K., Maelfait H., Degraer S., De Maerschalck V., Derosus S., Ghekiere T., Vanaverbeke J., Van Hoey G., Kuijken E., Stienen E., Haelters J., Kerckhof F., Overloop S., Peeters B., Vlaamse Milieumaatschappij, www.milieurapport.be.

MVG (2004). Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het milieurechtelijk statuut van de zeehavens. Brussel, januari 2004.

MVW (2004). Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Transportbesparing: ondernemers prijzen zichzelf de markt in. Den Haag.

Nielsen J. & H. van Essen (2005). Beladingsgraden – ruimte voor verbetering. Delft.

Nationaal rapport van België inzake de Europese Aanbeveling 2002/413/EC.

Natuurindicatoren (2006). Internationaal beleid: Oppervlakte habitats uit Bijlage I van de Habitatrictlijn . Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek, Brussel. www.natuurindicatoren.be (versie van 06-10-2006).

Provoost S. & M. Hoffmann (Ed.) (1996) Ecosysteemvisie voor de Vlaamse Kust: 1. Ecosysteembeschrijving. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer. Afdeling Natuur, Gent, België.

Rappé G., Leten M., Provoost S., Hoys M. & M. Hoffmann (1996). Biologie. In: Provoost, S. & Hoffmann, M. (red.) Ecosysteemvisie voor de Vlaamse kust. I. Ecosysteembeschrijving: 167-372.

Somers E. (2004) Inleiding tot het internationaal zeerecht, Kluwer, Antwerpen.

Toen H. (1978). De Belgische kustvlakte in de Romeinse tijd. Bijdrage tot de studie van de landelijke bewoningsgeschiedenis. Paleis der Academiën. Brussel. 255 pp.

Toen H. (1987). De Romeinen langs de Vlaamse kust. Gemeentekrediet. 181 pp.

Tys D. (1999). De omgang van de mens met overstromingsgevaar in de Belgische kustvlakte tussen de 8^{ste} en de 12^{de} eeuw, enkele aanwijzingen. Jaarboek voor Ecologische Geschiedenis. Academia Press, Gent: 23-42.

Verwaest T., P. Viaene, J. Verstraeten & F. Mostaert (2005). De zeespiegelstijging meten, begrijpen en afblokken. Grote Rede 15: 15-25.

Vlaamse Overheid, Departement Landbouw en Visserij Afdeling Landbouw en Visserijbeleid, Zeevisserij (2006). De Belgische Zeevisserij, aanvoer en besomming 2006. Tessens, E. en M. Velghe (eindred.) 104 pp.

Zeegra vzw (2004) Het economisch belang van de sector van zandwinning op zee in België –eindrapport, onderzoek in opdracht van de vzw Zeegra.

Zeegra vzw, AWZ (2006) Milieueffectenrapport voor de extractie van mariene aggregaten op het BDNZ.

Westtoer, opvolging van basisindicatoren rond toerisme voor de kust, 2006.

INHOUDSTAFEL

1. Inleiding	3
2. West-Vlaanderen, de kust en de zee	5
2.1. Leven met de zee, door de eeuwen heen	5
2.1.1. De zeespiegel als referentie	5
2.1.2. De mens in zijn strijd tegen het wassende water	6
2.2. Geografische en juridische afbakening	7
2.2.1. Definitie 'kust'	7
2.2.2. Geografische afbakening	8
2.2.3. Juridische afbakening op zee	9
2.2.4. Wie is waar bevoegd?	11
2.2.4.1. In een notendop	11
2.2.4.2. Federale bevoegdheden	11
2.2.4.3. Bevoegdheden van het Vlaamse Gewest	13
2.2.4.4. De Provinciale overheid en de kust	15
2.2.4.5. En hoe staat het met de gemeentelijke overheden?	15
3. De rijkdom van onze kust en zee... en de uitdagingen	17
3.1. Wonen en werken aan de kust: meer vraag dan aanbod	17
3.1.1. De onweerstaanbare aantrekkingskracht van de kust	17
3.1.2. Beperkt aanbod aan betaalbare gezinswoningen	21
3.1.3. Arbeidsmarkt en tewerkstelling moeten beter kunnen	25
3.1.4. Kust kent grootstedelijk profiel op vlak van welzijn en kansarmoede	25
3.1.5. Hoe kan de kust leefbaarder worden?	26
3.2. Landbouw als traditionele grondgebruiker in de polders	29
3.2.1. Kenmerken van de landbouw in de kustzone	29
3.2.2. Landbouwbevoegdheden	30
3.2.3. Naar een nieuwe landbouw?	30
3.3. Visserij en aquacultuur	33
3.3.1. Visserij in nauwe schoentjes	33
3.3.2. Aquacultuur in Vlaanderen nog in 'embryonaal' stadium	38
3.4. Transport, scheepvaart en havens: een poort naar de wereld	39
3.4.1. Snelwegen op de Noordzee	39
3.4.2. Havens, poorten van welvaart	42
3.5. Toerisme, cultuur en erfgoed	49
3.5.1. Toerisme dé belangrijkste economische activiteit aan de Kust	49
3.5.2. Cultuur aan zee	54
3.5.3. Erfgoed	55
3.6. Ontginning van grondstoffen: zandwinning op zee	57
3.7. Duurzame energie: windmolenparken in de kustvlakte en op zee	59
3.8. Waterwinning in de duinen	63
4. Conclusie	65
4.1. De kernboodschap	65
4.2. Inleiding: de nood aan samenwerking	65
4.3. InnovOcean	70
5. Literatuurlijst	73

COLOFON:

Met bijzondere dank aan:

Kathy Belpaeme, Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer
Ann-Katrien Lescrauwaet, Vlaams Instituut voor de Zee
Jan Mees, Vlaams Instituut voor de Zee
Jan Seys, Vlaams Instituut voor de Zee

voor het schrijven van de tekst.

Veroniek Denys, provincie West-Vlaanderen
Pascal Depoorter, Kustwacht
Geert Hoorens, Westtoer
Hannelore Maelfait, Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer
Sofie Muyliaert, provincie West-Vlaanderen
Dirk Neyts, Vlaamse Havencommissie
Ulrike Vanhessche, Kustwacht
Anne Vandermeulen, provincie West-Vlaanderen
Kristof Verhoest, provincie West-Vlaanderen

voor het aanleveren van input en bijdrage tot de tekst.

Eddy Stoens, FOD Binnenlandse Zaken – West-Vlaanderen

voor de foto's.

de Kustwachtpartners
Marnix Pieters, VIOE

voor het nalezen en aanvullen van (delen van) de tekst.

Mia Vantuyckom, kabinetsmedewerker gouverneur
Veerle Saey, kabinetsmedewerker gouverneur
Ria Verweirder, provincie West-Vlaanderen

voor de tekstrevisie.

Johan Debyser, kabinetschef gouverneur
Marianne Algoed, adjunct-kabinetschef gouverneur

voor de algemene coördinatie.

D / 2007 / 0248 / 20

Opmaak en druk: drukkerij De Windroos nv