

GEÏNTEGREERD BEHEER VAN KUSTGEBIEDEN EN HET SOCIO-ECONOMISCHE ASPECT: DE BELGISCHE SITUATIE

Kathy Belpaeme

Kathy Belpaeme, coördinator Geïntegreerd beheer van kustgebieden. P/a VLIZ; Vismijn, pakhuizen 45-52, B-8400 Oostende. Tel: 059/34.21.41. E-mail: kathy.belpaeme@west-vlaanderen.be

Inhoud

1. *Het begrip "Geïntegreerd beheer van kustgebieden"*
2. *Het Europees kader voor Geïntegreerd beheer van kustgebieden*
3. *Knelpunten voor Geïntegreerd beheer van kustgebieden in België*
4. *De socio-economische situatie aan de Belgische kust*
5. *Besluit*

1. Het begrip "Geïntegreerd beheer van kustgebieden"

"De kustzone" is een 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, omvat".

Wat we hier onder kustzone verstaan zal zelden overeenkomen met een administratieve of plannings eenheid of afbakening. Het natuurlijk kustsysteem in de gebieden waarin de menselijke activiteiten zich ontplooiën en gebruik maken van natuurlijke rijkdommen kan daarom soms over territoriale grenzen heen gaan, alsook enkele kilometers landinwaarts reiken.

Geïntegreerd beheer van kustgebieden = "een voortdurend proces met als algemene doelstelling de verwezenlijking van duurzame ontwikkeling in de kustzone door middel van een optimaal beheer van de menselijke activiteiten in deze zone, teneinde de toestand van het kustmilieu te verbeteren en zijn diversiteit te handhaven" (Europese Commissie).

Duurzame ontwikkeling = "die ontwikkeling die gericht is op bevrediging van de noden van het heden zonder deze van de komende generaties in het gedrang te brengen, en waarvan de realisatie een veranderingsproces vergt waarin het gebruik van hulpbronnen, de bestemming van investeringen, de gerichtheid van technologische ontwikkeling en institutionele veranderingen worden afgestemd op zowel toekomstige als huidige behoeften" (Brundtland-rapport, 1987)¹.

Een geïntegreerde benadering is er een waarbij de verschillende spelers -of het nu groepen, sectoren of bestuursniveaus zijn- met elkaar rekening gaan houden, en gezamenlijk tot een aanvaardbare oplossing proberen te komen. Eenzijdige benaderingen horen hier niet thuis. Dit is zeker niet gemakkelijk en het biedt geen ultieme oplossing, maar noodzakelijk is het wel.

¹ Rapport van de Wereldcommissie voor Milieu en Ontwikkeling (CMED, 1987). Ook bekend als het Brundtland-rapport.

Zoals al even aangehaald kan aan de kust niet één functie toegekend worden. Het is een gebied waar visserij, toerisme en recreatie, landbouw, energieproductie, kustvervoer en handel, cultureel erfgoed, esthetiek, verdediging van het land tegen de kracht van de zee, natuurontwikkeling, enz. allemaal hun plek zoeken. Een gebied bij uitstek met vele functies en vele belanghebbenden, elk met hun eigen wensen en toekomstplannen. Het spreekt voor zich dat overleg en samenwerking tussen de sectoren (horizontale integratie) en beleidsniveau's (verticale integratie) noodzakelijk is bij goed beheer, dat het beleid en de toekomstplannen op elkaar moeten afgestemd worden en dat schaal- en tijdsniveaus moeten overeenkomen. Als deze moeilijke taak volbracht wordt kunnen we spreken van een **geïntegreerde aanpak**.

Wat wordt dan precies bedoeld met "Geïntegreerd beheer van kustgebieden" of "Integrated Coastal Zone management"? De finaliteit is te komen tot duurzame ontwikkeling van het kustgebied. Daarbij zijn drie aspecten belangrijk. Naast de menselijke ingrepen zijn er natuurlijk ook de fysische omgevingsparameters: zeespiegelstijging, erosie, zandtransport, om maar enkele te noemen. Ecologie gaat dan ook een heel belangrijke rol gaat spelen bij duurzaam kustzonebeheer. Maar niet enkel ecologie. Uit voorgaande voorbeelden rond havens, industrie, toerisme blijkt onmiddellijk dat ook ECONOMIE van groot belang is. En ten slotte is er ook "de mens". Ook hoe wij ons organiseren, hoe we werken en hoe we leven is belangrijk. Dat brengt ons bij de derde factor van kustzonebeheer: de SOCIALE.

Door te werken aan deze drie pijlers (SOCIAAL, ECONOMISCH en ECOLOGISCH) moeten wij proberen de stoel of driepikkel van duurzame ontwikkeling in evenwicht te brengen en houden.

2. Het Europees kader voor Geïntegreerd beheer van kustgebieden

De Europese Unie besteedt sinds begin jaren '90 bijzonder aandacht aan Geïntegreerd beheer van kustgebieden. Vertrekkende van het principe van duurzame ontwikkeling heeft de Raad van de Europese Unie op 6 mei 1994 de Resolutie 94/C 135/02 betreffende een communautaire strategie voor geïntegreerd beheer van de kustzone aangenomen. Het verzoekt de lidstaten om hun inspanningen te intensiveren, opdat de bescherming van de kustzone in de gehele Europese Gemeenschap kan worden opgevoerd.

In 1996 startte de Europese Commissie een demonstratieprogramma op over Geïntegreerd beheer van kustgebieden. Het betrof een samenwerking tussen de directoraten-Generaal van Milieu, Visserij, Regionaal beleid en de Directoraten-Generaal verantwoordelijk voor onderzoek en informatie. Aan het demonstratieprogramma namen 35 projecten in 13 Europese landen deel. De resultaten van het demonstratieprogramma leverden het basismateriaal voor het opstellen van een Europese strategie voor kustzonebeheer.

Als voornaamste problemen aan de Europese kusten signaleerde de Commissie:

- Slecht geplande toeristische ontwikkelingen, met ernstige ecologische problemen, economische en sociale problemen tot gevolg
- De achteruitgang van de visserij
- Slecht ontworpen vervoersnetten
- Toenemende urbanisatie, momenteel nog zeer sterk in ontwikkeling in Zuid-Europa.
- Erosie, enerzijds door natuurlijke processen, anderzijds onder invloed van menselijke ingrepen
- Verontreiniging, zowel op zee, als verontreiniging afkomstig van op het land
- Vernietiging van habitats

De EC stelt als oplossing een communautair beleid voor kustgebieden voor. Op 27 september 2000 werd een Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement inzake een strategie GKZB goedgekeurd (COM (2000) 547). Een van de elementen van de strategie is een "Voorstel voor een aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitvoering van een Geïntegreerd beheer van kustgebieden". Op 3 oktober 2001 werd een politiek akkoord bereikt in de Raad van de Europese Unie over dit voorstel en op 13 december 2001 legden het Europees parlement en de Europese Raad hun gezamenlijk standpunt voor met het oog op de aanneming van de aanbeveling.

In de aanbeveling wordt aangegeven dat de lidstaten een nationale inventarisatie dienen uit te voeren om te analyseren welke partijen, wetten en instellingen de planning en het beheer van het kustgebied beïnvloeden. Op basis van de inventarisatie dienen de lidstaten vervolgens een nationale strategie te ontwikkelen voor de uitvoering van de beginselen van GBKG.

In de nationale strategie wordt het nuttig geacht om:

- De respectievelijke rollen van de verschillende bestuursniveaus te identificeren;
- De geschikte combinatie van instrumenten voor de uitvoering van GBKG op nationaal, regionaal en lokaal niveau (zowel de wettelijke als bestuurlijke instrumenten) te identificeren;
- Nationale strategische plannen te ontwikkelen ter bevordering van geïntegreerd beheer;
- Publieke toegang voor recreatiedoeleinden te voorzien, zonder afbreuk te doen aan de bescherming van gevoelige gebieden;
- Contractuele overeenkomsten of convenanten met de gebruikers van de kustgebieden te ontwikkelen;
- Economische en fiscale stimuleringsmaatregelen toe te passen;
- Mechanismen voor regionale ontwikkeling aan te wenden;
- Nationale, regionale en plaatselijke wetgeving, beleid en programma's te ontwikkelen, zowel voor op zee als op het land;
- Deelname van het publiek te stimuleren;
- Bronnen voor duurzame financiering te identificeren;
- Nagaan hoe communautaire wetgeving en beleid met gevolgen voor het kustgebied volledig en op gecoördineerde wijze kan worden uitgevoerd en toegepast;
- Voorzien in monitoringsystemen en een goede informatieverspreiding;
- Bepalen hoe nationale opleidings- en onderwijsprogramma's de uitvoering van de beginselen van GBKG kunnen ondersteunen;

Bovendien wordt in de aanbeveling bijzondere aandacht besteed aan samenwerking tussen lidstaten en aan 5-jaarlijkse rapportage over de resultaten en toetsing. Ook wordt aanbevolen dat de Commissie na 6 jaar de aanbeveling zou moeten herzien en bij het Europees Parlement en de Raad een evaluatieverslag moet indienen. Op dat ogenblik kunnen dan verdere communautaire maatregelen voorgesteld worden.

3. Belemmeringen voor geïntegreerd beheer het kustgebied in België

Om het tij te doen keren naar een geïntegreerd beheer van de kustzone in België moeten nog een aantal belemmeringen aangepakt worden.

De prioritaire belemmeringen zijn:

1. geen bestuurlijk kader voor de verankering van geïntegreerd kustzonebeheer: momenteel wordt kustzonebeheer vanuit de sectoren ingevuld, de pogingen tot integratie worden projectmatig aangepakt. Na afloop van deze projecten is dikwijls geen mogelijkheid voorzien om de initiatieven verder te zetten, of om de acties in daden om te zetten. De projecten zijn meestal ingebed binnen één departement of afdeling. Aangezien geïntegreerd beheer van kustgebieden een complexe zaak is, is dit niet de meest ideale situatie.
2. versnippering van de bevoegdheden in de kustzone: er is enerzijds de sectorale opsplitsing van de bevoegdheden die het nemen van beslissingen voor complexe problemen soms bemoeilijkt. Maar heel typisch voor de kustzone is de opsplitsing van de bevoegdheden tussen de Vlaamse overheid en de federale staat. De bevoegdheid van het Vlaams Gewest stopt aan de laagwaterlijn van de gemiddeld laag laagwaterspring (ook de nullijn van de kust benoemd). Zeewaarts van deze nullijn is de federale overheid bevoegd. Enkele bevoegdheden op zee blijven wel Vlaamse bevoegdheid, het betreft activiteiten op het vlak van de waterwegen en hun aanhorigheden, de havens en hun aanhorigheden, de zeewering, de loodsdiensten en de bebakeningsdiensten van en naar de havens en de reddings- en sleepdiensten op zee.
3. geen juridisch kader voor kustzonebeheer: er is geen wettelijk kader dat geïntegreerd werken mogelijk maakt. Het betreft opnieuw in de eerste plaats een samenwerking tussen bevoegdheidsniveaus (bv. Vlaams gewest en de federale staat), maar anderzijds een samenwerking tussen ministeries met elk hun specifieke bevoegdheid.
4. sectorale benadering: vele sectoren zijn actief in de kustzone en elk willen ze hun plaats in de beperkte 65 km lange zone. Ze benaderen hun beleid en activiteiten dikwijls zuiver vanuit een sectoraal standpunt. Een multisectorale benadering is echter de enige lange termijnoplossing.
5. gebrek aan monitoring: met monitoring wordt bedoeld dat een set basisgegevens continu opgevolgd worden in de tijd. Het bijhouden van relevante gegevens zou een belangrijk beleidsondersteunend instrument vormen.
6. geen systematisch overleg en communicatie voor de kustzone: hierbij moet niet enkel aandacht besteed worden aan overleg tussen sectoren, maar ook overleg tussen bestuursniveau's en communicatie met de "levende krachten" in het veld is van cruciaal belang om een draagvlak voor kustzonebeheer te kunnen creëren. Tenslotte moet ook gedacht worden aan "interne communicatie", ook binnen besturen moet duidelijk afgelijnd worden wat bedoeld wordt met "geïntegreerd kustzonebeheer" en wat de implicaties hiervan zijn.

4. De socio-economische situatie aan de Belgische kust

4.1 Sociale gegevens voor de Belgische kust

Ongeveer 20% van de West-Vlaamse bevolking woont aan de kust, of zo'n 2 % van de totale Belgische bevolking². Heel specifiek voor de kust is dat de bevolkingsdichtheid in de kustgemeenten zeer hoog is in

² Aantal inwoners dd. 2001 in de kustgemeenten: De Panne: 9.722; Koksijde 19.729; Nieuwpoort: 10.261; Middelkerke: 16.583; Zeebrugge (excl. Brugge): 6.030; Oostende: 67.279; Bredene: 14.076; De Haan: 11.355; Blankenberge: 17.414;

vergelijking met de rest van West-Vlaanderen (358/km²) en Vlaanderen (438/km²). Blankenberge, Bredene en Oostende springen direct in het oog. Vanuit economische invalshoek is de kust dus potentieel een plaats waar veel arbeidskrachten kunnen gerekruteerd worden.

(Blankenberge: 1000/km²

Brugge: 534/km²

Knokke-Heist: 578/km²

Bredene: 1030/km²

Middelkerke: 213/km²

Oostende: 1804/km²

De Panne: 417/km²

Koksijde 441/km²

Nieuwpoort: 32/km²)

Het is niet algemeen geweten dat de kust te kampen met een heel specifieke sociale problematiek. Een teken aan de wand is dat 5 van de 7 West-Vlaamse SIF+ gemeenten³ kustgemeenten waren in de periode 2000-2002. Het betreft De Panne, Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Brugge. De verdeling van de SIF-middelen gebeurt aan de hand van een aantal persoons- en omgevingsgebonden criteria. De gemeenten waar op basis van de criteria de achterstellingsproblematiek het sterkst aanwezig en voelbaar is, krijgen extra middelen. Dit zijn de SIF+ gemeenten. Prioritaire thema's voor de kust zijn betaalbare kwalitatieve huisvesting voor sociaal zwakkeren, opleiding en tewerkstelling voor laaggeschoolden, jongeren en senioren.

Ook wat huisvesting betreft heeft de kust een zeer specifiek karakter door het groot aandeel tweede verblijven en vakantiehuiswoningen. In 6 van de 10 kustgemeenten is het aandeel van tweede verblijven en huurvakantiewoningen meer dan 50%⁴. Anderzijds stijgen in verscheidene kustgemeenten de koopprijzen van woningen en bouwgrond en de huurprijzen van woningen dermate dat de plaatselijke kustbevolking tot verhuizing naar goedkopere plaatsen wordt gedwongen en geleidelijk aan wordt vervangen door materieel beter gegoede tweedeverblijvers en gepensioneerden uit het binnenland, wat resulteert in een veroudering van de kustbevolking (de zogenaamde pensioensmigratie).

Verder heeft de kust door het toerisme met specifieke problemen te kampen: mobiliteitsproblemen, drinkwatertekort in het piekseizoen, pieken in afvalproductie per hoofd.

Vanuit het *sociale perspectief* van Geïntegreerd beheer van kustgebieden moet getracht worden om de kust als een leefbaar plek voor de lokale en tijdelijke bewoners uit te bouwen. Kwalitatieve huisvesting, gezonde werkgelegenheid, een goed sociaal weefsel zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

Knokke-Heist: 33.148. Totaal aantal inwoners in West-Vlaanderen: 1.128.774. Gegevens overgenomen uit het jaarboek van de provincie West-Vlaanderen 2001.

³ SIF = Sociaal Impuls Fonds. Met dit fonds wil de Vlaamse regering de lokale aanpak inzake het herstel van de leef- en omgevingskwaliteit van achtergestelde buurten en de bestrijding van kansarmoede ondersteunen.

⁴ Gegevens uit rapport van WES Onderzoek van de tweede woningen in de kustgemeenten. 1998. Knokke-Heist 54%, Zeebrugge: 10%, Blankenberge: 41%, De Haan: 54%, Bredene: 9%, Oostende: 18%, Middelkerke: 66%, Nieuwpoort: 59%, Koksijde: 62%, De Panne: 53%.

Op de zuiver sociale aspecten wordt hier niet verder ingegaan (hoge seizoenstewerkstelling, huisvesting, leefbaarheidsproblematiek). Twee economische aspecten van de kustzone worden meer in detail behandeld.

1. De "harde" economische sector: haven en industrie aan de kust.
2. het kusttoerisme. De kust is de voornaamste toeristische attractiepool van de provincie West-Vlaanderen.

4.2. Economie algemeen (excl. Toerisme)

Drie belangrijke groepen kunnen onderscheiden worden binnen de bezoldigde werkgelegenheid aan de kust (stand van zaken 1998):

- (1) landbouw en visserij (goed van 0,8% van het totaal);
- (2) industrie en bouw (goed voor 15% van het totaal)
- (3) handel en diensten (goed voor 84,2%).

Wat opvalt is dat de kust voornamelijk gericht is op handel en diensten. Het aantal bezoldigden in de handel en diensten is zeer hoog in het kustgebied. De industrialiseringsgraad is daarentegen zeer laag in de kuststreek. Wat bedrijven betreft zijn de grote ondernemingen vooral te vinden in Brugge en Oostende. In 4 van de 10 kustgemeenten zijn er enkel KMO's en geen grote ondernemingen.

Een meer gedetailleerde economische analyse van het kustgebied werd uitgevoerd ter voorbereiding van het doelstelling-2 programma⁵ aan de kust. De kust werd erkend als doelstelling-2 gebied vanwege de sterke achteruitgang van de kustvisserij.

Een zeer groot deel van de economische activiteiten aan de kust situeren zich in de beide kusthavens. De haven van Oostende en de zeehaven van Zeebrugge. De Vlaamse overheid wenst een samenwerking tussen alle Vlaamse zeehavens te stimuleren. Momenteel wordt gewerkt aan strategische plannen voor de individuele havens. Hopelijk komt er binnenkort een visie op de relaties tussen de havens onderling.

Hieronder volgt een beknopt overzicht van de situatie in elk van deze havens.

4.3. De haven van Oostende

(Gegevens bekomen uit jaarverslag 2000).

De haven van Oostende wil zich op commercieel vlak vooral focussen op de Short Sea-verbindingen. Men wil diversifiëren in trafiekstromen en in de bestemmingen. Nieuwe trafieken zijn onder andere zout en waterglas. De ro-ro trafiek was in 2000 goed voor zo'n 114.631 eenheden. De traditionele cargo (bulk, stukgoed en projectcargo) was goed voor zo'n 1.663.377 ton. Opmerkelijk bij de haven van Oostende is de verminderde activiteit op de chemische site, wat zich uit in een daling van het vervoer van chemicaliën en kunstmeststoffen.

In 2000 steeg de trafiek met zo'n 40% tot een totale haventrafiek van 4.307.026 ton (in 1998 en 1999 werden dalingen geregistreerd in de totale haventrafiek). Belangrijkste cargo wordt gevormd door grint en zand en cement en klei.

⁵ Doelstelling-2 gebieden zijn gebieden die te kampen hebben met structurele sociale en economische reconversie problemen. Zie ook Deel 1: Beschrijving van de actuele situatie in het doelstelling-2 gebied Kustvisserijgebied.

Het totaal aantal passagiers en autotrafiek liep in 2000 terug met 7,6% en 2,5% tot 908.413 passagiers en 175.022 auto's. Deze terugval zou volgens het havenbestuur te wijten zijn aan de afschaffing van de tax-free verkoop. De onregelmatige passagiersverbindingen vanuit Oostende kunnen potentieel een verdere achteruitgang teweeg brengen.

In de haven van Oostende werd de laatste jaren geïnvesteerd in heel wat nieuwe infrastructuur (bv. het zeewezendok, de cruisekaai). Ook de plannen om twee havendammen uit te bouwen in zee en de havenmonding verder uit te diepen zullen belangrijke invloed hebben op het functioneren van de haven. Tenslotte zal ook de ontwikkeling van de industrieterreinen te Plassendaale een invloed hebben op het functioneren van de haven.

Enkele cijfergegevens voor de zeescheepvaart:

- Aantal schepen: 4.103
- Totaal aantal passagiers (ferries, ro-ro, cruise): 908.413
- Totaal tonnage: 4.307.026

4.4. De haven van Zeebrugge

(Gegevens bekomen uit het jaarverslag 2000).

De haven van Zeebrugge staat vooral bekend om z'n ro-ro-traffic en de doorvoer van wagens. In 2000 werden meer dan 1 miljoen nieuwe wagens verscheept via Zeebrugge. Hierdoor werden ze samen met Bremerhaven Europees marktleider. In 2000 realiseerde de conventionele ladingen een groei van 25,9%. Dit is in belangrijke mate te wijten aan de behandeling van groenten en fruit alsook de distributie van fruitsappen. Een nieuwe lading is het papierpulp.

Een duidelijke verschuiving was in 2000 merkbaar wat betreft de vaste bulk: hiervoor werd een daling van 50% genoteerd. Marktverschuivingen, het gebruik van nieuwe technieken en een verminderde vraag liggen aan de basis van de beslissing om de kolen- en ertsenterminal te sluiten. De aanvoer van vaste bulk bestaat nu voornamelijk uit aanvoer voor de bouwsector (zand en grint).

Zowel de haven van Oostende als deze van Zeebrugge vertonen interesse voor het cruise-toerisme. In 2000 meerden 34 cruiseschepen aan in Zeebrugge, 3 in Oostende.

Enkele cijfergegevens voor de zeescheepvaart:

- Aantal schepen: 10.689
- Totaal aantal passagiers: 651.083
- Tonnenmaat (BT): 90.917.440
- Goederenverkeer (in ton): 651.083 (ontscheept + ingescheept)
- Samenstelling van het goederenverkeer (in ton): stukgoederen: 65%, vloeibare producten: 22,6%, stortgoederen (kolen, cokes en bouwmaterialen): 12,3%.
- Tewerkstelling in de haven van Zeebrugge:
Binnen de havenzone zijn meer dan 350 bedrijven actief. Zo'n 11.000 personen zijn tewerkgesteld in de haven.

4.5. Visserij

In drie van onze kustgemeenten vinden we een vissershaven met een visveiling: Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge. De visserij-activiteiten aan de Belgische kust kennen een dalende trend. In 2000 telde de visserijvloot van België nog zo'n 127 schepen. In 1950 waren dit er nog 457 (in 1960 415, in 1970 332, in 1980 208). Samen met de afname in het aantal vissersvaartuigen manifesteerde zich eveneens een daling in het aantal aangemonsterde bemanningsleden of de rechtstreekse tewerkstelling die wordt geboden in de zeevisserij.

Ook de globale tewerkstelling in de visserijsector blijft een negatieve trend aanhouden, zowel in de primaire sector (over de periode 1986-1986: - 24%) als in de visserijsector met de nevenactiviteiten (voor de periode 1992-1996: - 6,5%).

Wat het aanvoervolume in Belgische havens (17.580 ton in 2000) betreft, wordt een trendmatige daling vastgesteld. Desondanks is er geen opmerkelijke daling in de aanvoerwaarde (besomming) te melden over de laatste 20 jaar (2,5 miljard BF in 2000). De prijsstijging van de visproducten zal hier zeker gedeeltelijk toe bijdragen.

Onze visserijsector kampt met een aantal specifieke problemen. De concurrentie met de visserijvloeden van andere landen en de overbevissing van bepaalde vissoorten die leidde tot het op Europees niveau opleggen van vangstquota en in sommige gevallen zelfs van een tijdelijk vangstverbod dragen hiertoe bij. Verder maakt ook de dalende interesse voor het vissersberoep bij jongeren een heropleving van de visserij niet gemakkelijker. Om deze interesse op te wekken loopt nu al voor het tweede jaar op rij de campagne "Zee kiezen".

De visserijsector kan volgende kansen in zijn voordeel benutten: de marktvraag stijgt, enerzijds door het positieve imago van de vis en het meer negatieve imago van vlees en er is een groeiende aandacht voor de sector van overheidswege wat op beleidsvlak een weerslag heeft. Bovendien is er ook een toename in de middelen voor de visserij (bv. FIVA), wat extra investeringen mogelijk maakt.

De visserijsector kon de laatste jaren bovendien rekenen op extra financiële steun van een aantal Europese programma's zoals doelstelling 5a, doelstelling 5b en het communautair initiatief Pesca. Dit maakte het mogelijk heel wat onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten uit te voeren. Zo werd er onderzoek verricht naar viskwaliteitsverhoging (bv. sorteren aan boord, milieuvriendelijke visserijmethode voor de garnaalvisserij), naar beter beheer van specifieke soorten in de Noordzee en naar verhogen van de veiligheid in de sector. In doelstelling 5a werden ook middelen ingezet voor de vernieuwing en modernisering van de vissersvloot, de verbetering van de losfaciliteiten en andere dienstverlenende kade-uitrusting, de verbeteringen van de hygiënische omstandigheden en koeluitrusting in de vissershavens, de diversificatie in de visverwerking en de promotie van visproducten.

4.6. Het kusttoerisme en de economische betekenis ervan

Een grondige analyse van het kusttoerisme werd de laatste jaren uitgevoerd door het provinciaal autonoom bedrijf Westtoer ter voorbereiding op het Strategisch beleidsplan voor toerisme en recreatie aan de kust (ontwerp versie december 2001). Een uitgebreide analyse van alle sterkten en zwakten voor het toerisme aan de kust kan in dit document geraadpleegd worden.

De grote problemen aan de kust kunnen in volgende krachtlijnen samengevat worden:

1. de *ruimtelijke planning* en de toeristische ontwikkelingen in het verleden verzwakten het globale toeristisch-recreatieve product aan de kust. Enkele van de hiermee gepaard gaande negatieve effecten zijn onder andere de weinig aantrekkelijke appartementsblokken aan de kust die het landschap sterk domineren, de aanwezigheid van toeristisch-recreatieve voorzieningen in de polders wat vaak resulteert in een weinig aantrekkelijk polderfront, verkeerd gezoneerde kampeerterreinen in de polders en duingebieden en een verticale verdichting van de zones achter de dijk vanwege de steeds groeiende vraag naar tweede verblijven.

In de toekomst zullen nieuwe instrumenten voor ruimtelijke ordening (structuurplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen) tot een betere ruimtelijke ordening en meer doordachte keuzes moeten leiden.

2. in het verleden werden de *toeristisch-recreatieve ontwikkelingen vooral gebaseerd op de vraag*. De aanpak hierbij is dikwijls zeer fragmentarisch, getuigen niet van lange termijn denken, zijn dikwijls onvoldoende professioneel aangepakt, en besteden weinig aandacht aan duurzaam en zuinig omspringen met het natuurlijk systeem. De toeristische sector wil in de toekomst een gestuurde, pro-actieve ontwikkeling stimuleren die rekening houdt met de wijziging in de vraag, met de concurrentie en met de lange termijn belangen van de kust.
3. de kust wordt steeds meer een tweede verblijfsbestemming en een bestemming voor dagtoerisme i.p.v. voor verblijfstoerisme. De groeiende vraag naar tweede verblijven en de pensioenmigratie brengt de commerciële logiesvormen in het gedrang. Dit resulteert in een dalend aanbod van logies die voor iedereen toegankelijk zijn. Het dagtoerisme brengt een aantal zeer specifieke problemen met zich mee, bijvoorbeeld problematiek rond mobiliteit en afval.
4. er is onvoldoende samenwerking op het niveau van de kust als een samenhangende regio. De concurrentie wint het nog steeds van de wil om samen te werken.
5. er is een beperkt overleg tussen diverse sectoren die belangrijk zijn voor het kustproduct en er is een gebrek aan een intern managementinformatiesysteem.

De socio-economische betekenis van het kusttoerisme die kan bekeken worden aan de hand van de omzet en de tewerkstelling.

Wat de omzet betreft gelden volgende cijfers voor 2000:

Type toerisme	Aantal overnachtingen of trips	Omzet in miljoen EUR
Commercieel verblijfstoerisme	17,2 miljoen	664,35
Tweede verblijfstoerisme	16,0 miljoen	542,89
Dagtoerisme	30,6 miljoen	379,23
Totaal	63,8 miljoen	1586,52

(excl. de omzet gegenereerd door overnachtingen in jachthavens)

Vanuit de dienst toerisme werd ook getracht de tewerkstelling als gevolg van toerisme en recreatie te becijferen. De geregistreerde bezoldigde werkgelegenheid in toerisme en recreatie aan de kust telde op 30 juni 1999 bijna **8.600 werknemers** (voor het geheel van West-Vlaanderen was dit 18.244). Dit is een stijging met zo'n 10% in vergelijking met 1992.

Toerisme is ongetwijfeld de belangrijkste economische activiteit in de kustzone. Wat de toekomstige ontwikkelingen betreft wil het beleid groeien naar een kusttoerisme dat op een duurzame manier de maatschappelijke recreatieve behoeften van de Belgen opvangt, alsook de socio-economische positie van het toerisme in de regio veiligstelt.

Wat betreft de toekomstige ontwikkelingen en investeringen aan de kust wordt in het beleid duidelijk de kaart getrokken van een kwalitatief toerisme, en niet van een verdere industriële ontwikkeling in de kustgemeenten.

5. Conclusies

Hoe meer partijen geïnteresseerd zijn in een gebied, hoe complexer de situatie wordt. Dit is het geval aan de Belgische kust met z'n lengte van zo'n 65 km. Enerzijds dus geen grote afstand om te beheren, maar anderzijds betekent dit dat er een grotere druk is op de beperkte ruimte.

Vanuit Geïntegreerd beheer van kustgebieden wordt getracht de vragen en problemen te analyseren vertrekkende vanuit een visie van duurzaam beheer van de kustzone. De geïnteresseerde partijen maken gebruik van een natuurlijk ecosysteem. Een eerste vereiste is dus dat dit ecosysteem in goede toestand hersteld wordt en dat bij toekomstige ontwikkelingen de draagkracht ervan niet overschreden wordt. Vervolgens kan voor alle activiteiten afgewogen worden wat kan en wat wenselijk is om te zorgen voor een gezonde sociale omgeving en een gezonde economie die de duurzame ontwikkeling ondersteunen.

Een vraag die hierbij rijst is welke toekomstvisie we dan wel voor ogen hebben voor die kust. Over een uitgeschreven, geïntegreerde visie beschikken we op vandaag niet. Wel werd in 1996 een ecosysteemvisie voor de kust voorgesteld.

In het TERRA-Coastal Zone Management project werd een voorstel gedaan van algemene uitgangsprincipes voor Geïntegreerd beheer van kustgebieden. Dit voorstel heeft echter geen weerslag in een beleidsdocument, en werd nog niet besproken met de gemeenten, het maatschappelijk middenveld en de private sector.

De geïntegreerde benadering kan vergeleken worden met een gebiedsgerichte aanpak, waarbij men tracht te komen tot consensus tussen de verschillende partijen. Hoe dit bestuurlijk en wettelijk ook gedragen kan worden is een vraagstuk dat we in de nabije toekomst moeten uitpluizen.

Ik hoop dat uit deze voordracht duidelijk geworden is dat Geïntegreerd beheer van kustgebieden per definitie een gedeelde verantwoordelijkheid is waaraan de overheid, de private sector en de burgers elk kunnen bijdragen. De bereidheid om samen te werken en open te staan voor voorstellen van de andere sectoren is een eerste cruciale stap.

Bibliografie

- Beschrijving van de actuele situatie in het Doelstelling 2-gebied kustvisserijgebied (april 2000). GOM West-Vlaanderen in opdracht van provinciebestuur West-Vlaanderen.
- Ontwerp Strategisch Beleidsplan voor Toerisme en Recreatie aan de kust (december 2001). West-Vlaams provinciebedrijf voor Toerisme en Recreatie (Westtoer)
- TERRA Coastal Zone Management: Aanbevelingen voor een geïntegreerd beheer van het kustgebied (juni 2001). Provinciebestuur West-Vlaanderen in opdracht van het minister van de Vlaamse Gemeenschap (Administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Waterwegen Kust).
- Onderzoek van de tweede woningen in de kustgemeenten (augustus 1998). Westvlaams Economisch Studiebureau in opdracht van het provinciebestuur West-Vlaanderen.
- Jaarverslag 2000. Haven Oostende.
- Jaarverslag 2000 Haven Brugge-Zeebrugge. Maatschappij van de brugse zeevaartinrichtingennv (MBZ)
- De Belgische Zeevisserij: aanvoer en besomming (jaarverslag 2000). Minister van Middenstand en Landbouw, bestuur voor het landbouwbeleid, dienst Zeevisserij.
- Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen (juni 2000). Provinciebestuur West-Vlaanderen.