



KATHOLIEKE  
UNIVERSITEIT  
LEUVEN

# Draagvlak duurzame ontwikkeling kuststreek

*Een kwantitatieve en kwalitatieve analyse*

Gerlinde Doyen  
Kris Bachus

Een onderzoek in opdracht van de provincie West-Vlaanderen

Februari 2003



Hoger instituut  
voor de arbeid



---

# INHOUD

<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<hr/>	
<b>Hoofdstuk 1 / Methodologie</b>	<b>5</b>
<hr/>	
1. Enquête	5
2. Interviewronde	7
<b>Hoofdstuk 2 / Resultaten survey</b>	<b>9</b>
<hr/>	
1. Inleiding	9
2. Algemeen - wonen aan de kust	9
2.1 Redenen om aan de kust te wonen	9
2.2 Problemen die men ervaart aan de kust	10
2.3 Conclusie	12
3. Ecologisch luik	12
3.1 Kennis van enkele begrippen in verband met leefmilieu	12
3.2 Inschatting van de toestand van het leefmilieu	14
3.3 Beoordeling inspanningen inzake bepaalde milieuproblemen	17
3.4 Eigen gedrag inzake het milieu	21
3.5 Conclusie	24
4. Sociaal luik	26
4.1 Tevredenheid over woonomgeving	26
4.2 Beroep en gezinssituatie	27
4.3 Mobiliteit	29
4.3 Conclusie	32
5. Economisch luik	33
<b>Hoofdstuk 3 / Resultaten interviewronde</b>	<b>37</b>
<hr/>	
1. Inleiding	37
2. Duurzame ontwikkeling als concept	38

2.1	Wat verstaat men onder het begrip duurzame ontwikkeling?	38
2.2	Maken de Noord-Zuidverhoudingen deel uit van het concept duurzame ontwikkeling?	39
2.3	Is duurzame ontwikkeling een modegril?	41
2.4	Kennis van enkel internationale begrippen inzake duurzame ontwikkeling	42
2.5	Besluit concept duurzame ontwikkeling	44
3.	Het sociale aspect van duurzame ontwikkeling aan de kust	44
4.	Relatie tussen duurzame ontwikkeling en toerisme aan de kust	46
4.1	De kip met de gouden eieren	46
4.2	Duinendecreet van 1993	46
4.3	Van kwantiteit naar kwaliteit	47
4.4	Het verdwijnen van campings en hotels	48
4.5	Toegankelijkheid van stranden en natuurbescherming	50
4.6	Ontwikkeling van het openbaar vervoer	51
4.7	Recreatief medegebruik van de natuur	51
4.8	Toerisme en afvalproblematiek	52
4.9	Besluit duurzame ontwikkeling en toerisme	53
5.	Relatie tussen duurzame ontwikkeling en economische groei aan de kust	54
6.	Standpunt van drie economische sectoren t.a.v. duurzame ontwikkeling aan de kust	55
6.1	Landbouwsector	55
6.2	Immobiënssector	57
6.3	Visserij	58
7.	Beoordeling van de aanpak van duurzame ontwikkeling door de verschillende beleidsniveaus	60
7.1	Beoordeling van de aanpak door de lokale besturen	60
7.2	Beoordeling van de aanpak door het provinciale bestuur	64
7.3	Beoordeling van de aanpak door de Vlaamse overheid	67
7.4	Beoordeling van de aanpak door de federale overheid	69
7.5	Beoordeling van de aanpak door de Europese Unie	70
7.6	Besluit beoordeling aanpak van verschillende bestuursniveaus	72
8.	Rol van andere actoren in duurzame ontwikkeling aan de kust	74
8.1	De rol van de media	74
8.2	Rol van de academische wereld	75
8.3	Rol van de organisaties die opkomen voor duurzame ontwikkeling (o.a. milieuorganisaties)	76
8.4	Overige actoren die een rol spelen	77
8.5	Besluit actoren die een rol spelen binnen duurzame ontwikkeling	78
9.	Draagvlak in de organisaties en bijdrage tot duurzame ontwikkeling	78
9.1	Agalev, Natuurpunt, VLIZ, Planologische dienst provincie	79
9.2	WVI, AWZ, Westtoer	79
9.3	Federale, Vlaamse, provinciale en lokale politici	80

---

9.4 OCMW-jobdienst, OCMW-voorzitter, VDAB, Sociale huisvestingsmaatschappij, De Lijn	81
9.5 ABVV, ACV	82
9.6 Transportbedrijf, Haven Zeebrugge, Rederij	83
9.7 Watersportvereniging	83
10. Maatregelen die de respondenten voorstellen inzake duurzame ontwikkeling	84
<b>Hoofdstuk 4 / Onderzoeksresultaten in breder perspectief</b>	<b>91</b>

---

1. Kwantitatieve resultaten kustonderzoek vergeleken met kwalitatieve resultaten kustonderzoek en ander draagvlakonderzoek	91
1.1 Kennis inzake duurzame ontwikkeling	92
1.2 Houding ten aanzien van duurzame ontwikkeling	94
1.3 Eigen gedrag inzake duurzame ontwikkeling	101
2. Kwalitatieve resultaten kustonderzoek t.o.v. kwalitatieve resultaten FRDO-onderzoek	106
2.1 Kennis inzake duurzame ontwikkeling	106
2.2 Houding t.o.v. duurzame ontwikkeling	107
2.3 Gedrag: duurzame ontwikkeling in de praktijk	109
2.4 Conclusie	110
<b>Bijlagen</b>	<b>113</b>

---

1. Vragenlijst draagvlak duurzame ontwikkeling kuststreek	113
2. Vragenschema interviewronde	128
3. Resultaten ingevulde vragenlijst van 11 sleutelfiguren	129
<b>Bibliografie</b>	<b>131</b>

---



---

## INLEIDING

Een half jaar geleden stond duurzame ontwikkeling gedurende tien dagen in het voetlicht van de internationale belangstelling. Van 26 augustus tot 4 september 2002 werd immers in het Zuid-Afrikaanse Johannesburg de Wereldtop over Duurzame Ontwikkeling door de Verenigde Naties georganiseerd.

Deze top vormde de opvolger van de conferentie van Rio de Janeiro in 1992, waarin een actieplan, Agenda 21, werd voorgesteld dat de wereld op een duurzame manier in en door de eenentwintigste eeuw moest loodsen. Opvallend in Agenda 21 was het belang dat werd toegekend aan participatie van de zogenaamde 'major groups', de verschillende geledingen van de civiele maatschappij. De bedoeling was dat burgers de kans kregen om te participeren aan het besturen van de maatschappij, via deze groepen, bijvoorbeeld NGOs, consumentenorganisaties of milieuverenigingen, die de burgers vertegenwoordigen. Op die manier is het de bedoeling een draagvlak voor duurzame ontwikkeling te creëren of te vergroten.

In voorliggend rapport willen we ons op het draagvlak voor duurzame ontwikkeling in één regio van België concentreren, namelijk het kustgebied. Wat bedoelen we met een *draagvlak* voor *duurzame ontwikkeling* en waarom het *kustgebied*?<sup>1</sup>

*Duurzame Ontwikkeling* is een vlag die vele ladingen kan dekken. Alhoewel het concept sinds zijn intrede in het beleidsdiscours een paar decennia geleden, fors aan populariteit heeft gewonnen, bestaat er geen echte eensgezindheid over de betekenis, en ook niet over de strategieën om het te bereiken (zie bv. de Vries 1996; Baker et al. 1997). De omschrijving die nog het vaakst wordt gebruikt, is degene die in 1987 de World Commission on Environment and Development, beter bekend als de Brundtland-commissie (genoemd naar de voormalige Noorse pre

---

<sup>1</sup> Deze inleiding werd samengesteld op basis van volgende artikels:

- De Bruyn T. en Bachus K. (2002), 'Wat is het draagvlak voor duurzame ontwikkeling in België', *De Gids op Maatschappelijk Gebied*, jrg 93, nr. 12.
- Develtere P. en Pollet I. (2002), 'Onbekend maar bemind': het draagvlak voor ontwikkelings-samenwerking, paper voorgesteld op het HIVA-colloquium 'Draagvlak voor duurzame ontwikkeling en internationale samenwerking', 13 november 2002, Huis van Chièvre, Leuven.

mier die de commissie voorzat) gaf in het VN-rapport *Our Common Future*. Daarin wordt duurzame ontwikkeling omschreven als "een ontwikkeling die tegemoet komt aan de noden van het heden zonder de behoeftetevoorziening van de komende generaties in het gedrang te brengen" (UCMO 1989, p. 60). Meestal wordt er gesproken over de economische, de ecologische en de sociale pijler van duurzame ontwikkeling. Soms wordt participatie als de vierde pijler beschouwd. Duurzame ontwikkeling betekent dan een ontwikkeling waarbij deze drie (of vier) aspecten elkaar niet verdringen maar evenwichtig samengaan.

Bij een *draagvlak* kunnen we denken aan verschillende aspecten. Een sociale beweging kan geïnteresseerd zijn in haar draagvlak. Hoe ziet het profiel van de leden eruit: hun kenmerken, hun opinies en hun bereidheid tot engagement.

Men kan ook nagaan of er een draagvlak bestaat voor een beleidsmaatregel. Wat is de opvatting, de houding of het gedrag van de betrokkenen ten opzichte van deze beleidsmaatregel?

Box, Engelhard en Kruijer (1999) definiëren een draagvlak als volgt: 'onder maatschappelijk draagvlak wordt verstaan een min of meer samenhangende publieke opinie betreffende maatschappelijke prioriteiten'.

Een draagvlak kan ook geactiveerd worden en zich institutioneel vertalen. Het kan zich uiten in een individuele daad of een collectieve actie. Dit draagvlak institutionaliseert zich wanneer het individueel en collectief engagement een meer permanent en georganiseerd karakter krijgt. Voorbeelden van geïnstitutionaliseerd draagvlak is de participatie binnen maatschappelijke organisaties of adviesraden.

Het maatschappelijk draagvlak kan ook evolueren tot een politiek draagvlak doordat het macht ontwikkelt binnen het politieke domein. Op die manier kan de publieke opinie die gemobiliseerd en gearticuleerd wordt, zijn weg vinden naar macht in regelgevende organen.

Om het belang en de grootte van een *draagvlak* te bepalen, moeten er drie dimensies worden onderzocht. Ten eerste kijken we naar de *kennis* van het publiek over duurzame ontwikkeling: 'Kent men het begrip?'; 'Hoe omschrijft men het?'. Een tweede onderzoeksdomein vormt de *houding* van het publiek ten opzichte van het concept zelf, en ten opzichte van de aspecten van duurzame ontwikkeling: 'Vindt men het een nuttig concept?', 'Welke problemen baren het meeste zorgen?', 'Wat vindt men van het beleid?'. Op basis van deze vragen kunnen we vaststellen of er al dan niet een engagement is voor duurzame ontwikkeling. Om echt effectief te zijn, moet dit engagement worden weerspiegeld in het gedragspatroon. Als derde element bestuderen we daarom het *gedrag* van het publiek.

Het maatschappelijk draagvlak kan verbreden en verdiepen. Met *verbreden* bedoelen we dat een ruimer aantal maatschappelijke actoren kennis heeft over en positief staat ten aanzien van duurzame ontwikkeling. Het draagvlak *verdiept* wanneer er een grotere bereidheid tot engagement bestaat bij de actualisatie van



dit beleid: het kan gaan over de inzet van middelen, het aanpassen van gedrag, de actieve verdediging van het beleid, de bereidheid om het beleid mee te implementeren, ...

We veronderstellen dat de verbreding en de verdieping van het draagvlak zal verschillen in functie van de positie die de actor inneemt ten aanzien van duurzame ontwikkeling. We onderscheiden primaire, secundaire en tertiaire actoren.

*Primaire* actoren zijn de direct betrokken groepen die instaan voor de uitvoering van het beleid. Politici, administraties, ...

*Secundaire* actoren kunnen de beleidsvoering bemoeilijken, verstoren of juist stimuleren. Het gaat om belangengroepen, NGOs, milieu- en verbruikersorganisaties, sociale partners, ...

*Tertiaire* actoren zijn niet onmiddellijk bij het beleid van duurzame ontwikkeling betrokken maar kunnen wel een ruimere inbedding van het beleid verzekeren. Het gaat om de bevolking, in dit geval de kustbewoners.

Bij dit onderzoek werden een aantal primaire en secundaire actoren geselecteerd voor een interviewronde en werd er een steekproef uit de kustbevolking genomen voor een kwantitatieve enquête (voor de manier waarop dit gebeurde, zie hoofdstuk 2).

Tenslotte de vraag: waarom een onderzoek naar duurzame ontwikkeling aan de kust?

De Belgische kustzone is een zeer specifieke regio met eigen kenmerken. Op een beperkt oppervlakte (de kust bedraagt ongeveer 65 km) zijn zeer veel activiteiten en belangen geconcentreerd.

Eerst en vooral is de kust de belangrijkste toeristische trekpleister van ons land. Tijdens piekperioden in de zomermaanden gebeurt het dat de bevolking van de kustgemeenten vertienvoudigt. Deze toeristen brengen niet alleen geld mee, zij zorgen ook voor een berg extra afval. Velen komen met de auto waardoor de wegen verstopten. Deze toeristen moeten ergens kunnen verblijven. Een groot aantal onder hen huurt of heeft een tweede verblijf aan de kust. Sinds WO II rezen de appartementsblokken op langs de kustlijn. Deze muur van appartementsgebouwen wordt door critici de 'atlantic wall' genoemd. Toeristen komen niet enkel voor de gezellige drukte, zij ontvluchten soms ook de steden om tot rust te komen aan de kust. Daarom is het belangrijk dat de troeven van de kust: zee, strand, duinen, polders, ... zo veel mogelijk bewaard blijven.

Ook voor de vaste bewoners is het belangrijk dat de open ruimte die er nog bestaat, zo veel mogelijk behouden blijft. Leefbaarheid is een term die regelmatig opduikt. De natuurverenigingen maar ook personen die niet zijn aangesloten bij een vereniging pleiten voor het bewaren van de huidige natuur en het herstellen van fouten uit het verleden. Zij pleiten niet alleen voor natuurbehoud in functie van de mens (antropocentrische visie), maar ook voor het waarderen van de natuur op zich (ecocentrische visie).

Wie vaste bewoners en toeristen zegt, zegt ook tewerkstelling. Het is een aspect dat zeker in economisch moeilijker tijden niet uit het oog te verliezen is. Werkgelegenheid is er niet enkel in de toeristische sector. Andere belangrijke sectoren aan de kust zijn de havens, de visserij, logistiek, de zandwinning, de vastgoedsector enz.

Deze sectoren zijn allen 'geprangd' op een klein oppervlakte en verdedigen hun belangen.

De drie pijlers van duurzame ontwikkeling zien we in deze belangen duidelijk terug. De ecologische pijler wordt vooral verdedigd door de natuurverenigingen maar ook door de wetgeving die de voorbije 10 jaar strenger optreedt tegen milieuvervuiling of verlies van open ruimte. De sociale pijler betreft vooral de leefbaarheid, de tewerkstelling en de strijd tegen armoede en eenzaamheid. De economische pijler verdedigt de belangen van de economische sectoren die actief zijn aan de kust.

Bovendien is er de voorbije jaren ook meer aandacht voor participatie aan het beleid. Bij de discussie rond geïntegreerd kustzonebeheer worden de verschillende belanghebbenden rond de tafel gebracht en worden er manieren gezocht om de verschillende beleidsniveaus op elkaar af te stemmen. Bovendien zijn ook de burgers veel mondiger geworden en zij verenigen zich tot (ad hoc) actiegroepen, stappen met bepaalde dossiers naar de Raad van State, ...

Al deze punten komen aan bod in dit onderzoek naar het draagvlak voor duurzame ontwikkeling aan de kust. Dit onderzoek bestaat uit twee delen. Enerzijds kunnen we op basis van een (mondelinge) enquête bij 404 kustbewoners uitspraken doen over de mening van de kustbewoners over allerlei aspecten van duurzame ontwikkeling aan de kust. Anderzijds kunnen we dieper ingaan op het moeilijke evenwicht tussen de verschillende belanghebbenden aan de kust via de interviews met 30 personen die direct of indirect bij het beleid betrokken zijn.

*Hoofdstuk 1* bespreekt hoe we tewerk zijn gegaan bij deze twee delen van het onderzoek.

*Hoofdstuk 2* geeft de kwantitatieve resultaten van de enquête en *hoofdstuk 3* de kwalitatieve resultaten van de interviewronde.

*Hoofdstuk 4* vergelijkt resultaten van deze twee delen met elkaar en met ander draagvlakonderzoek en formuleert de belangrijkste lessen die we kunnen trekken.

---

# HOOFDSTUK 1

## METHODOLOGIE

Dit onderzoek is opgebouwd uit een kwantitatief en een kwalitatief gedeelte. We bespreken eerst de methodologie van het kwantitatief en nadien van het kwalitatief deel.

### 1. Enquête

Om na te gaan of er bij de bevolking van de kust een draagvlak is voor duurzame ontwikkeling en om het standpunt te kennen van de kustbewoners op tal van punten, werd er een vragenlijst mondeling afgenomen bij een steekproef van kustbewoners. Om representatieve uitspraken te kunnen doen, werd gestreefd naar een bevraging van 400 personen. Bij deze steekproef uit de kustbevolking werd rekening gehouden met drie kenmerken, namelijk de werkelijke<sup>2</sup> verdeling bij de bevolking naar geslacht, leeftijd en verdeling over de tien kustgemeenten.<sup>3</sup> De enquête gebeurde door acht interviewers. Uiteindelijk werden 404 kustbewoners bevraged.

In onderstaande tabellen worden de quota aangegeven die op basis van de werkelijke gegevens bepaald werden (d.w.z. de te behalen quota) en de behaalde quota.

Het bevragen van jonge kustbewoners (18-30 jaar) bleek niet eenvoudig. Daarom werd in de loop van de enquêtering aan twee interviewers de opdracht gegeven om specifiek op zoek te gaan naar de jongeren. Ook dan nog werd het streefcijfer voor groep 1 niet behaald. Daarom kregen twee interviewers de toestemming om op straat jongeren aan te spreken om een afspraak te maken voor een interview. Door deze inspanningen zijn de quota naar leeftijdscategorie behaald. Voor het behalen van de vooropgestelde streefcijfers met betrekking tot het geslacht wer

---

<sup>2</sup> Op basis van NIS gegevens op 1 januari 2000.

<sup>3</sup> Voor de tien kustgemeenten, zie tabel 1.3.

den geen specifieke maatregelen genomen. Tijdens de enquête werd op regelmatige tijdstippen gecontroleerd of er geen sterke afwijking was naar de vooropgestelde quota.

**Tabel 1.1** Quota naar geslacht

	Behaald		Te behalen	
	N	%	N	%
Man	199	49,3	194	48,5
Vrouw	205	50,7	206	51,5
Totaal	404	100	400	100

**Tabel 1.2** Quota naar leeftijdscategorie

	Behaald		Te behalen	
	N	%	N	%
Groep 1 (< 30 jaar)	59	14,6	55-75	16,5
Groep 2 (30-39 jaar)	67	16,5	60-80	17,5
Groep 3 (40-49 jaar)	73	18,1	62-82	18,1
Groep 4 (50-59 jaar)	68	16,8	60-80	17,3
Groep 5 (60-69 jaar)	77	19,1	58-78	17,1
Groep 6 (70-79 jaar)	60	14,6	45-65	13,5
Totaal	404	100*	340-460	100

\* niet precies 100 o.w.v. afrondingsfouten

Met andere socio-economische kenmerken zoals opleidingsniveau, al dan niet werkend en gezinsinkomen werd geen rekening gehouden bij het nemen van de steekproef omdat hiervoor geen accurate gegevens beschikbaar zijn en omdat de drie gecontroleerde kenmerken voldoende representativiteit garanderen. De beschrijving van de socio-economische kenmerken in de steekproef vindt u in hoofdstuk 2 (paragraaf 4.2).

De voorziene enquêteringsperiode was van begin augustus tot eind september (8 weken). Deze periode werd verlengd tot begin november.

Daarna werden de gegevens ingegeven en statistisch verwerkt. In dit rapport wordt een overzicht gegeven van de percentages per antwoord. Er werd ook telkens nagegaan of er een verband was met het antwoord op een vraag en de socio-economische achtergrondvariabelen als geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en gezinsinkomen. Dit werd gecontroleerd op basis van statistische modellen, name

lijk logistische en lineaire regressiemodellen.<sup>4</sup> In de beschrijving van de resultaten wordt het verband met deze socio-economische achtergrondvariabelen enkel vernoemd indien deze statistisch significant bleken.

Tabel 1.3 Verdeling naar gemeente

	Aantal afgenomen		Aantal af te nemen	
	N	%	N	%
Blankenberge	31	7,7	30	7,4
Bredene	20	5,0	20	5,0
De Haan	25	6,2	25	6,2
De Panne	20	5,0	20	5,0
Knokke	79	19,6	78	19,6
Koksijde	45	11,1	43	10,9
Middelkerke	32	7,9	33	8,2
Nieuwpoort	22	5,4	21	5,4
Oostende	115	28,5	114	28,5
Zeebrugge	15	3,7	16	4,0
Totaal	404	100*	400	100*

\* niet precies 100 o.w.v. afrondingsfouten

De volledige vragenlijst vindt u als bijlage bij dit rapport.

## 2. Interviewronde

Via de enquête werd het mogelijk de 'publieke opinie' te achterhalen over enkele aspecten van duurzame ontwikkeling. Het voordeel van een bevraging is dat men inderdaad representatieve uitspraken kan doen over de bevolking. Het nadeel is echter dat de vragenlijst beperkt moet zijn en dat die vooral bestaat uit gesloten vragen. Hoewel de respondenten de kans kregen hun mening over het onderwerp te geven, kan men bij een survey nooit zo diep op de zaken ingaan als bij een open interview.

Daarom werd het kwantitatief gedeelte van het onderzoek aangevuld met een interviewronde met belangrijke actoren aan de kust. Er werden door de opdrachtgever dertig personen geselecteerd die vanuit hun functie of engagement belang hebben bij de discussie rond duurzame ontwikkeling. Indien deze persoon niet kon meedoen, werd een persoon met gelijkaardige achtergrond gezocht. Er is gezocht naar een evenwichtige selectie wat betreft de vertegenwoordiging van de

<sup>4</sup> Bij een lineaire regressie wordt er nagegaan of er een lineair verband bestaat tussen de afhankelijke variabele en een persoonskenmerk terwijl we controleren voor de andere kenmerken. Bij logistische regressie berekenen we de probabiteit om in één van de twee categorieën terecht te komen.

verschillende sectoren, waarbij de verschillende personen een duidelijk standpunt hebben ten aanzien van duurzame ontwikkeling.

De respondenten van de interviewronde zijn verantwoordelijk in volgende domeinen:

*Beleid: Politiek (10)*

- Federaal politicus: 1
- Provinciaal politicus: 2
- Vlaams en tegelijk lokaal politicus: 2
- Lokaal politicus: 4
- Medewerker Agalev: 1

*Beleid: Administratie (3)*

- Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ): 1
- Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ): 1
- Provinciale Planologische Dienst: 1

*Maatschappelijk middenveld (80)*

- ABVV: 1
- ACV: 1
- Confederatie Immobiliënberoepen België (CIB): 1
- Boerenbond: 1
- Redercentrale: 1
- Milieuverenigingen: 2
- Vlaamse Vereniging voor Watersport VVW: 1

*Ondernemingen (2)*

- Havenbestuur MBZ: 1
- Transportbedrijf: 1

*Openbare instellingen (7)*

- VDAB: 1
- De Lijn: 1
- Westtoer: 1
- West-Vlaamse Intercommunale (WVI): 1
- Sociale huisvestingsmaatschappij: 1
- OCMW: 2

Deze personen werden bevraagd op basis van een interviewschema. Dit schema vindt u achteraan dit rapport als bijlage. De interviews gebeurden tussen 24 september 2002 en 30 oktober 2002 en werden nadien kwalitatief verwerkt.

---

## **HOOFDSTUK 2**

### **RESULTATEN SURVEY**

#### **1. Inleiding**

Bij deze enquête naar het draagvlak voor duurzame ontwikkeling bij de kustbewoners gaan we in op de drie pijlers, namelijk het ecologische, het sociale en het economische aspect van duurzame ontwikkeling. Om de vragenlijst niet te lang te maken en omwille van bruikbaarheidsredenen voor de provincie als opdrachtgever, werd duurzame ontwikkeling toegespitst op de kust en komen aspecten als de verhouding tussen industrielanden en ontwikkelingslanden niet aan bod.

Een eerste deeltje gaat algemeen over het wonen aan de kust. Hoe lang woont men er al, is men om een bepaalde reden naar de kust verhuisd? Wat zijn problemen aan de kust? Nadien volgt het ecologische deel. Is men bezorgd om de toestand van het leefmilieu in het algemeen, aan de kust, op welke vlakken van milieubeleid moeten er nog meer inspanningen gebeuren, wat doet men zelf om het milieu te beschermen, ... Het sociale deel laat mensen elementen in hun woonomgeving beoordelen en gaat in op mobiliteit. In het economische deeltje beoordelen de personen beleidsopties op economisch gebied.

Hoewel deze pijlers achtereenvolgens behandeld worden, worden ecologische, sociale en economische aspecten in de vragen niet strikt gescheiden.

#### **2. Algemeen - wonen aan de kust**

##### **2.1 Redenen om aan de kust te wonen**

De ondervraagde kustbewoners wonen over het algemeen al een heel aantal jaren aan de kust. Gemiddeld woonde men er al sinds 1966. Drie kwart van de ondervraagden woonde reeds vóór 1982 aan de kust. 10% van de ondervraagden is na 1994 aan de kust komen wonen.

Wat zijn de belangrijkste redenen om aan de kust te wonen? De respondenten konden drie redenen opgeven (de interviewer kruist de redenen aan op een lijstje en vult dit lijstje eventueel aan).

Tabel 2.1 Belangrijkste redenen om aan de kust te wonen

	Aantal keer genoemd
Ik ben hier geboren en getogen	228
Ik/mijn partner werkt in de buurt	78
Het is een gezonde omgeving	45
Ik ben een kustliefhebber	43
Familie/vrienden wonen dichtbij	28
Mijn ouders zijn vroeger met ons gezin naar de kust verhuisd	18
Ik woon nu in mijn tweede verblijf	16
Ik ben getrouwd met iemand van de kust	13
Voor de vakantiesfeer	7
Omwille van fiscale redenen	4
Ik blijf hier voor de kinderen	2
Andere	16
<b>Totaal</b>	<b>569 redenen</b>

De meest genoemde reden is (vanzelfsprekend) dat men geboren en getogen is aan de kust (40% van totaal aantal redenen). Daarnaast woont men aan de kust omdat ofwel de respondent zelf, ofwel de partner in de kuststreek werkt (14% van de redenen). Belangrijke redenen zijn verder de gezonde omgeving en het feit dat men een kustliefhebber is. Ook wonen familie en vrienden dichtbij (5%).

## 2.2 Problemen die men ervaart aan de kust

Welke problemen ervaart men aan de kust? De respondenten werden gevraagd voor een aantal zaken (gesloten vraag, zie tabel 2.5) telkens aan te geven of zij het een groot probleem vonden of niet. Daarna werd gevraagd wat van alle genoemde problemen het belangrijkste was. We bespreken de twee onderdelen van deze vraag.

Bij het overlopen van de verschillende zaken uit het lijstje, wordt de overlast veroorzaakt door het autoverkeer het meest als belangrijk probleem genoemd. 30% van de ondervraagden vindt dit een 'groot probleem'. De werkloosheid komt op de tweede plaats met bijna 27%. Criminaliteit en de toeristische drukte worden ook door meer dan 20% van de ondervraagden als een groot probleem ervaren.

Wanneer we de categorieën 'groot probleem' en 'matig probleem' samennemen, blijft de overlast door het autoverkeer duidelijk het groots aangevoelde probleem (71%). Op de tweede plaats komt nu criminaliteit (58%). De armoede aan de kust en de arbeidsomstandigheden in de toeristische sector worden het minst als probleem aangevoeld.



Tabel 2.2 Problemen die men ervaart aan de kust (%)

	Groot probleem	Matig probleem	Beperkt probleem	Geen probleem	Totaal* (N)
Criminaliteit	21,5	36,4	26,0	16,1	404
Armoede	13,3	29,2	30,7	26,9	398
Milieuvervuiling	14,9	38,0	30,3	16,9	403
Werkloosheid	26,5	27,6	28,1	17,9	381
Overlast veroorzaakt door het autoverkeer	30,1	41,2	17,8	10,9	404
Toeristische drukte	20,5	37,3	24,2	18,0	404
Arbeidsomstandigheden in de toeristische sector	11,3	27,5	29,1	32,1	364

\* 'Totaal' duidt het aantal personen aan die op deze vraag geantwoord hebben

Met behulp van lineaire regressiemodellen (zie ook hoofdstuk 1 paragraaf 1) kunnen we nagaan of bepaalde categorieën in de bevolking andere problemen benadrukken.

Zo stellen we vast dat werkenden *criminaliteit* een groter probleem vinden dan niet-werkenden. Personen uit de verstedelijkte gemeenten (Oostende, Blankenberge en Knokke-Heist) vinden criminaliteit een groter probleem dan mensen uit meer landelijke gemeenten.

Ook stellen we vast dat niet-werkenden (werklozen, huisvrouwen- of mannen, gepensioneerden) *armoede* een groter probleem vinden dan de werkenden. Zoals verwacht vinden personen met een laag gezinsinkomen (lager dan 967 euro per maand) armoede een groter probleem dan mensen met een hoger inkomen. Personen uit verstedelijkte gemeenten vinden armoede een groter probleem dan personen uit landelijke gemeenten.

Mannen en jongeren vinden *werkloosheid* een groter probleem dan vrouwen en ouderen. Ook laaggeschoolden en personen met een laag gezinsinkomen vinden werkloosheid een groter probleem dan hoger geschoolden en mensen met een hoger gezinsinkomen. Mensen uit de verstedelijkste gemeenten vinden armoede een groter probleem dan mensen uit landelijke gemeenten.

Jongeren en personen met een laag gezinsinkomen vinden de *verkeersdrukke* een groter probleem dan ouderen en personen met een hoger gezinsinkomen. Personen uit de steden vinden de verkeersdrukke een groter probleem dan personen uit minder verstedelijkte gebieden.

De *toeristische drukke* vinden jongeren en hoger geschoolden een groter probleem dan ouderen en lager geschoolden.

Mannen en personen uit de stedelijke gebieden vinden de *arbeidsomstandigheden in de toeristische sector* een groter probleem dan vrouwen en personen uit meer landelijke kustgemeenten.

Bij de vraag wat nu het belangrijkste probleem vormde van al de opgenoemde zaken, werd opnieuw de drukte veroorzaakt door het autoverkeer het meest genoemd. Dan volgen criminaliteit, werkloosheid, de toeristische drukte en de armoede. Het leefmilieu en de arbeidsomstandigheden in de toeristische sector worden het minst als belangrijkste probleem benoemd.

**Tabel 2.3** Belangrijkste probleem aan de kust (%)

	%
Drukke veroorzaakt door het autoverkeer	24,7
Criminaliteit	20,4
Werkloosheid	17,6
Toeristische drukte	13,0
Armoede	10,4
Leefmilieu	7,1
Arbeidsomstandigheden in de toeristische sector	2,8
Ander probleem	4,1
Totaal (N)	404

### 2.3 Conclusie

De meeste kustbewoners wonen al een heel aantal jaren in deze streek. Zij zijn er geboren en getogen of zijn omwille van (het werk van) de partner naar de kust gekomen. Overlast veroorzaakt door het autoverkeer wordt als het grootste probleem aan de kust aangevoeld. Andere belangrijke problemen blijken criminaliteit, werkloosheid en de toeristische drukte te zijn.

## 3. Ecologisch luik

### 3.1 Kennis van enkele begrippen in verband met leefmilieu

Alvorens na te gaan hoe de kustbewoners staan tegenover het leefmilieu aan de kust, willen we ook kijken in hoever mensen bepaalde begrippen kennen in verband met milieu en duurzame ontwikkeling. Het ging om volgende begrippen: biodiversiteit, broeikas-effect, stijging van de zeespiegel, kusterosie, zure regen, eutrofiëring en duurzame ontwikkeling. Bij de eerste zes begrippen werd enkel gevraagd of men het begrip al dan niet kende. Bij het laatste begrip werd naar een eigen omschrijving gevraagd.

Tabel 2.4 Kennis van begrippen inzake leefmilieu (%)

	Zegt te kennen
Biodiversiteit	21,3
Broeikaseffect	83,4
Stijging van de zeespiegel	76,0
Kusterosie	62,4
Zure regen	90,4
Eutrofiëring	5,0
Duurzame ontwikkeling	48,0
Totaal (N)	404

Zure regen is het bekendste begrip. 90% van de ondervraagden zegt dit begrip te kennen. Daarna volgen broeikaseffect (83%) en stijging van de zeespiegel (76%). Ook kusterosie zegt meer dan de helft (62%) van de respondenten te kennen. Veel minder gekend zijn de begrippen duurzame ontwikkeling (48%), biodiversiteit (21%) en eutrofiëring (5%).

Bij alle begrippen behalve kusterosie is het zo dat hoger geschoolden deze vaker zeggen te kennen dan lager geschoolden. Opvallend is ook dat personen met een hoger gezinsinkomen 3 van de 7 begrippen vaker zeggen te kennen dan personen met een lager gezinsinkomen. Dit kan niet verklaard worden door het feit dat personen met een hoger gezinsinkomen meestal hoger geschoold zijn, want dit werd statistisch onder controle gehouden. Vrouwen zeggen minder vaak de begrippen biodiversiteit en duurzame ontwikkeling te kennen. Jongeren zeggen vaker dan ouderen dat ze het begrip zure regen kennen. Werkenden kennen vaker het begrip zure regen dan niet-werkenden.

Er is duidelijk geen eensgezindheid over de betekenis van het begrip duurzame ontwikkeling. Van de personen die zeiden het begrip te kennen, geeft 17% aan, eigenlijk toch niet te weten wat onder het begrip verstaan wordt. Dit wil zeggen dat 40% (n=162) van de kustbewoners het begrip duurzame ontwikkeling kan omschrijven. In deze omschrijvingen komen een aantal elementen verschillende keren terug. We geven ze weer in onderstaande tabel.

**Tabel 2.5** Elementen in omschrijving van duurzame ontwikkeling (%)

	%
Weet niet	16,5
Zaken die lang meegaan	5,7
Milieu-aspect	33,5
Sociale aspect	6,7
Economische aspect	10,8
Lange termijn oplossing	33,0
Leven is duur, dure zaken	3,1
Noord-Zuid, andersglobalisme, kinderarbeid	3,1
Andere (meestal vaag)	11,3
Totaal (N)	194

Vooraf het milieuaspect en het feit dat er gezocht wordt naar lange termijnoplossingen binnen duurzame ontwikkeling, worden genoemd. Hierbij moeten we de aandacht vestigen op het feit dat de term duurzame ontwikkeling genoemd werd na allerlei termen inzake milieu. Het kan zijn dat dit het antwoord van een aantal respondenten in die richting heeft gebogen.

### 3.2 Inschatting van de toestand van het leefmilieu

De meerderheid van de ondervraagden is bezorgd om de toestand van het leefmilieu in het algemeen. 26% is zeer bezorgd en 60% nogal bezorgd (vergelijk met tabel 2.2, 53% vindt milieuvervuiling een matig of groot probleem aan de kust).

**Tabel 2.6** Bezorgdheid om toestand leefmilieu in het algemeen (%)

	%
Zeer bezorgd	25,7
Nogal bezorgd	60,4
Niet erg bezorgd	13,1
Helemaal niet bezorgd	0,7
Totaal (N)	404

De grootste categorie (40%) denkt ook dat de toestand van het (leef)milieu in heel België de voorbije tien jaren verslechterd is. Volgens slechts 20% van de respondenten is de toestand verbeterd en volgens 31% is de situatie gelijk gebleven. Hooggeschoolden en personen met een laag gezinsinkomen zijn bezorgder dan laaggeschoolden en personen met een hoog gezinsinkomen.

**Tabel 2.7** Evolutie leefmilieu in België voorbije 10 jaar (%)

	%
Verbeterd	20,5
Gelijk gebleven	31,4
Verslechterd	39,6
Weet niet	8,4
Totaal (N)	404

Ondanks de bezorgdheid over het leefmilieu in het algemeen, is men optimistisch over de toestand van het leefmilieu aan de kust. 13% vindt dat het leefmilieu het heel goed doet en de grote meerderheid, bijna 72%, eerder goed. Slechts 15% antwoordt dat de toestand van het leefmilieu aan de kust (heel) slecht is.

**Tabel 2.8** Inschatting leefmilieu aan de kust (%)

	%
Heel goed	12,6
Eerder goed	71,5
Eerder slecht	13,9
Heel slecht	1,2
Weet niet	0,7
Totaal (N)	404

Er zijn weinig verschillen te merken in de mening van de bevolkingsgroepen. We stellen wel vast dat alleen de oudste leeftijdscategorie vaker (30%) vindt dat het *heel* goed gesteld is met ons leefmilieu.

De meerderheid van de respondenten vindt ook dat de toestand van het (leef)milieu aan de kust de voorbije tien jaar verbeterd is (38%) of gelijk gebleven is (37%). 'Slechts' 23% vindt dat de toestand verslechterd is (ten opzichte van 40% die vindt dat de toestand in België verslechterd is).

**Tabel 2.9** Evolutie leefmilieu aan de kust voorbije 10 jaar (%)

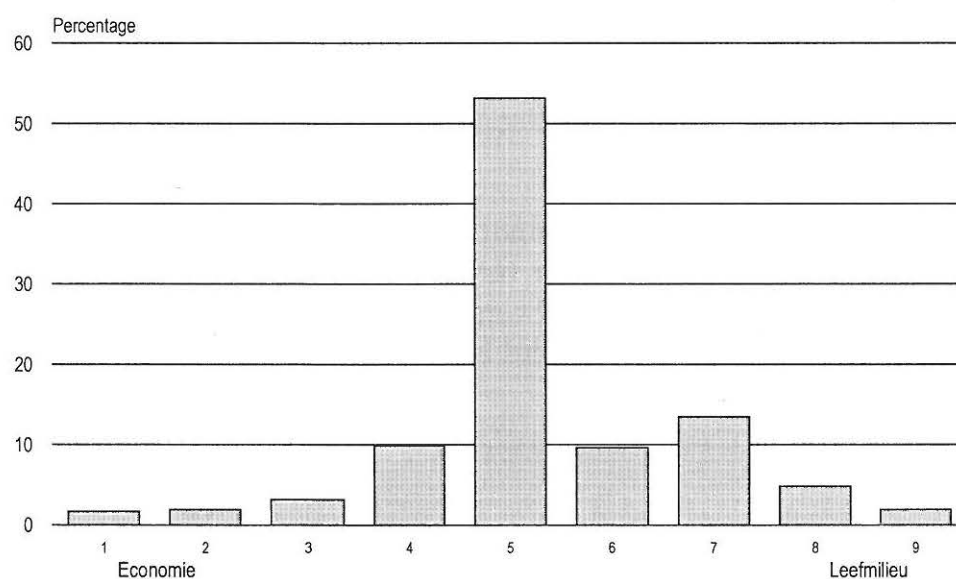
	%
Verbeterd	38,1
Gelijk gebleven	36,6
Verslechterd	23,3
Weet niet	2,0
Totaal (N)	404

Men lijkt ook vrij tevreden over de inspanningen die er geleverd worden om de milieuproblemen aan de kust aan te pakken. Volgens 49% worden er voldoende inspanningen gedaan. Toch vindt 41% dat er te weinig inspanningen gedaan worden en vindt 9% dat er *veel* te weinig inspanningen gedaan worden.

**Tabel 2.10** Beoordeling inspanningen voor milieu aan de kust (%)

	%
Veel te weinig inspanningen	8,8
Te weinig inspanningen	41,0
Voldoende inspanningen	48,5
Te veel inspanningen	1,5
Veel te veel inspanningen	0,3
Totaal (N)	400

Economie en milieu zijn twee belangen binnen duurzame ontwikkeling die soms botsen. De respondenten werden gevraagd het belang dat zij geven aan economie te vergelijken met het belang ze geven aan leefmilieu door dit aan te duiden op een schaal met twee uitersten (van 1 tot 9). In onderstaande grafiek wordt duidelijk dat de meerderheid het midden houdt tussen de twee belangen. Toch is er een klein overwicht naar leefmilieu, namelijk door de respondenten die 7 hebben aangeduid.



**Figuur 2.1** Afweging belang economie en leefmilieu

### 3.3 Beoordeling inspanningen inzake bepaalde milieuproblemen

In onderstaande deel gaan we na wat de kustbewoners vinden van de inspanningen die er gedaan worden op vier vlakken, namelijk afvalbeheer- en preventie, sensibilisering, infrastructuur en milieu.

#### 3.3.1 Afval

In verband met de afvalproblematiek vindt de helft van ondervraagde kustbewoners dat het opruimen van afval in de duinen en op de zeedijk vrij goed gebeurt. Volgens de andere helft zijn er (veel) meer inspanningen nodig op die vlakken.

Tabel 2.11 Meer of minder inspanningen nodig inzake afval aan de kust (%)

	Veel meer	Meer	Huidig niveau	Minder	Veel minder	Totaal* (N)
Afval op het strand en in de duinen opruimen	12,5	36,6	50,6	0	0,3	393
Afval op de zeedijk opruimen	13,7	37,3	48,7	0,3	0	394
Afval langs de straten opruimen	19,7	38,8	41,3	0,3	0	402
Toeristen/recreanten verplichten hun afval op de ruimen	43,4	45,6	11,0	0	0	401
Boetes verhogen voor wie zwerfvuil achterlaat	46,0	39,1	14,9	0	0	402

\* 'Totaal' duidt het aantal personen aan die op deze vraag geantwoord hebben

Afval langs de straten opruimen moet nog (veel) meer gebeuren volgens bijna 59%. Volgens 85% moeten er (veel) meer inspanningen gebeuren om de boetes te verhogen voor wie zwerfvuil achterlaat. De kustbewoners vinden dat de toeristen en recreanten harder moeten worden aangepakt. 89% vindt dat er (veel) meer inspanningen nodig zijn om hen te verplichten hun afval op te ruimen.

#### 3.3.2 Sensibilisering

De grootste groep (48%) van de respondenten vindt dat er op dit moment voldoende stukken duingebied zijn afgesloten om de natuur te beschermen. 45% vindt dat dit nog (veel) vaker mag gebeuren. Voor 6% zijn er al teveel duinen afgesloten.

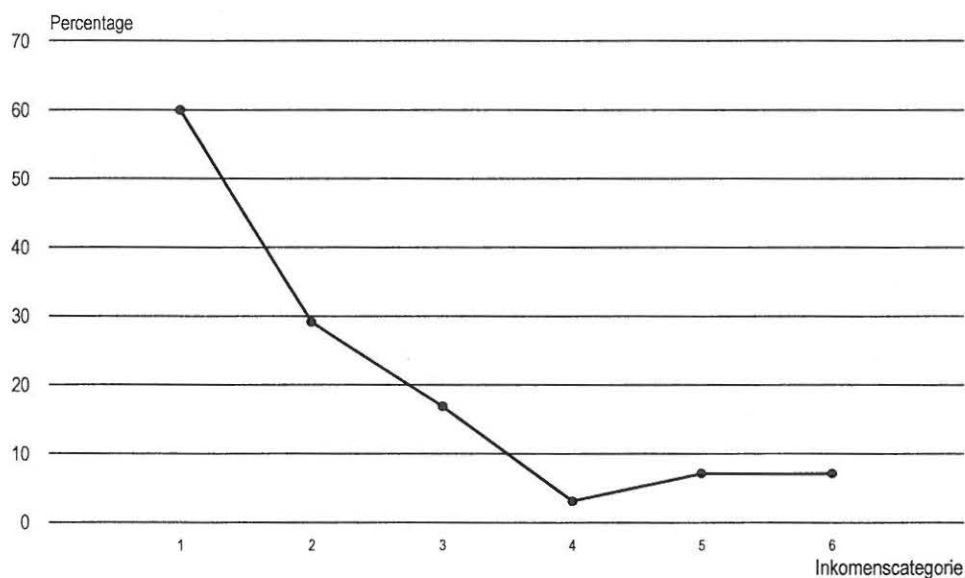
Tabel 2.12 Meer of minder inspanningen nodig inzake sensibilisering aan de kust (%)

	Veel meer	Meer	Huidig niveau	Minder	Veel minder	Totaal (N)
Bepaalde stukken van de duingebieden afsluiten om de natuur te beschermen	13,2	32,0	48,4	5,7	0,7	403
Betere voorzieningen in de wandelgebieden aan de kust	9,2	40,6	49,8	0,5	0	402
Mensen bewuster maken van de kwetsbaarheid van het kustgebied	31,4	49,1	19,2	0,3	0	401

De helft van de ondervraagden vindt de voorzieningen in de wandelgebieden aan de kust voldoende. Voor 50% zouden er (veel) meer voorzieningen moeten zijn.

Slechts een minderheid (19%) vindt dat er voldoende inspanningen worden gedaan om mensen bewust te maken van de kwetsbaarheid van het kustgebied. Volgens bijna 81% zijn er (veel) meer inspanningen nodig op dit gebied.

Persoonen met een hoger gezinsinkomen vinden dit veel meer dan personen met een lager gezinsinkomen.



Figuur 2.2 Tevredenheid over de bewustmaking van de kwetsbaarheid van het kustgebied naar inkomen

#### Inkomenscategoriën

1. Minder dan 20 000 BEF netto per maand (< 496 euro)
2. 20 000 tot 39 000 BEF netto per maand (496 euro tot 967 euro)
3. 40 000 tot 59 000 BEF netto per maand (967 euro tot 1 463 euro)
4. 60 000 tot 79 000 BEF netto per maand (1 487 euro tot 1 958 euro)
5. 80 000 tot 99 000 BEF netto per maand (1 983 euro tot 2 454 euro)



6. 100 000 tot 149 000 BEF netto per maand (2 479 euro tot 3 694 euro)
7. 150 000 BEF of meer netto per maand (> 3 718 euro)

### 3.3.3 Infrastructuur

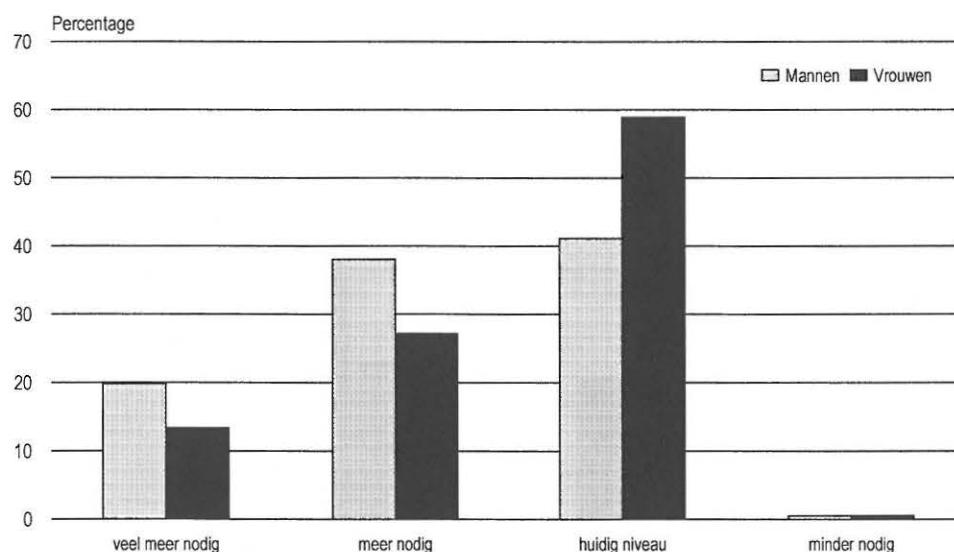
Meer dan de helft van de respondenten vindt dat het huidig niveau mag blijven wat betreft de autovrije straten of wijken. Voor 27% moeten er (veel) meer auto-vrije straten komen, voor 19% zijn er reeds teveel. Dit is het enige punt waar een aanzienlijk deel van de respondenten tegen de huidige beleidstrend ingaat.

Tabel 2.13 Meer of minder inspanningen nodig inzake infrastructuur aan de kust (%)

	Veel meer	Meer	Huidig niveau	Minder	Veel minder	Totaal (N)
Meer straten/wijken autovrij maken	7,2	19,8	54,2	15,9	3,0	404
Fietsinfrastructuur verbeteren	27,3	44,7	27,3	0,7	0	403
Openbaar vervoer verbeteren	16,5	32,6	50,1	0,5	0,3	399

72% van de ondervraagden vindt dat er meer inspanningen moeten gebeuren om de fietsinfrastructuur te verbeteren. Voor 27% is het huidige niveau voldoende.

Het openbaar vervoer is op dit moment voldoende voor 50% van de respondenten. Voor 49% moeten er (veel) meer inspanningen gebeuren. Mannen en laaggeschoolden vinden dit laatste vaker dan vrouwen en hooggeschoolden.



Figuur 2.3 Verschil tussen mannen en vrouwen in beoordeling inspanningen voor openbaar vervoer

### 3.3.4 Milieu

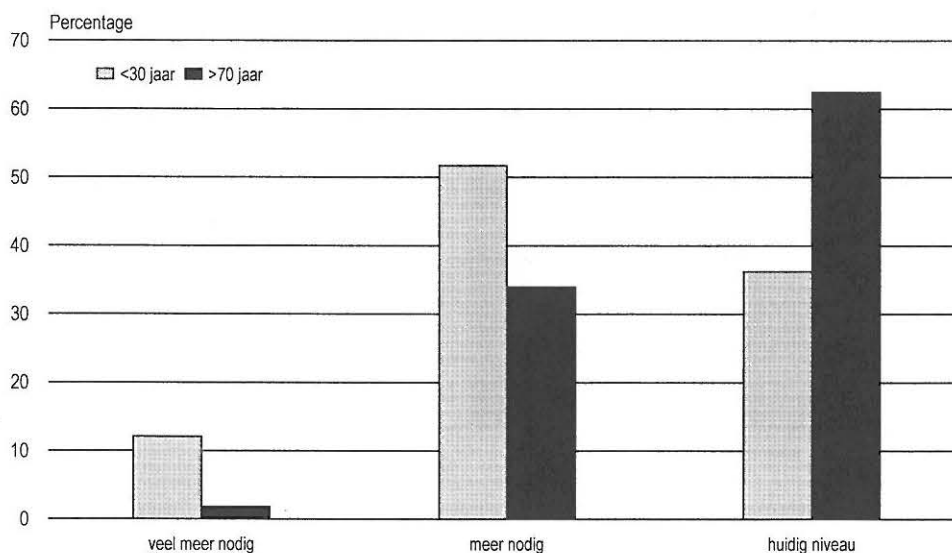
Hoewel 49% van de respondenten vindt dat er voldoende actie gevoerd wordt rond vermindering van energie en watergebruik, vindt 51% dat er (veel) meer inspanningen moeten geleverd worden op dit vlak. Vooral hoger geschoolden vinden dat er meer inspanningen nodig zijn. Personen uit de verstedelijkte gebieden vinden minder vaak dat er inspanningen nodig zijn.

Een gelijkaardig beeld voor de aanpak van luchtvervuiling. 45% is tevreden met de huidige aanpak, 54% vindt dat er meer inspanningen nodig zijn.

Ook watervervuiling moet volgens de meerderheid (58%) (veel) meer aangepakt worden. Jongeren en hooggeschoolden vinden dit nog vaker dan ouderen en laaggeschoolden. Slechts 42% is tevreden met het huidige niveau. Mensen uit de landelijke kustgemeenten vinden dit belangrijker dan mensen uit de verstedelijkte gebieden.

**Tabel 2.14** Meer of minder inspanningen nodig inzake milieu aan de kust (%)

	Veel meer	Meer	Huidig niveau	Minder	Veel minder	Totaal (N)
Actie voeren rond vermindering van energie- en waterverbruik	7,2	43,6	48,6	0,5	0	401
Problemen omtrent luchtvervuiling	11,5	42,8	45,3	0,5	0	400
Problemen omtrent watervervuiling	12,0	45,6	41,7	0,8	0	401
Vervuiling van het zeewater	18,0	47,0	34,5	0,5	0	400



**Figuur 2.4** Verschil tussen jongeren en ouderen in beoordeling aanpak van watervervuiling

Van al deze problemen is men het minst tevreden over de aanpak van de vervuiling van het zeewater. 65% vindt dat er (veel) meer inspanningen nodig zijn. Slechts 35% is tevreden met het huidige niveau. Mensen uit de landelijke gemeenten vinden vaker dat dit probleem moet aangepakt worden dan personen uit de verstedelijkte gebieden.

### 3.4 Eigen gedrag inzake het milieu

#### 3.4.1 Enkele inspanningen

Een aantal evidente en minder evidente inspanningen ten voordele van het milieu werden opgesomd. De respondenten gaven aan in welke mate ze deze zaken doen. Wie 'nooit' antwoordde, werd gevraagd of hij/zij in de toekomst bereid was inspanningen te doen op dit vlak.

De meest evidente inspanningen bleken afval in de vuilbak werpen in plaats van op de grond, verboden toegang - borden tot bepaalde gebieden respecteren en afval sorteren. Meer dan 95% van de respondenten zegt deze zaken altijd te doen.

Tabel 2.15 Eigen inspanningen (%)

	Doe ik altijd	Doe ik vaak	Doe ik soms	Doe ik nooit	Totaal* (N)	Bereid in de toe- komst te doen
Afval in de vuilbak werpen i.p.v. op straat/strand/duinen	98,5	1,2	0,3	0	403	0
Mijn water- of elektriciteitsverbruik beperken	48,4	22,6	20,8	8,2	403	19/33
Afval sorteren	95,5	3,2	0,3	1,0	402	2/4
Bewust minder met de wagen rijden	35,8	22,9	18,2	23,1	385	32/92
Actief zijn in een milieugroepering	4,0	2,2	4,5	89,3	401	41/364 of 12,1%
Milieuvriendelijke producten kopen	19,3	32,8	35,5	12,5	400	25/50
'Verboden toegang' tot bepaalde gebieden respecteren	95,8	2,5	1,8	0	400	0
Mijn gezinsleden tot milieubewust gedrag aansporen	61,8	20,5	12,7	4,9	385	2/18
Producten kopen met een label van eerlijke handel	12,1	14,6	30,2	43,1	397	86/172 of 49,4%

\* 'Totaal' duidt het aantal personen aan die op deze vraag geantwoord hebben

62% van de ondervraagden zegt ook altijd de gezinsleden tot milieubewust gedrag aan te sporen. 21% zegt dit vaak te doen.

Andere zaken zijn minder evident. 48% zegt steeds het water- of elektriciteitsverbruik te beperken (23% vaak), 36% zegt steeds bewust minder met de wagen te rijden (23% vaak), 19% zegt steeds milieuvriendelijke producten te kopen (33% vaak) en 12% zegt steeds producten met een label van eerlijke handel te kopen (15% vaak).

Slechts 4% is zeer actief in een milieugroepering en 7% is af en toe betrokken.

Wanneer we kijken of bepaalde categorieën van de bevolking meer inspanningen zeggen te leveren dan anderen, zien we dat mensen uit de verstedelijkte gebieden vaker zeggen dat ze bewust minder met de wagen rijden dan mensen uit de landelijke gebieden. Dit is onder andere te verklaren door het feit dat mensen in de steden over meer alternatieven beschikken zoals openbaar vervoer.

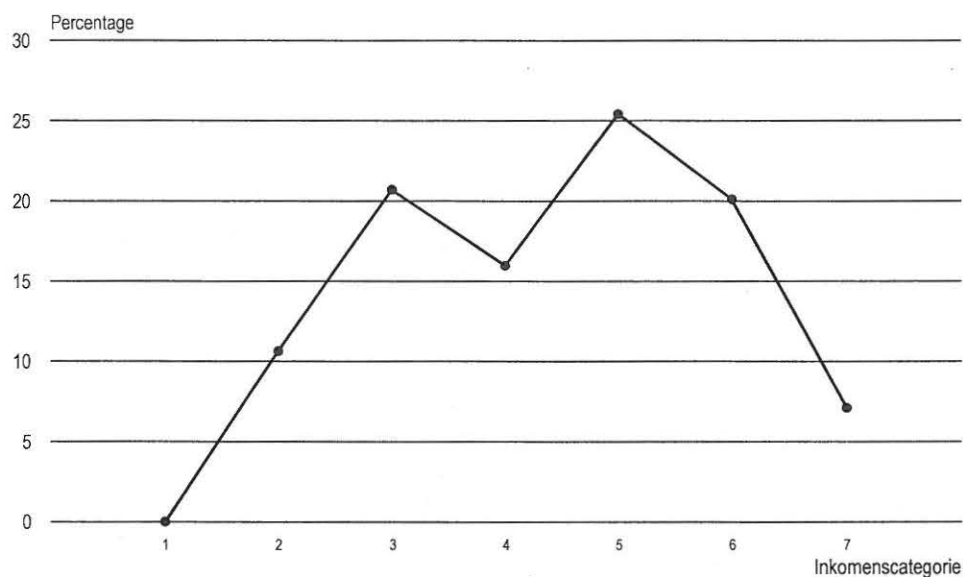
Mannen zijn vaker dan vrouwen actief in een milieugroepering.

Ouderen en hooggeschoolden zeggen vaker producten te kopen met een label van eerlijke handel dan jongeren en laaggeschoolden.

Aan diegene die zeiden bepaalde inspanningen *nooit* te doen, werd dus gevraagd of ze bereid waren dit in de toekomst te doen. Men is vooral bereid het water- en elektriciteitsgebruik te verminderen, afval te sorteren, milieuvriendelijke producten en producten met een label van eerlijke handel te kopen. Men is veel minder bereid minder met de wagen te rijden, actief te zijn in de milieugroepering of de eigen gezinsleden tot milieubewust gedrag aan te sporen.

### 3.4.2 Milieuvriendelijke energie

Is men bereid meer te betalen voor milieuvriendelijke energie? 47% van de respondenten is bereid meer te betalen. Hooggeschoolden zijn vaker bereid meer te betalen dan laaggeschoolden. Personen met een hoger gezinsinkomen zeggen vaker dat ze bereid zijn meer te betalen, behalve de personen uit de hoogste inkomenscategorie.



**Figuur 2.5** Bereidheid meer te betalen voor milieuvriendelijke energie naar inkomen

Aan diegene die bereid zijn meer te betalen, werd ook gevraagd naar het percentage dat ze bereid waren meer te betalen. Gemiddeld is men bereid 12,2% meer te betalen voor milieuvriendelijke energie.

Een manier om milieuvriendelijke energie op te wekken is via windmolens. Er is een hevige discussie ontstaan aan de kust of er al dan niet windmolenparken kunnen komen voor de Belgische kust.

Hoe staan de respondenten tegenover een windmolenpark voor de Belgische kust? 53% van de respondenten is hier voorstander van (zonder extra voorwaarden). Hierbij komt nog 9% van de respondenten die voor dit initiatief zijn, op voorwaarde dat het park op minstens 25 km van de kust ligt. 2% is voorstander indien het park niet zichtbaar is vanuit de eigen gemeente. 7% is voorstander indien aan nog andere voorwaarden voldaan is zoals het feit dat deze milieuvriendelijke energie echt vervuilende energie moet vervangen en niet gewoon erbij komt, het feit dat het niet belastend is voor het milieu, niet storend is voor de visserij, geen gevaar oplevert voor de scheepvaart, langer meegaat dan de 20 jaar die nu voorzien zijn, ...

**Tabel 2.16** Voor en tegenstanders van windmolens op zee (%)

	%
Voor	53,1
Voor, op voorwaarde dat het park minstens 25km van de kust ligt	8,8
Voor, op voorwaarde dat het park niet zichtbaar is vanuit mijn gemeente	1,8
Voor op een andere voorwaarde, namelijk ...	7,0
Tegen	29,3
Totaal (N)	399

29% van de respondenten is tegen een of meerdere windmolenparken voor de Belgische kust. Zij die tegen zijn, werden gevraagd waarom (de enquêteur kruist aan in het lijstje of vult dit aan). In de tabel worden de redenen in de volgorde van belangrijkheid voor de kustbewoners weergegeven.

De belangrijkste reden tegen windmolens op zee is dat het nadelig is voor vissen en/of vogels, dat het nadelig is voor de visserij en dat het uitzicht hindert. De tegenstanders vinden ook vaak dat het beter en goedkoper is windmolens op het land te plaatsen, bijvoorbeeld langs de autosnelweg. Ook belangrijk is het gevaar voor de scheepvaart. Men denkt bovendien dat het rendement niet in verhouding is met de hoge kostprijs.

**Tabel 2.17** Argumenten tegen windmolens op zee (%)

	Aantal keer genoemd
Nadelig voor vissen en/of vogels	49
Nadelig voor de visserij	46
Hindert het uitzicht	40
Gevaar voor de scheepvaart	31
Windmolens niet op zee, maar op land, bijvoorbeeld naast autosnelweg	29
Rendement (energielevering) niet in verhouding met hoge kostprijs	17
Lawaaihinder	2
Waarom niet meer promotie voor zonne-energie	2
Andere	7
Totaal (N)	107 redenen

### 3.5 Conclusie

De meerderheid van de kustbewoners zegt de begrippen zure regen, broeikas-effect, stijging van de zeespiegel en kusterosie te kennen. Andere begrippen zijn

minder bekend. Hoger geschoolden kennen deze begrippen vaker dan lager geschoolden. Bij het begrip duurzame ontwikkeling, waar 40% van de kustbewoners een omschrijving van kan geven, worden vooral het milieu-aspect en de lange termijn oplossing genoemd.

De overgrote meerderheid van de ondervraagden is bezorgd om de toestand van het leefmilieu in het algemeen. Een grote groep (40%) denkt ook dat de toestand in België de voorbije jaar verslechterd is. Men is optimistischer over de toestand van het milieu aan de kust.

Bij het overlopen van een aantal milieuproblemen zoals afval, sensibilisering, infrastructuur en milieuvervuiling, zien we dat mensen vooral meer inspanningen verwachten voor het strenger aanpakken van zwerfvuil en toeristen die vervuilen, en de aanpak van algemene milieuproblemen zoals watervervuiling en luchtvervuiling. Een grote meerderheid vindt ook dat mensen bewuster moeten gemaakt worden van de kwetsbaarheid van het kustgebied. Bijna de helft van de respondenten vindt dat er nog meer duingebieden mogen afgesloten worden voor publiek. Ook de infrastructuur voor fietsen en openbaar vervoer moet volgens een groot deel van de respondenten nog verbeterd worden. Wel is het zo dat 16% vindt dat er reeds teveel straten autovrij gemaakt zijn.

Bij het nagaan of er een draagvlak bestaat voor duurzame ontwikkeling, willen we niet enkel weten wat mensen vinden van bepaalde problemen, maar ook of ze zelf inspanningen leveren. Uiteraard moeten we dit afleiden uit wat mensen *zeggen* te doen.

Het meest ingeburgerd is het sorteren van afval en het respecteren van 'verboden toegang' borden tot natuurgebied. Heel wat mensen zeggen ook hun gezinsleden tot milieuvriendelijk gedrag aan te sporen. Het beperken van water- of elektriciteitsgebruik is ook vrij verspreid en heel wat mensen zeggen bewust minder met de auto te rijden. Meer dan de helft van de respondenten zegt altijd of vaak milieuvriendelijke producten te kopen.

47% van de respondenten is bereid meer te betalen voor milieuvriendelijke energie. In verband hiermee staat de discussie rond windmolenparken op zee. 53% is voorstander van windmolens op zee en nog eens 18% is voorstander indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan zoals niet schadelijk voor vissen en vogels, niet het zicht belemmeren, ... 29% van de respondenten is tegen juist omwille van vissen en vogels, de schade voor scheepvaart, visserij, het zicht dat belemmerd wordt of het feit dat de windmolens niet zullen renderen wegens de grote kosten.

## 4. Sociaal luik

In volgend deel gaan we eerst in op de tevredenheid van de kustbewoners met hun woonomgeving. Daarna bespreken we een aantal aspecten rond werk en mobiliteit.

### 4.1 Tevredenheid over woonomgeving

De respondenten blijken over het algemeen tevreden over de verschillende aspecten van hun woonomgeving. Toch zijn er een aantal punten waarbij 1 op 5 respondenten ontevreden is.

De grootste ontevredenheid bestaat over het tekort aan speelruimte voor kinderen in de buurt. 20% van de respondenten is zeer ontevreden en nog eens 22% eerder ontevreden. Andere knelpunten zijn de veiligheid met betrekking tot criminaliteit en de verkeersveiligheid, waarbij telkens bijna 19% ontevreden is.

Wanneer we de categorieën ontevredenen en zeer ontevreden samennemen, zien we dat meer dan 20% niet tevreden is over de natuurlijke omgeving, over de netheid van de straten, het lawaai en de verbindingen met het openbaar vervoer.

Het meest tevreden is men over het contact met de burens. Dit kan inhouden dat men goed contact met de burens heeft, ofwel dat men geen behoefte heeft aan meer contact.

Wanneer we kijken naar verschillen tussen de bevolkingscategorieën, stellen we vast dat ouderen, laaggeschoolden en personen met een hoog gezinsinkomen meer tevreden zijn over de aanwezigheid van groen dan jongeren, hooggeschoolden en personen met een laag gezinsinkomen.

Personen met een hoog gezinsinkomen zijn tevredener over de speelruimte voor kinderen in de buurt dan personen met een laag gezinsinkomen.

Personen met een hoog gezinsinkomen en personen in stedelijke gebieden zijn tevredener over de diensten in de buurt dan personen met een laag gezinsinkomen en personen in landelijke kustgemeenten.

Jongeren, laaggeschoolden en personen met een laag gezinsinkomen zijn minder tevreden over de aanwezige leegstand en verkrotting in de buurt dan ouderen, hooggeschoolden en personen met een hoog gezinsinkomen.

Personen uit stedelijke gebieden zijn tevredener over de verbindingen met het openbaar vervoer dan personen uit landelijke gebieden.



Tabel 2.18 Tevredenheid met de woonomgeving (%)

	Zeervreden	Eerder tevreden	Eerder ontevreden	Zeervreden	Totaal (N)
De algemene sfeer om te wonen	64,0	29,0	5,0	2,0	403
Verkeersveiligheid	30,5	44,7	18,6	6,2	403
Veiligheid met betrekking tot criminaliteit	22,1	52,7	18,7	6,5	402
Natuurlijke omgeving (aanwezigheid van groen)	51,2	24,6	14,7	9,5	402
Netheid van straten	42,3	37,3	13,4	7,0	402
Lawaai	37,6	42,5	15,4	4,5	402
Contact met de burens	58,1	32,9	6,7	2,2	401
Speelruimte voor kinderen in de buurt	27,0	31,1	22,2	19,7	397
Verenigingsleven	38,4	46,3	10,9	4,5	378
Diensten in de buurt (scholen, winkels, ziekenhuizen, ...)	46,9	37,2	12,2	3,7	403
Leegstand en verkrotting	47,4	36,2	11,0	5,5	401
Verbindingen met het openbaar vervoer	44,6	31,5	16,4	7,4	390

\* 'Totaal' duidt het aantal personen aan die op deze vraag geantwoord hebben

## 4.2 Beroep en gezinssituatie

Van de respondenten van dit onderzoek is 48% werkend en 34% (brug)gepensioneerd. Bijna 9% is huisvrouw/-man. De andere statuten vindt u in onderstaande tabel.

Tabel 2.19 Beroepsstatuut (%)

	Mannen	Vrouwen	Totaal
Werkend	51,0	45,6	48,3
Werkzoekend	1,5	3,4	2,5
Op ziekte/invaliditeit	2,0	2,0	2,0
Op brugpensioen/pensioen	41,4	27,5	34,3
Huisman/huisvrouw	0,5	16,2	8,5
Student	2,5	3,9	3,2
Loopbaanonderbreking	1,0	0,5	0,5
Ander statuut (1 rentenier, 2 vrijgesteld van stempelcontrole)	0	1,0	0,8
Totaal (N)	198	204	402

Van de werkenden, werkt 79% voltijds. 86% werkt in een kustgemeente, de andere 14% buiten de kustgemeenten. In welke sectoren zijn de respondenten tewerkgesteld?

Tabel 2.20 Sector (%)

	Mannen	Vrouwen	Totaal
Overheid	23,8	16,8	20,4
Industrie	20,8	4,2	12,8
Diensten	23,8	46,3	34,7
Horeca	7,9	5,3	6,6
Toerisme/recreatie buiten horeca	3,0	1,1	2,0
Landbouw	3,0	0	1,5
<i>Scheepvaart en visserij*</i>	1,0	2,1	1,5
Handel	8,9	15,7	12,2
Medische diensten	2,0	3,2	2,6
Onderwijs	1,0	3,2	2,0
Kunstenaar	2,0	0	1,0
Bouw	3,0	1,1	2,0
PWA	0	1,1	0,5
Totaal (N)	101	95	196

\* De schuingedrukte categorieën zijn achteraf opgesteld op basis van de categorie 'andere'. Deze indeling is niet volledig betrouwbaar omdat een aantal mensen zich in de eerste 6 categorieën heeft geplaatst hoewel zij in feite onder één van de toegevoegde categorieën behoren.

Het grootst aantal mannen werkt in de sectoren overheid, diensten en industrie. Bij de vrouwen werkt de grootste groep in diensten, overheid en handel.

Het gemiddeld aantal leden per gezin bedraagt bij de respondenten 2,6 (medi-aan=2). 77% van de respondenten heeft kinderen. Onderstaande tabel geeft het gezinsinkomen van de respondenten weer.

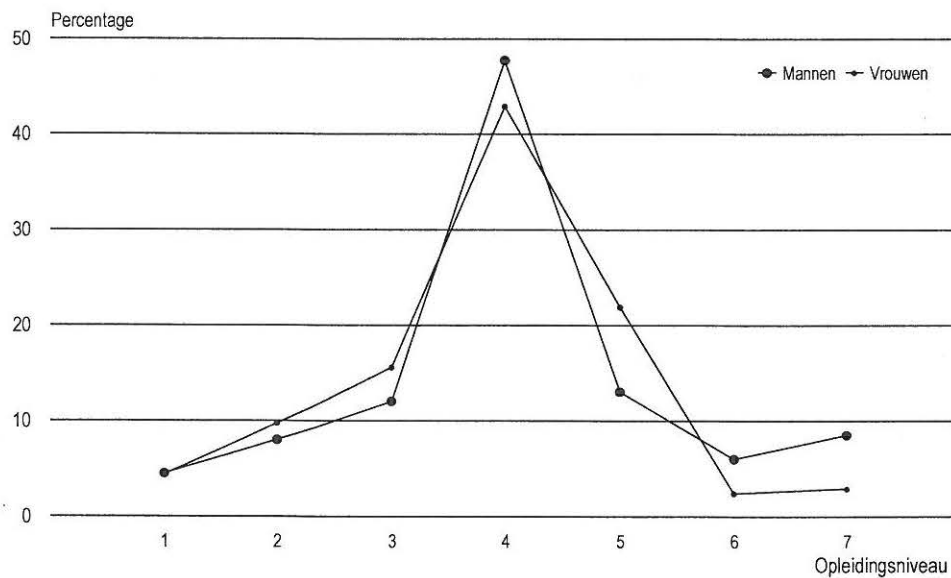
Tabel 2.21 Netto gezinsinkomen per maand

	%
<496 euro (<20 000 BEF)	1,5
496 – 967 euro (20 000 – 39 000 BEF)	14,4
968 – 1 463 euro (40 000 – 59 000 BEF)	24,3
1 487 – 1 958 euro (60 000 - 79 000 BEF)	19,5
1 983 – 2 454 euro (80 000 - 99 000 BEF)	19,2
2 479 – 3 694 euro (100 000 - 149 000 BEF)	17,1
3 718 (>150 000 BEF)	4,2
Totaal (N)	334

We gaan ook na wat het opleidingsniveau van de respondenten is.

Tabel 2.22 Hoogst behaalde diploma

	Mannen	Vrouwen	Totaal
1. Geen diploma	4,5	4,4	4,5
2. Lager onderwijs	8,0	9,8	8,9
3. Lager secundair onderwijs	12,1	15,6	13,9
4. Hoger secundair onderwijs (algemeen vormend, technisch, beroeps, 7de jaar)	47,7	42,9	45,3
5. Hoger onderwijs buiten universiteit, korte type	13,1	22,0	17,6
6. Hoger onderwijs buiten universiteit lange type	6,0	2,4	4,2
7. Universitair onderwijs	8,5	2,9	5,7
Totaal (N)	199	205	404



Figuur 2.6 Opleidingsniveau bij mannen en vrouwen

### 4.3 Mobiliteit

De respondenten werden gevraagd welke vervoermiddelen ze gebruiken om naar het werk te gaan, om te winkelen en welke ze gebruiken in hun vrije tijd. Indien de persoon aangeeft het vervoermiddel te gebruiken, wordt ook gevraagd hoe vaak dit per week gebruikt wordt.

**Tabel 2.23** Vervoermiddel om naar het werk te gaan (%)

	Niet	wel	bijna elke dag	2-3/week	1/week	minder dan 1/week	totaal** (N)
Auto	24,1	75,9	79,1	17,3	0,9	2,7	145
Openbaar vervoer	88,4	11,6	50,0	42,9	7,1	0,0	121
Fiets	66,9	33,1	61,0	22,0	14,6	2,4	124
Bromfiets	97,4	2,6	33,3	66,7	0	0	116
Te voet	85,8	14,2	52,9	29,4	11,8	5,9	120
Andere*	94,2	5,8					86

\* 'Andere': 1 moto, 1 bus van werkgever, 1 vrachtwagen, 1 tractor

\*\* 'Totaal' duidt het aantal personen aan die op deze vraag geantwoord hebben. Omdat slechts een deel van de respondenten werkend is, is het totaal lager bij deze vraag

Het belangrijkste vervoermiddel om naar het werk te gaan is de auto. Van diegene die een auto gebruiken, doet 80% dit ook elke dag. Er werd ook gevraagd wat de afstand bedroeg tussen thuis en werk (enkele richting). Deze afstand bedroeg gemiddeld 15,3 km (mediaan= 7 km).

1 op 3 werkenden gebruikt regelmatig de fiets om naar het werk te gaan. Van zij die de fiets gebruiken, doet 61% dit bijna iedere dag. Er gaan meer mensen te voet naar hun werk dan met het openbaar vervoer.

Personen met een hoog gezinsinkomen zeggen vaker de fiets te gebruiken om naar het werk te gaan dan personen met een laag gezinsinkomen.

**Tabel 2.24** Vervoermiddel om te winkelen

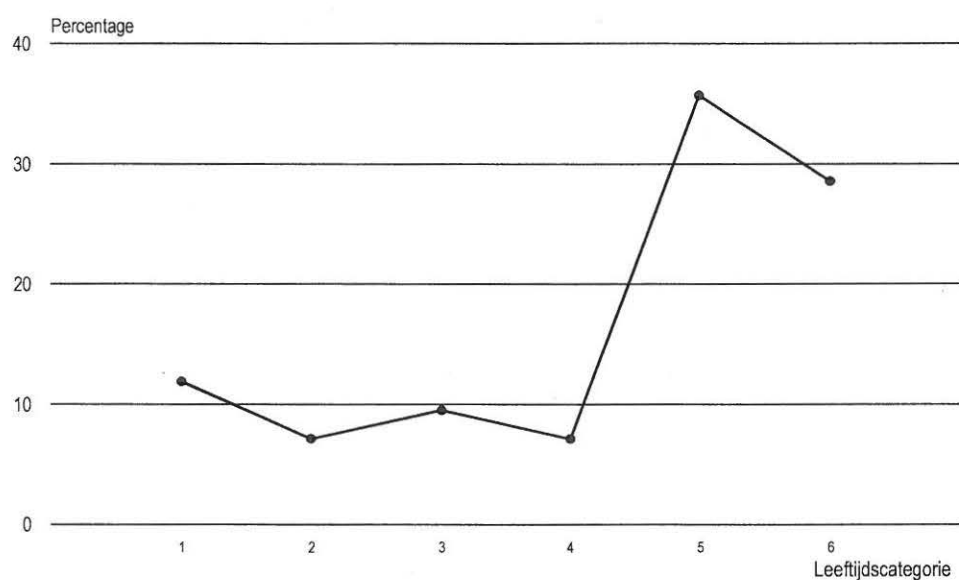
	niet	wel	bijna elke dag	2-3/week	1/week	minder dan 1/week	totaal (N)
Auto	20,1	80,0	3,7	19,7	40,3	36,3	369
Openbaar vervoer	87,0	13,0	9,5	28,6	31,0	31,0	322
Fiets	43,1	56,9	34,9	52,1	17,7	0,0	339
Bromfiets	94,5	5,5	29,4	52,9	10,4	2,6	307
Te voet	39,1	60,9	60,7	31,1	4,4	3,9	340
Andere	99,5	0,5					233

Hoewel 80% van de respondenten wel eens de auto gebruikt om te winkelen, is dit niet het enige middel van vervoer. 61% winkelt te voet (waarvan 61% bijna elke dag) en 57% met de fiets. 13% gebruikt voor het winkelen het openbaar vervoer.

Wanneer we naar verschillen kijken tussen de verschillende bevolkingsgroepen, stellen we vast dat niet-werkenden en personen uit de landelijke gebieden vaker

winkelen met de auto dan werkenden en personen uit de verstedelijkte kustgemeenten. Hooggeschoolden zeggen vaker de auto te gebruiken om te winkelen dan laaggeschoolden.

Vooral de 60-plussers (categorie 5 en 6) gebruiken het openbaar vervoer om te winkelen. Een van de belangrijkste verklaringen ligt waarschijnlijk in het gratis gebruik voor ouderen.



**Figuur 2.7** Gebruik openbaar vervoer om te winkelen naar leeftijd

**Tabel 2.25** Vervoermiddel in vrije tijd

	niet	wel	bijna elke dag	2-3/week	1/week	minder dan 1/week	totaal (N)
Auto	28,5	71,6	5,9	26,8	40,2	27,2	355
Openbaar vervoer	76,0	24,0	2,5	35,4	27,9	34,2	329
Fiets	39,0	61,0	21,0	50,0	24,8	4,2	351
Bromfiets	94,8	5,2	6,3	50,0	43,8	0,0	307
Te voet	43,3	56,7	42,3	33,9	18,0	5,8	337
Andere*	96,9	3,1	0,0	42,9	42,9	14,3	225

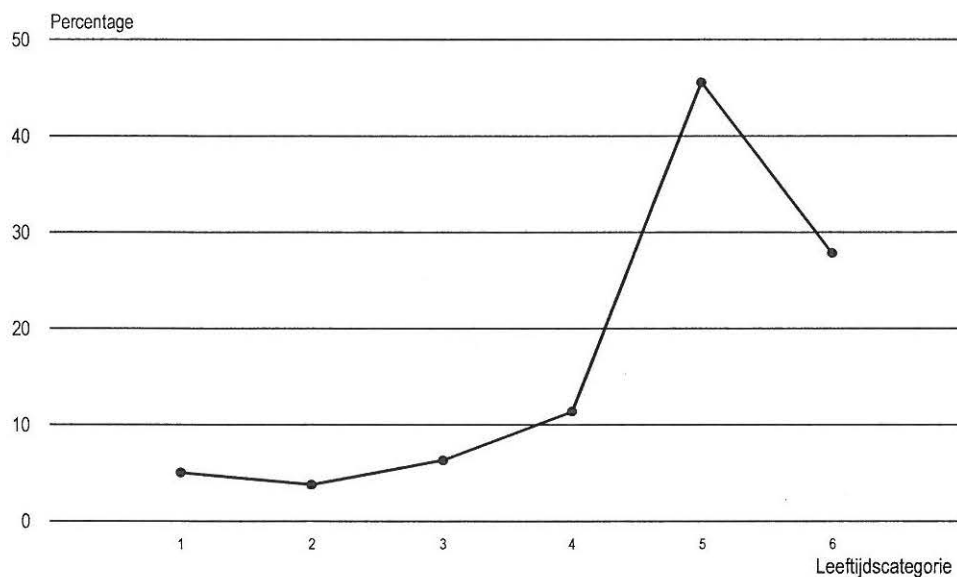
\* 'Andere': 2 (zeil)boot, 2 moto, 1 paard

De auto wordt door 72% van de respondenten wel eens gebruikt in de vrije tijd. Van deze personen gebruikt een grote groep (40%) de auto wel slechts 1 keer per week. Hoewel minder mensen de fiets zeggen te gebruiken dan de auto, gebrui

ken zij hun fiets wel vaak 2 tot 3 keer per week. Meer dan de helft van de respondenten zegt regelmatig te voet ergens heen te gaan in de vrije tijd.

Personen uit de verstedelijkte kustgemeenten (Oostende, Blankenberge en Knokke-Heist) zeggen minder vaak de auto te gebruiken in hun vrije tijd dan personen in landelijke gebieden.

Van alle leeftijdscategorieën gebruiken de 60-plussers (categorie 5 en 6) het meest het openbaar vervoer in hun vrije tijd.



**Figuur 2.8** Gebruik openbaar vervoer in de vrije tijd naar leeftijd

**Leeftijdscategorieën:**

- Groep 1 (< 30 jaar)
- Groep 2 (30-39 jaar)
- Groep 3 (40-49 jaar)
- Groep 4 (50-59 jaar)
- Groep 5 (60-69 jaar)
- Groep 6 (70-79 jaar)

Hoe ouder, hoe vaker men wel eens te voet gaat tijdens de vrije tijd. Van de jongste categorie (<30) zegt 9% wel eens te voet te gaan, terwijl bij de 60-plussers 20% dit zegt. Ook zeggen hooggeschoolden vaker te voet te gaan dan lagergeschoolden.

### 4.3 Conclusie

De kustbewoners zijn over het algemeen tevreden over hun woonomgeving. Een punt waarover men het minst tevreden is, is de speelruimte voor kinderen in de buurt. Andere punten waarover men ontevreden is, zijn (in volgorde van belangrijkheid) veiligheid met betrekking tot criminaliteit, verkeersveiligheid, weinig

groen, verbindingen met het openbaar vervoer en netheid van straten. Op al deze punten was minstens één op vijf kustbewoners ontevreden.

De belangrijkste 'vervoermiddelen' voor zowel werk als winkelen zijn de auto, fiets en te voet. Slechts 13% van de respondenten gebruikt voor deze activiteiten het openbaar vervoer, namelijk vooral ouderen. In de vrije tijd blijven auto, fiets en te voet het belangrijkste, maar toch gebruikt ook 24% het openbaar vervoer.

## **5. Economisch luik**

We willen nagaan wat de kustbewoners denken over de economische functies van de kuststreek en welke aspecten volgens hen meer nadruk zouden moeten krijgen. Dit doen we door het laten beoordelen van een aantal uitspraken. Hieronder vindt u een overzicht van de uitspraken.

Tabel 2.26 Uitspraken economie kust

	hele- maal akkoord	akkoord	tussenin	niet akkoord	hele- maal niet akkoord	totaal
Toeristen aantrekken <i>tijdens de zomermaanden</i> is belangrijk	27,0	50,5	14,6	6,9	1,0	404
Toeristen aantrekken <i>buiten de zomermaanden</i> is belangrijk	32,7	47,3	12,1	6,4	1,5	404
Er moet meer toeristische promotie gevoerd worden voor de kust	9,2	29,0	39,9	19,3	2,7	404
De druk van het toerisme op de kuststreek is te groot	7,2	21,3	36,9	31,9	2,7	404
Toerisme is belangrijk voor de economie van het kustgebied	60,6	35,2	4,2	0,0	0,0	404
Men moet streven naar een kleiner aantal toeristen dat meer uitgeeft	5,5	14,1	25,7	44,3	10,4	404
De uitbreiding van de toeristische attracties aan de kust mag niet ten koste gaan van de bestaande natuur	48,6	30,5	15,4	4,0	1,5	403
Havenactiviteiten uitbreiden is belangrijk voor de lokale bevolking	19,5	48,9	19,2	11,0	1,5	401
Havenactiviteiten verstoren de natuurlijke omgeving	4,7	22,3	37,0	32,8	3,2	403
Prijzen van onroerend goed aan de kust zijn betaalbaar	0,3	5,1	12,9	30,1	51,7	395
Het is belangrijk dat de activiteiten van de luchthaven van Oostende worden opgedreven	13,5	36,9	25,9	16,2	7,5	401

Ongeveer iedereen is het erover eens dat toerisme belangrijk is voor de economie van het kustgebied. Hierbij is het belangrijk dat er toeristen zowel tijdens de zomermaanden als buiten de zomermaanden aangetrokken worden. Toch is 1 op 5 respondenten het er niet mee eens dat er nog meer promotie moet gemaakt worden voor toerisme aan de kust.

Meer dan 1 op 4 respondenten vindt immers dat de druk van het toerisme op de kuststreek te groot is. Sommige beleidsmakers stellen voor een kleiner aantal (kapitaalkrachtige) toeristen aan te trekken die meer uitgeven. Toch vindt een grote groep respondenten *niet* dat men hiernaar moet streven (55%).

De overgrote meerderheid van de ondervraagden (79%) vindt bovendien dat de toeristische activiteiten en de uitbreiding van de attracties niet ten koste mogen gaan van de bestaande natuur.



82% van de respondenten vindt dat de prijzen van onroerend goed aan de kust onbetaalbaar zijn.

De uitbreiding van de havenactiviteiten is volgens de grote meerderheid (68%) van de respondenten belangrijk voor de lokale bevolking. Wel vindt 1 op 4 dat de havenactiviteiten de natuurlijke omgeving verstoren.

Moeten de activiteiten van de luchthaven van Oostende opgedreven worden? 50% van de respondenten vindt van wel, 24% vindt van niet. Van de ondervraagden uit Oostende is 59% (helemaal) akkoord.

Lagergeschoolden vinden vaker dan hooggeschoolden dat het belangrijk is toeristen aan te trekken tijdens de zomermaanden.

Laaggeschoolden, personen met een laag gezinsinkomen en personen uit de landelijke kustgemeenten vinden vaker dan hooggeschoolden, personen met een hoog gezinsinkomen en personen uit verstedelijkte kustgemeenten dat er meer toeristische promotie moet gevoerd worden voor de kust.

Personen met een hoog gezinsinkomen vinden vaker dan personen met een laag gezinsinkomen dat de uitbreiding van de toeristische attracties aan de kust niet ten koste mag gaan van de bestaande natuur.

Mannen vinden vaker dan vrouwen dat de prijzen van onroerend goed aan de kust betaalbaar zijn. Laaggeschoolden daarentegen vinden vaker dan hooggeschoolden dat de prijzen van onroerend goed aan de kust onbetaalbaar zijn.

Mannen vinden vaker dan vrouwen dat het belangrijk is dat de activiteiten van de luchthaven van Oostende worden opgedreven.



---

## **HOOFDSTUK 3**

### **RESULTATEN INTERVIEWRONDE**

#### **1. Inleiding**

Daar waar we op basis van de enquête representatieve uitspraken kunnen doen over de mening van de kustbewoners over een aantal aspecten van duurzame ontwikkeling aan de kust, krijgen we dankzij de interviewronde een grondiger inzicht in de gevoeligheden binnen het debat rond duurzame ontwikkeling aan de kust. Dit hoofdstuk bestaat uit negen onderdelen, geordend volgens thema.

We starten bij het concept duurzame ontwikkeling. Wat verstaan de sleutelfiguren aan de kust hieronder? Daarna gaan we kort in op het sociale aspect van duurzame ontwikkeling aan de kust. Hierop volgen twee delen over enerzijds toerisme en anderzijds economische groei en duurzame ontwikkeling.

Drie sectoren, namelijk de landbouwsector, de vastgoedsector en de visserijsector worden apart geschetst wegens hun specifieke situatie.

In een zesde onderdeel wordt de aanpak van duurzame ontwikkeling door de verschillende beleidsniveaus besproken. Daarna gaan we in op de rol van andere actoren zoals media, academische wereld en milieuorganisaties.

Wat is het draagvlak van duurzame ontwikkeling in de verschillende organisaties? Wat is hun bijdrage?

En tenslotte, welke verdere maatregelen zijn volgens de sleutelfiguren nodig in het kader van duurzame ontwikkeling aan de kust?

De meerderheid van de sleutelfiguren zijn mannen. We zullen om de anonimiteit te bewaren niet aangeven wanneer het gaat om een vrouw. We spreken dus steeds van 'vertegenwoordiger' en 'politicus' i.p.v. 'vertegenwoordigster' of 'politica'.

## 2. Duurzame ontwikkeling als concept

De sleutelfiguren geven in de eerste plaats hun eigen definiëring van het begrip duurzame ontwikkeling. Maken Noord-Zuidverhoudingen ook deel uit van dit concept? We gaan na of de respondenten het concept beschouwen als een model. Zijn de sleutelfiguren op de hoogte van het internationale debat rond duurzame ontwikkeling?

### 2.1 Wat verstaat men onder het begrip duurzame ontwikkeling?

Bij de ronde van sleutelfiguren begon het interview steeds met de eigen definiëring van het begrip duurzame ontwikkeling. Hierbij viel algemeen op dat bijna iedereen een definitie gaf, toegepast op de situatie aan de kust.

Een medewerker van Agalev, één politicus en twee vertegenwoordigers van milieuverenigingen benadrukken dat duurzame ontwikkeling een denkwijze is die zich horizontaal zou moeten nestelen in alle structuren. Voor deze personen kan men niet één regio duurzaam ontwikkelen zonder dat globale consumptie- en productiewijzen in vraag gesteld worden. Ook het wijzigen van de Noord-Zuidverhoudingen maakt in deze visie integraal deel uit van duurzame ontwikkeling.

De grote meerderheid van de gesprekspartners definieert duurzame ontwikkeling als een beleidsstrategie waarbij een *evenwicht* gezocht wordt *tussen de huidige behoeften* (of onmiddellijk rendement) en die van *volgende generaties* (bewaren van potentieel). Of nog: beslissingen nu mogen geen negatieve gevolgen hebben voor de toekomst.

Een aantal van deze personen vult aan dat het om een evenwicht gaat tussen de drie algemene pijlers die in de internationale literatuur meestal gebruikt worden, namelijk *economie, ecologie en het sociale*. Vanuit het havenbestuur van Zeebrugge luidt het 'de 3 P's: planet, profit and people'.

Twee politici beperken het begrip duurzame ontwikkeling tot het evenwicht zoeken tussen economie en ecologie.

In plaats van de verschillende pijlers (economie, ecologie en het sociale) op te noemen, worden vaker de *verschillende maatschappelijke belangen* genoemd die aan de kust spelen en waartussen een evenwicht moet gezocht worden. Naast milieu worden vaak genoemd: toerisme, mobiliteit, haven, visserij, landbouw, tewerkstelling, cultuur, leefbaarheid. Aspecten die minder vaak genoemd worden zijn: huisvesting, stadsvernieuwing, veiligheid. Ruimtelijke ordening wordt regelmatig expliciet genoemd ofwel wordt er indirect naar verwezen.

De partners die betrokken worden in het forum<sup>5</sup> rond 'geïntegreerd kustzonebeheer' nemen deze term bijna als synoniem of als duidelijke toepassing van duurzame ontwikkeling. Het begrip 'Geïntegreerd Beheer van het Kustge

---

<sup>5</sup> Voor meer uitleg rond dit forum zie paragraaf 7.2.1 van dit hoofdstuk.

bied' (afgekort als GBKG of ICZM van 'Integrated Coastal Zone Management') wordt internationaal als concept aanvaard in hoofdstuk 17<sup>6</sup> van Agenda 21. De Europese Commissie definieerde het in 1999 als *'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'*. Bij dit GBKG moet een evenwicht gezocht worden tussen de verschillende belanghebbenden aan de kust.

De *participatiegedachte* wordt door drie personen genoemd, namelijk vanuit een OCMW-werking, vanuit een sociale huisvestingsmaatschappij en vanuit de landbouwsector.

Twee politici en twee personen uit economische sectoren spitsen duurzame ontwikkeling toe op economische ontwikkeling, weliswaar een ontwikkeling die haar eigen markt niet vernietigt. De nadruk ligt hier vooral op voldoende investeringen. De genoemde definitie die het *minst* overeenkomt met de definitie van Brundtland luidt: *'Onze levensstandaard en onze levensstijl kunnen blijven behouden voor de volgende generaties'*.

## 2.2 Maken de Noord-Zuidverhoudingen deel uit van het concept duurzame ontwikkeling?

Zoals gezegd zijn er slechts enkele sleutelfiguren die onder duurzame ontwikkeling een globale visie verstaan waarbij ook de Noord-Zuidverhoudingen een cruciale plaats innemen. Zij wijzen erop dat dezelfde mechanismen van macht- en geldconcentratie die aan de kust hindernissen vormen voor duurzame ontwikkeling, op een nog grotere schaal invloed hebben in de ontwikkelingslanden. Belangrijk zijn bijvoorbeeld de prijzen van grondstoffen, de CO<sub>2</sub> uitstoot die het hoogst is in het Noorden maar door de mogelijke stijging van de zeespiegel vooral de ontwikkelingslanden bedreigt, de invloed van de gesubsidieerde Europese landbouw met haar vaste prijzen en overschotten.

Wat dit laatste betreft, wordt vanuit de landbouwsector gezegd dat de Europese landbouw al te vaak via simpele maar foute analyses beschuldigd wordt. Volgens de vertegenwoordiger van de landbouwsector is de voedselproductie hier geen belemmering voor de ontwikkelingslanden. Belangrijker zijn de politieke conflicten in die landen.

De personen die vinden dat de Noord-Zuidverhoudingen een cruciaal deel uitmaken van duurzame ontwikkeling, geven aan dat het wel een vrij ontmoedi

---

<sup>6</sup> Hoofdstuk 17: Bescherming van oceanen, alle soorten zeeën, met inbegrip van ingesloten en half-ingesloten zeeën, en kustgebieden, alsmede bescherming, rationeel gebruik en ontwikkeling van het leven daarin.

gende strijd is, omdat men op middellange termijn toch verbeteringen wenst te zien, maar dit lijkt niet het geval, vaak integendeel.

Sommige personen noemen de Noord-Zuidverhoudingen niet spontaan als element van duurzame ontwikkeling maar geven wanneer er expliciet naar Noord-Zuidverhoudingen gevraagd wordt, wel aan dat de vreemdelingen-/vluchtelingenproblematiek een gevolg is van het feit dat het Noorden het Zuiden uitbuit. Zolang daar niets wordt aan gedaan, zullen vreemdelingen blijven komen, aangetrokken door onze welvaart (dit wordt o.a. vermeld door de OCMW-medewerkers). In die zin worden de Noord-Zuidverhoudingen bij ons zichtbaar in aspecten als racisme, multiculturalisme en verdraagzaamheid.

Een politicus vernoemt ook de illegale wapenhandel via de luchthaven van Oostende als een punt waar de Noord-Zuidverhoudingen zichtbaar worden aan de kust. De verantwoordelijke van de haven van Zeebrugge vermeldt de 'bananenproblematiek'<sup>7</sup> van 1999 en de verstekelingen.

De meerderheid van de geïnterviewden ziet de Noord-Zuidverhoudingen niet spontaan als aspect van duurzame ontwikkeling, vooral omdat ze zichzelf niet in staat zien ook maar enige invloed te hebben op de globalere Noord-Zuidproblematiek. Het is een onderwerp dat aan de kust bij de meeste belangengroepen nauwelijks of helemaal niet aan bod komt. Een politicus geeft aan dat hij er nooit heeft over nagedacht hoe de Noord-Zuidverhoudingen deel zouden uitmaken van het begrip duurzame ontwikkeling. Hoewel men dus zelf niet het gevoel heeft enige verantwoordelijkheid te dragen in de Noord-Zuidproblematiek, vinden sommigen het belangrijk dat westerse bedrijven de milieunormen van hier niet mogen ontwijken door in ontwikkelingslanden te gaan vervuilen (bv. houtwinning in Polynesië waarbij sommige firma's het ontgonnen terrein als een maanlandschap achterlaten).

Bij het bespreken van de Noord-Zuidverhoudingen als onderdeel van het concept duurzame ontwikkeling stellen we vast dat dit aspect slechts zeer weinig mensen vanuit hun functie bezighoudt. Toch geven enkele gesprekspartners aan dat zij binnen de organisatie een kleine bijdrage leveren aan deze ruimere problematiek door een aantal producten als koffie, fruitsap en wijn aan te kopen bij de wereldwinkel en geen tropisch hardhout te gebruiken in de eigen infrastructuur. Men vindt deze elementen eerder symbolisch omdat men niet het gevoel heeft hiermee enige invloed te hebben.

Twee politici vinden dat het initiatief van verbroedering met een stad in een ontwikkelingsland een goede manier is om betrokkenheid te krijgen voor ontwikkelingssamenwerking, via uitwisseling van kennis en vaardigheden, getuigenissen, ... Zonder deze concrete samenwerking blijft de Noord-Zuidkloof volgens hen

---

<sup>7</sup> De Verenigde Staten en enkele Latijns-Amerikaanse landen hebben in 1999 een WTO- (World Trade Organisation) procedure tegen het EU-bananenregime aangespannen omdat de EU de bananenhandel met ACP-landen (African, Caribbean, Pacific) bevoordeelde t.o.v. die met de Verenigde Staten en Latijns-Amerika.

een vaag begrip. Zo is een kustgemeente verbreed met een stad in Zuid-Afrika waar de Belgische gemeente kennis en ervaring in natuurontwikkeling, toerismeontwikkeling en cultuurontwikkeling uitwisselt met die van de Zuid-Afrikaanse toeristische stad.

Volgens een vertegenwoordiger van het ABVV vormen de Noord-Zuidverhoudingen een belangrijk punt bij congressen, vooral dan bekeken vanuit het oogpunt 'arbeid' (o.a. arbeidsomstandigheden en syndicalisme in het Zuiden).

Tenslotte geeft een verantwoordelijke van AWZ (Administratie Waterwegen en Zeewezen) aan dat hij de ervaring bij de uitbouw van de haven van Zeebrugge heeft kunnen gebruiken in het kader van ABOS (nadien DGIS en nu DGOS).

### 2.3 Is duurzame ontwikkeling een modegril?

Niemand van de geïnterviewden vindt duurzame ontwikkeling een modegril in de zin dat het een onderwerp is dat wel weer zal overwaaien. De grote meerderheid, vanuit de verschillende hoeken, geeft aan dat duurzame ontwikkeling een visie, een houding, een filosofie is die in het beleid moet ingebouwd worden. Een aantal mensen geeft aan dat het vijf voor twaalf is om maatregelen te nemen, anders '*is het hier om zeep*'. Het is een visie die zich aan het ontwikkelen is en nog verder vorm zal krijgen.

Maar zoals we hierboven zagen, zijn de meningen over wat duurzame ontwikkeling inhoudt, verschillend. Het lijkt er sterk op dat iedereen achter zijn eigen interpretatie van duurzame ontwikkeling staat en vindt dat dit nog belangrijker mag worden, maar dat anderen, die een verkeerde interpretatie hebben van het begrip, dit begrip misbruiken.

In die zin vinden een aantal geïnterviewden dat de visie geen modegril is, maar dat het begrip wel een modewoord is. Dit houdt dan in dat het begrip te pas en te onpas gebruikt wordt, vaak als manier om te verdoezelen dat men simpelweg de eigen belangen wil verzekerd zien.

Een burgemeester, de vertegenwoordiger van de landbouwsector, maar ook mensen uit andere sectoren zoals de haven van Zeebrugge en toerisme vinden dat de 'groenen' of personen vanuit de natuurverenigingen het begrip duurzame ontwikkeling misbruiken. Zij zeggen dat deze personen alles wat in het voordeel van het ecologische is, duurzame ontwikkeling noemen. Zelf vinden ze dat het overbenadrukken van het ecologische luik en het verwaarlozen van het economische en het sociale luik, juist NIET duurzaam is. Zo wordt het argument 'het is niet duurzaam' volgens deze mensen vaak gebruikt om initiatieven tegen te houden zoals de aanleg van een fietspad, het ontwikkelen van de achterhaven, het aanleggen van douches op het strand, ... Voor deze mensen is duurzame ontwikkeling het wederzijds aftoetsen van bepaalde initiatieven aan andere belangen maar niet het systematisch tegenhouden van ontwikkelingen.

Bovendien zijn er aan de kust regelmatig eenmalige actiegroepen van bijvoorbeeld appartementsbewoners die de bouw van een nieuw appartement ernaast

willen tegenhouden om hun zicht niet te verliezen. Omwille van eigenbelang zwaaien zij volgens sommige gesprekspartners op dat moment met de duurzaamheidsvlag.

Een verantwoordelijke van het ABVV geeft aan dat werkgevers soms het argument duurzame ontwikkeling gebruiken om bepaalde maatregelen door te drukken, die eigenlijk weinig met bv. milieu te maken hebben, maar eerder het eigenbelang van de werkgever veiligstellen (bv. 'Het werken in drie ploegen is nodig voor het milieu'). Het misbruik van het begrip door een werkgever om onpopulaire maatregelen door te drukken is volgens de vakbondsverantwoordelijke moordend voor het draagvlak van duurzame ontwikkeling bij de werknemers.

Vanuit ecologische hoek wordt dan weer gezegd dat het begrip gerecupereerd wordt door politici, studie bureaus, pers, ... zonder goed na te denken over het begrip. Omdat duurzame ontwikkeling zeer beperkt of zeer ruim geïnterpreteerd kan worden, nemen ook personen het begrip in de mond die voorstander zijn van een minimale interpretatie van het woord. Zo komt het dat heel wat mensen in principe achter de visie duurzame ontwikkeling staan, maar zodra men concreet maatregelen moet nemen die deze duurzame ontwikkeling moeten realiseren, is de eensgezindheid verdwenen.

Volgens een medewerker van de provincie wordt het woord wel gebruikt door politici en de administratie, maar is het woord totaal niet ingeburgerd in de verschillende economische sectoren. Toch zal dit stilaan komen, want duurzaamheid en kwaliteit krijgen volgens hem een economische waarde.

## 2.4 Kennis van enkel internationale begrippen inzake duurzame ontwikkeling

Tijdens de interviewronde vroegen we of men volgende begrippen kende:

- *Brundtland rapport*:<sup>8</sup> (of rapport 'Our Common Future'): De Wereldcommissie voor milieu en ontwikkeling, onder voorzitterschap van Gro Harlem Brundtland, ingesteld door de Verenigde Naties in 1983, kwam in 1987 in haar rapport tot het besluit dat duurzame ontwikkeling een alternatieve benadering diende te zijn voor de zuivere economische groei. In dit rapport wordt duurzame ontwikkeling gedefinieerd als 'een ontwikkeling die rekening houdt met de behoeften van de huidige generaties zonder de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen'. Deze definitie wordt sinds de verspreiding op de Rio-conferentie algemeen aanvaard als omschrijving van duurzame ontwikkeling.
- *Rio-conferentie*: de Conferentie van de Verenigde Naties over milieu en ontwikkeling (juni 1992, Rio de Janeiro) bracht het begrip duurzame ontwikkeling op het internationale forum.

<sup>8</sup> Voor meer uitleg over deze begrippen zie Lavrysen L. & Maes F. (2000), 'Institutioneel kader voor duurzame ontwikkeling en milieubeleid', B. Mazijn (ed.), *Duurzame ontwikkeling meervoudig bekeken*, Gent, Academia Press.



- *Agenda 21*: zgn. 'Earth Action Plan', inventarisatie van de mondiale problemen i.v.m. duurzame ontwikkeling en de mogelijke oplossingen, dat door alle vertegenwoordigde regeringen op de Conferentie van Rio werd aanvaard als een voor het beleid richtinggevend document. Daar waar de op de conferentie afgesloten verdragen de nadruk leggen op het milieu, benadrukt Agenda 21 de milieuproblemen in een veel ruimere context van ontwikkeling. Zo brengt Agenda 21 de bedreigingen van het leefmilieu onder meer in relatie tot de noodzaak om de armoede in de wereld te bestrijden, de consumptiepatronen te veranderen, de bevolkingsgroei in rekening te brengen, de menselijke gezondheid en de huisvesting in voornamelijk de ontwikkelingslanden te verbeteren. Er gaat bijzondere aandacht naar de rol van de vrouw, de kinderen, de inheemse volkeren, de niet-gouvernementele organisaties, de lokale autoriteiten, de arbeiders, de werkgevers, de landbouwers en de wetenschap.
- *Top van Johannesburg*: van 26 augustus tot 4 september 2002 werd in het Zuid-Afrikaanse Johannesburg de Wereldtop over Duurzame Ontwikkeling door de Verenigde Naties georganiseerd. Deze top vormde de opvolger van de conferentie van Rio de Janeiro in 1992. Op deze top werden de bekommernissen van de vorige conferentie bevestigd. Vele betrokkenen (vooral NGOs) waren na afloop ontgoocheld door het gebrek aan concrete verbintenissen tijdens deze top.

Het Brundtlandrapport kennen 8 van de 26 personen.<sup>9</sup> Dit zijn Vlaamse politici, een medewerker van de provincie, het WVI (West-Vlaamse Intercommunale), het VLIZ (Vlaams Instituut voor de Zee), het ABVV, de vertegenwoordigers van de landbouwsector en de haven van Zeebrugge.

Van de conferentie van Rio heeft de meerderheid al gehoord. De vier personen die het begrip helemaal niet wisten te plaatsen waren allen lokale politici. Deze materies blijken niet voldoende aan te sluiten bij de bevoegdheden of werksfeer van deze politici. Zij die het begrip wel kennen, vermelden vooral milieuaspecten zoals uitstoot van gassen, broeikas effect, klimaatverandering. Sommigen spreken ook over de Noord-Zuidverhoudingen en armoede. De link met Kyoto wordt regelmatig gelegd.

9 van de 26 personen aan wie de vraag gesteld werd, wisten min of meer wat met het begrip Agenda 21 bedoeld werd. Deze personen zijn Vlaamse of provinciale politici, verantwoordelijken vanuit de WVI, het VLIZ, Natuurpunt, de Boerenbond en het OCMW.

De conferentie van Johannesburg was nog niet lang achter de rug toen deze interviews afgenomen werden. De meerderheid is op de hoogte dat er een VN-top is geweest en dat de Verenigde Staten op vele punten dwarsliggen, maar weinigen konden meer informatie geven over de inhoud van het akkoord.

---

<sup>9</sup> Bij 4 personen is deze vraag niet aan bod kunnen komen.

Zij die niet op de hoogte waren van de conferentie van Johannesburg waren enkele lokale politici en enkele verantwoordelijken van VVW (Vlaamse Vereniging voor Watersport), ACV en AWZ (Afdeling Waterwegen en Zeewezen).

## 2.5 Besluit concept duurzame ontwikkeling

Het begrip duurzame ontwikkeling in haar ruime en internationale betekenis is weinig bekend bij de primaire en secundaire actoren aan de kust. Toch wordt het begrip gebruikt, maar dan in haar beperkte of toegepaste betekenis, namelijk het zoeken naar een evenwicht tussen de huidige behoeften en die van de volgende generaties, een evenwicht tussen economie, ecologie en het sociale aan de kust, een evenwicht tussen de verschillende maatschappelijke belangen die spelen aan de kust, ...

De grote meerderheid heeft een antropocentrische visie op duurzame ontwikkeling, dit wil zeggen dat men over ecologie en draagkracht van de aarde denkt in functie van de mens.

De Noord-Zuidverhoudingen zijn misschien wel een belangrijk probleem, maar de meerderheid ziet het niet als een aspect van duurzame ontwikkeling en zeker niet als een probleem waar de regionale actoren van de kust een bijdrage toe kunnen leveren. Een aantal personen ziet raakvlakken zoals de vluchtelingenproblematiek en racisme in onze samenleving.

De houding van de meerderheid van de geïnterviewden is positief: duurzame ontwikkeling is een visie die nodig is om het beleid te sturen. Hoewel het concept volgens sommigen ook wel misbruikt wordt om eigen belangen door te drukken, is de visie zelf geen modegril. Kanttekening hierbij is uiteraard dat iedereen achter duurzame ontwikkeling staat op de manier waarop hij of zij het zelf definieert.

## 3. Het sociale aspect van duurzame ontwikkeling aan de kust

De geïnterviewden zijn zich er zeker van bewust dat de kust specifieke sociale problemen kent, maar niet iedereen ziet het aanpakken van deze sociale problemen als een taak binnen duurzame ontwikkeling. Sommigen zien het eerder als een gevolg van de wisselwerking tussen ecologie en economie. De belangrijkste sociale problemen aan de kust die genoemd worden zijn de seizoensgebonden tewerkstelling, de 'gestrande' armen (zie hieronder), de vergrijzing en met deze twee laatste problemen samenhangend: de vereenzaming.

Het zijn vooral medewerkers van het OCMW en personen die vanuit hun functie bezig zijn met tewerkstelling die op deze problemen verder ingaan.

Een vertegenwoordiger van een OCMW omschrijft de situatie van de OCMW-cliënten aan de kust: *'Wij hebben een bepaald publiek aan de kust, mensen die aanspoelen, mensen op de vlucht voor deurwaarders, die komen naar hier en denken dat de jobs hier voor het rapen zijn. Maar de jobs in de zomer zijn niet kwalitatief (duurzaam).'* Een

groot deel van deze 'gestrande' armen komt uit Wallonië op zoek naar een job aan de kust. Bij deze groep is het niet kennen van het Nederlands een extra hindernis.

Een politicus vult aan dat De Panne, Oostende en Blankenberge de meeste problemen kennen van *gestrande armen, veel ouderen en eenzamen*. Het zijn niet toevallig drie eindstations. Er is openbaar vervoer, heel wat kamerwoningen. Over het algemeen hebben grote steden een hoger percentage leefloontrekkers. Oostende is een kleine stad maar heeft in verhouding evenveel leefloontrekkers als Gent of Antwerpen. Deze politicus vindt het belangrijk dat het sociale beleid niet los wordt behandeld van het milieubeleid. Want indien men er bijvoorbeeld voor kiest geen industriële ontwikkeling mee toe te laten, om de natuur en de open ruimte te behouden, heeft dit consequenties voor de werkgelegenheid.

Volgens een andere vertegenwoordiger van het OCMW is meer dan één op drie bewoners aan de kust ouder dan zestig jaar. Heel wat mensen uit het binnenland beschikken over een tweede verblijf aan de kust en komen na hun pensioen definitief naar de kust (pensioenmigratie). Bij de gepensioneerden zijn er veel eenzamen en omdat velen hun familie en vrienden in het binnenland achtergelaten hebben, is er ook weinig mantelzorg voor deze personen aanwezig. Veel jongeren trekken weg. Het beschikken over voldoende (duurzame) werkgelegenheid is noodzakelijk om de jonge mensen aan de kust te houden. Een andere voorwaarde is het beschikbaar zijn van betaalbare woningen voor jonge gezinnen (o.a. sociale woningen), zoniet trekken die steeds meer naar het hinterland.

Verschillende personen spreken over het *tekort aan duurzame tewerkstelling* aan de kust. Een groot deel van de laaggeschoolden komt terecht in de horeca/toeristische sector. Velen werken tijdens de zomermaanden binnen deze sector, voor een deel zwartwerk, en in het winterseizoen stempelen ze. De lonen in de industrie liggen vaak lager dan wat men (deels in het zwart) kan verdienen in de toeristische sector. Daarom moet men volgens de federale politicus in de toeristische sector meer overgaan naar studentenjobs waardoor de anderen full-time gaan werken in de industrie. Deze industrie aan de kust moet gestimuleerd worden om duurzame tewerkstelling mogelijk te maken.

Volgens de OCMW-medewerker is tewerkstelling de hefboom om mensen uit de marginaliteit te krijgen, ze erbij te laten horen. Niet enkel het hoger inkomen is belangrijk, ook het sociale netwerk, het gevoel gehoord te worden. Als langdurige werkloze val je op velerlei vlakken uit de boot, dit heeft effect op de kinderen, veroorzaakt achterstand op school en op die manier generatiearmoede. Een aantal gemeenten heeft ook heel wat verpauperde campingbewoners. Heel wat mensen in Blankenberge komen niet in aanmerking voor artikel 60,<sup>10</sup> omdat ze daar te zwak voor zijn. Het OCMW moet daarop op zoek gaan naar een project voor

---

<sup>10</sup> Artikel 60 paragraaf 7 van de wet op de OCMW's (1976) geeft hen de mogelijkheid om mensen die niet meer in orde zijn met de sociale zekerheid, tewerk te stellen tot zij opnieuw hun rechten verwerven op werkloosheid en ziekteverzekering. Vaak stellen de OCMW's deze mensen tewerk in de eigen diensten.

arbeidszorg en hier subsidiëring voor vinden, want niet alles kan bekostigd worden door het lokale bestuur.

De havens bieden jobs die minder seizoensgebonden zijn. Volgens een ACV-medewerker is in de havens het probleem dat deze met het openbaar vervoer niet altijd te bereiken zijn. Wanneer een havenarbeider op onregelmatige uren werkt, moet deze eigenlijk over een wagen beschikken om zijn werk te kunnen bereiken. Omdat werkzoekenden vaak niet over een auto beschikken, is het niet altijd evident tijdelijke contracten in de haven in te vullen.

Voor landbouwbedrijven in financiële moeilijkheden en de sociale problematiek zie verder (paragraaf 6.1 van dit hoofdstuk).

## **4. Relatie tussen duurzame ontwikkeling en toerisme aan de kust**

De relatie tussen duurzame ontwikkeling en toerisme krijgt vorm onder de naam duurzaam toerisme. Hiermee bedoelt men een toerisme dat zichzelf niet vernietigt en dus de troeven die er zijn, behoudt voor de volgende generaties.

### **4.1 De kip met de gouden eieren**

Verschillende gesprekspartners verwijzen naar een uitspraak van koning Leopold II over de kust: 'De Belgische kust is als een kip met gouden eieren, klaar om uitgebaat te worden.' Het kusttoerisme is uitgegroeid tot één van de belangrijkste economische activiteiten aan de kust (16% van alle tewerkgestelden werkt in de toeristische sector, daarnaast rekenen o.a. de handelaars op de koopkracht van de toeristen). Tegelijk zeggen deze personen dat indien de kust niet met zorg behandeld wordt, de kip dreigt geslacht te worden. Indien enkel op korte termijn gedacht wordt en men zoveel mogelijk geld wil slaan uit het toerisme aan de kust, dreigt deze haar troeven (uitgestrekte stranden, duinen, natuur, aangenaam vertoeven in de badsteden, ...) te verliezen. De meeste gesprekspartners geven aan dat het noodzakelijk is om wat er nog is aan natuur, te behouden. Anders zullen de toeristen niet meer aangetrokken worden door de Belgische kust.

Een gemeentelijk politicus en een verantwoordelijke van het ACV geven aan dat men toch niet enkel naar het toerisme mag kijken wanneer het gaat over economische ontwikkeling aan de kust. Voor Zeebrugge zijn de havenactiviteiten belangrijker dan het toerisme. Ook naar tewerkstelling toe kan het ontwikkelen van andere economische activiteiten voor meer duurzame jobs zorgen.

### **4.2 Duinendecreet van 1993**

Volgens de geïnterviewden is er sinds een tiental jaren een mentaliteitsverandering waar te nemen in de richting van duurzaam toerisme. Een belangrijke stap voorwaarts was het duinendecreet van 14 juli 1993. De duinen die nog overblijven, worden beschermd (natuurbescherming) en een aantal constructies die zich in de

duinen bevinden, moeten verdwijnen (natuurherstel). Niet enkel de duinen die voor iedereen herkenbaar zijn worden beschermd, maar ook de morfologische duinen, uitlopers of ondergrondse duinen met een belangrijke ecologische waarde maar niet meteen herkenbaar voor de burger. Een aantal geïnterviewden, algemeen voorstander van het duinendecreet, vindt het beschermen van deze morfologische duinen overdreven. Sommigen geven aan dat de Vlaamse administratie zich soms zo krampachtig vasthoudt aan de regels binnen dit duinendecreet dat bijvoorbeeld de kusttram drie keer de kustbaan moet oversteken om niet door het gebied, afgebakend door het duinendecreet, te moeten rijden.

Naast de duinen worden ook de polders beschermd, namelijk door het kustpolderdecreet van 24 april 2001.

### 4.3 Van kwantiteit naar kwaliteit

Enkele verantwoordelijken van de toeristische sector geven, net als vele andere geïnterviewden aan dat men aan de kust moet streven naar een kwalitatief hoogstaand toerisme, in plaats van massatoerisme. Toerisme Vlaanderen heeft samen met Westtoer<sup>11</sup> en de provincie West-Vlaanderen een strategisch plan<sup>12</sup> opgesteld. Voor sommige personen uit andere sectoren is het saturatiepunt bereikt en is het tijdens piekmomenten niet meer leefbaar voor de eigen bewoners. Kwalitatief toerisme wordt gekenmerkt door behoud van de natuur, mogelijkheden van recreatief medegebruik van de natuur, organiseren van allerlei activiteiten zowel aan de kust als in het hinterland, toegankelijkheid voor senioren, ... Zo stelt men vast dat de Duitse toeristen milieubewuster zijn, kritischer en ook kapitaalkrachtiger. Zij zijn duidelijk voorstander van een kwalitatief toerisme.

Activiteiten zoals het stimuleren van culturele activiteiten en hoevetoerisme hebben ook als doel een toerisme aan te trekken dat niet afhankelijk is van de zon en hoge temperaturen. Op deze manier wil men stimuleren dat het toerisme gespreid wordt doorheen het jaar. De pieken in de zomer zijn iets kleiner maar deze worden opgevangen door meer verblijven tijdens het laagseizoen. Door de spreiding van het toerisme blijft een zekere groei mogelijk zonder de leefbaarheid van de badsteden aan te tasten zowel voor vaste bewoners als voor toeristen. Deze spreiding zou ook ten goede komen aan de middenstand.

Spreiding van het toerisme betekent niet de toeristen spreiden over het grondgebied. Volgens een medewerker van de provinciale planologische dienst is het bij het streven naar kwalitatief toerisme juist belangrijk dat de toeristen die genieten van de gezellige drukte, geconcentreerd blijven in het centrum van de badsteden

---

<sup>11</sup> Westtoer is een autonoom provinciaal overheidsbedrijf en heeft een beheersovereenkomst met de provincie. Zij staan o.a. in voor recreatieve productontwikkeling en stellen beleidsplannen op voor de provincie.

<sup>12</sup> Westtoer en Toerisme Vlaanderen (2002), *Strategisch Beleidsplan voor Toerisme en Recreatie aan de Kust*, Provinciebestuur West-Vlaanderen.

en dat zij die komen voor de rust ook aan hun trekken kunnen komen, zodra zij dit centrum verlaten.

Een verantwoordelijke uit de toeristische sector geeft bij het verleggen van het accent van massatoerisme naar kwalitatief en duurzaam toerisme een kritische noot: volgens hem is slechts een minderheid van ongeveer 20% van de toeristen geïnteresseerd in ecotoerisme met natuurwandelingen, hoevetoerisme, ... 80% zijn massatoeristen die vooral komen voor het strand, de dijk en de gezellige drukte. Juist omwille van de wanordelijke mix van verschillende functies (recreatie, wonen, natuur, horeca, ...) aan de Belgische kust, trekt deze meer toeristen aan dan de groene Franse of Nederlandse kust.

Volgens sommigen is dit de spanning tussen enerzijds het behoud van de natuur met minder, maar kapitaalkrachtige burgers, die het zich financieel kunnen veroorloven hun vakantie door te brengen aan de Belgische kust, en anderzijds een zeer democratisch toerisme met betaalbare logies. Dit laatste zou enkel mogelijk zijn indien er steeds meer logies zouden gecreëerd worden, en dit ten koste van de natuur. Als de kust lelijk is geworden, is dit door een naoorlogse democratisering van het toerisme. Verschillende sleutelfiguren geven aan dat een zekere grens wat betreft het aantrekken van toeristen is bereikt, maar wie gaat die grens trekken en bepalen wie er nog bij kan en wie niet? Weinig personen geloven erin dat men mensen die een tweede verblijf willen kopen aan de kust, kan weigeren.

Anderzijds kunnen we natuurlijk toevoegen dat de huidige prijzen voor een woning aan de kust reeds zo hoog zijn, dat voor heel veel mensen de aankoop van zo'n woning sowieso onmogelijk is.

#### 4.4 Het verdwijnen van campings en hotels

Om het toerisme aan de kust toegankelijk te houden voor iedereen, is het belangrijk dat er voldoende mogelijkheden bestaan voor (korte) verblijven in hotels of campings. Hier dreigt volgens meerdere gesprekspartners een probleem. Steeds meer woningen worden tweede verblijven van mensen uit het binnenland. Omdat de vraag naar deze appartementen groot is, is er ook een sterke druk vanuit de immobiëlesector om kleine villa's, oude appartementen, campings of kleine hotels op te kopen. Indien deze beweging zich voortzet, zou dit betekenen dat de kust enkel toegankelijk wordt voor wie een tweede verblijf bezit aan de kust. De anderen moeten het houden bij dagtoerisme. Volgens een verantwoordelijke uit de toeristische sector is het aantal hotelbedden op tien jaar tijd bijna gehalveerd van 30 000 tot 18 000 bedden. Hij stelt als oplossing voor: het bepalen van hotelzones en het taxeren van leegstand in de stad en in de vakantiewoningen. Ook volgens een gedeputeerde van de provincie zijn drastische maatregelen nodig.

Dit fenomeen van het verdwijnen van hotels en campings wordt versterkt door een aantal factoren.

Ten *eerste* is de grond schaars. Er zijn steeds minder bouwgronden beschikbaar volgens de bestaande structuurplannen.

Ten *tweede* worden de veiligheids- en milieuvoorschriften voor campings en hotels strenger. Om aan deze voorschriften te kunnen voldoen, moeten de uitbaters grote bedragen investeren. Het is vaak verleidelijk de zaak te verkopen en te leven van de rente die men nooit zou kunnen verdienen door het blijven uitbaten van de camping of het hotel.

Ten *derde* zijn de gemeenten niet zo happig om deze verkoop van campings en kleine hotels tegen te gaan. Vooral de campings zijn niet zo geliefd bij de gemeenten. Velen vinden de vervanging door 'witte huisjes' een positieve vooruitgang. Sommige gemeenten kennen problemen met sociaal zwakkeren die permanente bewoners geworden zijn. Het is verboden langer dan zes maanden te verblijven op een camping. Hier is het volgens verschillende sleutelfiguren belangrijk streng op te treden alvorens de campingbewoner afhankelijk is geworden van deze camping als enige verblijfplaats. Indien een camping of een hotel plaats maakt voor tweede verblijven, brengt dit vele malen meer belastinggeld op voor de gemeente dan de camping of het hotel.

Ten *vierde* is het moeilijk voor lokale politici om deze projecten tegen te houden. Indien men het heeft toegelaten aan één hotelhouder, wil men eerlijk zijn tegenover andere hotelhouders. De druk van plaatselijke belangen in de gemeentelijke politiek is vaak nog groot.

Ten *vijfde* bestaat er geen instrumentarium om bepaalde zones als hotelzone of kampeerzone in te kleuren op de bijzondere plannen van aanleg (BPA's). In Groot-Brittannië is dit volgens een verantwoordelijke van Westtoer wel het geval. Westtoer pleit al jaren voor hotelbeschermingszones waarbij de gemeenten zones afbakenen waar de hotelfunctie beschermd wordt. In Brugge bestaan er woonbeschermingszones. Functiewijzigingen worden gecontroleerd. Het nadeel zou wel kunnen zijn dat wanneer de zones voor tweede verblijven beperkt worden, deze zones tijdens het laagseizoen er doods en verlaten zullen bijliggen.

Ten *zesde* wordt de Vlaamse administratie volgens een aantal politici te soepel. Ongeveer tien jaar geleden heeft men een stop gezet op de ongebreidelde expansie. Nu blijkt dat de laatste 2-3 jaren de administratie terug bepaalde bouwovertreedingen regulariseert die het eerder niet zou regulariseren. Bijvoorbeeld: in een recreatiezone heeft men een camping waar men later witte huisjes op plaatst en nadien appartementen voor tweede verblijven.

Opvallend is dat ook de verantwoordelijke van de immobiliënfederatie vindt dat de overheid strenge maatregelen moet nemen. Volgens hem snijden de immobiliënkantoren in hun eigen vlees als de kust onaantrekkelijk wordt door de overvloed aan appartementsgebouwen en het verdwijnen van het groen. Maar men kan het de individuele kantoorhouder of bouwpromotor enerzijds en de hoteluitbater anderzijds niet kwalijk nemen dat zij voor de grootste financiële opbrengst kiezen. Pas wanneer er duidelijke regels bestaan wat kan en wat niet kan in welke zone, kan deze spanning opgelost worden. De overheid moet strenge maatregelen opleggen om het algemeen belang te laten primeren op het privé-belang.

Volgens een bovenlokaal politicus is het fenomeen van het verdwijnen van campings en hotels relatief onbelangrijk. Volgens hem tonen marktstudies aan dat het aanbod van kleine hotels voldoet aan de vraag omdat de meeste Belgische toeristen niet naar deze kleine hotels gaan wegens onvoldoende comfort. Toch is hij de enige respondent die dit probleem relativeert.

#### 4.5 Toegankelijkheid van stranden en natuurbescherming

Een andere vorm van toegankelijkheid is het behouden van de stranden als openbaar domein. Enerzijds is er de spanning tussen natuurbehoud en recreatief gebruik en anderzijds de spanning tussen de commerciële concessies van stranden en de toegankelijkheid voor iedereen.

Een aantal personen geeft aan dat men vanuit ecologische hoek te ver gaat door sommige stukken strand in bepaalde perioden van het jaar (bv. Baai van Heist) af te sluiten. Anderen vinden dat dit unieke plekken zijn waar de kustbewoner en toerist kunnen zien hoe de natuurlijke biotoop van het strand eruitziet. Het afsluiten tijdens de broedperiodes van bepaalde vogels is nodig om deze biotoop te kunnen behouden.

Sommige gesprekspartners geven aan dat er in Knokke een soort 'strandoorlog' aan de gang is. Niet alleen worden bepaalde stukken strand tegen betaling in concessie gegeven aan bepaalde zelfstandigen voor de verhuur van strandstoelen; in Knokke kan men blijkbaar al drank en een maaltijd bestellen vanop het strand. De horeca-uitbaters van de dijk zijn hier volledig tegen. Door de concessies zijn toeristen die niet willen huren, niet meer overal welkom hoewel het strand openbaar domein is. Op bepaalde plaatsen is het strand tot aan de waterlijn afgesloten en kan men dus zelfs niet meer over het strand wandelen.

Daarom is het volgens meerdere personen belangrijk dat er duidelijke regels komen voor de hele kustlijn. Hierbij sluit ook de discussie van de strandconstructies aan. Volgens een gedeputeerde van de provincie is er rond de strandconstructies een conflict tussen natuur, toerist en gemeentebesturen. Gemeenten willen bijvoorbeeld strandconstructies om een surfclub voorzieningen te bieden waar materiaal kan opgeborgen worden, waar men zich kan omkleeden, ... Volgens de natuurverenigingen horen deze constructies niet thuis op het strand. De provincie is bezig met een ruimtelijk uitvoeringsplan om het hele strand (65 km) in beeld te brengen en aan te geven wat waar kan. Daarbij wordt benadrukt dat niet vanuit Brussel moet gestipuleerd worden wat kan en wat niet kan, omdat er dan volgens sommigen absurde situaties ontstaan. Zo kon men in de gemeente Koksijde geen douches plaatsen op het strand, omdat één van de douches in een natuurgebied zou komen te staan.



#### 4.6 Ontwikkeling van het openbaar vervoer

De verantwoordelijken van de toeristische sector verbinden kwaliteitstoerisme ook aan een ontwikkeling van het openbaar vervoer, het stimuleren van het gebruik van randparkings, een versmalling van de kustbaan, een kamstructuur<sup>13</sup> van het verkeer, ... Het is de bedoeling dat de kuststeden leefbaarder worden doordat het autoverkeer uit de binnenstad geweerd wordt. Er zijn randparkings aangelegd, de frequentie van de kusttram is verhoogd, ... Er zijn al twintig tot dertig combinatietickets mogelijk (ticket kusttram of bus in combinatie met het toegangsticket voor een museum of een attractie aan de kust). Het gebruik van de randparkings moet volgens velen nog meer afgedwongen worden.

Tegenstanders van deze ontwikkelingen (vooral bepaalde lokale politici en werkgevers) zeggen dat men de toeristen afschrikt door het aantal parkings te verminderen, door het verkeer stil te leggen (kustbaan versmald), een overvolle kusttram waarin je moet rechtstaan, ... Zij vinden dat de plaatselijke bevolking niet opgezet is met de vertragingen die het versmallen van de kustbaan heeft veroorzaakt. Volgens hen zal een groot aantal toeristen en kustbewoners toch met de auto willen komen en kan men dit beter oplossen door goed aangeduide parkings niet te ver van de binnenstad te houden. Bovendien zorgen diezelfde initiatieven ervoor dat de plaatselijke economie verlamd wordt: door het afsluiten van de binnenstad tijdens de dag kunnen transportbedrijven niet gemakkelijk meer leveren aan de middenstand. De hogere kosten worden doorgerekend aan de klanten.

Ook het gratis maken van de kusttram voor 65-plussers heeft er volgens een aantal sleutelfiguren voor gezorgd dat de kusttram nodeloos vol zit. Gepensioneerden (een groot deel van de kustbewoners en tweede verblijvers) gaan iedere dag winkelen in een andere kustgemeente, 'om er uit te zijn'. Dit verhoogt waarschijnlijk de levenskwaliteit van deze ouderen, maar ergert anderen die betalen maar steeds moeten rechtstaan.

#### 4.7 Recreatief medegebruik van de natuur

De toeristische sector wil naar eigen zeggen graag nauwer samenwerken met de natuurverenigingen bij de uitbouw van een kwalitatief toerisme, maar krijgt weinig respons omdat de natuurverenigingen volgens hen de natuur teveel willen afschermen. Het natuurherstelproject IJzermonding is volgens velen een prachtig project, maar de wandelaars worden zo ver van de vaargeul gehouden, dat ze die zelfs niet kunnen zien. Dit is volgens sommigen overdreven omdat men de wandelaars als het ware voor de gek houdt. Op die manier kan men mensen niet

---

<sup>13</sup> Toeristen (en kustbewoners) die van een badstad naar een andere willen rijden, volgen dan niet zoals tot nu de N34-Koninklijke Baan, maar rijden richting binnenland tot aan de autosnelweg E40, volgen die tot de hoogte van de badstad waar ze willen zijn en rijden dan pas richting kust. Dit probeert men te bevorderen door de Koninklijke Baan te versmallen en dus het verkeer daar te ontmoedigen.

'winnen' voor natuurbehoud. Andere voorbeelden van een te beperkend recreatief medegebruik zijn zeer smalle wandelpaden waardoor men achter elkaar moet wandelen, het verbieden van banken omdat die zwerfvuil meebrengen, ... Een kritiek op de natuurverenigingen vanuit bepaalde hoeken is: *'Ze gaan niet mee met hun tijd'*.

Ook vanuit de landbouwsector wordt gezegd dat de natuurverenigingen weinig toegeeflijk zijn in verband met het openstellen van de natuurgebieden. Volgens de vertegenwoordiger van de landbouwsector willen de natuurverenigingen vooral landbouwgebied openstellen voor wandelaars maar de natuurgebieden afsluiten. De landbouwers zijn volgens hem niet tegen een zeker recreatief medegebruik, maar zij willen wel betrokken zijn bij het al dan niet aanleggen van nieuwe wandelpaden.

De natuurverenigingen van hun kant, maar ook een aantal geïnterviewden uit andere sectoren, zijn voorstander van het openstellen van natuur voor wandelaars indien dit niet ten koste is van de natuur. Dit wil zeggen dat specialisten bepalen wat haalbaar is en waar de grens ligt, in welke perioden een kwetsbaar gebied niet toegankelijk kan zijn. De natuur heeft jarenlang terrein verloren ten opzichte van de andere belangen. Daarom vinden de natuurverenigingen dat het nu niet meer mogelijk is compromissen te sluiten. Het weinige dat er nog is, moet volgens hen integraal behouden blijven. Bovendien moet waar mogelijk verloren natuur gerecupereerd worden. Toch vinden ook gesprekspartners van de natuurverenigingen dat ze niet voorop kunnen lopen met bepaalde initiatieven als er totaal geen draagvlak voor is. Het openstellen van de natuur kan in die zin voor een groter draagvlak zorgen. Maar velen zijn pessimistisch: de economische belangen zijn te groot en daarom blijven natuur en open ruimte terrein verliezen.

Net zoals men op het land bepaalde gebieden beschermt, wil de overheid dit via de wet op de mariene reservaten ook op zee doen. Een verantwoordelijke van de watersportsector is tegenstander van het afschermen van mariene reservaten voor zeilsporters. Volgens hem creëert dit enkel vijandigheid en is er totaal geen reden waarom zeilsporters een bedreiging zouden vormen voor het mariene milieu. Mens en natuur moet men leren samenleven en niet in hokjes plaatsen. Natuurbescherming is volgens hen maatschappelijk niet aanvaardbaar als je de natuur niet laat zien aan de mensen.

#### 4.8 Toerisme en afvalproblematiek

In kustgemeenten waar het aantal woningen voor tweede verblijf (bijna) even groot of zelfs groter is dan het aantal woningen voor eigen bewoners, is de afvalproblematiek ernstig. Kunnen tweede verblijvers die sporadisch een weekend of een week naar de zee komen, hun afval sorteren? Indien zij toch een PMD-zak gevuld hebben tijdens hun korte verblijf, waar moeten zij met deze zak terecht indien bijvoorbeeld slechts over tien dagen de gescheiden huisvuilophaling langskomt? De provincie heeft een project opgezet en de gemeentebesturen werken

hieraan mee. De doelstelling is *afvalpreventie*, maar uiteraard kan niet al het afval vermeden worden. Er wordt informatie verspreid via brochures en zelfklevers waar men met het afval terecht kan. Deze sensibiliseringscampagnes organiseren is niet eenvoudig. Het publiek wisselt snel, dus is het effect van een campagne altijd tijdelijk. Voor anderen die regelmatig komen, wordt het misschien vervelend om steeds dezelfde boodschap te horen. Volgens de gedeputeerde van de provincie werkt het handhavingsbeleid in sommige gemeenten beter dan in andere.

#### 4.9 Besluit duurzame ontwikkeling en toerisme

Iedereen is het erover eens dat toerisme economisch belangrijk is voor de kust. Er is ook vrij grote eensgezindheid over het feit dat men van massatoerisme moet overgaan naar kwalitatief toerisme, met voldoende aanbod van natuur en cultuur. Door helemaal geen grenzen te stellen aan de bouw en het verdwijnen of exploiteren van stranden en duinen, zou men de kip met de gouden eieren die de kust is, slachten.

Bijna iedereen is het erover eens dat het geen goede evolutie is dat hotels en campings plaats maken voor appartementen voor tweede verblijven.

Tot daar de eensgezindheid. Men is het er minder over eens hoever natuurbescherming en natuurherstel moeten gaan. Voor de natuurbewegingen en een aantal individuen (politici, administraties, ...) is geen toegeving meer mogelijk en moet alle overblijvende natuur beschermd worden en alles wat 'zonevreemd' is verwijderd worden. Anderen vinden dat ook de natuurbewegingen en de 'groene' administraties een beetje soepeler moeten zijn om overleg en compromissen mogelijk te maken.

Wat volgens de sleutelfiguren zeker nodig is, is meer duidelijkheid, logische en doorzichtige regels die tot stand zijn gekomen door inspraak, maar daarna duidelijkheid scheppen in de chaos die er vandaag vaak heerst. Duidelijkheid over strandconstructies, voldoende regels om te vermijden dat steeds meer hotels opgekocht worden. Individuele hoteluitbaters kan men niets kwalijk namen zolang de overheid het toelaat. Eenmaal de beslissing genomen is, kan dit een groot aantal van de huidige (eindeloze) discussies en procedures vermijden.

Wat betreft de ontmoediging van het autogebruik en het stimuleren van het gebruik van randparkings en het openbaar vervoer, zullen er altijd wel tegenstanders blijven. Bij een duidelijke beleidskeuze voor ontmoediging van het autogebruik kan men veel mensen overtuigen indien het alternatief aantrekkelijk en evenwaardig is (voldoende informatie, voldoende en goedkope verbindingen van randparkings naar strand en centrum, overvolle trams of bussen vermijden, aparte busbanen, ...).

Andere voorwaarden die de geïnterviewden stellen om dit kwalitatief toerisme te ontwikkelen zijn o.a. het aantrekkelijk maken of houden van het openbaar domein en het beheersen van de afvalproblematiek.

## 5. Relatie tussen duurzame ontwikkeling en economische groei aan de kust

De meeste geïnterviewden geven aan dat het streven naar duurzame ontwikkeling op korte termijn misschien bepaalde investeringen vraagt en bepaalde mogelijke snelle winsten misloopt, maar op lange termijn is dit de enige strategie om leven en werken aan de kust leefbaar te houden, omdat de draagkracht van de regio niet ondermijnd wordt.

Zo zal bijvoorbeeld het hergebruik van goederen en flessen investeringen vragen maar op termijn minder afvalkosten met zich meebrengen.

Zoals reeds gezegd verschillen de meningen wel sterk over wat het begrip duurzame ontwikkeling inhoudt. De grote eensgezindheid over de noodzaak van duurzame ontwikkeling verbergt de meningsverschillen als het aankomt op beslissingen in de praktijk. We geven hierna enkele meningen van geïnterviewden die een expliciete mening hebben over de relatie tussen duurzame ontwikkeling en economische groei.

De vertegenwoordiger van de watersportverenigingen vindt dat duurzame ontwikkeling en economische ontwikkeling perfect samen kunnen gaan. Hij geeft het voorbeeld van een oud havendok dat terug in natuurgebied werd omgezet. Het gebied is zo groot dat het niet kan onderhouden worden. Een beter voorstel volgens deze persoon was het uitbouwen van een kleine jachthaven, zandwinning of een golfterrein in een deel van het gebied. Je behoudt een stuk van de economie en met de opbrengst kan je het natuurgebied laten onderhouden. Het volledig behouden en onderhouden van het natuurgebied kost handenvol geld en het risico bestaat dat de overheid het over een aantal jaren om die reden toch zal verkopen.

De vertegenwoordiger van de VDAB geeft aan dat geen enkel bedrijf pro-actief inspeelt op duurzame ontwikkeling. Zij zullen enkel bepaalde voorwaarden mee opnemen indien ze hier toe verplicht worden door de overheid. Bijvoorbeeld: enkel wanneer afval verwerken zeer duur wordt, zullen bedrijven proberen hun afval te verminderen.

Anderen zijn optimistischer en vinden dat onder invloed van o.a. kritische omwonenden en de vraag van consumenten naar ethisch/ecologisch verantwoorde producten, de bedrijven gestimuleerd worden investeringen te doen op het vlak van milieu, eerlijke handel, ...

Een lokaal politicus (en aannemer) vindt dat de te grote aandacht voor het ecologische, de economische groei hindert. Bos- en groenbeheer zijn goed maar deze persoon vindt dat de overheid teveel met zaken bezig is die geen geld binnenbrengen. De overdreven reglementeringen vormen volgens hem een ernstige belemmering voor het ondernemingsleven.

Er is een vrij grote eensgezindheid over het nut van duurzame ontwikkeling, maar volgens de ene wordt op dit moment het ecologische aspect hierin teveel benadrukt, volgens anderen gaan de maatregelen voor milieubescherming niet ver genoeg en zal dit uiteindelijk resulteren in een lagere economische groei (bv. omdat er geen vis meer in de zee zit of omdat de toeristen niet meer willen komen).

## **6. Standpunt van drie economische sectoren t.a.v. duurzame ontwikkeling aan de kust**

Bij dit onderzoek hebben we er niet voor gekozen het standpunt ten opzichte van duurzame ontwikkeling weer te geven van alle betrokken belangengroepen, maar wel over de verschillende thema's of knelpunten de meningen te verzamelen. Toch willen we daar in dit punt een uitzondering op maken omdat de sectoren immobiëlen, landbouw en visserij ook vaak door de anderen geïsoleerd worden als stakeholder binnen het debat rond duurzame ontwikkeling, meer dan bijvoorbeeld de toeristische sector of de havens. Hoewel het standpunt van deze drie sectoren ook aan bod komt in de rest van dit rapport, willen we hier even deze sectoren situeren.

### **6.1 Landbouwsector**

Volgens een vertegenwoordiger van de landbouwsector is deze voorstander van duurzame ontwikkeling, omdat dit inhoudt dat er een evenwicht gezocht wordt tussen ecologie, economie en het sociale. Zoals eerder vermeld, vindt de landbouwsector echter dat daar waar in de jaren '60 tot '80 het economische te sterk benadrukt werd, nu het ecologische overgewaardeerd wordt.

Deze respondent geeft het voorbeeld van het Zeebos van Blankenberge. In functie van een zeebos, moeten de landbouwers hun gronden (tegen vergoeding) afstaan, en dit terwijl deskundigen hebben aangegeven dat het zoutwater te ondiep zit en er dus geen bomen kunnen groeien. Ook op andere plaatsen in de provincie worden landbouwers onteigend; wie gespaard wordt, heeft negatieve effecten door wildschade en schaduw, ... In de media worden de boeren als egoïsten voorgesteld, terwijl heel wat landbouwers moeite hebben om te overleven.

Begin jaren '80 was bij de landbouwers het enige motto produceren. Hoe het best en het goedkoopst produceren? Nu zijn de eisen geëvolueerd naar meer kwaliteit en meer ecologische randvoorwaarden. Vooral jonge boeren willen hiermee mee, maar het is niet altijd financieel haalbaar. De landbouwers moeten hun teelten verkopen aan de prijs die ze krijgen, maar die wordt opgelegd door de grootwarenhuisketens. De kwaliteitseisen verhogen, maar de prijs die men ervoor krijgt, niet.

Ook volgens een lokaal politicus zijn de landbouwers meer dan vroeger bereid beheersovereenkomsten te sluiten (beheersen bemesting, haagplantacties, ...).

Vooraf jonge boeren, vaak landbouwingenieurs, zijn overtuigd dat de klassieke landbouw niet strookt met de huidige ecologische eisen. Zij zijn bereid milieuvriendelijke technieken en processen te gebruiken.

Twee jaar geleden wijzigde men het gewestplan Oostende middenkust. 3 000 ha werden omgevormd van agrarisch gebied naar natuurgebied. De landbouwers mogen hun gronden verder gebruiken maar zij krijgen bijkomende voorwaarden opgelegd. Volgens de vertegenwoordiger van de landbouwsector heeft de Vlaamse regering deze beslissing genomen zonder overweging van de economische en sociale gevolgen, ondanks het negatieve advies van de regionale commissie.

Een ander probleem vormt het kunnen opstarten van een landbouwbedrijf aan de kust. Landbouwers die stoppen, kunnen hun bedrijf aan niet-landbouwers verkopen voor zeer veel geld. Hierdoor wordt de aankoop onbetaalbaar voor een beginnende landbouwer. De Boerenbond stelt voor dat de hoeves enkel nog verkocht mogen worden aan de overheid, die ze doorverkoopt aan landbouwers. Want niet-landbouwers die zo'n hoeve kopen dienen vaak een aanvraag in voor hoefveterisme waardoor ze een grote subsidie kunnen krijgen van de Vlaamse overheid. Wanneer geen toeristen komen opdagen (omdat het bijvoorbeeld niet geafficheerd wordt), stopt de eigenaar met het hoefveterisme maar de subsidie moet hij niet terugbetalen.

Via de hervorming van het VLIF (Vlaams Landbouw Investeringsfonds) wil men thuisverwerking, hoefveterisme en agrarisch natuurbeheer stimuleren. Maar dit kan volgens de Boerenbond nooit het hoofdinkomen van de landbouwers worden.

Een laatste punt dat door de vertegenwoordiger van de landbouwsector werd aangehaald is de Europese nitraatrichtlijn, die vooral de West-Vlaamse varkenskwekers treft. Hij vraagt zich af of er wel voldoende discussie is over de wetenschappelijke grond van de nitraatnorm. Zijn de studies waarop deze norm gebaseerd is wel recent genoeg?

Een politicus vult aan dat de discussie rond de nitraatrichtlijn zo moeilijk is omdat de varkenskwekerij de enige vleessoort is die niet gesubsidieerd is en dus het enige vleesproduct dat economisch gezien toekomst heeft in de EU. Maar de mestverwerking zorgt voor een onhoudbaar ecologisch probleem. Indien men geen oplossing vindt voor de mestoverschotten, bestaat het risico dat enkel de gesubsidieerde landbouw overblijft. Dit is dan weer ten nadele van de ontwikkelingslanden.

Bij de vraag welke drie acties de landbouwsector zou willen voor de sector in het kader van duurzame ontwikkeling, is dit het antwoord:

- (1) Betere sociale en financiële begeleiding van boeren die het moeilijk hebben omdat hun bedrijf te klein is, omdat het niet leefbaar is of omdat er teveel geïnvesteerd werd en men te hoge schulden heeft.
- (2) Een grondbank die intermediair reguleert bij toekenning en overdracht van gronden en bedrijfszetels (zie boven).

- (3) Zorgen dat mest kan erkend worden als organische stof die herwerkt wordt tot hernieuwbare, groene energie (verbranden van droge mestfractie met energierecuperatie).

## 6.2 Immobiliënsector

De vertegenwoordiger van de nationale beroepsvereniging voor vastgoedkantoren ziet duurzame ontwikkeling als 'ontwikkelen, investeren, zonder de eigen markt kapot te maken'. Concreet voor de vastgoedsector houdt dit in dat ook deze sector voorstander is van het niet meer verhogen van de logiecapaciteit aan de kust. Toch verhoogt die met 1500 eenheden per jaar. *'Ondanks het feit dat alles vastligt in plannen, komen er wooneenheden bij. De immobiliënsector in zijn totaliteit wordt soms betonmaffia genoemd. De vastgoedmakelaar bemiddelt en bouwt niet, maar voor publiek en pers is dit hetzelfde. Als wij de omgeving laten verloederen, maken we onze eigen business kapot. Het is nodig een lange termijnvisie te ontwikkelen en de nodige maatregelen te nemen, populair of niet. De overheid moet strenge maatregelen nemen om het algemeen belang te laten primeren op het privé-belang. Soms moet je mensen hier ook voor vergoeden'*.

Deze respondent geeft aan hoe, wat anderen de 'Atlantic wall' noemen, ontstaan is. Vóór 1914 waren er slechts een klein aantal gebouwen aan de kust. Tijdens WO I werd alles afgebroken. Tijdens de jaren '20 werd het terug opgebouwd. Tijdens WO II werd weer heel veel afgebroken. Na de oorlog werd vooral tijdens de jaren '60 gebouwd; voor het eerst ook hoogbouw. Bij deze grote appartementsgebouwen zit men vaak met mede-eigendom wat renovatie en afbreken moeilijk maakt. In de jaren '70-'80 zijn er heel wat Nederlandse bouwpromotoren met geld van de Nederlandse pensioenfondsen komen bouwen aan de Belgische kust. Dit waren gigantische projecten, gebouwd naar Nederlandse maatstaven, die 'niemand' wilde kopen. Volgens de vertegenwoordiger van de vastgoedsector zijn het dus vooral buitenlandse promotoren, die het onheil aan de kust veroorzaakt hebben, omdat die geen oog hebben voor esthetiek of voor het feit dat dit project de buurt stoorde.

Een heel ander geluid horen we vanuit de natuurverenigingen. Volgens een vertegenwoordiger zijn er aan de kust ongeveer 140 erkende vastgoedkantoren. Vroeger waren de belangen van de gemeentebesturen bijna gelijk aan die van de vastgoedsector. Grootgrondbezitters of grote aannemers die meteen burgemeester of schepen zijn. Hoewel het de voorbije jaren verminderd is, bestaat de belangenvermenging nog steeds. De natuurvereniging voert strijd tegen vele dossiers, zoals bijvoorbeeld een dossier waarbij de gemeenten grond onteigenen en met verlies doorverkopen aan de vastgoedsector. Volgens de natuurverenigingen heeft de vastgoedsector nog weinig te maken met reële woonbehoeften, maar is het voor de financiële groepen een manier om snel geld te verdienen (zie Nederlandse pensioenfondsen hierboven). Elk jaar moet er zoveel mogelijk gebouwd worden. Deze woningen zijn voor jonge mensen onbetaalbaar en zijn vooral bedoeld voor

tweede verblijven. Men verkoopt dit door tewerkstelling te beloven, maar volgens de natuurvereniging is dit volksbedrog. De immobiliën zijn volgens deze persoon zeer sluw in het bedenken van nieuwe formules om te kunnen bouwen: vakantiecentra, congrescentra. Een natuurgebied wordt recreatiegebied bij de aanleg van een golfterrein, nadien wordt er een hotel bij gebouwd. Daarna worden er appartementen gebouwd. In Sluis aan Zee wordt een nieuwe jachthaven gebouwd. Waarschijnlijk is de hoofdreden: appartementsblokken kunnen bouwen rond de haven.

Een lokaal politicus geeft aan dat bouwpromotoren politici continu proberen te beïnvloeden om bepaalde zaken gerealiseerd te krijgen. Maar als politicus vindt hij dat hij de gemeenschap moet dienen en niet de promotoren. *'Als wij maar vijf hoog willen in plaats van 11 hoog, in het algemeen belang voor de omwonenden, dan scoor je politiek beter dan wanneer je 11 hoog gaat zoals in de jaren '60'.*

Een Vlaams (en tegelijk lokaal) politicus vindt het normaal dat de vastgoedsector zoveel mogelijk geld wil verdienen. Maar net zoals zijn collega vindt hij dat het aan het gemeentebestuur is om hun wensen onder te schikken aan die van het gemeentebestuur. Als er een BPA wordt gemaakt in Bredene, worden volgens deze persoon ook alle nutsvoorzieningen zoals speelpleinen voorzien en betaald door de vastgoedmakelaar. Bredene is de enige gemeente die de bouwlagen verminderd heeft van 7 naar 5. Op het eerste zicht is dit nadelig voor Bredene want de gemeente krijgt minder inkomsten van kadastraal inkomen. Maar ondertussen is Bredene de enige gemeente met een nettobewonersoverschot van 300 personen. Bredene is leefbaar, er zijn geen dijken, er zijn geen gebouwen achter de duinen. Bredene heeft de jongste bevolking, veel tweeverdieners, terwijl er in andere gemeenten zoals Oostende vooral senioren leven. Zo ziet men dat een schijnbaar inkomensverlies op korte termijn, positief uitdraait op lange termijn.

### 6.3 Visserij

De visserijsector is voorstander van duurzame ontwikkeling zolang de sector er nog een plaats in krijgt. Want de rederij ziet zijn visterrein steeds meer ingenomen door andere belangen. De vertegenwoordiger van de rederij geeft aan dat de visserij als een soort getolereerde restactiviteit blijft bestaan.

De *aanlooproutes* van de havens zijn niet geschikt voor visserij.

Daarnaast is vooral de *zandwinning* een zwaar probleem. Hoewel de Belgische kustzone is uitgeroepen tot een exclusief paai- en kraamgebied, wordt er aan zandwinning gedaan. Hierbij wordt de bodem afgezogen als met een stofzuiger voor zand en grind voor de bouwsector. Eén zone is volledig 'platgezogen' waardoor recent een nieuw zandwinningsgebied werd uitgeroepen.

De *baggerspecie* van baggerwerken in de havens wordt in zee gedumpt, dus ook in het exclusief kraam- en paaigebied. Bij het baggeren zelf wordt het vervuilde slib opgewoeld en sterven de vissen.



In Lombardsijde is er een *schietzone* van de Belgische defensie waar niet gevestigd kan worden.

Op een andere plaats zijn *explosieven* van WO I gedumpt.

De *afloeiwateren* die in de haven terechtkomen, zijn vooral door de landbouw vervuild (mest, pesticiden, groeibevorderaars).

De overheid wil vier *windmolenparken* in zee plaatsen. Dit wil zeggen dat visgebied wordt afgenomen en bovendien is het mogelijk dat de elektromagnetische straling de vissen wegjaagt.

Er moeten normaal gezien ook *beschermde mariene zones* komen, waar volgens het oorspronkelijke voorstel ook geen vissers meer in mochten.

En dan zijn er nog de vele *Europese en internationale richtlijnen* waaraan de rederij zich moet houden zoals de TAC,<sup>14</sup> de MOP's,<sup>15</sup> ... Het is volgens de vertegenwoordiger van de visserijsector vooral frustrerend dat landen als Frankrijk, Duitsland, Ierland en Schotland niet al hun vangsten registreren zodat zij de quota aan hun laars lappen.

Door al deze factoren wordt het werkkterrein van de visserij steeds kleiner en wordt het ecosysteem alsmear zwaarder belast. De visserij wil zeker niet de laatste vissen uit de zee halen, maar vraagt zich af waarom vooral de kleine visserijsector moet inboeten en niet bijvoorbeeld de zandwinningsector.

De visserijsector is ontgoocheld in het beleid van bevoegd Vlaams minister Dua, vooral door het gebrek aan overleg (zie paragraaf 7.3.3 van dit hoofdstuk).

De vertegenwoordiger van het VLIZ (Vlaams Instituut voor de Zee) vult aan: *'De vissers hebben het moeilijk. De huidige generatie vissers is begonnen in een bloeiende visserij maar werd steeds meer beperkingen opgelegd. Zij beseffen dat de zee leeg wordt. Weinig jongeren kiezen voor dit beroep, niet alleen door het imago van hard werken, maar ook door de onzekere toekomst. Onder Europese maatregelen werd de vloot gereduceerd. Indien deze vloot nog verder beperkt wordt, is het niet meer leefbaar omdat de toeleveringsbedrijven verdwijnen, de opleiding, ...'*

De Belgische milieuverenigingen liggen niet echt wakker van de visserijsector, in tegenstelling tot internationale milieubewegingen. Toch is de visserij volgens het VLIZ een van de belangrijkste 'milieuvervuilers' in de Noordzee. De Belgische vloot vist met boomkornetten die de bodem als het ware omploegen (vooral op zoek naar platvissen die zich in de bodem ingraven). Garnaalvisserij gebruikt een van de meest schadelijke vistechnieken die er bestaan maar garnalen horen bij onze cultuur. Het alternatief om met elektrische impulsen garnalen uit de grond te jagen, wordt door Europa verboden.

<sup>14</sup> Total Allowable Catch of totaal toegestane vangsten.

<sup>15</sup> Meerjarige oriëntatieprogramma's zijn erop gericht de vissersvloeden van de lidstaten aan te passen door doelstellingen inzake vermindering van de 'visserij-inspanning' vast te stellen met het doel deze beter af te stemmen op de beschikbare visbestanden.  
(zie ook [europa.eu.int/comm/fisheries/pcp/faq2\\_nl.htm](http://europa.eu.int/comm/fisheries/pcp/faq2_nl.htm))

Volgens het VLIZ lijkt de enige manier om het visbestand te beschermen, het instellen van mariene beschermde gebieden. Maar de visserijsector voelt zich bedreigd door iedere verdere beperking.

## **7. Beoordeling van de aanpak van duurzame ontwikkeling door de verschillende beleidsniveaus**

In het debat rond duurzame ontwikkeling zijn vijf bestuursniveaus betrokken: gemeentelijk, provinciaal, Vlaams, federaal en Europees. Ieder niveau heeft zijn eigen bevoegdheden, procedures en richtlijnen. Voor de betrokkenen in het veld is het een hele opgave een weg te vinden in dit complexe gegeven. De regels overlappen elkaar soms, spreken elkaar soms tegen, zwijgen in andere gevallen. We overlopen de meningen over de aanpak van duurzame ontwikkeling door de verschillende beleidsniveaus en geven een overzicht van zowel positieve beoordelingen als kritieken.

### **7.1 Beoordeling van de aanpak door de lokale besturen**

Bij de beoordeling van de aanpak van duurzame ontwikkeling door de lokale besturen zijn er duidelijk twee 'kampen': zij die vinden dat de lokale besturen beter in staat zijn te komen tot duurzame ontwikkeling dan hogere bestuursniveaus en de anderen die vinden dat het juist de lokale besturen zijn die een hindernis vormen bij de goede inspanningen van hogere bestuursniveaus. Toch zijn er een aantal personen met een gematigde tussenpositie die aangeven dat het lokale niveau het meest geschikt is, maar wel binnen bepaalde krijtlijnen moet blijven, bepaald van bovenaf. We beginnen met de voorstanders van de aanpak door de lokale besturen en overlopen zo de verschillende standpunten.

#### **7.1.1 Lokale besturen hebben te weinig zeggingschap**

Het wekt weinig verwondering dat het vooral lokale politici zijn die vinden dat de gemeentelijke autonomie teveel wordt ingeperkt op het vlak van duurzame ontwikkeling. Vooral een geïnterviewde burgemeester is erg verbitterd. Volgens hem vinden alle burgemeesters dat de hogere overheden hen het werk op alle mogelijke manieren proberen moeilijk te maken en hen aan de kant proberen te zetten. De hogere overheden vergeten dat het de gemeenten zijn die de maatschappij recht houden. Men zou het gemeentelijk niveau zoveel mogelijk bevoegdheden moeten geven mits begeleiding en mits een vorm van algemene controle. Nu denkt men dat kustburgemeesters gewetenloze bouwpromotoren zijn. De kustburgemeesters worden volgens deze persoon hoe langer hoe minder als volwaardige partners beschouwd.

Volgens een bovenlokaal politicus is die frustratie van de kustburgemeesters te verklaren door het feit dat een gemeentelijk beleid voeren bijna niet meer mogelijk

wordt door de voortdurende veranderingen in regelgeving. Bijvoorbeeld: of er nu vergunningsplicht is of niet bij het (her)aanleggen van een weg, is op twee jaar tijd vier keer veranderd. Ook de laatste beslissing is niet logisch, dus die zal opnieuw veranderen.

De gemeenten moeten allerlei plannen ontwikkelen voor de Vlaamse administraties: een mobiliteitsplan, een leefbaarheidsplan, een structuurplan, de afbakening stedelijk gebied. De lokale besturen zitten in lange vergaderingen met de verschillende administraties die elkaar bovendien tegenspreken. Volgens de administratie mobiliteit moet iets *hier* komen, volgens AMINAL mag het juist daar *niet* komen. Er is geen overkoepelende administratie die op dat moment de knoop kan doorhakken.

Een schepen die tegelijk aannemer is, vindt ook dat het gemeentelijk niveau het beste bestuursniveau is. Toch geeft hij aan dat er in zijn gemeente eigenlijk geen echte oppositie gevoerd wordt. Als gemeenteraadsleden opdagen, hebben ze geen dossiers bestudeerd, maar brengen ze enkel futiliteiten aan.

Ook een andere schepen vindt dat enkel de gemeentelijke overheid weet wat er reilt en zeilt in de gemeente. Volgens hem worden er vaak beslissingen genomen vanuit de ivoren torens in Brussel. Inspraakorganen en contacten zijn goed voor een zekere wisselwerking indien er luisterbereidheid is van de hogere niveaus. Die was er in het verleden te weinig.

De voorzitter van een OCMW vindt dat vooral het lokale niveau bevoegd moet zijn voor duurzame ontwikkeling. Vaak gaat het bij duurzame ontwikkeling niet zozeer om theoretische begrippen maar om gezond verstand (bv. diftar<sup>16</sup> of het principe 'de vervuiler betaalt'). Vanuit Brussel wordt er vaak te theoretisch gewerkt.

Ook de vertegenwoordiger van de landbouwsector is voorstander van gemeentelijke autonomie omdat de gemeentebesturen pragmatischer omgaan met duurzame ontwikkeling. De hogere niveaus gaan theoretischer en principiëler om met duurzame ontwikkeling wat neerkomt op een (volgens hem) te grote nadruk op het ecologische.

### 7.1.2 Controle maar met grotere inspraak van de gemeenten

Anderen zijn voorstander van een zekere gemeentelijke autonomie maar met voldoende controle van hogere overheden. Zij benadrukken dat er voldoende inspraak moet zijn van het lokale niveau opdat de beleidsbeslissingen gedragen zouden zijn.

Zo vindt een gedeputeerde van de provincie dat het wel de goede richting uitgaat omdat er bij de lokale besturen luisterbereidheid is voor de materie. Toch is de invulling van het begrip nog zeer verscheiden.

---

<sup>16</sup> Differentiële tarifiering.

Een schepen die ook volksvertegenwoordiger is, kent beide niveaus en beseft dat men op Vlaams niveau geen vertrouwen heeft in de gemeenten. Toch brengt dit achteraf praktische problemen mee bij de uitvoering van beleidsbeslissingen. Daarom zou het beter zijn mochten de gemeenten eerder bij beslissingen en bij de vele studies betrokken worden. Hij vindt wel dat er wel degelijk sturing en leiding nodig is door de verschillende hogere beleidsniveaus.

### 7.1.3 Zekere gemeentelijke autonomie maar toch veel controle nodig

Een gemeentelijk politicus geeft aan dat hij wel voorstander is van gemeentelijke autonomie maar dat het lokale bestuur bij bepaalde dossiers hoopt dat ze door Brussel afgekeurd worden, omdat ze zelf niet de moed hebben om tegen een bepaalde belangengroep nee te zeggen. In verband met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan moet volgens hem een hogere overheid beperkingen stellen, want anders geraken bepaalde dossiers erdoor o.i.v. belangengroepen en persoonlijke contacten.

Een schepen en volksvertegenwoordiger vindt dat er een mentaliteitsverandering in positieve zin bezig is (bv. men aanvaardt nu dat de campings in de duinen weg moeten). Het probleem volgens hem is dat natuur en open ruimte nog steeds niet definitief beschermd zijn. Het ruimtelijk structuurplan en de afbakening van het VEN<sup>17</sup> kunnen in 2007 weer veranderen.

Ook de vertegenwoordiger van de haven van Zeebrugge vindt het zeer belangrijk dat er bepaalde krijtlijnen getrokken worden door een hoger niveau en die op eenzelfde manier geïnterpreteerd en uitgezet worden.

Een vertegenwoordiger van Westtoer geeft aan dat er op ruimtelijk vlak een aantal materies zijn die bovenlokaal moeten aangepakt worden zoals de strandconstructies. Deze persoon geeft aan dat de gemeenten enerzijds wel vragen om een kader, maar anderzijds niet willen dat dit te ver gaat, omdat zij bijvoorbeeld het recht willen behouden concessies te geven. Vanuit de toeristische sector heeft men het gevoel dat de gemeenten wel willen, maar in de praktijk soms nog beïnvloed zijn door de vroeger gegroeide concurrentie tussen de kustgemeenten.

De vertegenwoordiger van De Lijn is positief over de mentaliteitsverandering die merkbaar is bij de lokale besturen. Bepaalde zaken waren een aantal jaren geleden nog onbespreekbaar. Toch spelen nog altijd bepaalde factoren een rol zoals politieke gezindheid, lokale factoren, het lokaal profileren, ..., waardoor het lokale beleid nog vaak kortzichtig is.

### 7.1.4 Lokale bestuur wordt teveel bepaald door lokale belangen

De andere geïnterviewden zijn weinig positief over de aanpak van duurzame ontwikkeling door de lokale besturen.

---

<sup>17</sup> Vlaams Ecologisch Netwerk.

Volgens de vertegenwoordigers van de natuurverenigingen is er wel een zekere vooruitgang bij de lokale besturen, o.i.v. de milieugroepen en enkele 'jongere' gemeenteraadsleden of schepenen in de gemeentebesturen met kennis van duurzame ontwikkeling. Vroeger maakten belangrijke grootgrondbezitters, aannemers of personen uit de immobiënssector deel uit van de gemeentebesturen en bepaalden het beleid. Dit is nu iets minder. Toch denken de gemeentebesturen volgens hen ook nu nog teveel op korte termijn. Ze bouwen zo snel mogelijk de woonzones en uitbreidingsgebieden vol en eisen bij het nieuwe gewestplan nieuwe woongebieden. Natuurgebieden worden vernietigd door een BPA of een APA uit 'groot openbaar belang' en moeten gecompenseerd worden door een andere natuurgebied. Het lokale bestuur neemt dan volgens deze persoon een reeds groen gebied en duidt dit aan op het gewestplan als natuurgebied. In de praktijk betekent dit dus dat er wel een stuk groen verdwenen is maar dat er geen stuk groen is bijgekomen. Hoe lager het niveau van bestuur, hoe minder oog voor duurzame ontwikkeling, volgens deze persoon. Als vertegenwoordiger van de natuurverenigingen en dus als 'belangengroep', stelt hij vast dat in bepaalde dossiers Sp.a en Agalev in de gemeenteraad geen mening of visie hebben. Op zulke momenten is het jammer dat zij hun taak afschuiven op de natuurverenigingen. De andere vertegenwoordiger van de natuurverenigingen vindt dat er een evolutie is naar meer autonomie voor de gemeenten en vindt dit een negatieve evolutie. Volgens hem wordt de lokale politiek teveel gedirigeerd door familie- en dorpsbelangen.

Ook vanuit de Vlaamse administraties, OCMW's en provinciale administratie klinken stemmen dat de lokale politici onder sterke invloed staan van bepaalde belangengroepen en eraan verdienen wanneer ze een oogje dichtknijpen als het gaat om duurzame ontwikkeling. De lokale politici staan volgens hen dan wel dicht bij de bevolking maar zij verdedigen vaak niet zozeer de meerderheid maar wel bepaalde belangengroepen. Volgens een vertegenwoordiger van de provinciale planologische dienst is het probleem dat de inkomsten van gemeenten gerelateerd zijn aan de functie van de gronden van de gemeente. Enkel indien dit wordt losgekoppeld, is er een kans dat open ruimte gewaardeerd en bewaard zal worden.

Een vertegenwoordiger van Agalev vindt dat de grote taak erin bestaat de gemeentebesturen op een geïntegreerde manier te laten samenwerken.

Een vertegenwoordiger van het OCMW van een gemeente onder liberale vlag geeft aan dat dit liberale lokale bestuur ervoor zorgt dat de KMO's niet teveel belast worden met milieuzaken en duurzame ontwikkeling, en zich dus louter op hun inkomsten kunnen concentreren. Zij geeft aan dat de burgemeester wel geïnteresseerd is in aspecten van duurzame ontwikkeling maar dan weer teveel gesubsidieerde initiatieven wil opnemen zonder na te gaan of het consequent doorvoeren ervan haalbaar is.

Ook een grote werkgever vindt dat er nood is aan een langetermijnvisie en dat de lokale politiek eerder op korte termijn beleid voert. Algemeen vindt deze persoon dat de verschillende overheden de werkgevers te weinig betrekken in

hun beleid, zelfs als dit beleid belangrijke gevolgen heeft voor de werkgevers (bv. afsluiten binnenstad).

Volgens vertegenwoordigers van twee Vlaamse administraties aan de kust praten de lokale politici te weinig met elkaar, trekken ze ieder aan hun eigen kar o.i.v. eigen prioriteiten. Individuele gemeenten doen volgens hen te weinig inspanningen om te komen tot duurzame ontwikkeling en daarom is het belangrijk dat het gemeenschappelijk overleg en het kader gestuurd worden van bovenaf. Bovendien zijn er verschillen tussen de gemeenten. Sommige gemeenten zijn dynamischer dan andere. Bepaalde gemeenten 'beschikken over' politici van het Vlaamse of federale niveau die middelen van het Vlaamse gewest of van Europa kunnen toewijzen.

Tenslotte is er ook een lokaal politicus die zelf aangeeft dat het niet haalbaar is alle kustgemeenten tot een bepaalde beslissing te doen komen, tenzij het wordt opgelegd van bovenaf door de Vlaamse overheid.

## 7.2 Beoordeling van de aanpak door het provinciale bestuur

### 7.2.1 Betrokkenheid provincie bij duurzame ontwikkeling kust

De provincie West-Vlaanderen heeft de voorbije jaren een grotere rol op zich genomen inzake duurzame ontwikkeling aan de kust.

Ten *eerste* is er het Managementcomité van het Europese Doelstelling 2-programma voor de kust. In dit Managementcomité, voorgezeten door de provincie West-Vlaanderen, zetelen vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering, de provincie en de kustgemeenten. Het comité beslist welke projectvoorstellen goedgekeurd worden in kader van het Europese Doelstelling 2-programma voor de kust. Het programma betreft enerzijds het kustgebied dat o.i.v. de achteruitgang van de visserijsector onder doelstelling 2 van de Structuurfondsen valt, en anderzijds de Westhoek, welk gebied wegens het grote aandeel van de landbouw in de werkgelegenheid een doelstelling 5b-zone was en nu in aanmerking komt voor 'overgangssteun'. Het programma is opgebouwd rond volgende prioriteiten: toeristische ontwikkeling, versterking van het economische weefsel, bevordering van een sectoroverschrijdende duurzame ontwikkeling en verbetering van de leefbaarheid van het gebied, opleiding vorming en arbeidsmarkt en tenslotte technische bijstand.

Een adviesgroep duurzame ontwikkeling bestaande uit experts kan door de adviserende technische werkgroep en/of het managementcomité gevraagd worden advies te geven over een bepaald project. Dit advies wordt in veel gevallen ook gevolgd.

Op verzoek van de Europese Commissie wordt op alle niveaus binnen het programma, en vooral bij de selectie van de te financieren projecten rekening gehouden met twee horizontale thema's:

- bevordering van gelijke kansen voor vrouwen en mannen;

- duurzame ontwikkeling en nakoming van de verplichtingen in het kader van de NATURA 2000-richtlijnen.

(voor meer informatie hierover zie <http://www.inforegio.cec.eu.int> en <http://west-vlaanderen.be>)

Ten *tweede* is er het Coördinatiepunt voor Geïntegreerd Beheer van het Kustgebied. De Provincie West-Vlaanderen, de Vlaamse Overheid en het VLIZ (Vlaams Instituut voor de Zee), dienden dit project in om via dit coördinatiepunt de vele gebruikers en belangengroepen aan de kust te laten overleggen en samenwerken. Op die manier zou het mogelijk moeten zijn de verschillende activiteiten in goede banen te leiden. Een provinciaal gedeputeerde geeft aan dat het niet eenvoudig was het managementcomité ervan te overtuigen dat dit een belangrijk project was. Uiteindelijk is het toch goedgekeurd.

Deze provinciale politicus zegt ook dat het moeilijk was de burgemeesters te laten meewerken. Volgens hem is de grote drempel voor de burgemeesters dat zij vinden dat duurzame ontwikkeling teveel gezien wordt als louter groene ontwikkeling. Daarom moet het coördinatiepunt nu bewijzen dat duurzame ontwikkeling verder gaat.

Ten *derde* is de provinciale overheid betrokken bij het 'Strategisch Beleidsplan voor Toerisme en Recreatie aan de Kust'. Dit werd grotendeels opgesteld door het autonoom overheidsbedrijf Westtoer in samenwerking met Toerisme Vlaanderen en de provincie. Binnen dit beleidsplan is naast de toeristische sector ook aandacht voor onder andere ruimtelijke planning, natuur en milieu, mobiliteit, landbouw, leefbaarheid en cultuur.

Ten *vierde* nodigt de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen ieder jaar de kustburgemeesters uit voor een vergadering (en heeft hij hen bv. bij de recente olievervuiling verschillende keren samengeroepen).

Ten *vijfde* laat de provincie een aantal studies uitvoeren in het kader van duurzame ontwikkeling aan de kust.

#### 7.2.2 Rol provincie is onduidelijk voor sommigen, verzoenende rol voor anderen

Enkele geïnterviewden geven aan dat de taken van de provincie weinig zichtbaar zijn, dat het gaat om een logge administratieve massa waarvan men het nut niet goed inziet.

De meerderheid geeft echter aan dat de provincie de voorbije jaren voor zichzelf bestaansredenen heeft gezocht en het domein duurzame ontwikkeling van de kust naar zich heeft toegetrokken. En dit vooral vanuit de idee dat het belangrijk is dat de gemeenten en de verschillende belangengroepen meer gaan overleggen en samenwerken. Sommigen geven aan dat de provincie zelf over onvoldoende financiële middelen beschikt om veel projecten te financieren en daarom de

bemiddelende rol op zich heeft genomen, enerzijds tussen de verschillende belangen aan de kust en anderzijds als doorgeefluik van de Vlaamse (en Europese) wetgeving. Men geeft aan dat het belangrijk is dat de kustgemeenten niet als concurrenten voor elkaar optreden, maar samenwerken en zich differentiëren van elkaar. Is het bijvoorbeeld wel nodig dat er zandsculpturen te zien zijn in zowel Blankenberge als Zeebrugge?

Lokale politici geven aan dat de provincie moet sturen met voldoende aandacht voor inspraak en wisselwerking tussen het provinciale en het lokale niveau.

Een Vlaams politicus en enkele vertegenwoordigers van Vlaamse administraties vinden dat de provincie die verzoenende rol inzake duurzame ontwikkeling goed invult. Men vindt de samenwerking tussen lokaal, provinciaal en Vlaams niveau beter dan vroeger.

### 7.2.3 Kritiek op de rol van de provincie

Het nemen van beslissingen duurt door het overleg wel veel langer dan vroeger. Een Vlaams politicus geeft het voorbeeld van de strandconstructies: de Vlaamse overheid heeft de opdracht aan de provincie gegeven om hierover een uitvoeringsplan op te stellen. Maar het ontcijferen van de regels en de mogelijkheden duurt veel te lang en uiteindelijk wordt de regelgeving nog vaak omzeild.

Een vertegenwoordiger van het ACV vindt het belangrijk dat na al het overleg de knopen doorgehakt moeten worden en dit is niet altijd het geval. Zij geeft ook aan dat ACV-medewerkers niet altijd overtuigd zijn dat het vele studiewerk van de provincie al vruchten heeft afgeworpen.

Deze kritiek komt er ook van een lokaal politicus. Volgens hem houden die studies enkel in dat men de problemen die men vooraf kende, op papier heeft staan. Indien men de moed of politieke wil niet heeft iets aan deze problemen te doen, verdwijnt de studie in de kast.

Een Vlaams (en tegelijk gemeentelijk) politicus geeft aan dat het aan de provincie is om de gemeenten op de hoogte te stellen van de subsidiekanalen voor bepaalde projecten in het kader van Europese doelstellingen. In plaats van deze informatie door te geven aan de gemeenten opdat die hierop zouden kunnen intekenen, dient de provincie volgens deze persoon vaak zelf projecten in, en veelal studieprojecten. Hierdoor vinden de gemeenten moeilijk kanalen om hun eigen projecten te financieren. Soms gebeurt het dat een ambtenaar van AMINAL rechtstreeks de gemeenten inlicht over bepaalde mogelijkheden. Op die manier kunnen de gemeenten wel rechtstreeks projecten indienen.

Een politicus geeft aan dat gemeenten ten westen van Nieuwpoort door de provincie vaak worden 'vergeten'.

De vertegenwoordigers van de milieuverenigingen vinden het positief dat de provincie het overleg rond duurzame ontwikkeling stimuleert, maar vinden dat het niet ver genoeg gaat. Enerzijds is er de kritiek dat de visie op duurzame ontwikkeling van de provincie zelf nog beperkt is. Een bepaalde vooruitstrevende



gemeente keurde bijvoorbeeld het plan voor de bouw van nieuwe varkensstallen af, maar op provinciaal niveau werd het dossier o.i.v. de druk van de landbouwsector toch goedgekeurd. De actiegroepen gingen nadien naar de Vlaamse overheid, die het dossier definitief afkeurde. Door de niet-rechtljnige visie van de provincie verliest men volgens deze vertegenwoordigers op deze manier veel tijd en energie. Bovendien zijn alle beroepsmaatregelen aan wettelijke termijnen gebonden en kan het zijn dat een bepaald dossier er toch doorkomt omdat de termijnen zijn verstreken.

Daarnaast is het ook zo dat de provincie wel een platform biedt voor de verschillende belangengroepen aan de kust, maar dit platform mag niet louter een denktank blijven. Volgens de vertegenwoordigers van de natuurverenigingen is het nodig dat er uit dit platform verplichte adviesraden of dergelijke vloeien, want vrijwillige raden worden onvoldoende serieus genomen.

Ook een vertegenwoordiger van het ABVV vindt dat het structureel kustoverleg nog verder moet gaan. De goede bedoelingen zijn er, nu moeten ze nog gerealiseerd worden. Zolang de 'Europese pot' moet verdeeld worden, hebben de partners belang bij het overleg. Wat indien deze kraan wordt dichtgedraaid?

Een bovenlokaal politicus vindt dat de goedkeuring van projecten binnen het doelstelling 2-programma omwille van de verplichte, vrij zware procedures eerder moeizaam loopt. Volgens hem zijn daardoor nog maar weinig Europese middelen effectief uitbetaald aan de promotoren. Dit kan dan weer problemen opleveren met een andere technische regel die de verplichting oplegt om binnen een bepaalde periode een precies vastgesteld aantal middelen uitbetaald te hebben, met het risico effectief middelen te verliezen. Dit vormt volgens hem een scherpe tegenstelling met de terechte opzet om een kwalitatieve invulling van het programma te verzekeren. De gemeenten zouden deze taak van toekenning van projecten volgens hem beter kunnen doen, omdat zij de behoeften kennen en de centrale diensten veel minder.

### **7.3 Beoordeling van de aanpak door de Vlaamse overheid**

#### **7.3.1 Vlaamse overheid heeft veel oog voor duurzame ontwikkeling**

Een aantal van de geïnterviewden is positief over de rol van de Vlaamse overheid.

Een lokaal politicus geeft aan dat minister Landuyt in het kustactieplan duidelijk opteert voor duurzame ontwikkeling. Ook op andere vlakken zijn heel wat maatregelen genomen (o.a. milieubeleedsovereenkomsten). De resultaten zullen echter veelal op iets langere termijn merkbaar zijn. Ook de vertegenwoordigers van de natuurverenigingen en medewerkers van de Vlaamse administraties zijn positief. Volgens hen doet de Vlaamse overheid echt inspanningen en blijft het niet enkel bij woorden. Een voorbeeld is het sterneneiland in de haven van Zeebrugge dat als compensatiegebied werd ontwikkeld. Iemand geeft wel aan dat de admini

straties nog meer middelen nodig hebben om deze extra taken goed uit te kunnen voeren.

Volgens een ander gemeentelijk politicus is AMINAL beter in het beheer van natuurgebieden omdat ze over meer personeel en knowhow beschikt dan de gemeenten. Dit was eerst lokaal onbespreekbaar, maar toen een aantal natuurgebieden door AMINAL werden overgenomen, stelde men vast dat het beheer beter gebeurde.

### 7.3.2 Steeds meer regels, steeds minder efficiëntie

Een lokaal politicus vindt dat de Vlaamse regering zich veel te veel bemoeit met wat er gebeurt in de gemeenten. In het unitaire België was het volgens hem beter. Teveel parlementariërs willen in de kijker komen. Hoewel premier Verhofstadt beloofde de administratieve rompslomp te verminderen, is die nog gegroeid.

Het meest negatief is een ander lokaal politicus: *'AWZ nam vroeger een soepele houding aan. Nu is er een dik boek met reglementen dat AWZ aan handen en voeten bindt zodanig dat wij niets meer kunnen doen. Dat zal met de nieuwe werkgroep duurzame ontwikkeling net hetzelfde zijn. Alles zal tien jaar achteruit gezet worden, bevroren en zal in de achterkamertjes van de besluitvorming vernestelen. Het is verbijsterend, van een ontstellende onbekwaamheid. De aanpak van het Vlaams beleid is een politieke grap waar men achteraf vergeet uitvoeringsbesluiten voor te maken.'*

Volgens een Vlaams politicus is de Vlaamse administratie enerzijds niet streng genoeg en anderzijds wordt er veel te lang gevit over evidente zaken. Inzake ruimtelijke ordening was de Vlaamse administratie volgens deze persoon jarenlang veel te laks. Tien jaar geleden is men veel strenger geworden, maar de voorbije twee à drie jaren is het terug soepeler geworden. Bepaalde dossiers die er enkele jaren geleden niet zouden doorkomen, worden nu wel goedgekeurd. Anderzijds is het voor bijvoorbeeld beschermde monumenten in de duinen onmogelijk een bouwvergunning te krijgen zonder naar een minister of kabinetschef te gaan. Bij een bepaald project werden ruïnes blootgelegd. Hierbij is het nodig dat er water weggepompt wordt, maar dat is niet toegelaten door AMINAL. Daarna werd een hele procedure opgestart om de bestemming te veranderen tot archeologisch erfgoed. Hierdoor heeft men een jaar verloren. Er moesten ganse MER<sup>18</sup> rapporten opgesteld worden. Het water dat nu wordt opgepompt moet onmiddellijk terug geïrrigeerd worden zodat het waterpeil niet verandert. Door dit continue pompen zijn volgens deze politicus tientallen miljoenen BEF weggegooid. Dit voorbeeld toont aan hoe de administraties projecten tegenhouden via allerlei procedures die veel tijd en energie vragen en uiteindelijk toch resulteren in wat men vooraf wilde.

---

<sup>18</sup> Milieueffectrapportering.

(Voor de verschillende plannen die gemeenten moeten opstellen, zie eerder paragraaf 7.1.1 van dit hoofdstuk)

### 7.3.3 Vlaamse overheid teveel nadruk op de ecologische pijler van duurzame ontwikkeling

Heel wat geïnterviewden (zoals onder andere de vertegenwoordigers van de landbouwsector en van Westtoer) geven aan dat de Vlaamse overheid teveel nadruk legt op de ecologische pijler van duurzame ontwikkeling en hierdoor een evenwicht tussen de drie pijlers (ecologische, economische en sociale) hindert. Volgens hen beseft de Vlaamse overheid nu toch meer en meer dat men te ver aan het gaan is.

Een vertegenwoordiger van de immobiliënsector vindt dat het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen zeer irrealistisch opgesteld is. De helft van Vlaanderen werd zonevreemd beschouwd. Hierdoor werd de cascade naar provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk structuurplan zeer moeilijk in te vullen.

Volgens de vertegenwoordiger van de haven van Zeebrugge is het vogelrichtlijngebied op een totaal ondemocratische manier vastgelegd. De haven doet zelf veel inspanningen naar milieu toe maar dreigt nu eerder toegewezen gronden te verliezen. Deze houding moedigt aan om alle toegewezen gronden meteen uit te baten, daar waar de haven er juist voor had gekozen gronden niet toe te wijzen aan bedrijven die niet met de havenactiviteiten verbonden waren.

Vanuit de visserijsector verwijt men Vlaams minister Dua dat ze zich voor haar beleid door de verkeerde mensen laat adviseren, mensen die zich als specialisten van de visserij uitroepen maar die niemand uit de visserijsector kent en die ook niet de moeite doen om de mensen van de rederij te raadplegen. Hoewel er een Vlaams Visserijcomité bestaat, neemt minister Dua volgens de vertegenwoordiger van de visserijsector de analyse van de Vlerickschool over zonder de visserijsector of het Vlaams Visserijcomité te consulteren. Maar volgens deze persoon zou een grotere invloed van lokale politici weinig uithalen omdat ook binnen de lokale besturen weinig politici hun nek willen uitsteken voor de kleine visserijsector.

## 7.4 Beoordeling van de aanpak door de federale overheid

### 7.4.1 Slecht begin voor de wet ter bescherming van het mariene milieu

Het strand is tot aan de waterlijn een Vlaamse bevoegdheid. De federale overheid heeft een aantal bevoegdheden op zee die relevant zijn voor duurzame ontwikkeling zoals leefmilieu (beneden de waterlijn), duurzame ontwikkeling en energie. Enkele andere activiteiten op zee behoren tot de Vlaamse bevoegdheden zoals visserij, beloodsing, scheepvaart en storten van baggerspecie.

De wet ter bescherming van het mariene milieu van 1999 is volgens een aantal betrokkenen voorbereid in visinstituten, universiteiten en vanuit Natuurpunt. Ook

een vertegenwoordiger van de natuurverenigingen geeft toe dat de kritiek dat de wet teveel van bovenuit is opgelegd en dat er te weinig overlegd is met de betrokkenen (vooral reders), niet volledig ongegrond is.

Volgens een bovenlokaal politicus is men bij de uitvoering van deze wet begonnen met enkele uitvoeringsbesluiten die heel drastisch en ontoepasbaar waren. De jachthaven van Nieuwpoort zou moeten verdwijnen, het vissen door amateur-visserij zou helemaal gereguleerd worden, ... Door de slechte communicatie en het gebrek aan overleg en inspraak, hebben de verschillende betrokkenen zoals de visserijsector, de toeristische sector en de havens, steun bij elkaar gezocht en zijn zij in opstand gekomen. Hierdoor is het bijna niet meer mogelijk te komen tot uitvoeringsbesluiten want elk voorstel wordt reeds vooraf door deze partijen afgekeurd. Alle maatregelen zijn opgeschort en het hele proces ligt volgens deze persoon al 4 jaar stil.

Door het gebrek aan uitvoeringsbesluiten voor de wet ter bescherming van het mariene milieu, is de overheid volgens een vertegenwoordiger van de natuurverenigingen, de energiemaatschappijen in het windmolendossier achternagehold. In feite had het de overheid moeten zijn die aan de energiemaatschappijen aangaf in welk gebied een windmolenpark op zee mogelijk is. Nu zijn het de energiemaatschappijen die een voorstel gedaan hebben dat veel kritiek van de betrokkenen uitlokte. Volgens deze persoon is de overheid *'niet voldoende gewapend tegen de financiële en politieke machtsgroepen en multinationals en dit uit onkunde, politieke onwil, medeplichtigheid en een te sterke verwevenheid'*.

Hoewel niet expliciet naar het windmolendossier gevraagd werd, gaven vele respondenten aan dat ze helemaal niet tevreden waren over de aanpak van de overheid. Een van de redenen van protest tegen windmolens op zee is dat de kust een toeristische troef zou kwijtspelel wanneer de weidse horizon op zee zou verstoord worden door windmolens. Anderen zoals de vertegenwoordigers van de natuurverenigingen zijn in principe niet tegen windmolens maar zijn wel tegen de manier waarop beslist werd waar en hoe ze er zullen komen.

De meeste geïnterviewden hadden geen mening over de aanpak van duurzame ontwikkeling door de federale overheid omdat ze niet betrokken zijn bij wat op zee gebeurt.

## 7.5 Beoordeling van de aanpak door de Europese Unie

### 7.5.1 Positieve kanten van Europese regelgeving

De meerderheid van de geïnterviewden geeft aan dat voor bepaalde materies, vooral grensoverschrijdende materies zoals luchtvervuiling, gezondheid, voedselveiligheid, ..., internationale regelgeving noodzakelijk is. Een grensoverschrijdend probleem kan niet door lidstaten afzonderlijk opgelost worden. Bovendien zijn er Europese rechtsregels die in de lidstaten politiek niet haalbaar waren. Dan is het

eenvoudiger tegenover de tegenstanders in eigen land de schuld door te schuiven: 'het moet van Europa'.

Vooraf vanuit groene hoek vindt men het beleidswerk op Europees niveau goed. Enkele verworvenheden zijn: Vogelrichtlijn,<sup>19</sup> Habitatrichtlijn,<sup>20</sup> RAMSAR.<sup>21</sup> Volgens sommigen duurt het omzetten van Europese richtlijnen in nationale wetgeving jammer genoeg vijftien tot twintig jaar. Bovendien is volgens een vertegenwoordiger van de natuurverenigingen de toepassing voor tachtig procent louter op papier. De oorspronkelijke richtlijn wordt volgens deze persoon bij iedere afdaling van niveau afgezwakt. Dit laatste wordt tegengesproken door een bovenlokaal politicus die aangeeft dat het toepassen in nationale wetgeving soms een afzwakking inhoudt maar even vaak een verstrenging betekent van de oorspronkelijke richtlijn.

Vanuit de economische sectoren vindt men het wel heel belangrijk dat de interpretatie en toepassing van de Europese richtlijnen gelijk gebeurt in de verschillende lidstaten. Het kan niet zijn dat België voor zichzelf zeer strikt is terwijl de buurlanden de normen met een korrel zout nemen. Op die manier zorgt men immers voor oneerlijke concurrentie. Deze oneerlijke concurrentie bestaat er volgens de vertegenwoordiger van de landbouwsector reeds door bv. de strenge dioxinenormen. In België moeten alle onderdelen in het proces van eierproductie dioxinevrij zijn, terwijl in de VS de eieren op het einde van het proces met UV-stralen bestraald worden waardoor ze ook dioxinevrij zijn. Deze eieren zijn goedkoper dan de Belgische eieren.

De vertegenwoordiger van De Lijn vindt het positief dat o.i.v. Europa meer rekening gehouden wordt met zwakke gebruikers van het openbaar vervoer, namelijk ouderen en personen met een handicap.

Een aantal personen verwijzen ook naar de positieve invloed van de subsidiëringmogelijkheden in het kader van Doelstelling 2: om projecten te kunnen binnenhalen moet men aan bepaalde duurzaamheidsvoorwaarden voldoen. En in het kader van interreg worden kustgemeenten volgens de betrokkenen gestimuleerd om samen te werken met kustgemeenten uit andere lidstaten.

---

<sup>19</sup> De in 1979 door de Raad van de Europese Gemeenschappen vastgestelde Vogelrichtlijn heeft tot doel: de bescherming en het beheer van alle op het grondgebied van de Europese Unie in het wild levende vogels en hun habitats.

(zie [www.mina.vlaanderen.be/natura2000/vogelrichtlijn.htm](http://www.mina.vlaanderen.be/natura2000/vogelrichtlijn.htm))

<sup>20</sup> De bescherming van de natuurlijke leefgebieden die van belang zijn voor de instandhouding van de wilde fauna, uitgezonderd de vogelsoorten, en flora wordt in de Habitatrichtlijn 92/43/EEG opgelegd. (zie [www.mina.vlaanderen.be/natura2000/habitatrichtlijn.htm](http://www.mina.vlaanderen.be/natura2000/habitatrichtlijn.htm))

<sup>21</sup> De Conventie over moerassen (The Convention on Wetlands), getekend in Ramsar, Iran, in 1971, is een intergouvernementeel verdrag dat het kader biedt voor nationale actie en internationale coöperatie voor de bescherming en het duurzame gebruik van moerassen (zie [www.ramsar.org](http://www.ramsar.org))

### 7.5.2 Kritiek op Europese aanpak

Hoe hoger het beslissingsniveau, hoe groter de kritiek dat de beslissingen genomen zijn zonder kennis van de lokale gevoeligheden. Zo vindt een vertegenwoordiger van het ACV dat Europese regelgeving meer van beneden naar boven zou moeten opgesteld worden. Dan zal men ook beter beseffen dat het heel moeilijk is een consensus te vinden rekening houdend met de eigenheid van de lidstaten.

In diezelfde lijn vindt een Vlaams politicus dat bij het afdalen van Europese wetgeving naar lagere echelons de besluitvorming vaak onleesbaar wordt, niemand heeft er nog vat op. Bovendien is het dan vaak te laat om erop te reageren.

Hoewel Europese regelgeving voor heel wat personen noodzakelijk is om bepaalde problemen aan te pakken, vinden sommige personen dat men in Vlaanderen overgereguleerd is. De vijf beslissingsniveaus (van gemeentelijk tot Europees) zijn onvoldoende op mekaar afgestemd, waardoor het geheel verlamd werkt in plaats van constructief. De administratieve rompslomp is te groot. Voor elke nieuwe maatregel zouden er minstens twee andere moeten afgeschaft worden.

Een ander probleem is de onduidelijkheid van de Europese richtlijnen. Voor de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn bestaan er volgens een politicus geen kaarten waarin deze gebieden zijn afgebakend. Daarom zou men volgens deze persoon moeten beginnen met een procedure om deze gebieden af te lijnen, weliswaar in samenspraak met de verschillende betrokkenen. Eenmaal deze beslissing genomen is, zal het mogelijk zijn verder te werken. Zolang er geen duidelijkheid bestaat, zullen verdere uitvoeringsbesluiten steeds betwist worden.

Enkele personen geven aan dat Europa binnen de EU-lidstaten wel streng optreedt maar dat de vervuiling vooral moet aangepakt worden in de Oostbloklanden.

Een andere kritiek, niet zozeer op de Europese richtlijnen maar op de houding van Europa ten opzichte van federale lidstaten is dat Europa geen regio's erkent. Hierdoor ontstaat de schizofrene toestand dat Vlaanderen via een federale minister Europa moet aanspreken.

Volgens de vertegenwoordiger van het VLIZ bewijst het alarmerende resultaat van het 5-jaarlijkse quality status report<sup>22</sup> van de Noordzee dat de Europese en internationale conventies nog niet ver genoeg gaan.

## 7.6 Besluit beoordeling aanpak van verschillende bestuursniveaus

Vooraf over de aanpak van duurzame ontwikkeling door het lokale en het Vlaamse bestuursniveau zijn de mening verdeeld.

---

<sup>22</sup> Quality Status Report 2000, te vinden op [www.ospar.org](http://www.ospar.org).

Volgens sommigen (vooral lokale politici) is het *gemeentelijk niveau* het best geschikt om duurzame ontwikkeling aan de kust te realiseren, omdat het lokale bestuur het best aanvoelt wat de behoeften zijn. Anderen zien wel het nut van gemeentelijke autonomie, maar vinden dat het beleid moet gebeuren binnen de klijtlijnen die door een hogere overheid zijn getrokken.

Nog anderen (vooral vanuit de natuurbeweging en de Vlaamse overheid) vinden dat lokale politiek altijd in zekere mate kortzichtig zal blijven en bepaald door lokale belangen. Daarom is strenge controle op het lokale beleid noodzakelijk om duurzame ontwikkeling te kunnen realiseren.

Over het *provinciale bestuur* is men het eens dat dit de voorbije jaren het overleg tussen de betrokkenen gestimuleerd heeft. Volgens sommigen zouden zij echter nog vaker Europese subsidiemogelijkheden moeten doorschuiven naar de gemeenten en niet zelf een groot deel ervan gebruiken in eigen duurzaamheidsprojecten (waaronder veel studies).

Voorstanders van de aanpak van het *Vlaamse bestuursniveau* zijn positief over de grotere aandacht voor milieubescherming en duurzame ontwikkeling. Zij waarschuwen dat het strengere beleid de voorbije 3 jaren soepeler dreigt te worden.

Tegenstanders vinden dat de Vlaamse overheid zich teveel bemoeit met het lokale beleid, dat ze door de vele opgelegde plannen en tegenstrijdige adviezen van de Vlaamse administraties het gemeentelijk beleid bijna onmogelijk maakt. Een aantal personen vindt ook dat op het Vlaamse niveau het ecologische teveel nadruk krijgt ten nadele van het sociale en het economische aspect van duurzame ontwikkeling.

Het regelen van 'het gebruik van de Noordzee', een grotendeels *federale* materie, blijkt een van de moeilijkste dossiers te zijn bij duurzame ontwikkeling aan de kust. Door een ongelukkig begin bij de uitvoering van de wet op de bescherming van het mariene milieu, zijn verschillende belanghebbende in het defensief gaan staan en iedere dialoog, laat staan compromis, lijkt zeer moeilijk.

Velen zien het nut in van een *Europese aanpak* van duurzame ontwikkeling, vooral als het gaat om grensoverschrijdende aspecten. Bovendien heeft het weinig zin dat lidstaten op zich strenge maatregelen nemen, indien de buurlanden niet dezelfde maatregelen nemen. Bovendien stimuleren de Europese subsidies het integreren van duurzaamheid in het beleid en het samenwerken met andere kustgemeenten.

Volgens sommigen (vooral natuurbewegingen en Vlaamse administraties) gaan de Europese richtlijnen nog niet ver genoeg of worden ze te soepel geïnterpreteerd.

Anderen vinden dit helemaal niet en wijzen op het gevaar dat de Europese overheid weinig voeling heeft met lokale behoeften. Wanneer Europese regelgeving is 'neergedaald' tot het Vlaamse of lokale niveau, is volgens sommigen nog weinig tegenspraak mogelijk.

## 8. Rol van andere actoren in duurzame ontwikkeling aan de kust

Niet enkel de verschillende bestuursniveaus beïnvloeden het al dan niet komen tot duurzame ontwikkeling aan de kust. We overlopen ook de rol van andere actoren zoals de media, de academische wereld, de milieuorganisaties en andere organisaties die zich inzetten voor duurzame ontwikkeling. De volgorde waarin we deze actoren bespreken is vrij willekeurig en dus niet in orde van belangrijkheid.

### 8.1 De rol van de media

De respondenten geven aan dat de media een belangrijke rol hebben in het creëren van een draagvlak voor duurzame ontwikkeling bij de gewone bevolking. In het beste geval zorgen de beleidsmakers en de belangengroepen die opkomen voor duurzame ontwikkeling dat de visie rond duurzame ontwikkeling levendig en interessant wordt voorgesteld, zodat de media hier spontaan op inpikken en verspreiden onder de bevolking. Heel wat geïnterviewden geven aan dat het echter niet zo eenvoudig is.

Volgens een vertegenwoordiger van het VLIZ (Vlaams Instituut voor de Zee) zijn 'duurzame ontwikkeling' en 'geïntegreerd beheer van de kust' algemene en moeilijk vulgariseerbare begrippen. Deze begrippen schrikken af, vragen veel en herhaaldelijke duiding en daarom vermijden journalisten deze begrippen. Via bepaalde cases zijn de begrippen iets aanschouwelijker maar dan verliest men de algemene visie en blijft men hangen in het anekdotische. Toch ziet deze persoon dat er bij de mensen een zekere honger naar informatie bestaat. Daarom is het aan de bevoegde organisaties (als het VLIZ) om de informatie duidelijk en aanschouwelijk voor te stellen zodat andere media hierop inpikken. Volgens deze persoon gebeurt het regelmatig dat bij de publicatie van hun eigen blad, het weekblad Knack een artikeltje overneemt.

Een vertegenwoordiger van de milieuorganisaties vindt dat het aan hun is om de zaken interessant voor te stellen voor de media. *'Je krijgt de media-aandacht die je verdient.'*

Anderen geloven niet in de objectiviteit van de media. Een lokaal politicus en een vertegenwoordiger van de VVW (Vlaamse Vereniging voor Watersport) vinden dat de kust steeds negatief in de media verschijnt: files, ongevallen met de kusttram, vervuiling van het water, zwartwerk in de horeca, bouwwoede, ... Bij bepaalde dossiers als de windmolens vindt de politicus dat enkel de tegenstanders aan het woord komen.

Een ander politicus geeft aan dat de media inderdaad een grote invloed hebben wanneer ze bijvoorbeeld op straat mensen interviewen en dit voordoen als de publieke opinie. Hoeveel voorstanders laat men in beeld, hoeveel tegenstanders en is dit inderdaad de verhouding in de publieke opinie? De media zijn vluchtig en kunnen/willen zelden dieper op de zaken ingaan.



Nog iemand anders vindt dat het de stevige schandalen zijn zoals een voedselcrisis, waarbij men zieke kinderen laat zien, die mensen sterk beïnvloeden in hun mening en consumptiegedrag.

Ook de verschillende belangengroepen worden niet op gelijke manier belicht in de media. Volgens de landbouwsector worden boeren als oproerkraaiers en egoïsten voorgesteld, en de jongeren in het Lappersfortbos als helden. Volgens de haven van Zeebrugge wordt het belang van de havens in de economie onvoldoende belicht. Iemand anders geeft aan dat de visserij, ondanks de schadelijke invloed op het milieu, eerder als een romantisch gegeven wordt beschouwd en weinig geïnterpreteerd wordt door de milieuverenigingen.

Een persoon geeft aan dat de regionale media aan de kust niet bezig zijn met de visie rond duurzame ontwikkeling. Ze geven wel aan dat een bepaald dossier door een belangengroep is neergelegd bij de Raad van State. Deze persoon noemt deze vorm van berichtgeving 'dagjespolitiek zonder visie en met slechts zeer weinig onderzoekswerk door de journalisten'.

Een provinciaal gedeputeerde geeft dan weer aan dat minister Landuyt via WTV<sup>23</sup> en Focus TV (Noord-West-Vlaanderen) een zomerprogramma heeft gelanceerd waarin veel aandacht was voor duurzaamheidsprojecten. Volgens hem werd dit programma goed bekeken.

De verantwoordelijke van een sociale huisvestingsmaatschappij geeft aan dat soaps ideaal zijn om bepaalde visies te doen inslaan. Indien in zo'n serie de bescherming van het milieu, het niet nodig hebben van een auto, ... als normaal worden beschouwd, dan dringen deze ideeën ook door bij de gewone bevolking. Dit wordt echter nog niet vaak gedaan. Deze persoon geeft aan dat kansarmen (haar cliënten) soms geen bed hebben, maar wel een televisie en stereo-installatie. Dit zijn statussymbolen in onze samenleving die onder andere in stand worden gehouden via de media.

## 8.2 Rol van de academische wereld

Heel wat personen zien ook een belangrijke rol voor de academische wereld in het komen tot duurzame ontwikkeling. Een vertegenwoordiger van een OCMW geeft aan dat zij vanuit het werkveld aan de academische wereld impulsen geeft die deze in onderzoeken gieten, cijfers verzamelen en nadien terugkoppelen naar het beleid en het werkveld. Ook bij het uitschrijven van nieuwe projecten worden de onderzoeksresultaten meegenomen. Via studiedagen blijven mensen in het werkveld op de hoogte van recente verschuivingen.

Een politicus geeft aan dat de academische wereld verondersteld wordt gegevens om te zetten in vloeiende teksten die leesbaar zijn. Zij moeten een rol spelen, maar op een zeer onafhankelijke manier. Dit laatste is niet altijd eenvoudig. Sommige academici worden door bepaalde partijen 'weggeplukt'.

---

<sup>23</sup> West-Vlaamse regionale Televisie.

Iemand anders vindt dat academici de taak hebben objectieve en deskundige analyses te maken en perspectieven voor te stellen.

Het VLIZ stelt zich als taak bruggen te slaan tussen de wetenschappelijke wereld en de verschillende bestuursniveaus.

Een vertegenwoordiger van de rederij zegt nauw samen te werken met de academische wereld. Deze houdt de visserij op de hoogte van de verschillende stocks en de kwaliteit van het visbestand.

### **8.3 Rol van de organisaties die opkomen voor duurzame ontwikkeling (o.a. milieuorganisaties)**

Naast de milieuorganisaties gaat het hier ook om consumentenorganisaties, Oxfam en andere middenveldorganisaties die streven naar duurzame ontwikkeling, meestal zich toelegend op één aspect ervan.

Bijna iedereen geeft aan dat de milieuverenigingen de voorbije vijftien jaar een luidere stem hebben verworven, al is niet iedereen daar even blij mee.

Daar waar de milieuverenigingen vijftien jaar geleden beschouwd werden als een marginale groep amokmakers of idealisten, zijn de leden nu gerecupereerd in o.a. milieuraden en gemeentebesturen. De beleidsmakers werken nauwer samen met de milieuverenigingen, die de dossiers nauw opvolgen.

Daarnaast heeft een milieuvereniging als Natuurpunt ook financiële macht verworven. Een lid verklaart *'Natuurpunt gebruikt de wapens van de tegenstander'*. Natuurpunt verwerft voldoende financiële middelen om natuurgebieden aan te kopen en wordt in die zin een belangrijke betrokkene naast de andere financiële groepen die gronden opkopen. Dit zorgt evenwel voor grote interne discussies binnen de organisatie of *'het doel deze middelen heiligt'*.

Sommigen vinden zoals eerder vermeld dat de milieuverenigingen te ver gaan, te weinig openstaan voor andere belangengroepen, de natuur willen afsluiten in plaats van deze open te stellen om mensen warm te maken voor natuurbescherming.

Een vertegenwoordiger van het ABVV vindt dat de milieubeweging en andere NGOs in West-Vlaanderen weinig open zijn om met de vakbond samen te zitten en te kijken wat men gemeenschappelijk heeft. Op andere plaatsen lukt dit vlotter.

Vanuit de landbouwsector vindt men dat de natuurverenigingen te ecocentrisch denken en te weinig oog hebben voor de sociale en economische leefbaarheid van de landbouwers.

Anderen vinden dan weer dat veel mensen nog moeten wennen aan het feit dat aan ecologie meer aandacht besteed wordt dan vroeger. Zodra natuurbescherming en duurzame ontwikkeling in het normale denkpatroon worden opgenomen, zal het protest hiertegen verminderen. Zo heeft AWZ (Administratie Waterwegen en Zeewegen) regelmatig overleg met belangengroepen, zowel grote organisaties als lokale groepen. Hun taak is de beleidsmakers en administraties attent te maken op

bepaalde aspecten. Dit overleg vraagt meer tijd en financiële middelen dan wanneer dit nog niet gebeurde, maar het is evident en noodzakelijk geworden.

De milieuverenigingen en NGOs zijn niet enkel drukkingsgroepen, zij informeren ook het werkveld en het grote publiek. Zo worden regelmatig studiedagen gehouden waar functionarissen aan deel kunnen nemen. Hier is het belangrijk over de informatiekkanalen te beschikken. Via deze studiedagen wordt immers toch nog steeds een beperkt publiek aangesproken.

Volgens een lokaal politicus worden dossiers beter opgevolgd door de drukkingsgroepen uit het middenveld dan door de gemeenteraadsleden. Een ander lokaal politicus vindt dat het schepencollege en de gemeenteraad voortdurend tegenkanting krijgen van de kleine belangengroepen. Die voeren volgens hem niet constructief oppositie maar houden alle dossiers tegen 'met punten en komma's'. Hij vraagt zich af op dit wel in het algemeen belang is en of de drempel voor het indienen van dossiers bij de Raad van State bijvoorbeeld niet te laag geworden is. Dit oponthoud kost bovendien veel geld aan de gemeenschap.

Een Vlaams (en tegelijk lokaal) politicus vindt het nodig dat de NGOs en andere organisaties een constante druk uitoefenen op de beleidsmakers, maar anderzijds vindt hij ook dat zij het moeten durven zeggen, wanneer er iets goed gedaan is. Iedere beleidsbeslissing is een vorm van compromis en meestal krijgt de politiek kritiek van beide kanten in plaats van te benadrukken welke vooruitgang er toch gemaakt is.

Volgens een vertegenwoordiger van De Lijn probeert de lokale overheid de bewoners echt te betrekken bij het beleid via wijkraden, hoorzittingen enz. Deze vormen van participatie zijn volgens hem niet meer weg te denken uit de besluitvorming. Op Vlaams niveau geeft bijvoorbeeld de gebruikersvereniging BTTB<sup>24</sup> advies aan de beleidsmakers. Het voordeel van deze participatie is dat men een breder draagvlak heeft om zaken uit te voeren.

Een vertegenwoordiger van de haven van Zeebrugge vindt dat politici eigenlijk slechts besluitvormers zouden mogen zijn waarbij de rest gedragen wordt vanuit een basis. De gouverneur van West-Vlaanderen vindt eerder het omgekeerde: de andere actoren hebben medezeggenschap maar mogen niet in de plaats komen van de overheid. Het is de overheid die beslist en de synthese maakt van de steeds eenzijdige visies van de verschillende actoren.

#### 8.4 Overige actoren die een rol spelen

Uiteraard hebben we niet alle actoren kunnen bespreken die enige rol (kunnen) spelen bij duurzame ontwikkeling aan de kust. Naast de media, de academische wereld en de belangenorganisaties werden nog twee aspecten genoemd die een

---

<sup>24</sup> Bond van Trein-, tram- en busgebruikers vzw.

rol spelen bij duurzame ontwikkeling, namelijk de deelname van ecologische partijen in regeringen van Europese lidstaten en de rol van het onderwijs.

Een politicus benadrukt dat het bestaan en de deelname van ecologische partijen aan regeringen in Europa een rol spelen in het plaatsen van ecologische thema's op de politieke agenda. Ook andere politieke partijen nemen bepaalde thema's over. Daarnaast worden ook veel impulsen gegeven aan wetenschappelijke instellingen vanuit de groene partijen.

Een vertegenwoordiger van de milieuverenigingen benadrukt de invloed van het onderwijs. Het feit dat de generatie jongeren milieubewuster is en milieubescherming als vanzelfsprekend beschouwt is een verworvenheid van het onderwijs. Daarom zou het goed zijn mocht het thema milieu opengetrokken worden en de globale problematiek van duurzame ontwikkeling meer aandacht krijgen.

### 8.5 Besluit actoren die een rol spelen binnen duurzame ontwikkeling

Naast de verschillende overheden spelen ook andere actoren een rol binnen het debat rond duurzame ontwikkeling.

Enerzijds zijn er de actoren die in principe objectief zouden moeten zijn en vooral de mensen informeren rond het thema, namelijk de media en het onderwijs. Ook de academische wereld zou informatie moeten verstrekken en analyseren zonder echt een standpunt in te nemen.

Anderzijds zijn er de middenveldorganisaties die ieder hun eigen standpunt verdedigen binnen het duurzaamheidsdebat. Door de sleutelfiguren worden vooral de milieuorganisaties genoemd. Hun stem is de voorbije vijftien jaar luider gaan klinken en ze hebben ook meer macht verworven via deelname aan adviesraden en het verwerven van financiële macht. Ook de deelname van groene partijen aan regeringen van Europese lidstaten zet duurzame ontwikkeling op de politieke agenda.

Naast de natuurverenigingen zijn er uiteraard nog andere organisaties die bij overheden en burgers pleiten voor duurzame ontwikkeling.

Verschillende personen geven aan dat inspraak van burgers of belangengroepen in het beleid niet meer weg te denken is. Dit heeft veel voordelen, maar zorgt ook voor langere procedures en soms te lang oponthoud door protest van kleine actiegroepen die volgens de gesprekspartners zelf nauwelijks draagvlak hebben bij de burgers.

## 9. Draagvlak in de organisaties en bijdrage tot duurzame ontwikkeling

Bij de interviewronde werd gesproken met vertegenwoordigers van organisaties waarbij duurzame ontwikkeling tot de *kerntaken* behoort en andere organisaties die er eerder *rekening mee* moeten *houden*. We proberen de organisaties te groeperen naargelang hun domein.

## 9.1 Agalev, Natuurpunt, VLIZ, Planologische dienst provincie

Voor Agalev vormt duurzame ontwikkeling de 'groene draad' doorheen de organisatie, zowel via het beleid als de mandatarissen. Agalev organiseert ook studie-avonden, voorstellingen van projecten rond duurzame ontwikkeling, ...

De natuurverenigingen streven in de eerste plaats naar natuurbescherming maar ook ruimer naar duurzame ontwikkeling. De vertegenwoordigers bij deze interviewronde geven toe dat sommige leden tevreden zijn met 'eilandjes' natuur waarin ze als het ware kunnen 'tuinieren'. Anderen zijn voortrekkers van de organisatie. Het echt consequent doorvoeren van de eigen principes zou nog verder kunnen gaan: bv. voor een wandeling ergens afspreken waar men geraakt met het openbaar vervoer, bomen omzagen met plantaardige olie i.p.v. minerale olie, ... Buiten het zelf consequent handelen, gaan de natuurverenigingen ook de discussie aan met de verschillende bestuursniveaus en de lokale belangengroepen zoals de vastgoedsector, landbouw, toerisme. Zo gaat men bijvoorbeeld de milieuableidende vragen waarom nog steeds geen recyclagepapier gebruikt wordt op de gemeente, waarom inktpatronen voor printers niet gerecycleerd worden, ... De discussies met de andere sectoren kunnen resulteren in het indienen van klachten bij de Raad van State of bij een hoger bestuursniveau.

Het VLIZ heeft eerder een coördinerende rol om de vele belanghebbenden bij duurzame ontwikkeling rond te tafel te krijgen, te informeren en beslissingen te nemen. Het VLIZ dient als aanspreekpunt maar geeft aan over weinig personeel te beschikken om de vele vragen grondig te beantwoorden.

De planologische dienst van de provincie heeft als taak duurzaam met de beschikbare ruimte om te gaan. Als dienst zijn zij het gewoon dat nooit iedereen tevreden is met een beslissing van ruimtelijke planning. De vertegenwoordiger van deze dienst heeft een eigen visie op de manier waarop het probleem van het verlies van open ruimte zou kunnen opgelost worden, namelijk de loskoppeling van de relatie tussen de inkomsten voor de gemeenten en de functie van de gronden.

## 9.2 WVI, AWZ, Westtoer

De vertegenwoordiger van de West-Vlaamse Intercommunale noemt een aantal manieren waarop zij een bijdrage wil leveren tot duurzame ontwikkeling. Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen probeert men verschillende firma's bijeen te zetten in één gebouw om ruimte te besparen. Bij het ontwikkelen van de gronden wordt er aandacht besteed aan het hergebruik van regenwater, bedrijfsvervoerplannen, ... In Staden werkt men een pilootproject uit van de acht eerste ecologische woningen in West-Vlaanderen. Indien dit een succes wordt, zal het project uitgebreid worden. De geïnterviewde geeft aan dat men een viertal jaar geleden begonnen is met deze nieuwe manieren van werken. Sommige medewerkers die reeds dertig jaar in dienst zijn, hebben wel enige moeite om mee te stappen in deze vernieuwing. Toch is er volgens hem bereidheid om het te proberen.

De Vlaamse Administratie Waterwegen en Zeewezen heeft haar takenpakket ook zien verruimen sinds een aantal jaren. Daar waar men bijvoorbeeld jaren geleden als kustverdediging een betonnen duinvoet aanlegde, gaat men nu, indien de veiligheid van de bevolking dit toelaat, vanuit ecologische standpunt de duinvoet doorbreken en een houten constructie aanleggen zodat wandelaars mee kunnen genieten van de groeiende biodiversiteit die door het regelmatig overstromen van het gebied ontstaat. AWZ beschikt over een aantal specialisten die gaan monitoren of de projecten van AWZ bijdragen tot biodiversiteit of niet. De ecologische en toeristische waarden van projecten zijn belangrijk geworden. Bij elk project worden de andere belangen afgetoetst met vertegenwoordigers van de verschillende sectoren. Hierdoor duren projecten langer en worden ze duurder maar deze vorm van aftoetsing kan volgens de respondent niet meer weggedacht worden.

Soms wordt het wel problematisch wanneer kleine actiegroepen die zelf nauwelijks draagvlak hebben bij de gehele bevolking, het ganse proces tegenhouden.

De vertegenwoordiger van AWZ geeft aan dat net zoals op andere administraties, AWZ vergrijst. Deze ouderen hebben meer moeite met het nieuwe takenpakket dan de jongeren. Door de aanwerving van o.a. een bio-ingenieur krijgt men wel meer dynamiek in de organisatie. Nieuw voor AWZ is ook dat zij de voorbije jaren informatiecampagnes voeren met de hulp van een commercieel communicatiebureau.

Ook voor Westtoer is duurzaamheid een deel van het takenpakket geworden. Vooral bij het binnenhalen en ontwerpen van projecten met Europese subsidies loopt duurzame ontwikkeling net zoals gelijkedekansbeleid horizontaal doorheen alle projecten. Het basiskapitaal voor toerisme is natuur en cultuur en daarom moet men volgens de vertegenwoordigers van Westtoer steeds integraal werken.

### 9.3 Federale, Vlaamse, provinciale en lokale politici

Een federaal politicus geeft aan dat het niet eenvoudig is de eigen medewerkers te sensibiliseren rond milieu, afval vermijden of minstens sorteren, ... Het pleiten voor bv. recyclagepapier is een lange strijd. Daarom pleit deze persoon voor een concretiseren en verspreiden van Agenda 21 zodat iedereen kan weten hoe in het dagelijkse leven milieuvriendelijk te handelen. Het werk van de FRDO vindt hij in dat opzicht niet praktisch genoeg.

Een Vlaams (en tegelijk lokaal) politicus geeft aan dat er bij het voorleggen van het lokaal structuurplan weinig protest is; iedereen is voor meer open ruimte en meer groen. Maar zodra dit structuurplan geconcretiseerd wordt in de aanleg van nieuwe pleinen waarbij het aantal parkeerplaatsen vermindert of sommige uitstralramen van het zicht onttrokken worden vanop straat, is er groot protest; vooral van de handelaars.

Volgens een provinciale politicus is er bij de eigen medewerkers een draagvlak voor duurzame ontwikkeling omdat het ook een van de taken van de provincie geworden is.

De meeste lokale politici vinden dat zij een serieuze bijdrage leveren aan duurzame ontwikkeling. Een burgemeester zegt dat hij reeds veertien jaar geleden in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan gekozen heeft voor behoud van de natuur en de ontwikkeling van een groot natuurgebied. De gemeente is ook vragende partij voor een zeebos en een ecogolf (ecologisch golfterrein). Aangezien er helemaal geen eensgezindheid is over wat het begrip duurzame ontwikkeling inhoudt, is het natuurlijk niet zo moeilijk de eigen inspanningen te benoemen als bijdragend tot duurzame ontwikkeling. Sommige lokale politici spreken bijvoorbeeld over het aantrekkelijk maken van het openbaar domein, het aanleggen van golfterreinen, als vormen van duurzame ontwikkeling.

Een aantal gemeenten gebruikt Oxfam koffie en andere producten van de wereldwinkel, eerder als een symbolische bijdrage aan duurzame ontwikkeling. Meestal gebeurt dit op initiatief van een medewerker die hier zelf zeer bewust mee omgaat.

Een lokaal politicus geeft aan dat de adviezen van de duurzaamheidsambtenaar niet altijd worden gevolgd bij bouwplannen. Vooral oudere architecten hebben de neiging geen rekening te houden met de adviezen. De duurzaamheidsambtenaar is vaak een jonge medewerker en daarom is het voor deze persoon niet eenvoudig zijn of haar standpunt tegenover het schepencollege (vaak ouder) te verdedigen.

#### **9.4 OCMW-jobdienst, OCMW-voorzitter, VDAB, Sociale huisvestingsmaatschappij, De Lijn**

De twee vertegenwoordigers van OCMW's vinden dat hun dienst op sociaal vlak bijdraagt tot duurzame ontwikkeling. Op ecologisch vlak worden er weinig inspanningen gedaan. Een respondent heeft aan de milieuraad laten weten dat deze zij volgens haar meer de aandacht van het lokale bestuur zouden mogen richten op milieuaspecten, o.a. via bijscholingen of premies voor de milieuvriendelijkste dienst, ...

Ook de VDAB is vooral bezig met het sociale luik van duurzame ontwikkeling, namelijk tewerkstelling van laaggeschoolden. Soms wordt sociale tewerkstelling gestimuleerd in de milieusector (duinenwacht, duinenonderhoud, gescheiden huisvuilophaling, containerparken, kringloopcentra, groenarbeiders in gemeente, ...), maar vaak gaat het om gesubsidieerde en weinig duurzame tewerkstelling. De VDAB respecteert de wettelijke verplichtingen zoals scheiding van afval, onder meer omdat niet sorteren zeer duur is. Toch is het veelzeggend dat zelfs een tewerkstellingsdienst als de VDAB plasticen bekertjes gebruikt omdat kopjes laten afwassen door een extra werkracht te duur is.

Ook vanuit de sociale huisvestingsmaatschappij moet men de laatste jaren meer rekening houden met nieuwe verplichtingen. Publieke perken worden beplant met streekgebonden planten waarbij men afvalarm kan tuinieren, het gebruik van pesticiden is bij decreet verboden vanaf 2005 (in Oostende worden ze nu al niet meer gebruikt). In de bouw van sociale woningen worden duurzame materialen

gebruikt. Er wordt zoveel mogelijk regenwater gebruikt, van stookolie schakelt men over naar aardgas, men gebruikt zo weinig mogelijk elektrische verwarming. Omdat het systematisch rekening houden met al deze aspecten te duur is, wordt dit geconcentreerd in voorbeeldprojecten.

Volgens deze persoon zal de bevolking slechts overtuigd worden als milieubewust handelen hen goedkoper uitkomt, bv. wanneer de waterrekening daalt, het groenonderhoud minder kost, ... Zeker voor kansarmen is milieubewustzijn het laatste van hun zorgen. In de organisatie zelf moet er lang gediscussieerd worden vooraleer men in de plaats van een blikautomaat kiest voor een flesjesautomaat enz. Indien de organisatie milieubewust gedrag oplegt is het de vraag of de werknemers dit ook thuis verder zetten.

Bij een gasaudit voelden de mensen zich geïrriteerd toen er gesproken werd over het zuiniger omgaan met verwarming, lichten, ramen openzetten, ... Mensen beschouwen volgens deze respondent hun consumptiegedrag (waaronder energiegebruik) als een privé-aangelegenheid. Deze persoon zelf wil bewust geen auto maar stoot als directeur van de huisvestingsmaatschappij op onbegrip van anderen.

Een vertegenwoordiger van De Lijn noemt enkele voorbeelden die aantonen dat de organisatie op ecologisch vlak sneller probeert te gaan dan wat de Europese richtlijnen voorschrijven. Zo rijden alle bussen op zwavelarme brandstof en beschikken ze over een roetfilter. Er wordt via experimenten gezocht naar alternatieve brandstoffen zoals gasbussen, bussen op waterstof of op batterijen. Ook het gebruik van randparkings in combinatie met het openbaar vervoer wordt via campagnes gestimuleerd. Deze persoon geeft aan dat er binnen de organisatie de voorbije vijf à tien jaar een duidelijke evolutie is geweest. Mensen zijn milieubewuster en aanvaardden ook vlugger bepaalde maatregelen.

## 9.5 ABVV, ACV

Een vertegenwoordiger van het ABVV maakt duidelijk dat duurzame ontwikkeling de voorbije jaren deel is gaan uitmaken van de interessesfeer van de vakbond. Niet alleen via theorievorming op congressen en in de vorming van militanten, maar ook in het nadenken rond dagdagelijkse bedrijfsvoering. Bovendien gaat het ABVV ook proberen een impact te hebben op de streekontwikkeling of op regionale dossiers.

Toen een twaalftal jaar geleden het onderwerp voor het eerst deel uitmaakte van het ABVV-congres begreep een groot deel van de militanten niet waarom de organisatie dit onderwerp opnam. Nu is het een deel van de werking van de militanten geworden en wordt af en toe samen met de Sp.a een nota gepubliceerd. Een minderheid van de militanten is volgens deze gesprekspartner echt actief, een meerderheid volgt en een kleine groep vindt duurzame ontwikkeling een modegril. Op de mening van de leden heeft de organisatie weinig zicht.



Ook binnen het ACV is duurzame ontwikkeling deel gaan uitmaken van de interessesfeer. Volgens de vertegenwoordiger concentreert zich dit in het zoeken naar lange termijnoplossingen voor de werknemers, zowel bij CAO-onderhandelingen als bij individuele dienstverlening.

## 9.6 Transportbedrijf, Haven Zeebrugge, Rederij

De vertegenwoordiger van een transportbedrijf in de regio geeft aan dat de sector oog heeft voor het feit dat men niet ongebreideld vrachtwagens op de baan kan sturen. De sector probeert andere manieren uit zoals treinen, maar door stakingen en andere problemen lopen drie van de tien intermodale transporten (combinatie van vrachtwagen en een ander vervoermiddel als trein of boot) fout. Aangezien de klant stiptheid eist, moet men zich toch concentreren op het wegverkeer dat nog steeds het meest betrouwbare is. Of er binnen de organisatie een draagvlak is voor duurzame ontwikkeling wordt zeer eerlijk beantwoord: *'Duurzame ontwikkeling kan het personeel geen bal schelen'*.

Bij de haven van Zeebrugge wordt de visie rond duurzame ontwikkeling volgens de vertegenwoordigers gedragen door de Raad van Bestuur, het management en de uitvoerende bedienden. De haven is onderhevig aan heel wat milieumaatregelen. Zo is men zeer streng bij het beoordelen van een bouw aanvraag en werd de haven verplicht een sterneneiland te creëren ter compensatie van uitbreidingen van de haven. Als de vogels broeden, moeten de werken stilgelegd worden en als meeuwen mosselschelpen op de auto's gooien, zet de haven valkeniers in in plaats van gif te gebruiken. Naast de verplichte maatregelen neemt de haven ook zelf initiatieven ten voordele van milieubescherming. Wel is het zo dat het ondersteunen van plaatselijke handelaren voor de haven belangrijker is dan het milieuaspect.

Het havenbestuur vindt wel dat er teveel reglementen zijn, dat deze vaak verkeerd geïnterpreteerd worden en dat er onvoldoende coördinatie bestaat tussen de verschillende beleidsniveaus. Bovendien zijn de natuurverenigingen bij onderhandelingen niet bereid tot compromissen.

De activiteiten van de rederij worden vooral bepaald door Europese richtlijnen zoals MOP-doelstellingen (Meerjarige oriëntatieprogramma's) en TAC (Total allowable catch) waardoor o.a. de grootte van de vloot, het aantal toegelaten dagen op zee en de maximaal toegelaten vangst bepaald wordt.

## 9.7 Watersportvereniging

Volgens de vertegenwoordiger van de watersportverenigingen legt de watersportsector zichzelf heel wat verplichtingen op. Zo heeft de sector er zelf voor gezorgd dat er geen koperhoudende antifouling verven meer gebruikt worden om schepen te beschermen tegen aangroei van organismen. Deze verven hebben immers een zeer schadelijke invloed op het milieu. De jachthaven heeft als eerste

een milieuponton geïnstalleerd waar de zeilsporter weg kan met vuil water, chemische toiletten, ... De voorzitter is lid van een internationale groepering die streeft naar de stopzetting van het lozen van vuil water. Wie iets overboord gooit, kan door de watersportvereniging bekeurd worden. De havens hebben allen een afvalbeheersplan voor de scheiding van batterijen, olie, glas, karton, ... De leden worden door de vereniging gesensibiliseerd over dit plan. Zo hangt aan iedere steiger een bordje waarheen je met je afval kan. Het afsputten van boten gebeurt in de jachthaven op een platform, hoewel dit niet verplicht is in België.

Deze respondent geeft aan dat zeilers in principe milieumensen zijn. Zij zijn het slachtoffer van vervuiling, zoals bijvoorbeeld in de haven van Blankenberge waar volgens hem nog steeds een riolering in de haven uitmondt.

## 10. Maatregelen die de respondenten voorstellen inzake duurzame ontwikkeling

Op het einde van het interview werd telkens gevraagd welke maatregelen volgens deze persoon in het kader van duurzame ontwikkeling nodig zijn. Het ging enerzijds om realistische maatregelen en anderzijds om vrij utopische maatregelen omdat men bij dit laatste geen rekening moest houden met budgettaire beperkingen. Hieronder worden de maatregelen per thema weergegeven. Het viel op dat vele personen maatregelen opnoemden binnen hun eigen werkveld (mobiliteit, tewerkstelling, toerisme, ...), maar anderzijds ook de bescherming van natuur en open ruimte vernoemden, zelfs al waren ze vanuit hun functie niet direct met natuurbescherming bezig. Hoewel volgens een aantal sleutelfiguren het ecologische aspect bij duurzame ontwikkeling overbenadrukt wordt, vinden vele anderen het een essentieel aspect dat nog meer aandacht zou moeten krijgen.

Daarnaast is het ook zeer duidelijk dat een betere coördinatie tussen de belangengroepen en bestuursniveaus essentieel is voor het slagen van duurzame ontwikkeling aan de kust.

De cijfers tussen haakjes geven aan dat meerdere personen deze maatregelen opnoemen. In wat volgt sommen we de maatregelen thematisch op.

### *Natuurbehoud*

- natuurgebieden beschermen, herstel biodiversiteit;
- natuur die er nog is beschermen zonder compromissen (ook zee) (4);
- duinen beschermen;
- alle duinen opkopen, villa's in duinen afbreken (vergoeden) (2);
- open ruimten opkopen en omtoveren in natuur, ook diegene die aangeduid staan als bouwgrond (2);
- bescherming strand, zee, duinen en polders in functie van toerisme en tewerkstelling;
- zeebos aanleggen;

- meer sensibilisering door Vlaamse overheid (blijven steunen van natuureducatieve centra);
- internationale maatregelen nodig tegen milieuvervuiling;
- beheersovereenkomsten met landbouwers voor bescherming polders en hen vergoeden als milieuwachter i.p.v. landbouwer;
- overgaan naar minder vervuilende landbouw, verplichten van biologische landbouw;
- reglementering ruimtelijke ordening op zee nodig;
- goede alternatieven ontwikkelen voor gevaarlijke of vervuilende energie (maar geen windenergie);
- zorgen dat niemand nog met kolen moet verwarmen;
- milieu-investeringen in training en opleidingscentra VDAB;
- gemeenten stimuleren om ecologisch bouwen in te voeren;
- afvalbeheer en afvalwaterbeheer;
- diftar stimuleren (de vervuiler betaalt), positieve sensibilisering nodig;
- vitaal houden van het natuurlijk systeem is een prioritaire voorwaarde. Economische functies moet men hier inpassen en op elkaar afstemmen;
- golfterreinen uit natuurgebied halen (want vaak schuilhuisjes zonder vergunning, gebruik pesticiden, ...) en naar recreatiegebied verhuizen.

#### *Behoud open ruimte*

- maximale bescherming van open ruimte (2);
- beter gebruik van gronden (inbreiding, stad inperken) (3);
- ruimtelijke wanorde genezen (wegennet, stukken duin terugnemen) (3);
- stoppen met bouwen. Geen vergunningen meer om oude appartementsblokken te vervangen door nieuwe (3);
- 'gaten kappen in Atlantic wall' en andere zaken zetten die landschappelijk-architecturaal verantwoord zijn (2);
- inkomsten van gemeenten loskoppelen van de functie van gronden, aanpassing van belastingssysteem;
- winkelcentra terug in steden, anders teveel open ruimte ingenomen aan de rand van de stad. Dit is ook beter bereikbaar voor werkzoekenden.

#### *Regelgeving*

- gebrek aan besluitvorming bij overheid, logge en niet-efficiënte administratie;
- overheid moet zeggen waar de windmolens moeten staan, niet de privé-sector;
- Europese lidstaten moeten allen even strikt de Europese regelgeving volgen;
- Europese regelgeving mag niet te gecompliceerd zijn;
- uitleggen *waarom* men bepaalde maatregelen neemt;
- Vlaamse overheid moet de bestaande regels m.b.t. Habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn, ... op een rij zetten. Nu wordt de discussie immers eindeloos gerekt;
- structuurplan voor de zee is zeer nuttig, maar moet realistisch gemaakt worden;

- subsidiariteitsprincipe laten werken, gemeenten niet aan handen en voeten binden met reglementen;
- ontwikkelen visie voor de regio: kwaliteit van wonen, onderwijs, dienstverlening, streekontwikkeling;
- de regels steeds aanpassen aan de veranderende situatie en behoeften;
- het beleid wordt nu bepaald door de economie, de goede bestaande milieuwetgeving wordt niet toegepast, bv. geen uitvoeringsbesluiten voor wet ter bescherming van de mariene milieus, bescherming zeezoogdieren, lozen stookolie, zandwinning, overbevissing, ...
- Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) heeft dringend uitvoeringsbesluiten en Ruimtelijke Uitvoeringsplannen (RUP's) nodig;
- meer bewustmakingsinitiatieven nodig.

#### *Coördinatie*

- alle belanghebbenden rond de tafel krijgen, beter overleg tussen besluitniveaus en stakeholders (ook privé en gebruikersorganisaties), geïntegreerd werken. Versnippering van bevoegdheden, overheden werken soms naast elkaar en soms tegen elkaar (8!);
- verschillende belangengroepen hebben een positie ingenomen en zijn te weinig bereid naar een oplossing te zoeken;
- actiegroepen van burgers stappen te vlug naar de Raad van State, teveel polarisatie;
- bestuurlijke verankering nodig, goede overlegstructuren implementeren, dus een kader met voldoende autoriteit en tegelijk voldoende flexibel. Dit houdt in:
  - Vlaamse en federale overheid moeten meer streven naar een draagvlak bij de bevolking;
  - samenwerkingsakkoord nodig tussen het Vlaamse gewest en de federale overheid;
  - een permanent secretariaat 'geïntegreerd kustzonebeheer' met voldoende budget;
  - verschillende werkgroepen en overleggroepen (die voorzien zijn in het plan geïntegreerd kustzonebeheer) implementeren;
  - eerste grote gebiedsvisie opstellen, waarin alle sectoren aan bod komen, met een actieplan over zes jaar hieraan gekoppeld, met herziening om de zes jaar;
- lange termijnvisie ontwikkelen, rekening houden met duurzame ontwikkeling en de nodige maatregelen nemen in het algemeen belang (mensen eventueel vergoeden) (4);
- mensen betrekken bij planning, dan zal de uitvoering van de plannen beter maatschappelijk gedragen zijn;
- de provincie werd over het hoofd gezien bij de wet ter bescherming van het mariene milieu, minstens adviesbevoegdheid nodig.

*Tewerkstelling*

- stimuleren duurzame tewerkstelling;
- tewerkstelling via stimuleren wintertoerisme;
- tewerkstelling via promotie van hinterland;
- zoeken naar andere vormen van tewerkstelling (om jongeren aan de kust te houden) (2);
- laaggeschoolden tewerkstellen in plaats van wegsaneren;
- financiële impulsen voor werkgevers die duurzame jobs uitbouwen (eventueel sociale economieprojecten) die kwalitatief zijn, voor laaggeschoolden en met een milieuaspect;
- individuele flexibiliteit vergroten via bv. telewerk;
- stimuleren van glijdende werkuren;
- stimuleren van kinderopvang en mobiliteit om tewerkstelling te bevorderen;
- bijscholing van personeelsverantwoordelijken;
- constant vormen van havenwerknemers;
- NGOs en milieubeweging zouden meer met ABVV moeten samen zitten (maar weinig bereid) om te kijken wat men gemeenschappelijk heeft.

*Wonen en leven*

- leefbaar en betaalbaar kunnen wonen in de kustgemeenten (2);
- meer sociale woningen;
- belle epoquehuizen behouden en renoveren;
- pilootprojecten ecologische woningen opvolgen en bijsturen;
- goede verdeling nastreven van autochtonen, tweede verblijvers, toeristen;
- kustverdediging: sneller veilig maken van hele kustzone;
- cultuurparticipatie gratis maken, belangrijker dan gratis mobiliteit;
- infrastructuur en veiligheid bevorderen (bv. nu regelmatig gevaarlijke transporten over de baan);
- suikerbietenvelden zijn niet rendabel en vormen concurrentie voor suikerrietlanden. Daarom omzetten in ecogolfterreinen met fiets- en wandelpaden, visvijvers, ... (in natuurgebied wandelen minder mensen dan in golfterreinen). Lidgeld zeer laag houden.

*Mobiliteit*

- openbaar vervoer promoten;
- verkeersstromen afremmen, steden en gemeenten verkeersluw maken (3);
- alomvattend verkeersplan: fietspaden, wegverkeer, openbaar vervoer; radicaal de fouten uit het verleden herstellen;
- stimuleren van het gebruik van randparkings, met verbinding openbaar vervoer (bus, tram) tot het strand (3);
- doorstroming openbaar vervoer verbeteren (vooral kusttram);
- sterke uitbreiding treinverkeer voor woon-werkverkeer;
- naast ontmoedigen autoverkeer ook volwaardig alternatief bieden;
- voldoende en goed aangeduide parkings;

- meer middelen voor meer bussen, busbanen aanleggen;
- sensibiliseren, voldoende publiciteit want nu geen prioriteit;
- kustfietspad, aanleg fietspaden, veilig en comfortabel (2);
- promotie fietsgebruik;
- evenwichtige verdeling vinden tussen goederenvervoer via de weg, via waterwegen en per spoor, nu vooral via de weg;
- verbeteren infrastructuur om verbindingen via binnenwateren te stimuleren.

#### *Toerisme*

- achterland ontwikkelen via hoevetoerisme, fietstoerisme, kampeerterreinen in hinterland (2);
- toegankelijkheid logies, steden, natuur (niet afschermen), openbaar vervoer, stranden
- hotelbeschermingszones;
- ruimte behouden voor toeristische verblijven, niet enkel tweede verblijven;
- zachte recreatie van natuur i.p.v. afschermen natuurgebieden. Natuur is er voor de mens;
- dieper in zee plaatsen van windmolens; strandtoestanden regulariseren;
- stimuleren van casino's, surfersactiviteiten, aanleggen golfterreinen, stranden opspuiten met baggerspecie;
- toerisme mag geen industrie worden, mensen komen voor de rust.

#### *Economie*

- drie pijlers van duurzame ontwikkeling als evenwaardig beschouwen, nu teveel nadruk op het ecologische;
- voldoende aandacht voor economische belangen;
- overleg nodig tussen private en sociale woningmarkt. Nu: indien sociale woningen enkel kansarme cliënten hebben (=doel), gaan ze failliet;
- gebiedsgerichte uitwerking van bestemmingen dient te anticiperen op de verwachte ontwikkelingen;
- luchthaven Oostende niet rendabel. Daarom sluiten en ruimte gebruiken voor industrie, woonuitbreidingsgebied, windenergie.

#### *Consumptie- en productiepatronen*

- soort 'test-aankoop' voor duurzaamheid (met inspectie);
- begeleidende maatregelen (subsidies) van overheid om duurzame producten ingang te doen vinden;
- invoer buitenlandse producten controleren op duurzaamheid;
- agenda 21 moet zeer praktisch uitgewerkt worden zodat het bruikbaar wordt;
- beperkingen opleggen aan bedrijven (bv. individuele verpakkingen, geklopte eieren in brik, 100 soorten mayonaise), ecotaks hoog genoeg maken;
- zonne-energie voor verwarming en warm water;
- gewone mensen sensibiliseren met concrete praktijkvoorbeelden.

*Stadsvernieuwing*

- mooier maken van stedelijk landschap (kust en landschap integreren), opwaarderen openbaar domein, heraanleggen straten, stedenbouwkundige beeldkwaliteit (3);
- meer groenvoorzieningen (nu soms fonteintjes omdat dit goedkoper is dan groen);
- zo veel mogelijk onder de grond (zoals hoogspanningskabels) om straatleven te verbeteren;
- oplossing zoeken voor hondenpoep;
- wegen NIET versmallen.

*Visserij*

- milieuvriendelijke technieken ontwikkelen voor visserij (2);
- visserij stimuleren;
- visvrije zones instellen;
- vissers 5 jaar betalen om niet te vissen.

*Landbouw (zie ook 6.1)*

- Betere sociale en financiële begeleiding van boeren die het moeilijk hebben omdat hun bedrijf te klein is, het niet leefbaar is of er teveel geïnvesteerd werd en men te hoge schulden heeft;
- Een groundbank die intermediair reguleert bij toekenning en overdracht van gronden en bedrijfszetels;
- Zorgen dat mest kan erkend worden als organische stof die herwerkt wordt tot hernieuwbare, groene energie. (verbranden van droge mestfractie met energierecuperatie).

*Noord-Zuidproblematiek*

- meer aandacht voor Noord-Zuidverhoudingen.

*Onderwijs*

- meer aandacht voor duurzame ontwikkeling op school.





---

## **HOOFDSTUK 4**

### **ONDERZOEKSRESULTATEN IN BREDER PERSPECTIEF**

In dit laatste hoofdstuk plaatsten we de afzonderlijke resultaten van de twee delen van het draagvlakonderzoek aan de kust binnen een bredere context.

Dit doen we *ten eerste* door de kwantitatieve resultaten van het kustonderzoek (enquête) te plaatsen naast (1) de kwalitatieve resultaten (interviewronde) van dit onderzoek en ook (2) naast ander draagvlakonderzoek in België en Europa.

*Ten tweede* vergelijken we de kwalitatieve resultaten van het kustonderzoek met de kwalitatieve resultaten van het nationale FRDO<sup>25</sup>-onderzoek<sup>26</sup> dat in 2002 het draagvlak voor duurzame ontwikkeling heeft onderzocht in België.

#### **1. Kwantitatieve resultaten kustonderzoek vergeleken met kwalitatieve resultaten kustonderzoek en ander draagvlakonderzoek**

In dit hoofdstuk willen we de resultaten van de draagvlakenquête bij de kustbewoners vergelijken met gelijkaardig onderzoek in België en in Europa. Hoewel we voorzichtig moeten zijn met het vergelijken van resultaten indien de vraagstelling niet exact dezelfde is, kunnen we wel indicaties geven van verschillen en gelijkenissen. Dit willen we doen door de drie aspecten van een maatschappelijk draagvlak te overlopen: kennis, houding en gedrag.

---

<sup>25</sup> FRDO= Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling.

<sup>26</sup> Bachus K., Bruyninckx H., Bruyer V., De Bruyn T., Gysen J., Wallenborn G. & Zaccari E. (2002), *Tweede draagvlakenquête duurzame ontwikkeling*, FRDO, Brussel. Rapport beschikbaar op [www.frdo.be/pubnlfr/enq2002/inh\\_mat.htm](http://www.frdo.be/pubnlfr/enq2002/inh_mat.htm).

## 1.1 Kennis inzake duurzame ontwikkeling

### 1.1.1 Kwantitatieve resultaten kustonderzoek t.o.v. kwantitatieve resultaten FRDO-onderzoek

Om na te gaan of er een draagvlak bestaat voor duurzame ontwikkeling, willen we in eerste instantie weten of mensen het begrip kennen en wat ze eronder verstaan.

Van de *kustbewoners* die bevestigd werden, zei 48% het begrip duurzame ontwikkeling te kennen. 40% kon een eigen omschrijving geven van het begrip.

**Tabel 4.1** Kennis van begrippen inzake duurzame ontwikkeling (%)

	Duurzame ontwikkeling	Biodiversiteit	Broeikaseffect
Belgen	35,4	47,7	97,6
Franstaligen	37,7	58,3	97,0
Nederlandstaligen	33,6	39,2	98,0
Kustbewoners	48,0	21,3	83,4

Bron: Eigen onderzoek en Bachus, e.a. (2002)

Uit de *nationale draagvlakenquête* van 2002 bleek dat gemiddeld 35% van de respondenten het begrip zeiden te kennen, namelijk 38% bij de Franstaligen en 34% bij de Nederlandstaligen. De kustbewoners zijn dus beter op de hoogte van dit begrip dan de gemiddelde Belg. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat de debatten rond de windmolenparken op zee en de nadruk van de verschillende bestuursniveaus op duurzaam toerisme, het begrip duurzame ontwikkeling vaker in de media-aandacht hebben gebracht dan bijvoorbeeld in de rest van Vlaanderen. Een tweede mogelijke verklaring is de periode van enquêtering (augustus-september 2002): dit is net de periode dat de grote VN-conferentie over duurzame ontwikkeling gehouden werd in Johannesburg (26 augustus-4 september). In deze periode kreeg duurzame ontwikkeling meer media-aandacht dan anders.

Net zoals bij het nationale draagvlakonderzoek, is het bij dit onderzoek aan de kust zo dat hoe hoger het opleidingsniveau of het inkomen van de respondent, hoe groter de kans dat deze persoon het begrip duurzame ontwikkeling kent.

Ook de kennis van de begrippen biodiversiteit en broeikaseffect<sup>27</sup> werd in beide enquêtes bevestigd. Met een bekendheid bij de kustbewoners van respectievelijk

<sup>27</sup> In de nationale enquête werd gevraagd of men het begrip 'broeikaseffect of klimaatsverandering' kende. Deze toevoeging kan ook een stuk van de grotere bekendheid verklaren.

21% en 83% zijn deze begrippen minder bekend aan de kust dan in de rest van België (resp. 39% en 98% bij de Nederlandstaligen en 48% en 98% bij de Belgen in het algemeen).

Andere begrippen als kusterosie en stijging van de zeespiegel zijn wel goed gekend bij de kustbewoners.

Bij de nationale enquête zeiden de mannen vaker de begrippen te kennen dan de vrouwen. Bij de kustenquête was dit verschil tussen mannen en vrouwen enkel statistisch significant voor de begrippen biodiversiteit en duurzame ontwikkeling.

De gevraagde begrippen zijn vooral milieubegrippen en in die zin belichten ze uiteraard slechts één aspect van duurzame ontwikkeling.

In de eigen omschrijvingen van het begrip duurzame ontwikkeling door de kustbewoners komen vooral het milieuaspect en het zoeken naar een lange termijnoplossing naar voor. Andere elementen die verschillende keren genoemd worden zijn het economische aspect, het sociale aspect en 'zaken die lang meegaan'.

De Noord-Zuidverhoudingen en deelaspecten als kinderarbeid, andersglobalisme, worden slechts door een kleine minderheid van de kustbewoners genoemd.

Bij de nationale draagvlakenquête werden de eigen omschrijvingen ondergebracht in drie groepen: (1) milieuaspecten, (2) lange termijnvisie en (3) internationale dimensie, economische en sociale aspecten. Daar viel op dat de Nederlandstaligen vaker het milieuaspect vermelden en de Franstaligen eerder de lange termijnvisie.

### 1.1.2 Kwantitatieve t.o.v. kwalitatieve resultaten van kustonderzoek

We kunnen stellen dat een kleine helft van de bevroagde *kustbewoners* het begrip duurzame ontwikkeling kent en dat een aantal milieugerelateerde begrippen in verband met de kust vrij goed gekend zijn. Wel is het zo dat het begrip duurzame ontwikkeling in een beperkte betekenis gekend is: namelijk het aandacht hebben voor leefmilieu, het zoeken naar lange termijnoplossingen, of het evenwicht zoeken tussen ecologie en economie.

Bij de *sleutelfiguren* zijn de begrippen iets bekender, maar ook hier ziet men duurzame ontwikkeling vaak in een beperkte betekenis, en vooral, toegespitst op de kust.

Hoewel de omschrijvingen van het begrip duurzame ontwikkeling ook bij de sleutelfiguren zeer verscheiden zijn, wordt hier vooral gesproken over het zoeken naar een evenwicht tussen huidige behoeften en behoeften van volgende generaties, of het zoeken naar een evenwicht tussen de verschillende pijlers (economisch, sociaal, ecologisch) of belangen aan de kust. Geïntegreerd kustzonebeheer wordt als een toepassing van duurzame ontwikkeling aan de kust naar voor geschoven (vooral door partners betrokken in debat rond geïntegreerd kustzonebeheer). Ook de participatiegedachte wordt door enkele sleutelfiguren vermeld (OCMW-jobwerking, sociale huisvestingsmaatschappij, landbouwsector).

Sommigen (enkele 'groenen' en een verantwoordelijke van een sociale huisvestingsmaatschappij) benadrukken dat duurzame ontwikkeling een denkwijze is die zich horizontaal zou moeten nestelen in alle structuren. Duurzame ontwikkeling vergt een integrale en globale aanpak die ook de mondiale consumptie- en productiewijzen in vraag stelt. Voor een aantal personen (vooral vanuit de economische sector) spitst duurzame ontwikkeling zich toe op economische ontwikkeling die haar eigen markt niet vernietigt.

## 1.2 Houding ten aanzien van duurzame ontwikkeling

### 1.2.1 Problemen in de leefomgeving: kwantitatieve resultaten kustonderzoek t.o.v. kwantitatieve resultaten FRDO-onderzoek

De *kustbewoners* geven in dit draagvlakonderzoek aan welke problemen zij aan de kust als belangrijk ervaren. In volgorde van belangrijkheid worden volgende problemen genoemd: drukte veroorzaakt door het autoverkeer, criminaliteit, toeristische drukte, werkloosheid, milieuvervuiling, armoede en tenslotte arbeidsomstandigheden in de toeristische sector.

**Tabel 4.2** Belangrijkheid van maatschappelijke problemen (%)- Kust en België

Groot of matig probleem (kust)	%	Zeer belangrijk of eerder belangrijk (België)	%
Overlast veroorzaakt door het autoverkeer	71,3	Gezondheidsproblemen	98,5
Criminaliteit	57,9	Armoede	98,4
Toeristische drukte	57,8	Werkloosheid	97,5
Werkloosheid	54,1	Milieuproblemen	96,6
Milieuvervuiling	52,9	Geweld en criminaliteit	95,5
Armoede	42,5	Onderwijsproblematiek	94,4
Arbeidsomstandigheden in de toeristische sector	38,8	Economische crisis	87,1
		Immigratie	77,5
		Privatisering van overheidsdiensten	53,9

Bron: Eigen onderzoek en Bachus, e.a. (2002)

Bij de *FRDO-enquête* werd gevraagd naar de belangrijkheid van bepaalde maatschappelijke problemen. Dit is dus ruimer dan de vraag welke problemen belangrijk zijn in de eigen regio. Hier werden niet dezelfde antwoordmogelijkheden aangeboden, maar de volgorde kan ons wel een indicatie geven van het afwegen van de verschillende problemen. In volgorde van belangrijkheid worden genoemd: gezondheid, armoede, werkloosheid, de milieuproblematiek, geweld en criminaliteit, onderwijsproblematiek, economische crisis, immigratie en privatisering van openbare diensten.

We zien dat sociale problemen aan de kust als iets minder belangrijk aangevoeld worden dan in de maatschappij in het algemeen. De milieuvervuiling neemt in beide onderzoeken een gemiddelde positie in.

### 1.2.2 Ecologische aspecten van duurzame ontwikkeling

#### *Kwantitatieve resultaten kustonderzoek t.o.v. kwantitatieve resultaten FRDO-onderzoek*

De houding van de *kustbewoners* ten aanzien van duurzame ontwikkeling kunnen we uit verschillende antwoorden uit de enquête afleiden. Binnen de ecologische pijler van duurzame ontwikkeling stellen we vast dat 86% van de ondervraagden bezorgd is om de toestand van het leefmilieu in het algemeen. De kustbewoners vinden dat de toestand van het leefmilieu aan de kust wel beter is dan die van het leefmilieu in het algemeen. De helft van de respondenten vindt ook dat er meer inspanningen zouden moeten gebeuren voor het milieu aan de kust. De andere helft is eerder tevreden met het huidige niveau van inspanningen.

We vergelijken de antwoorden van de kustbewoners met die van de Belgen uit de *FRDO-enquête*. We stellen vast dat de kustbewoners minder bezorgd zijn om het milieu dan de gemiddelde Belg.

**Tabel 4.3** Bezorgdheid om het milieu in het algemeen (%)

	Zeer bezorgd	Nogal bezorgd	Niet erg bezorgd	Helemaal niet bezorgd
Belgen	41,7	51,0	6,7	0,5
Kustbewoners	25,7	60,4	13,1	0,7

Bron: Eigen onderzoek en Bachus, e.a. (2002)

In beide onderzoeken wordt ook nagegaan hoe de respondenten de evolutie van het leefmilieu in België in de voorbije tien jaar inschatten. Het percentage van de Belgen dat vindt dat de situatie verslechterd is, is ongeveer even groot als het percentage van de kustbewoners die dit vinden. Maar bij de Belgen zijn er in verhouding meer personen die vinden dat de situatie van het leefmilieu verbeterd is.

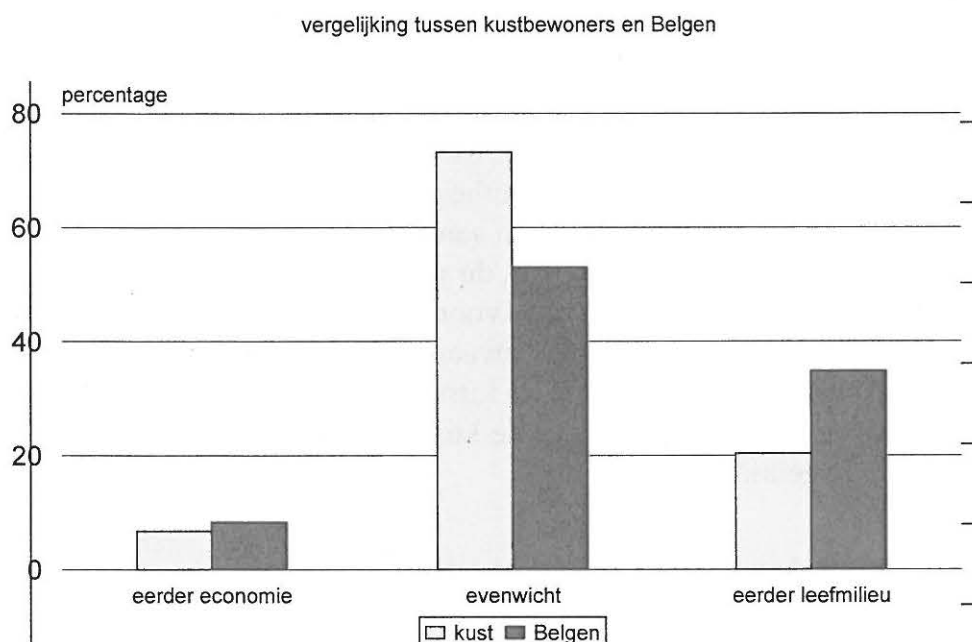
**Tabel 4.4** Evolutie leefmilieu in België voorbije 10 jaar (%)

	Verbeterd	Gelijk gebleven	Verslechterd	Weet niet
Belgen	31,0	24,7	40,5	/
Kustbewoners	20,5	31,4	39,6	8,4

Bron: Eigen onderzoek en Bachus, e.a. (2002)

Het belang van economie en leefmilieu werd afgewogen in beide onderzoeken (score van 1 tot 9). Bij de kustbewoners kiest de overgrote meerderheid voor een perfect evenwicht tussen beide aspecten (score 5). De Belgen uit de FRDO-enquête kiezen ook overwegend voor score 5, maar toch helt de balans door in de richting van leefmilieu, meer dan bij de kustbewoners.

#### Afweging belang economie en leefmilieu



Bron: eigen onderzoek en Bachus, e.a. (2002)

**Figuur 4.1** Afweging belang economie en leefmilieu, vergelijking tussen kustbewoners en Belgen  
bron: eigen onderzoek en Bachus, e.a. (2002)

Wanneer de inspanningen inzake milieuproblemen overlopen worden, vindt de meerderheid van de kustbewoners op vele vlakken dat de overheid nog meer inspanningen zouden moeten leveren. Enkele aspecten die in het oog springen zijn: toeristen verplichten hun afval op te ruimen, boetes verhogen voor wie zwerfvuil achterlaat, mensen bewuster maken van de kwetsbaarheid van het kustgebied. 6% van de bevroagden vindt dat er reeds teveel duingebieden zijn afgesloten ter bescherming van de natuur, maar 45% vindt dat er nog meer gebieden mogen afgesloten worden. Ook rond problemen als watervervuiling en luchtvervuiling vindt een meerderheid van de kustbewoners dat deze nog meer moeten aangepakt worden.

*Enquête kust t.o.v. Europese onderzoek<sup>28</sup>*

We kunnen onze bevindingen vergelijken met gelijkaardig recent onderzoek op Europees niveau. 7 533 interviews werden uitgevoerd in de 15 landen van de Europese Unie. We lichten uit dit onderzoek enkele resultaten die vergelijkbaar zijn met het draagvlakonderzoek aan de kust.

**Tabel 4.5** Ontevredenheid over leefomgeving (%)- gemiddelde EU en België

Bent u in uw leefomgeving <i>ontevreden</i> met volgende aspecten?	EU- Ja	België- Ja
luchtvervuiling	30	36
verkeersopstoppingen	50	44
verloedering van het landschap	40	33
lawaaihinder	35	32
afvalverwijdering en -verwerking	30	27
voedselkwaliteit	25	19
kwaliteit van leidingwater	30	24
kwaliteit van zwemwater in meren, rivieren, strand	40	46
gebrek aan 'groene ruimten'	28	30
organisatie van de civiele bescherming in geval van natuur-rampen of industriële rampen	29	18

Bron: Eos Gallup Europe (2002)

De grootste ontevredenheid bestaat er over de verkeersdrukte. Daarna volgen de verloedering van het landschap en de kwaliteit van zwemwater. Ook hebben heel wat van de Europeanen last van lawaaihinder. De overige genoemde problemen zijn ongeveer even belangrijk.

Gedetailleerde resultaten laten zien dat een aantal landen van Zuid-Europa, namelijk Portugal (grote koploper), Italië, Spanje, Griekenland en in mindere mate Frankrijk telkens minder tevreden zijn dan de gemiddelde Europeaan. België is over de meeste elementen iets tevredener dan de gemiddelde Europeaan, behalve waar het gaat om luchtvervuiling, kwaliteit van het zwemwater en het gebrek aan groene ruimte. Landen die het meest tevreden zijn over de verschillende elementen van hun woonomgeving zijn Denemarken, Zweden, Oostenrijk, Finland en Nederland.

Een andere vraag gaat over de aandacht voor de ecologische, economische en sociale pijler van duurzame ontwikkeling. Volgende vraag werd gesteld aan de steekproef van Europeanen:

- Zouden volgens u de beleidsmakers evenveel aandacht moeten besteden aan (leef)milieu als aan economisch en sociaal beleid?

<sup>28</sup> Eos Gallup Europe (2002) *Flash Eurobarometre 123. Perception du développement durable et préoccupations environnementales des européens.*

Gemiddeld over de hele EU antwoorden 86% van de bevroagden 'ja' en 11% van de bevroagden 'nee'. België zit met 84% ja-stemmen net onder dit gemiddelde. Italië staat helemaal bovenaan met 95% ja-stemmen en Denemarken helemaal onderaan met 76% ja-stemmen. Hieruit blijkt duidelijk dat een aantal landen vinden dat het niet goed gesteld is met hun leefmilieu en dat de beleidsmakers er meer aandacht aan zouden moeten besteden, terwijl er andere landen zijn zoals de Scandinavische landen waar het beter gesteld is met het leefmilieu en waar de inwoners liever wat meer aandacht hadden voor economische of sociale beleidsaspecten.

- Dragen de inspanningen van de overheid om het milieu te beschermen ook bij tot een verbetering van de gehele economie?

Iets meer dan de helft van de Italianen en Ieren antwoordt positief op deze vraag. Ook 48% van de Belgen is deze mening toegedaan, terwijl 50% vindt van niet. Gemiddeld vinden 39% van de Europeanen dat inspanningen voor milieu de economie ten goede komen.

- Dragen de inspanningen van de overheid om het milieu te beschermen bij tot het creëren van tewerkstelling of andere voordelen op sociaal gebied?

Ook hier antwoordt een meerderheid (58%) van de Italianen en de Ieren positief. Ook de Belgen met 43% zijn positiever dan de gemiddelde Europeaan (39%).

**Tabel 4.6** Bezorgdheid voor de toekomst over tendensen op verschillende vlakken

Bent u bezorgd voor de toekomst op volgende vlakken?	EU- Ja	België- Ja
klimaatsverandering	67	60
natuur, fauna en flora	73	72
leefmilieu en gezondheid (vervuiling, chemische producten)	80	83
gebruik van natuurlijke hulpbronnen over de hele wereld en de productie van afval	77	75

Bron: Eos Gallup Europe (2002)

De Europeanen zijn bezorgd om het leefmilieu en dan vooral om schadelijke gevolgen van vervuiling op de gezondheid. Maar ook het gebruik van hulpbronnen en de situatie van de natuur baart de Europeaan zorgen. De antwoorden van de Belgen leunen nauw aan bij het Europese gemiddelde. Zij zijn nog iets meer bezorgd om het effect op de gezondheid, en zijn iets minder bezorgd om klimaatsverandering.

Wanneer we de antwoorden van de vier vragen bij elkaar zetten, kunnen we zeggen dat de Europeanen willen dat hun regeringen evenveel aandacht besteden aan



leefmilieu als aan sociale en economische beleidsaspecten, zelfs al leiden die niet meteen tot economische of sociale voordelen voor de bevolking. Er is met andere woorden een draagvlak voor de bescherming van het leefmilieu om andere redenen zoals aangenaam leven en wonen, gezondheid, de natuur als waarde op zich, ...

#### *Kwantitatieve t.o.v. kwalitatieve resultaten van kustonderzoek*

Bij de *sleutelfiguren* is er ook een heel aantal personen dat vindt dat er nog meer inspanningen nodig zijn op ecologisch vlak: dat de natuur die nu nog overblijft, moet behouden worden, dat men nog strenger moet zijn bij het leveren van vergunningen van bouwprojecten die open ruimte in beslag nemen, ... De personen die deze standpunten verdedigen zijn vooral mensen uit de natuurverenigingen, personen uit AWZ (Administratie Waterwegen en Zeewezen), het VLIZ (Vlaams Instituut voor de Zee), VDAB, planologische dienst van de provincie West-Vlaanderen, sociale huisvestingsmaatschappij, vakbondsverantwoordelijken, en enkele politici. Wel is het zo dat een aantal van de gesproken personen in eigen naam sprak en daarom misschien niet meteen het standpunt van de organisatie verdedigde.

Een aantal lokale politici, werkgevers, het havenbestuur, een verantwoordelijke van de watersporters, verantwoordelijken van de visserijsector en de landbouwsector, de vertegenwoordigers van Westtoer en een OCMW-verantwoordelijke vinden dat in het debat rond duurzame ontwikkeling voldoende ruimte moet zijn om ook de sociale en economische aspecten aan bod te brengen en te laten ontwikkelen. Zij vinden dat op dit moment de ecologische pijler teveel benadrukt wordt. De kustbewoners staan volgens hen vijandig tegenover het afsluiten van sommige duinen tijdens bepaalde perioden van het jaar. Toch zien we dat een aanzienlijk deel van de kustbewoners (45%) vindt dat er nog meer duinen mogen afgesloten worden om deze te beschermen. Het draagvlak voor duurzame ontwikkeling op het vlak van ecologie lijkt groter bij de kustbewoners dan bij dit deel van de sleutelfiguren.

### 1.2.3 Mobiliteit en infrastructuur

#### *Kwantitatieve t.o.v. kwalitatieve resultaten van kustonderzoek*

Van de *kustbewoners* vindt 72% dat de fietsinfrastructuur verbeterd zou moeten worden. 49% van de respondenten vindt dat het openbaar vervoer verbeterd moet worden. Bij de verschillende inspanningen is er slechts één waar een aanzienlijk deel van de kustbewoners tegen is, namelijk het verder autovrij maken van straten of wijken (16% van de respondenten wil minder autovrije straten, 27% wil meer autovrije straten).

Toch zien we aan de resultaten van de enquête dat er bij de kustbewoners een vrij groot draagvlak bestaat voor het weghouden van de verkeersdrukte uit de binnenstad. 27% van de bewoners wil meer autovrije straten. Bovendien pleiten vele kustbewoners voor een betere infrastructuur voor fietsen en openbaar vervoer. Dit wijst erop dat er bij hen een draagvlak bestaat voor maatregelen om het probleem van de verkeersdrukte aan te pakken op een duurzame manier.

De vertegenwoordiger van De Lijn staat achter de mobiliteitsplannen van het beleid. Deze persoon laat ook weten dat de Vlaamse regering ook voldoende middelen beschikbaar stelt om dit beleid uit te voeren. Ook andere *sleutelfiguren* steunen dit beleid. Op een aantal plaatsen wil het beleid het autoverkeer zo veel mogelijk uit de binnenstad houden en het openbaar vervoer stimuleren. Vooral lokale politici en werkgevers bij de sleutelfiguren zien dit niet zitten. Zij laten tijdens de interviews ook blijken dat de kustbewoners en de toeristen er net als hen over denken: zowel kustbewoners als toeristen ergeren zich volgens hen aan de verkeersopstoppingen die het versmallen van de kustbaan veroorzaakt. De enquête leert ons dat de kustbewoners zich inderdaad ergeren aan de verkeersopstoppingen maar dat zij daarom zich niet massaal tegen het huidige beleid keren.

#### 1.2.4 Economische aspect van duurzame ontwikkeling

##### *Kwantitatieve t.o.v. kwalitatieve resultaten van kustonderzoek*

De *kustbewoners* beseffen enerzijds zeer goed dat toerisme heel belangrijk is voor de economie van de kust (96% vindt dit). Anderzijds vindt 22% van de respondenten dat er niet nog meer promotie moet gemaakt worden voor de kust. 28% vindt de druk van het toerisme op het kustgebied te groot. 79% vindt dat de uitbreiding van de toeristische attracties aan de kust niet ten koste mag gaan van de bestaande natuur.

Bij de *sleutelfiguren* geven de meeste personen aan dat het belangrijk is te streven naar duurzaam toerisme, waarbij men aandacht heeft voor spreiding van het toerisme doorheen het jaar, aandacht voor de draagkracht van zowel het natuurlijk patrimonium als de draagkracht van de autochtone bevolking, aandacht voor het stimuleren van ecotoerisme, ...

Hoewel de kustbewoners overlast ondervinden van het toerisme, beseft men hoe belangrijk toerisme is voor de economie aan de kust. Het nog meer promoten van massatoerisme zien velen niet zitten. Een vorm van elitair toerisme waarbij minder maar kapitaalkrachtigere toeristen worden aangetrokken ook niet. Het lijkt erop dat de kustbewoners de huidige situatie nog het best vinden.

Er wordt in de enquête ook gevraagd naar de mening van de kustbewoners over de havenactiviteiten. 68% van de respondenten vindt dat het uitbreiden van de

havenactiviteiten belangrijk is voor de lokale bevolking. 'Slechts' 27% van de kustbewoners vindt dat de havenactiviteiten de natuurlijke omgeving verstoren.

Daar waar veel kustbewoners vinden dat een zekere limiet van het aantal toeristen bereikt is, vinden vele kustbewoners dat er nog ruimte is voor de havenactiviteiten om uit te breiden.

Dat de havenactiviteiten zeer belangrijk zijn voor de economie van de kuststreek (en van het hele land), wordt bij de *sleutelfiguren* vooral benadrukt door de vertegenwoordiger van de haven van Zeebrugge en door een ACV-verantwoordelijke (havenarbeiders). De vertegenwoordiger van de haven verwijst bovendien naar een studie die aantoont dat de bewoners in de buurt van de haven tevreden zijn met hun woon- en leefomgeving en dus niet vinden dat de havenactiviteiten deze leefomgeving verstoren.

Vele kustbewoners (50%) vinden ook dat de activiteiten van de luchthaven van Oostende zouden moeten opgedreven worden. Van de ondervraagden uit Oostende is dit zelfs 59%. Waar deze personen misschien niet meteen aan gedacht hebben is de extra overlast over de weg (verkeersdrukte reeds grootst aangevoelde probleem) en de lawaaihinder.

Aan de sleutelfiguren werd niet uitdrukkelijk gevraagd naar de luchthaven van Oostende maar enkele personen spraken hier wel over. Volgens een vertegenwoordiger van Agalev is de luchthaven economisch helemaal niet rendabel en zouden de grote terreinen veel nuttiger kunnen besteed worden, als industriezone, recreatiezone en woonzone.

Ook de vertegenwoordiger van de vastgoedsector vindt dat er een oplossing moet komen voor de luchthaven van Oostende. Om de luchthaven rendabel te maken zou het luchtverkeer veel intensiever moeten zijn. Maar de toevoer vanop de weg is nu reeds verzadigd. Omdat het instandhouden van de huidige (niet rendabele situatie) niet 'duurzaam' is, moet er een andere oplossing gezocht worden.

### 1.3 Eigen gedrag inzake duurzame ontwikkeling

We vroegen de kustbewoners om hun inspanningen te beoordelen inzake bescherming van het milieu, mobiliteit en het kopen van producten met label van eerlijke handel. Aan de sleutelfiguren vroegen we op welke manier hun eigen organisatie bijdraagt tot duurzame ontwikkeling.

### 1.3.1 Ecologische aspecten van duurzame ontwikkeling

#### *Enquête kust t.o.v. FRDO- enquête en enquête Eco-consommation*<sup>29</sup>

Indien we ervan uitgaan dat de antwoorden van de respondenten hun werkelijke gedrag weerspiegelen, kunnen we zeggen dat voor heel wat kustbewoners inspanningen op het vlak van milieu vanzelfsprekend zijn. 96% sorteert altijd afval, 96% respecteert altijd 'verboden toegang' tot bepaalde (natuur)gebieden, 82% spoort vaak (tot altijd) de eigen gezinsleden aan tot milieubewust gedrag. Het bewust minder met de wagen rijden gebeurt vaak (tot altijd) door 59% van de kustbewoners. 71% beperkt vaak het eigen water- of elektriciteitsgebruik. Hierbij moet gezegd worden dat de laatste twee inspanningen ook uit andere overwegingen gedaan kunnen worden (financieel, vermijden van files, ...).

We vergelijken deze resultaten van de kustenquête met die van de FRDO-enquête en de enquête van 'le Réseau Eco-Consommation' in Wallonië. Bij de laatste twee enquêtes werd bij de verschillende inspanningen gevraagd of men deze al dan niet gedaan had. Bij de kustenquête waren de antwoordcategorieën uitgebreider. We hebben de categorieën 'altijd', 'vaak' en 'soms' samengeteld. Hoewel de vragen niet exact op dezelfde manier gesteld zijn<sup>30</sup> en de vergelijking dus relatief is, geven we hieronder de resultaten van beide enquêtes.

---

<sup>29</sup> Joossens L. & Brouyaux A. (2001), *Environnement: les consommateurs sur la voie du changement*, Réseau Eco-Consommation.

<sup>30</sup> In de FRDO- enquête werd gevraagd of volgende acties al dan niet gebeurd waren: (1) Minder water verbruikt omwille van milieuredenen, (2) Minder met de wagen gereden omwille van milieuredenen, (3) Producten gekocht met een label waaruit blijkt dat het milieu gerespecteerd wordt of waaruit blijkt dat de arbeidsomstandigheden en de verloning van de arbeiders gerespecteerd wordt, (4) Producten in een wereldwinkel of bij Oxfam gekocht.

Tabel 4.7 Eigen inspanningen (%)

	Doe ik			Doe ik niet		
	Kust*	FRDO	Eco-consomation	Kust	FRDO	Eco-consomation
Mijn water- of elektriciteitsverbruik beperken	100	58	water: 75 energie: 82	0	42	water: 25 energie: 18
Bewust minder met de wagen rijden	77	42	33	23	56	67
Afval sorteren	99	/	96		/	4
Milieuvriendelijke producten kopen	87	65	57	13	34	43
Producten kopen met een label van eerlijke handel	57	47	/	43	52	/

\* altijd, vaak of soms

Bron: (1) Eigen onderzoek en Bachus, e.a. (2002)  
(2) Joossens L. & Brouyaux A. (2001)

De grote discrepantie laat zien dat de verschillende vraagstelling waarschijnlijk een grote invloed gehad heeft. Personen die heel af en toe deze inspanningen gedaan hebben, hebben bij de *FRDO*-enquête misschien 'niet gedaan' ingevuld om niet de indruk te geven dat ze dit altijd of regelmatig doen. Bovendien is het bij de kustenquête niet duidelijk of mensen hun waterverbruik verminderd hebben om financiële redenen dan wel om milieuredenen.

Deze bemerkingen in beschouwing genomen, kunnen we toch zeggen dat de kustbewoners heel wat inspanningen (beweren te) leveren die het milieu ten goede komen.

Uit de verschillende enquêtes blijkt dat het bewust minder met de wagen rijden voor heel wat personen moeilijk is.

We zien ook dat inspanningen waarmee mensen geld besparen (rationeel water- en energiegebruik, afval sorteren) vlotter gedaan worden dan inspanningen die juist een extra kost betekenen (milieuvriendelijke producten of producten met label van eerlijke handel kopen).

#### *Kwantitatieve t.o.v. kwalitatieve resultaten van kustonderzoek*

Heel wat kustbewoners zeggen inspanningen te leveren op vlak van milieu en duurzame ontwikkeling. Bij de sleutelfiguren was het niet de bedoeling hun persoonlijke inspanningen in het privé-leven te beoordelen, maar wel de inspanningen die hun organisatie levert. Een aantal van de sleutelfiguren is vertegenwoordiger van een organisatie die als een van de belangrijke taken de bescher

ming van milieu of een goede bestemming van de ruimte bewaken (Agalev, Natuurpunt, VLIZ, Planologische dienst provincie). Uit de interviews blijkt dat er in deze organisaties niet enkel kennis is over het begrip duurzame ontwikkeling maar ook een positieve houding en een toepassing van het concept in de praktijk.

Ook bij andere organisaties als het WVI, AWZ en Westtoer is het aandacht hebben voor het ecologische, voor participatie van stakeholders, ... tot het takenpakket gaan behoren, bij één organisatie al uitgebreider dan bij de andere.

Bij organisaties als een transportbedrijf, de haven van Zeebrugge of de rederij, krijgen we de indruk dat zij zich moeten houden aan bepaalde voorschriften ter bescherming van het milieu en dat zij in zekere zin hier ook het nut van inzien. Maar indien deze voorschriften niet verplicht waren, zou er waarschijnlijk wel iets soepeler mee omgegaan worden dan nu het geval is. Hoe groter de organisatie, hoe groter de kennis en hoe positiever de houding (als deel van het imago) tegenover duurzame ontwikkeling. KMO's lijken over het algemeen veel minder bezorgd om duurzame ontwikkeling.

Organisaties zoals vakbonden, OCMW's en VDAB zijn vooral met het sociale aspect van duurzame ontwikkeling bezig en houden rekening met het ecologische aspect van het concept waar dit verplicht is. Soms zijn er enkele individuen in een organisatie die vanuit hun eigen engagement een bepaald initiatief kunnen doordrukken, zoals de aankoop van koffie van de wereldwinkel, het gebruiken van recyclagepapier, het installeren van een flesjesautomaat i.p.v. een blikjesautomaat, ... Deze personen geven wel aan dat het doorvoeren van een dergelijk initiatief enorm veel discussies en tegenstand met zich meebrengen.

### 1.3.2 Duurzame mobiliteit

#### *Kwantitatieve resultaten kustonderzoek t.o.v. Vlaamse enquête verplaatsingsgedrag 2001*<sup>31</sup>

Onze auto's met hun emissies zijn één van de grote milieuvvervuilers. Bovendien zorgen ze voor enorme verkeersopstoppingen en voor ongevallen. Het gebruik van alternatieven (openbaar vervoer, fiets, ...) kan deze milieuvvervuiling en andere problemen doen verminderen.

Op het vlak van mobiliteit zien we dat de kustbewoners om naar het werk te gaan het vaakst de auto gebruiken. 76% gebruikt (wel eens) de auto waarvan 79% dagelijks. Zij die zeggen de fiets te gebruiken om naar hun werk te gaan (33%), doen dit ook regelmatig (61% bijna elke dag). Er gaan meer mensen te voet (14%) naar hun werk dan met het openbaar vervoer (12%).

We kunnen deze cijfers vergelijken met ander onderzoek naar mobiliteit in Vlaanderen. Ook hier moeten we voorzichtig zijn met het naast elkaar leggen van

<sup>31</sup> Zwerts E. & Nuyts E. (2002), *Onderzoek verplaatsingsgedrag*, Provinciale Hogeschool Limburg.

de cijfers, omdat de kustbewoners meerdere vervoermiddelen konden aanduiden en in verplaatsingsenquête enkel de hoofdvervoerswijze werd aangeduid.

**Tabel 4.8** Vervoermiddel om naar het werk te gaan

	Kust		Vlaanderen	
	wel	niet	wel	niet
Auto	75,9	24,1	72,8	27,2
Openbaar vervoer	11,6	88,4	7,9	92,1
Fiets	33,1	66,9	12,9	87,1
Bromfiets	2,6	97,4	1,9	98,1
Te voet	14,2	85,8	2,6	97,4
Andere	5,8	94,2	1,9	98,1

Bron: Eigen onderzoek en Zwerts, e.a. (2002)

Hoewel we de cijfers niet helemaal kunnen vergelijken, kunnen we wel de rangorde bekijken. In beide enquêtes komt duidelijk naar voor dat de auto de 'koning' van alle vervoermiddelen blijft wat betreft het woon-werkverkeer. In beide enquêtes komt de fiets op de tweede plaats. Aan de kust gaat de derde grootste groep te voet naar het werk, maar over heel Vlaanderen gaan heel wat meer mensen met het openbaar vervoer naar hun werk dan te voet.

Om te winkelen gebruikt 80% van de kustbewoners (regelmatig) de auto. Toch gaat een deel van de kustbewoners te voet of per fiets winkelen. Ook in heel Vlaanderen is dit de rangorde: auto, te voet, fiets. In heel Vlaanderen gaat slechts een zeer klein deel van de bevolking met het openbaar vervoer winkelen. Aan de kust is dat iets meer. We zagen eerder dat bij de kustbewoners vooral ouderen het openbaar vervoer gebruiken om te winkelen. Hier speelt het gratis vervoer voor ouderen zeker een belangrijke rol.

**Tabel 4.9** Vervoermiddel om te winkelen

	Kust		Vlaanderen	
	wel	niet	wel	niet
Auto	80,0	20,1	60,4	39,6
Openbaar vervoer	13,0	87,0	1,9	98,1
Fiets	56,9	43,1	14,6	85,4
Bromfiets	5,5	94,5	0,7	99,3
Te voet	60,9	39,1	15,9	84,1
Andere	0,5	99,5	6,5	93,5

Bron: Eigen onderzoek en Zwerts, e.a. (2002)

Ook in de vrije tijd wordt de wagen door de kustbewoners gebruikt, maar niet zo vaak. Er wordt regelmatig gewandeld of gefietst. Het openbaar vervoer wordt aan de kust vaker gebruikt in de vrije tijd (24%) dan om naar het werk te gaan (12%) of om te winkelen (13%).

## 2. Kwalitatieve resultaten kustonderzoek t.o.v. kwalitatieve resultaten FRDO-onderzoek<sup>32</sup>

De twee delen van het draagvlakonderzoek maken het mogelijk om enerzijds representatieve uitspraken te doen over het draagvlak voor duurzame ontwikkeling bij wat we in het begin van dit rapport de tertiaire actoren genoemd hebben (de bevolking) en anderzijds een beter inzicht te krijgen in het draagvlak bij de primaire en secundaire actoren (sleutelfiguren aan de kust).

Ook bij het FRDO-onderzoek naar het draagvlak voor duurzame ontwikkeling in België was er een enquête bij de bevolking en een interviewronde bij de sleutelfiguren. In wat volgt zullen we de resultaten van de twee interviewrondes vergelijken. De sleutelfiguren die in het FRDO-onderzoek bevraagd zijn, zijn telkens de hoogst geplaatste personen van de verschillende organisaties (indien bereikbaar, anders de volgende in rang), d.w.z. ministers, staatssecretarissen en partijvoorzitters (politiek), topambtenaren (administratie), rectoren (universiteiten), hoofdredacteers (media), hoofd van vakbonden, hoofd van landbouworganisatie, ...

De sleutelfiguren uit het onderzoek aan de kust zijn allen rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken bij het beleid aan de kust. In de praktijk betekent dit dat we spraken met regionale verantwoordelijken van een organisatie, een regionale afdeling van de administratie, regionale politici, ...

### 2.1 Kennis inzake duurzame ontwikkeling

Zonder in te gaan op de verschillende definities die gegeven worden door de sleutelfiguren in beide interviewrondes, kunnen we zeggen dat over het algemeen de sleutelfiguren uit het FRDO-onderzoek een grondigere kennis hebben van het concept duurzame ontwikkeling en de internationale achtergrond. We stellen vast dat de top van zeer grote organisaties (zowel inzake politiek, administratie, ondernemingen, media, vakbonden, ...) duidelijk in het debat rond duurzame ontwikkeling betrokken is.

In kleinere organisaties of in de regionale afdelingen van deze grote organisaties (ook weer zowel politiek, administratie, ondernemingen, vakbonden, ...) is er minder kennis aanwezig inzake duurzame ontwikkeling. De sleutelfiguren van een aantal regionale administraties zijn in de praktijk wel bezig met duurzame ontwikkeling maar hebben weinig achtergrondkennis over deze visie. Wel zijn er

---

<sup>32</sup> Bron: eigen onderzoek en FRDO-onderzoek.



een aantal uitzonderingen (vooral vanuit groene hoek) die goed op de hoogte zijn van de internationale context.

## 2.2 Houding t.o.v. duurzame ontwikkeling

### *Geen modetrend*

Zowel in het nationale onderzoek als in het onderzoek aan de kust staan de sleutelfiguren bijna allemaal positief tegenover duurzame ontwikkeling. Hoewel het woord te pas en te onpas gebruikt wordt en het concept zeer beperkt tot zeer ruim kan geïnterpreteerd worden, denkt men niet dat het een modetrend is die weer zal overwaaien.

### *Welk bestuursniveau is het meest geschikt voor duurzame ontwikkeling?*

Welk bestuursniveau zou het best verantwoordelijk zijn voor duurzame ontwikkeling? In het FRDO-onderzoek valt op dat de meeste sleutelfiguren het Europese of het internationale niveau het meest geschikt vinden om duurzame ontwikkeling te sturen. Men vindt dat duurzame ontwikkeling handelt over grensoverschrijdende materies en dat België als klein landje te weinig impact heeft op deze materies. Indien de regelgeving in de Europese landen verschilt, betekent dit bovendien een competitief nadeel voor ondernemingen in landen met de strengste wetgeving.

De sleutelfiguren aan de kust maken een duidelijk onderscheid tussen materies die best internationaal of Europees worden aangepakt (luchtvervuiling, watervervuiling, ...) en materies die beter op een lager niveau worden aangepakt (mobiliteit, natuurbescherming, ruimtelijke ordening). Heel wat stemmen (vooral maar niet alleen van lokale politici) gaan op voor het voldoende garanderen van de gemeentelijke autonomie. Het lokale bestuur staat volgens deze sleutelfiguren het dichtst bij de bevolking en kan vermijden dat beslissingen genomen in 'ivoren torens' (Brussel) compleet haaks staan op de noden en de wensen van de lokale bevolking.

Voor de 'groenen' maar ook de Vlaamse administraties, OCMW's, Vlaamse politici, een provinciale politicus en sommige werkgevers vinden dat duurzame ontwikkeling op een hoger niveau dan lokaal moet gelegen zijn om het kortetermijndenken en politiek op basis van eigenbelang te kunnen doorbreken.

### *Complexiteit van bestuursniveaus en bevoegdheden verhindert duurzame ontwikkeling*

Waar de sleutelfiguren uit beide interviewrondes het wel over eens zijn, is het feit dat de veelheid van bestuursniveaus en de overlapping van bevoegdheden inzake duurzame ontwikkeling het beleid bemoeilijken. In de praktijk wordt het volgens de geïnterviewde personen aan de kust bijna onmogelijk na te gaan welke regels

van verschillende niveaus allemaal van toepassing zijn in een bepaalde situatie. Daarbij komt dat administraties elkaar tegenspreken in concrete dossiers. Deze regelgeving zorgt volgens sommigen voor een enorme tijd- en energieverpilling. Volgens de natuurverenigingen die sommige gemeentelijke dossiers op een hoger niveau aanvechten, zorgt de veelheid aan bestuursniveaus en bevoegdheden er soms voor dat de lokale belangengroepen in de complexiteit achterdeurtjes vinden om de wetgeving te ontwijken (bv. zie paragraaf 7.2.3 van hoofdstuk 3).

*Welke andere actoren spelen een rol in duurzame ontwikkeling?*

Zowel door de sleutelfiguren aan de kust als de sleutelfiguren uit het FRDO-onderzoek worden de NGOs en de andere organisaties uit het *middenveld* genoemd als belangrijke actor in duurzame ontwikkeling. Er wordt in beide onderzoeken vooral gesproken over de invloed van de milieuorganisaties. Daar waar deze jaren geleden als marginale amokmakers beschouwd werden, worden zij nu veel meer als volwaardige partners beschouwd. Opvallend is wel dat in beide interviewrondes wordt aangegeven (vooral vanuit economische hoek) dat de samenwerking met de milieuorganisaties weinig constructief is. Aan de kust wordt gezegd dat de milieuverenigingen te weinig bereid zijn tot compromis en een onrealistische visie koesteren op milieubehoud en milieuherstel.

In het de FRDO-onderzoek wordt door verschillende sleutelfiguren gesproken over de belangrijke rol van de *bevolking*, vooral wat betreft consumptiepatronen en mobiliteit. Hoewel andere actoren sturen, is het de bevolking die door haar keuzes grotendeels bepaalt of we als land vooruitgang boeken of niet op het vlak van duurzame ontwikkeling.

Door de sleutelfiguren aan de kust wordt dit aspect veel minder belicht, alsof de gewone bevolking weinig invloed heeft in duurzame ontwikkeling en bijna volledig afhankelijk van andere actoren (vooral beleidsmakers) die het gedrag van de bevolking sturen.

Wel wordt gezegd dat de *media* een belangrijke rol hebben in het bekendmaken van de visie duurzame ontwikkeling, niet zozeer sturend maar door ruimer te verspreiden wat er regionaal en internationaal leeft op het vlak van duurzame ontwikkeling.

Een ander verschil tussen het FRDO-onderzoek en het onderzoek aan de kust is wat men ziet als de rol van de *economische actoren*. In het nationale onderzoek worden door verschillende partners de economische actoren genoemd als belangrijke spelers binnen duurzame ontwikkeling. Het zijn de economische actoren die moeten inzien dat economische groei niet het enige criterium mag zijn, dat ook rekening moet gehouden worden met milieukosten en sociale kosten, dat duurzame tewerkstelling belangrijk is, ...

De (nationale) sleutelfiguren uit de economische sector vinden zelf dan weer dat ondernemingen een te slecht imago hebben binnen het debat rond duurzame ontwikkeling. Zij staan naar eigen zeggen positief t.o.v. duurzame ontwikkeling en dragen er ook actief toe bij. Zij geven aan dat de overheid te restrictief is en te weinig stimulansen biedt voor bedrijven die inspanningen willen doen. Deze sleutelfiguren uit grote ondernemingen in het FRDO-onderzoek vinden dat er onvoldoende met economische belangen wordt rekening gehouden en dat er niet voldoende gekeken wordt naar de inspanningen van de economische sector op het vlak van duurzame ontwikkeling. We stellen vast dat op nationaal niveau de verantwoordelijken van de economische sectoren betrokken zijn in het debat, op de hoogte zijn van de visie en de internationale ontwikkelingen. Zij voelen aan dat zij een slecht imago hebben binnen het debat rond duurzame ontwikkeling en doen er alles aan om dit imago van zich af te schudden door deel te nemen aan allerlei initiatieven op nationaal of Vlaams niveau. We kunnen besluiten dat de grote ondernemingen een pro-actieve houding aannemen t.o.v. duurzame ontwikkeling.

De sleutelfiguren van ondernemingen aan de kust zijn veel minder op de hoogte en staan ook minder positief t.o.v. duurzame ontwikkeling. Enkel een grote onderneming als de haven van Zeebrugge is een partner die weegt in het debat rond duurzame ontwikkeling aan de kust. Andere economische partners lijken minder in dit debat betrokken. Wanneer zij door andere partners geïnteressaard worden (milieugroepen, administraties) verdedigen zij zichzelf door te zeggen dat zonder hen de regio niet zou overleven en dat dus dankzij hun bijdrage aan de economische ontwikkeling van de regio, ontwikkeling op andere vlakken mogelijk is (sociaal, cultureel, ecologisch). Zij nemen eerder een reactieve houding aan t.o.v. duurzame ontwikkeling.

De *vakbonden* worden nauwelijks vernoemd als actor van duurzame ontwikkeling. De vakbonden zelf geven aan dat zij reeds geruime tijd geïnteresseerd zijn in het debat en er ook een rol in willen spelen. Zowel in het FRDO-onderzoek als in het onderzoek aan de kust geven vakbondsverantwoordelijken aan dat de samenwerking met de milieubeweging stroef loopt, alsof de milieubeweging niet inziet op welke vlakken samenwerking nuttig zou kunnen zijn. Andere actoren verwijzen niet naar de vakbonden wat aantoont dat zij de vakbonden niet zien als een belangrijke actor in het debat rond duurzame ontwikkeling. De vakbonden zoeken met andere woorden hun plaats in dit debat.

### 2.3 Gedrag: duurzame ontwikkeling in de praktijk

Zoals aangegeven hebben de sleutelfiguren uit het FRDO-onderzoek over het algemeen een betere kennis over duurzame ontwikkeling dan de regionale sleutelfiguren. Hoewel het moeilijk is uitspraken te doen over de praktijk in organisaties op basis van interviews, zijn er toch indicaties dat de bredere kennis en de positievere houding op de hoogste niveaus van organisaties zich weinig omzet in veran

dering van praktijken. De inspanningen gaan niet (veel) verder dan de wettelijke verplichtingen.

Op lager niveau is het zo dat men minder kennis heeft over het begrip en de visie duurzame ontwikkeling, maar in de praktijk ook rekening moet houden met de wetgeving die bepaalde maatregelen ten voordele van duurzame ontwikkeling oplegt (op vlak van milieu, sociale wetgeving, ...). Voorbeelden zijn de haven, een rederij, transportbedrijf (veiligheidsvoorschriften), ... De maatregelen gaan echter niet verder dan wat wordt verplicht. Bijgevolg kunnen we zeggen dat bijvoorbeeld de sensibiliseringsinspanningen van de werkgeversorganisaties nog niet veel resultaten hebben geboekt op lagere niveaus.

Organisaties aan de kust waarvoor duurzame ontwikkeling tot de kerntaken behoort, dragen (uiteraard) bij tot duurzame ontwikkeling in de praktijk (bv. milieuorganisaties, Agalev, Vlaams Instituut voor de Zee, planologische dienst provincie, zie ook hoofdstuk 3 paragraaf 9). Bij een aantal andere organisaties is duurzame ontwikkeling een factor geworden waar men rekening mee moet houden bij de ontwikkeling van projecten (bv. OCMW, Administratie Waterwegen en Zeewezen, Westtoer).

## 2.4 Conclusie

Als conclusie van de vergelijking tussen de twee interviewrondes kunnen we zeggen dat het draagvlak op het vlak van *kennis* en *houding* groter is bij de meeste sleutelfiguren op nationaal niveau dan bij de sleutelfiguren op regionaal niveau.

Het derde aspect van maatschappelijk draagvlak is het *gedrag*. Hier zien we dat de maatregelen die de top neemt in het voordeel van duurzame ontwikkeling, moeten worden uitgevoerd door de basis. De basis neemt deze maatregelen aan als verplichtingen maar ziet niet steeds het nut er van in. Aan de basis is slechts in weinig organisaties sprake van een breed draagvlak voor duurzame ontwikkeling.

Bij de organisaties die in het draagvlakonderzoek aan de kust betrokken waren, hebben we weinig of geen bottom-up initiatieven vastgesteld. Initiatieven die duurzame ontwikkeling in de organisatie bevorderen, komen bijna steeds van de top, waarbij de top met enige moeite de basis probeert te overtuigen.

Ook bij de grote organisaties met regionale afdelingen stellen we ditzelfde fenomeen vast.

- Werkgeversorganisaties staan positief ten aanzien van duurzame ontwikkeling, de ledenorganisaties (ondernemingen) minder.
- De top van de vakbonden probeert de basis te overtuigen.

We zien ook dat hogere bestuursniveaus positiever staan ten aanzien van duurzame ontwikkeling dan de lagere bestuursniveaus.

Een uitzondering zien we bij de organisaties die duurzame ontwikkeling als doel hebben. Hier zien we wel dat de basis overtuigd is en dat ook bottom-up initiatieven genomen worden. Bovendien hebben we bij dit onderzoek niet alle

sectoren bevraagd. Het is mogelijk dat in de sociale sector, de mediasector, de culturele sector, het onderwijs en de gezondheidszorg meer bottom-up initiatieven bestaan op het vlak van duurzame ontwikkeling.

In dit onderzoek kunnen we echter enkel uitspraken doen over de bevraagde sectoren. Hierbij stellen we vast dat binnen de verschillende bestuursniveaus het subsidiariteit-principe niet zoals verwacht zorgt voor het stimuleren van het draagvlak voor duurzame ontwikkeling vanuit de laagste niveaus (het dichtst bij de bevolking) maar eerder een hindernis vormt bij de versterking van het maatschappelijk draagvlak voor duurzame ontwikkeling, dat vooralsnog vooral top-down gebeurt.

Hieronder geven we schematisch de grote lijnen aan van de vergelijking tussen de twee interviewrondes.

**Schema 4.1** Vergelijking tussen FRDO- en Kustonderzoek

	FRDO-onderzoek	Kustonderzoek
Aantal interviews	54	30
1. Kennis begrip DO	Grondige kennis	Eerder weinig achtergrondkennis
2. Is duurzame ontwikkeling een modetrend?	Nee	
3. Meeste geschikte bestuursniveau?	Europees of internationaal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Afhankelijk van de materie</li> <li>- Gemeentelijke autonomie respecteren</li> <li>- Nadeel van lokale niveau volgens sommigen: kortetermijndenken en politiek op basis van eigenbelang</li> </ul>
4. Hindernis	Veelheid van bestuursniveaus en overlapping van bevoegdheden	
5. Nieuwe actoren	Milieuorganisaties hebben veel invloed bijgewonnen, maar stellen zich niet constructief op volgens sommigen	
6. Rol van de bevolking	Vrij belangrijke rol in consumptie en mobiliteit	Weinig invloed
7. Houding van de bedrijven en werkgevers	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedrijven doen meer voor DO dan men denkt</li> <li>- Eerder pro-actief (grote bedrijven)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Economische ontwikkeling is nodig om tot andere vormen van ontwikkeling te komen</li> <li>- eerder reactief (kleinere bedrijven)</li> </ul>
8. Gedrag	Weinig doorsijpeling van houding naar praktijk	DO is één van de factoren waarmee men (verplicht) rekening moet houden bij activiteiten

---

9. Rol vakbonden	<ul style="list-style-type: none"><li>- Zoeken plaats in debat</li><li>- Andere actoren beschouwen hen niet als belangrijk</li></ul>
------------------	--

## BIJLAGEN

1. Vragenlijst kustbewoners
2. Vragenschema sleutelfiguren
3. Kustbewoners t.o.v. sleutelfiguren op basis van beperkt aantal vragenlijsten

### 1. Vragenlijst draagvlak duurzame ontwikkeling kuststreek

#### 1.1 Algemeen- wonen aan de kust

INTERVIEWER NOTEER Beginuur interview: .....u

We starten met een aantal algemene vragen over wonen aan de kust.

1. Sinds wanneer woont u aan de kust?  
Sinds (jjjj): .....
2. Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om aan de kust te wonen?  
U kan er maximaal 3 opgeven.  
INTERVIEWER NIET VOORLEZEN, KRUIS AAN.  
 1. Ik/mijn partner werkt in de buurt  
 2. Familie/vrienden wonen dichtbij  
 3. Ik ben hier geboren en getogen  
 4. Ik ben een kustliefhebber  
 5. Ik blijf hier voor de kinderen (school, vriendjes)  
 6. Het is een gezonde omgeving  
 7. Voor de vakantiesfeer  
 8. Omwille van fiscale redenen  
 9. Ik woon nu in mijn tweede verblijf  
 10. Andere reden, namelijk: .....

3. In welke mate ervaart u volgende zaken als een probleem *aan onze kust*? We sommen een aantal mogelijkheden op. U kan antwoorden met: ik vind dit een groot probleem, een matig probleem, een beperkt probleem of geen probleem. INTERVIEWER TOON KAART 1.  
OMCIRKEL PER ITEM HET GEPASTE ANTWOORD

	Groot probleem	Matig probleem	Beperkt probleem	Geen probleem
1. criminaliteit	1	2	3	4
2. armoede	1	2	3	4
3. milieuvervuiling	1	2	3	4
4. werkloosheid	1	2	3	4
5. overlast veroorzaakt door autoverkeer	1	2	3	4
6. toeristische drukte	1	2	3	4
7. arbeidsomstandigheden in de toeristische sector	1	2	3	4

4. Indien u terugdenkt aan de problemen die we net opgesomd hebben, welk probleem is dan volgens u het grootste probleem aan de kust? Indien u vindt dat het grootste probleem van de kust niet in de lijst voorkomt, kan u hier ook een ander probleem aangeven.

INTERVIEWER LEES VOOR.

KRUIS SLECHTS 1 ANTWOORD AAN.

- 1. Criminaliteit
- 2. Armoede
- 3. Leefmilieu
- 4. Werkloosheid
- 5. Drukke veroorzaakt door autoverkeer
- 6. Toeristische drukte
- 7. Arbeidsomstandigheden in de toeristische sector
- 8. Ander probleem: .....



## 1.2 Ecologisch luik

5. We geven nu enkele begrippen die te maken hebben met het leefmilieu. Kan u telkens zeggen of u hier al van gehoord hebt? U kan antwoorden met 'ja' of 'neen'. INTERVIEWER OMCIRKEL PER BEGRIP HET GEPASTE ANTWOORD

	Ja (1)	Neen (2)
1. Biodiversiteit	1	2
2. Broeikaseffect	1	2
3. Stijging van de zeespiegel	1	2
4. Kusterosie	1	2
5. Zure regen	1	2
6. Eutrofiëring	1	2
7. Duurzame ontwikkeling	1 → V5A	2 → V6

- 5A. Wat betekent volgens u het begrip duurzame ontwikkeling?  
INTERVIEWER NOTEER HET ANTWOORD VAN DE RESPONDENT ZO LETTERLIJK MOGELIJK, DOORVRAGEN

.....  
 .....  
 .....  
 .....

6. In welke mate bent u **bezorgd** om de toestand van het leefmilieu *in het algemeen*? Bent u daarover

INTERVIEWER TOON KAART 2

1. Zeer bezorgd  
 2. Nogal bezorgd  
 3. Niet erg bezorgd  
 4. Helemaal niet bezorgd

7. Hoe is het volgens u gesteld met de *toestand* van het leefmilieu *aan de kust*? Is dat  
INTERVIEWER TOON KAART 3

1. Heel goed  
 2. Eerder goed  
 3. Eerder slecht  
 4. Heel slecht  
 5. Weet niet..... (INTERVIEWER DEZE MOGELIJKHEID NIET VOORLEZEN)

8. Denkt u dat de toestand van het (leef)milieu *aan de kust* de voorbije tien jaren
- 1. Verbeterd is
  - 2. Gelijk gebleven is
  - 3. Verslechterd is
  - 4. Weet niet (INTERVIEWER DEZE MOGELIJKHEID NIET VOORLEZEN)
9. Denkt u over de toestand van het leefmilieu *in heel België* de voorbije tien jaren
- 1. Verbeterd is
  - 2. Gelijk gebleven is
  - 3. Verslechterd is
  - 4. Weet niet (INTERVIEWER DEZE MOGELIJKHEID NIET VOORLEZEN)
10. In welke mate worden er volgens u inspanningen gedaan om de milieuproblemen aan de kust aan te pakken?
- INTERVIEWER TOON KAART 4
- 1. Veel te weinig inspanningen
  - 2. te weinig inspanningen
  - 3. Voldoende inspanningen
  - 4. te veel inspanningen
  - 5. Veel te veel inspanningen

11. Als u een vergelijking maakt tussen het belang van de economie en het belang van het leefmilieu in het algemeen, vindt u de economie dan belangrijker dan het leefmilieu of omgekeerd?

Kan op volgende schaal aanduiden welk antwoord het best bij uw mening past?

In de schaal hebben de cijfers de volgende betekenis:

1: betekent dat de economische ontwikkeling hoogste prioriteit moet krijgen. Hierbij moet geen rekening gehouden worden met de gevolgen voor het milieu.

5: betekent dat economie en milieu evenveel prioriteit moeten krijgen

9: betekent dat het milieu absolute prioriteit moet krijgen. Hierbij moet geen rekening gehouden worden met de gevolgen voor de economische ontwikkeling.

INTERVIEWER TOON KAART 5.

Economie	Milieu
1	9
--   --   --   --   --   --   --   --   --   --	
	5

VUL HET CIJFER IN DAT DE RESPONDENT KIEST: ..... (1-9)

12. We sommen een aantal problemen op die mogelijk voorkomen aan de kust. Per probleem vragen we of er volgens u meer of minder inspanningen gedaan moeten worden om het probleem aan te pakken. U kan antwoorden met: veel meer inspanningen, meer inspanningen, de inspanningen moeten op het huidig niveau gehouden worden, minder inspanningen of veel minder inspanningen.

INTERVIEWER TOON KAART 6. OMCIRKEL PER ITEM HET ANTWOORD

	Veel meer inspanningen	Meer inspanningen	Inspanningen op huidig niveau houden	Minder inspanningen	Veel minder inspanningen
AFVAL					
1. afval op het strand en in de duinen opruimen	1	2	3	4	5
2. afval op de zeedijk opruimen	1	2	3	4	5
3. afval langs de straten opruimen	1	2	3	4	5
4. toeristen/-recreanten verplichten hun afval op te ruimen	1	2	3	4	5
5. boetes verhogen voor wie zwerfvuil achterlaat	1	2	3	4	5
SENSIBILISERING					
6. bepaalde stukken van de duingebieden afsluiten om de natuur te beschermen	1	2	3	4	5
7. betere voorzieningen in de wandelgebieden aan de kust	1	2	3	4	5
8. mensen bewuster maken van de kwetsbaarheid van het kustgebied	1	2	3	4	5

## Vervolg vraag 12

	Veel meer inspanningen	Meer inspanningen	Inspanningen op huidig niveau houden	Minder inspanningen	Veel minder inspanningen
INFRASTRUCTUUR					
9. meer straten autovrij maken	1	2	3	4	5
10. fietsinfrastructuur verbeteren	1	2	3	4	5
11. openbaar vervoer verbeteren	1	2	3	4	5
MILIEU					
12. actie voeren rond vermindering van energie- en waterverbruik	1	2	3	4	5
13. problemen omtrent luchtvervuiling	1	2	3	4	5
14. problemen omtrent watervervuiling	1	2	3	4	5
15. vervuiling van het zeewater	1	2	3	4	5

Ik zal nu enkele voorbeelden voorlezen van zaken die men kan doen ten voordele van het milieu in het algemeen, en ten voordele van het milieu aan de kust. Kan u per item aangeven in welke mate u dit momenteel doet? Indien u dit momenteel niet doet, vragen we of u bereid zou zijn dit in de toekomst te doen.

INTERVIEWER TOON KAART 7. OMCIRKEL PER ITEM HET ANTWOORD

	Doe ik altijd	Doe ik vaak	Doe ik soms	Doe ik nooit →	Bent u bereid dit in de toekomst te doen?	
					(1)ja	(2) neen
1. afval in de vuilbak werpen i.p.v. op straat/ strand/ duinen	1	2	3	4 →	1	2
2. mijn water- of elektriciteitsverbruik beperken	1	2	3	4 →	1	2
3. afval sorteren	1	2	3	4 →	1	2
4. bewust minder met de wagen rijden	1	2	3	4 →	1	2
5. actief zijn in een milieugroepering	1	2	3	4 →	1	2
6. milieuvriendelijke producten kopen	1	2	3	4 →	1	2
7. 'verboden toegang' tot bepaalde gebieden respecteren	1	2	3	4 →	1	2
8. mijn gezinsleden tot milieubewust gedrag aansporen	1	2	3	4 →	1	2
9. producten kopen met een label van eerlijke handel	1	2	3	4 →	1	2

13. Indien elektriciteit afkomstig zou zijn van een meer milieuvriendelijke energiebron zoals windenergie of zonne-energie, zou u dan bereid zijn meer te betalen voor uw elektriciteit?

1. Ja → Vraag 14A  
 2. Neen → Vraag 15

14A. Hoeveel percent zou u bereid zijn meer te betalen?

.....%

14. Wat is uw houding ten opzicht van een windmolenpark voor de Belgische Noordzeekust? Bent voor of bent u tegen?

1. Voor → Vraag 16  
 2. Voor, op voorwaarde dat het park minstens 25km van de kust ligt; → Vraag16  
 3. Voor, op voorwaarde dat het park niet zichtbaar is vanuit mijn gemeente; → Vraag 16

4. Voor op een andere voorwaarde, namelijk ..... → Vraag16  
 5. Tegen → Vraag15A

15A Waarom bent u hiertegen?

INTERVIEWER ANTWOORDEN NIET VOORLEZEN.

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

1. Hindert het uitzicht  
 2. Gevaar voor de scheepvaart  
 3. Nadelig voor de visserij  
 4. Nadelig voor vissen en/of vogels  
 5. Lawaaihinder  
 6. Andere: .....

### 1.3 Sociaal luik

Volgende vragen gaan over uw woonomgeving en de vervoermiddelen die u gebruikt.

15. Hoe tevreden bent u met uw woonomgeving voor volgende aspecten? We sommen een aantal aspecten op. U kan antwoorden met: (1) zeer tevreden (2) eerder tevreden (3) eerder ontevreden (4) zeer ontevreden. Hoe tevreden bent u over:

INTERVIEWER TOON KAART 8. OMCIRKEL PER ITEM HET ANTWOORD

	Ze er te vreden	E er der te vreden	E er der on te vreden	Ze er on te vreden
1. de algemene sfeer om te wonen	1	2	3	4
2. verkeersveiligheid	1	2	3	4
3. veiligheid met betrekking tot criminaliteit	1	2	3	4
4. natuurlijke omgeving (aanwezigheid van groen)	1	2	3	4
5. netheid van straten	1	2	3	4
6. lawaai	1	2	3	4
7. contact met de burens	1	2	3	4
8. speelruimte voor kinderen in de buurt	1	2	3	4
9. verenigingsleven	1	2	3	4
10. diensten in de buurt (scholen, winkels, ziekenhuizen, ...)	1	2	3	4
11. leegstand en verkrotting	1	2	3	4
12. verbindingen met het openbaar vervoer	1	2	3	4

16. Werkt u momenteel buitenshuis?

1. Ja → vraag 17A

- 2. Neen → vraag 17D

17A. Werkt u voltijds of deeltijds?

1. Voltijds

2. Deeltijds, nl. gemiddeld ..... dagen en ..... uren per week

17B. Hoe groot is de afstand van uw thuis tot aan uw werk, in enkele richting?

.....km

17C. Welke vervoermiddelen gebruikt u meestal om naar *het werk* te gaan, en hoe vaak gebruikt u deze vervoermiddelen? INTERVIEWER ANTWOORDEN NIET VOORLEZEN. INDIEN DE RESPONDENT HET VERVOERMIDDEL GEBRUIKT (KOLOM A), VRAAG DAN OOK HOEVEEL KEER PER WEEK DE RESPONDENT DIT VERVOERMIDDEL GEBRUIKT (KOLOM B). OMCIRKEL

	A. Gebruikt	B. Indien ja: hoe vaak			
		(1) (bijna) elke dag	(2) 2-3 dagen/ week	(3) 1 dag/week	(4) minder dan 1 dag per week
1. auto	Neen ja →	1	2	3	4
2. openbaar vervoer	Neen ja →	1	2	3	4
3. fiets	Neen ja →	1	2	3	4
4. bromfiets	Neen ja →	1	2	3	4
5. te voet	Neen ja →	1	2	3	4
6. andere, namelijk .....	Neen ja →	1	2	3	4



- 17D. Welke vervoermiddelen gebruikt u meestal om *te winkelen*, en hoe vaak gebruikt u deze vervoermiddelen? INTERVIEWER ANTWOORDEN NIET VOORLEZEN. INDIEN DE RESPONDENT HET VERVOERMIDDEL GEBRUIKT (KOLOM A), VRAAG OOK HOEVEEL KEER PER WEEK DE RESPONDENT DIT VERVOERMIDDEL GEBRUIKT (KOLOM B). OMCIRKEL.

	A. Gebruikt	B. Indien ja: hoe vaak			
		(1) (bijna) elke dag	(2) 2-3 dagen/ week	(3) 1 dag/week	(4) minder dan 1 dag per week
1. auto	Neen ja →	1	2	3	4
2. openbaar vervoer	Neen ja →	1	2	3	4
3. fiets	Neen ja →	1	2	3	4
4. bromfiets	Neen ja →	1	2	3	4
5. te voet	Neen ja →	1	2	3	4
6. andere, namelijk .....	Neen ja →	1	2	3	4

- 17E. Welke vervoermiddelen gebruikt u meestal gedurende *uw vrije tijd*, en hoe vaak gebruikt u deze vervoermiddelen? INTERVIEWER ANTWOORDEN NIET VOORLEZEN. INDIEN DE RESPONDENT HET VERVOERMIDDEL GEBRUIKT (KOLOM A) VRAAG OOK HOEVEEL KEER PER WEEK DE RESPONDENT DIT VERVOERMIDDEL GEBRUIKT (KOLOM B). OMCIRKEL.

	A. Gebruikt	B. Indien ja: hoe vaak			
		(1) (bijna) elke dag	(2) 2-3 dagen/ week	(3) 1 dag/week	(4) minder dan 1 dag per week
1. auto	Neen ja →	1	2	3	4
2. openbaar vervoer	Neen ja →	1	2	3	4
3. fiets	Neen ja →	1	2	3	4
4. bromfiets	Neen ja →	1	2	3	4
5. te voet	Neen ja →	1	2	3	4
6. andere, namelijk .....	Neen ja →	1	2	3	4

## 1.4 Economisch luik

17. Ik zal u nu een aantal uitspraken voorleggen in verband met economische zaken. Kan u per uitspraak zeggen in welke mate u hiermee akkoord bent? U kan antwoorden met: (1) helemaal akkoord (2) akkoord (3) tussenin (4) niet akkoord (5) helemaal niet akkoord  
INTERVIEWER TOON KAART 9. OMCIRKEL PER ITEM HET GEPASTE ANTWOORD

	Helemaal akkoord	Akkoord	Tussenin	Niet akkoord	Helemaal niet akkoord
1. toeristen aantrekken <i>tijdens</i> de zomermaanden is belangrijk	1	2	3	4	5
2. toeristen aantrekken <i>buiten</i> de zomermaanden is belangrijk	1	2	3	4	5
3. er moet meer toeristische promotie gevoerd worden voor de kust	1	2	3	4	5
4. de druk van het toerisme op de kuststreek is te groot	1	2	3	4	5
5. toerisme is belangrijk voor de economie van het kustgebied	1	2	3	4	5
6. men moet streven naar een kleiner aantal toeristen dat meer uitgeeft	1	2	3	4	5
7. de uitbreiding van de toeristische attracties aan de kust mag niet ten koste gaan van de bestaande natuur	1	2	3	4	5
8. havenactiviteiten uitbreiden is belangrijk voor de lokale bevolking	1	2	3	4	5
9. havenactiviteiten verstoren de natuurlijke omgeving	1	2	3	4	5
10. prijzen van onroerend goed aan de kust zijn betaalbaar	1	2	3	4	5
11. het is belangrijk dat de activiteiten van de luchthaven van Oostende worden opgedreven	1	2	3	4	5

## 1.5 Identificatiegegevens

Tot slot willen we u nog een aantal vraagjes stellen over uzelf en uw gezin. Dit om achteraf de antwoorden van bepaalde groepen van mensen met elkaar te kunnen vergelijken, bijvoorbeeld mannen en vrouwen.

18. Wat is uw geboortedatum?  
...../...../..... (dd/mm/jjjj)
19. Hoeveel leden telt uw gezin? Daaronder verstaan we alle personen waarmee u onder één dak leeft, uzelf inbegrepen  
..... leden
20. Hebt u zelf kinderen?  
 1. Ja  
 2. Neen
21. Wat is uw statuut? Bent u momenteel  
 1. Werkend → Vraag 22A  
 2. Werkzoekend → Vraag 23  
 3. Op ziekte/invaliditeit → Vraag 23  
 4. Op brugpensioen/pensioen → Vraag 23  
 5. Huisman/huisvrouw → Vraag 23  
 6. Student → Vraag 23  
 7. Ander statuut, welk? ..... → Vraag 23
- 22A. Werkt u zelf in een kustgemeente?  
 1. Ja  
 2. Neen
- 22B. In welke sector bent u tewerkgesteld?  
 1. Overheid  
 2. Industrie  
 3. Diensten  
 4. Horeca  
 5. Toerisme/recreatie buiten horeca  
 6. Landbouw  
 7. Andere, specificeer .....
23. Wat is het hoogste diploma dat u behaald hebt?  
 1. Geen diploma  
 2. Lager onderwijs  
 3. Lager secundair onderwijs  
 4. Hoger secundair onderwijs (algemeen vormend, technisch/beroep, 7de jaar)  
 5. Hoger onderwijs buiten de universiteit, korte type

6. Hoger onderwijs buiten de universiteit lange type
7. Universitair onderwijs
8. Andere, namelijk .....
24. Tot slot vragen we u nog aan te geven tot welke van de volgende categorieën uw netto gezinsinkomen behoort. Onder netto-inkomen verstaan we alle maandelijks inkomsten, inbegrepen kindergeld, pensioengeld, invaliditeitsuitkeringen, ...) U kan dit uitdrukken in BEF of in euro. INTERVIEWER TOON KAART 10
1. Minder dan 20.000 BEF netto per maand (< 496 euro)
2. 20.000 tot 39.000 BEF netto per maand (496 euro tot 967 euro)
3. 40.000 tot 59.000 BEF netto per maand (967 euro tot 1.463 euro)
4. 60.000 tot 79.000 BEF netto per maand (1.487 euro tot 1.958 euro)
5. 80.000 tot 99.000 BEF netto per maand (1.983 euro tot 2.454 euro)
6. 100.000 tot 149.000 BEF netto per maand (2.479 euro tot 3.694 euro)
7. 150.000 BEF of meer netto per maand (> 3.718 euro)

Dit was onze laatste vraag. Hartelijk dank voor uw medewerking. Indien u zelf nog opmerkingen hebt die u in het interview niet kwijt kon, en die u belangrijk lijken voor het onderzoek, kan u die geven.

25. Opmerkingen?

.....

.....

.....

einduur interview: .....u

*BEOORDELING DOOR DE INTERVIEWER (NA HET INTERVIEW IN TE VULLEN)*

26. Duur van het interview: ..... minuten
27. Datum van het interview: ...../...../2002
28. Naam interviewer: .....
29. Identificatienummer respondent: (zie nummer op de adressenlijst): .....
30. Naam en voornaam respondent: .....
- Adres: straat + nr.: .....
- Postnr.: .....
- Gemeente: .....
- Telnr.: .....

31. Behoort de respondent tot:
- 1. Steekproef met effectieven
  - 2. 1ste reserve
  - 3. 2de reserve
  - 4. 3de reserve
32. Geslacht van de respondent:
- 1. Man     2. Vrouw
33. Waren er bepaalde vragen/ termen die de respondent moeilijk kon begrijpen?
- 1. Ja, welke (noteer vraagnummer en het probleem) .....
  - .....
  - 2 Neen
34. Welke indruk had u van de respondent? In welke mate was zij/hij gemotiveerd om deel te nemen aan het interview? De respondent was
- 1. Zeer gemotiveerd
  - 2. Nogal gemotiveerd
  - 3. Niet erg gemotiveerd
  - 4. Helemaal niet gemotiveerd
35. Hebt u nog andere opmerkingen in verband met het interview of de respondent?
- .....
- .....
- .....
- .....

## 2. Vragenschema interviewronde

### 2.1 Intro

- voorstelling HIVA
- voorstelling onderzoek
- gespreksduur (60min)
- opnemen van gesprek?

### 2.2 Begrip en kennis duurzame ontwikkeling

#### a) Definitie/omschrijving duurzame ontwikkeling

#### b) Aspecten van duurzame ontwikkeling

- pijlers/dimensies (economische, ecologische, sociale, institutionele, Noord-Zuid problematiek);
- wisselwerking tussen deze aspecten/dimensies;
- tijdsdimensie waarop duurzame ontwikkeling betrekking heeft;
- hoe kadert u de Noord-Zuid problematiek in DO?
- is DO een modegril?

#### c) Enkele begrippen

- Agenda 21;
- Brundtland rapport (of Our Common Future);
- Rio-conferentie;
- top van Johannesburg.

#### d) Toestand aan de kust

- toestand van (aspecten van) DO op dit ogenblik aan de kust? Pos/neg, en wie verantwoordelijk? Evolutie?
- kust andere duurzaamheidsproblemen dan rest van België?
- prioritaire aspecten voor u?
- effect van DO op economische groei (voor kust)?
- verhouding DO aan kust en toeristische activiteiten aan de kust?

### 2.3 Beleid inzake DO

#### a) Niveaus van beleid

- wat vindt u van het gevoerde lokale en provinciale beleid inzake DO in de kuststreek?
- welke andere niveaus van beleid zijn betrokken in DO en wat is hun rol? (gewesten, België, Europa, mondiaal).

**b) Andere actoren**

- welke andere actoren zijn betrokken bij DO en wat is hun rol? (politiek, privé-sector, academische wereld, NGOs, media, bevolking, CBO's, ...).

**2.4 Uw organisatie**

- Hoe beïnvloedt DO uw organisatie? Hoe beïnvloed uw organisatie DO?
- Welke activiteiten worden er uitgevoerd m.b.t. DO aan de kust in uw organisatie?
- Welke hinderpalen of opportuniteiten onderscheidt U voor het promoten van DO aan de kust in/door uw organisatie?
- Wat is het draagvlak bij de leden van uw organisatie om DO te promoten?

**2.5 Toekomst**

- Welke maatregelen acht U nodig in de toekomst m.b.t. DO aan de kust?
- Wie moet deze uitvoeren?
- Welke bijdrage kan uw organisatie leveren? Wat bent u bereid te doen?
- Welke drie acties zou u ondernemen indien er geen budgettaire restricties zouden bestaan?

**3. Resultaten ingevulde vragenlijst van 11 sleutelfiguren**

Niet alleen 404 kustbewoners beantwoordden de vragen van de enquête, ook aan de sleutelfiguren van de interviewronde werd na het gesprek gevraagd de enquête in te vullen en terug te sturen. Van de 27 vragenlijsten die uitgedeeld werden, kregen we 11 ingevulde enquêtes terug. Dit aantal is te klein om echte vergelijkingen tussen de bevolking en de sleutelfiguren te maken. Daarom overlopen we slechts kort enkele punten van verschil die duidelijk opvielen. De antwoorden die min of meer gelijklieden, vermelden we hier dus niet.

**3.1 Problemen die men ervaart aan de kust**

Criminaliteit en milieuvervuiling worden door de bevolking als belangrijkere problemen gezien dan door de sleutelfiguren. Omgekeerd vinden de sleutelfiguren armoede, werkloosheid en de arbeidsomstandigheden in de toeristische sector belangrijker dan de gemiddelde bevolking. Daar waar drukte veroorzaakt door het autoverkeer en criminaliteit als de twee belangrijkste problemen genoemd worden door de kustbewoners, vinden de meeste sleutelfiguren werkloosheid het grootste probleem aan de kust.

**3.2 Kennis van begrippen inzake leefmilieu**

De sleutelfiguren zijn meer vertrouwd met de genoemde begrippen inzake leefmilieu dan de gemiddelde bevolking. De enige begrippen die niet iedereen kende, zijn eutrofiëring en biodiversiteit.

### 3.3 Beoordeling inspanningen inzake milieuproblemen

Vergeleken met de gemiddelde kustbewoner, vinden de sleutelfiguren dat er meer inspanningen moeten gebeuren om afval op het strand en in de duinen op te ruimen. Boetes verhogen voor wie zwerfvuil achterlaat is belangrijk, maar niet zo belangrijk als de kustbewoners dit vinden.

De sleutelfiguren vinden meer dan de kustbewoners, dat er meer straten autovrij moeten gemaakt worden en dat het openbaar vervoer moet verbeteren.

Zij vinden ook dat er meer actie moet gevoerd worden rond vermindering van energie en waterverbruik.

Wanneer we kijken naar de eigen inspanningen van de sleutelfiguren zien we dat deze minder dan de gemiddelde kustbewoner hun water en elektriciteitsverbruik beperken en ook minder hun rijden met de auto beperken.

### 3.4 Sociaal luik

De sleutelfiguren zijn meer tevreden over de veiligheid met betrekking tot criminaliteit. Over de netheid van de straten, de leegstand en de verkrotting en verbindingen met het openbaar vervoer zijn de sleutelfiguren minder tevreden dan de gewone bevolking.

Het gebruik van vervoermiddelen loopt gelijk met dat van de kustbewoners. Wel is het zo dat de sleutelfiguren minder vaak te voet gaan winkelen dan de kustbewoners.

### 3.5 Economisch luik

Toeristen aantrekken buiten de zomermaanden vinden de sleutelfiguren belangrijker dan de gemiddelde kustbewoner. Ook vinden zij vaker dat de druk van het toerisme op de kuststreek te groot is. Zij vinden minder vaak dan de kustbewoners dat het belangrijk is dat de activiteiten van de luchthaven van Oostende worden opgedreven.



## BIBLIOGRAFIE

- Bachus K., Bruyninckx H., Bruyer V., De Bruyn T., Gysen J., Wallenborn G. & Zaccari E. (2002), *Tweede draagvlakenquête duurzame ontwikkeling*, FRDO, Brussel of [www.frdo.be/pubnlfr/enq2002/inh\\_mat.htm](http://www.frdo.be/pubnlfr/enq2002/inh_mat.htm).
- Baker S., Kousis M., Richardson D. & Young S. (1997), *The Politics of Sustainable Development. Theory, Policy and Practice within the European Union*, Routledge, London.
- Box L., Engelhard R. & Kruijer A. (1999), *Draagvlak in ontwikkeling; een verkennend onderzoek naar 'nieuwe actoren' die het draagvlak voor internationale samenwerking in de Nederlandse samenleving kunnen versterken*, ECDPM, Maastricht.
- De Bruyn T. & Bachus K. (2002), 'Wat is het draagvlak voor duurzame ontwikkeling in België', *De Gids op Maatschappelijk Gebied*, jrg. 93, nr.12.
- de Vries B. (1996), 'Contouren van een duurzame toekomst' in Gimeno P., Weiler R. & Holemans D., *Ontwikkeling en Duurzaamheid. De uitdaging ontleed*, VUBpress, Brussel, p. 31-71.
- Develtere P. & Pollet I. (2002), 'Onbekend maar bemind': het draagvlak voor ontwikkelingssamenwerking (niet uitgegeven).
- Eos Gallup Europe (2002), *Flash Eurobarometre 123. Perception du développement durable et préoccupations environnementales des européens*  
[http://europa.eu.int/comm/public\\_opinion/flash/fl123\\_fr.pdf](http://europa.eu.int/comm/public_opinion/flash/fl123_fr.pdf).
- Joossens L. & Brouyaux A. (2001), *Environnement: les consommateurs sur la voie du changement*, Réseau Eco-Consommation.
- Lavrysen L. & Maes F. (2000), 'Institutioneel kader voor duurzame ontwikkeling en milieubeleid', in B. Mazijn (ed.), *Duurzame ontwikkeling meervoudig bekeken*, Gent, Academia Press.
- UCMO (Universele Commissie voor Milieu en Ontwikkeling) (1989), *Onze Aarde Morgen*, Lannoo, Tielt.
- Westtoer en Toerisme Vlaanderen (2002), *Strategisch Beleidsplan voor Toerisme en Recreatie aan de kust*, Provinciebestuur West-Vlaanderen.
- Zwerts E. & Nuyts E. (2002), *Onderzoek verplaatsingsgedrag*, Provinciale Hogeschool Limburg.

