



Regionota 3.0

Zuid-West-Vlaanderen

Herziening provinciaal ruimtelijk structuurplan
Einddocument 'de Plaatsbepalers'

Inhoud

De visie van 'de Plaatsbepalers'	03
De zes ruimtelijke principes voor de volledige provincie	04
Situering van de regio Zuid-West-Vlaanderen	05
Krachtlijn 1 – Kwalitatieve omschakeling van de beschikbare ruimte voor wonen en werken	06
Krachtlijn 2 – Ruimtelijke verankering van de regio aan het groenblauw netwerk	12
Krachtlijn 3 – Bundelen van programma's in regionale aantrekkingspolen	17
Krachtlijn 4 – Kernversterking richten naar efficiënt collectief vervoer	21
Krachtlijn 5 – Naar een actief open ruimte beleid	28
Adviezen naar ruimtelijk beleid/structuurplanning nieuwe stijl	34

De visie van 'de Plaatsbepalers'

De voorbije maanden werd hard gewerkt aan de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan. Dit gebeurde niet alleen door de Dienst Ruimtelijke Planning. Het provinciebestuur koos immers voor een participatief traject 'de Plaatsbepalers'.

Met een 300-tal waren ze, de burgers, lokale politici en experts die samen nadachten over de ruimtelijke uitdagingen waar onze provincie de komende jaren voor staat. Dit gebeurde in aparte sessies en per regio: in Zuid-West-Vlaanderen, Midden-West-Vlaanderen, Noord-West-Vlaanderen, de Westhoek en de Kust. In totaal gingen zo 5 informatiesessies door en 30 workshops.

Samen met de gebiedsgerichte werking en de streekintercommunales Leiedal en WVI werden door de Dienst Ruimtelijke Planning 6 ruimtelijke principes voor de provincie gedetecteerd. Deze principes worden bevattelijk toegelicht in een twintig minuten durende documentaire die u kunt bekijken op www.deplaatsbepalers.be. Die 6 provinciale principes vormden de leidraad voor het uitwerken van krachtlijnen per regio. En het zijn deze regiospecifieke krachtlijnen die de basis vormden van de dialogen in de workshops.

Het resultaat vanuit de workshops werd per regio voorgelegd aan een ruimere forum met politici, vertegenwoordigers van middenveld organisaties, deskundigen, burgers,...op een feedbackmoment. Hierbij werd nagegaan of de voorstellen waar een draagvlak bestond in de workshops ook konden worden onderschreven. Over voorstellen waar er geen draagvlak over bestaat, werd verder het debat gevoerd. Het resultaat hiervan kan in de tekst worden teruggevonden, telkens onder de titel 'feedback'.

Na de 5 feedbackmomenten worden alle regionota's gefinaliseerd en vervolgens besproken in de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening (Procoro) die hierover een advies zal overmaken aan het provinciebestuur. In samenspraak met de Vlaamse overheid en diverse overlegfora wordt naar een ontwerp van herzien provinciaal ruimtelijk structuurplan toe gewerkt. Dit ontwerp wordt vervolgens aan een openbaar onderzoek onderworpen waarbij iedereen de kans krijgt om eventuele bezwaren over te maken. In het voorjaar van 2018 willen uiteindelijk landen met de visie die de basis vormt voor het ruimtelijk beleid in onze provincie voor de komende jaren.

Namens het provinciebestuur,
Franky De Block, gedeputeerde voor ruimtelijke ordening
Stephaan Barbey, diensthoofd Ruimtelijke Planning

[Meer informatie?](#)

Provincie West-Vlaanderen - dienst Ruimtelijke Planning

t. 050 40 35 33 - ruimtelijkeplanning@west-vlaanderen.be
www.deplaatsbepalers.be

De zes ruimtelijke principes voor de volledige provincie

Principe 1 – Herkennen én erkennen van het fysisch systeem

Principe 2 – De identiteit van elk landschap bepaalt haar toekomstige ontwikkelingen

Principe 3 – Optimaliseren van het rendement van de bebouwde ruimte

Principe 4 – Efficiënter maken van mobiliteit door een slim locatiebeleid

Principe 5 – Centraal stellen én multifunctioneel maken van de publieke ruimte

Principe 6 – Uitbouwen van een netwerk van steden en dorpen

Documentaire over de zes ruimtelijke principes

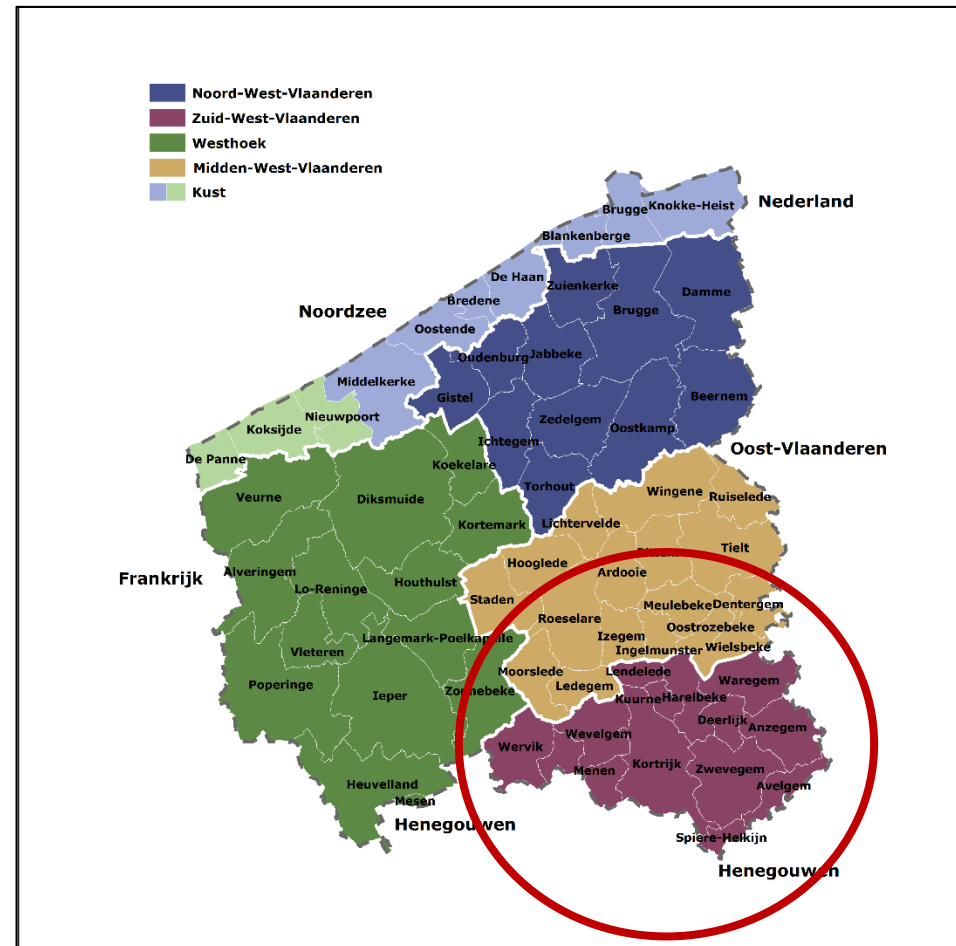
www.deplaatsbepalers.be



Situering van de regio Zuid-West-Vlaanderen

De regio Zuid-West-Vlaanderen omvat:

- regionaal stedelijk gebied Kortrijk
- kleinstedelijk gebieden Menen en Waregem
- 13 gemeenten: Anzegem, Avelgem, Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Lendeledede, Menen, Spiere-Helkijn, Waregem, Wervik, Wevelgem en Zwevegem



Krachtlijn 1: Kwalitatieve omschakeling van de beschikbare ruimte voor wonen én werken

Voorheen: Overaanbod als instrument voor toekomstige ontwikkelingen

Waarover gingen 'de Plaatsbepalers' in debat?

Over wonen

Als we in de regio Zuid-West-Vlaanderen het woonaanbod afwegen tegenover de woonbehoefte, dan stellen we een groot overaanbod vast. De woonbehoefte is voor de komende jaren vastgelegd op circa 6.200 wooneenheden, terwijl het beschikbare aanbod aan onbebouwde percelen ongeveer 960 hectare is. Dat komt neer op zo'n 20.000 wooneenheden. Daarbij moeten ook de woonuitbreidingsgebieden, de leegstand, de gronden voor stadsvernieuwing en -verdichting en de reconversiegebieden, geteld worden. Dit maakt het verschil tussen het aanbod en de behoefte wel bijzonder groot.

De Plaatsbepalers kregen volgende vragen voorgeschied:

- Voor welke specifieke doelgroepen in de regio moeten we nog extra woningen bouwen? En voor welke functies met een maatschappelijk belang?
- Hoe gaan we om met 'onbenutte' gronden? Hebben we nood aan bijkomende woningen? Of heeft de regio behoefte aan extra publiek domein, meer ruimte voor recreatie, stadsnabije landbouw, groen, ...?

- Hoe gaan we om met de slecht gelegen woon- en woonuitbreidingsgebieden?

Over bedrijvigheid

De regio beschikt over voldoende ruimte voor ondernemen. In Menen-Wervik en Waregem hervat men wel de zoektocht naar een regionale bedrijvenzone. Voor lokale bedrijventerreinen geldt dan weer dat ze zo snel mogelijk bouwrijp moeten worden gemaakt.

De uitdaging voor Zuid-West-Vlaanderen zit hem eerder in de zogenaamde 'paarse sproeten' oftewel de vele verspreide bedrijfsgebouwen in de woonkernen of de open ruimte. De Plaatsbepalers gingen na hoe we het beste omgaan met deze 'sproeten' als bestaande bedrijven hun activiteiten stopzetten. Is een reconversie naar wonen gewenst? Zijn deze gebieden vooral geschikt voor lokale bedrijven? Of zien de Plaatsbepalers nog andere functies voor deze locaties?

Voorstellen waarvoor bij 'de Plaatsbepalers' een draagvlak bestaat

Gezamenlijke vaststellingen

De Plaatsbepalers van de regio Zuid-West-Vlaanderen formuleren drie belangrijke vaststellingen:

- De regio Zuid-West-Vlaanderen heeft meer dan voldoende beschikbare ruimte om de noden rond wonen en werken in te vullen.
- De woonruimte in de regio Zuid-West-Vlaanderen is onvoldoende kwalitatief georganiseerd én ingericht.
- 'Dankzij' het te grote aanbod aan woonruimte (woongebied en woonuitbreidingsgebied) krijgt de regio de unieke kans om de woonomgeving in Zuid-West-Vlaanderen een kwalitatieve boost te geven.

'Overaanbod' bestaat niet

In de oorspronkelijke krachtlijn wordt de term 'overaanbod' gebruikt. Het gaat hem echter niet over een 'overaanbod', maar wel om de vaststelling dat de huidige woonbestemmingen (zowel het gebruik als de juridische bestemming) niet zijn wat ze ruimtelijk horen te zijn. M.a.w. de regio Zuid-West-Vlaanderen heeft te veel woon- en woonuitbreidingsgebied in zijn korf waarvoor geen aantoonbare woonneed bestaat.

Van kwantiteit naar kwaliteit: het momentum grijpen

Voor de regio Zuid-West-Vlaanderen is het nu 'het momentum' om de switch te maken van een woonbeleid waar de nadruk ligt op kwantiteit naar een woonbeleid waar kwaliteit de drijfveer is.

Want:

- Onze regio kan binnen de beschikbare (juridisch bestemde) woonruimtes de verwachte bevolkingstoename opvangen.
- Als we de kwaliteit van wonen in onze regio willen opkrikken, doen we dit best nu. Over een aantal jaar is er in deze regio geen groei in de woonbehoefte meer te verwachten. Als je als overheid de ontwikkelingen in woongebieden wilt sturen is er nood aan voldoende vraag naar woningen. In de toekomst zal dus enkel vervangingsbouw de overheid nog de nodige sturingsinstrumenten bieden om richting te geven aan het woonbeleid. Het is dan ook nu het moment om de kost te kunnen dragen voor het aanpakken van 'historische vervuiling'.

Kwaliteit bieden via 'ontpitten'

Vermits er voldoende woonaanbod aanwezig is, heeft de regio de luxe om in te zetten op de kwaliteit. Dit betekent twee zaken: die woongebieden ontwikkelen die het best bijdragen tot kwalitatieve woonkernen en bij de inrichting ervan

focussen op kwalitatief publiek domein, ruimte voor kinderen, verblijfsgebieden creëren, ... kortom de verstedelijkte omgeving meer 'ademruimte' geven. Ruimtelijke planners gebruiken hiervoor de term 'ontpitten'.

Deze keuze heeft een aantal consequenties:

- De overheid moet doordachte keuzes maken met betrekking tot locaties van woonontwikkelingen (waar wel, waar niet).
- De kwaliteit zal door de overheid (beleidsmatig) afgedwongen en georganiseerd worden (welk type projecten wel, welke niet).
- Hierbij zal extra aandacht moeten gaan naar duiding en sensibilisering wat kwalitatieve woonomgeving concreet inhoudt.

Ontwikkelen in zelfvoorzienende kernen

Om de maatschappelijke investeringen (infrastructuren, nutsvoorzieningen, cultuur, onderwijs, etc.) zo rendabel mogelijk te maken, worden de nog te realiseren woonprojecten voorbehouden voor kernen die zowel zelfvoorzienend als voorzienend naar een ruimere omgeving zijn. Nabijheid wordt dus als sturend principe naar voor geschoven.

In de regio Zuid-West-Vlaanderen concentreren we ons in de eerste plaats op de bebouwde gebieden, en niet langer op nog niet bebouwde percelen (greenfields), zeker niet in het buitengebied. Er is wel een algemene bezorgdheid rond een mogelijke concurrentie tussen de stedelijke gebieden en het buitengebied.

Dit betekent:

- Kleine dorpen (in het buitengebied) die niet zelfvoorzienend zijn, kunnen niet verder groeien.
- De Leieband scoort op vlak van 'nabijheid van voorzieningen' zeer goed (even sterk als de Vlaamse ruit). Deze nabijheid en keuzemogelijkheden voor een zo groot mogelijke groep burgers en bedrijven leiden tot een hoger rendement van investeringen.
- In beide deelruimtes (Leieruimte en Interfluvium) zal de concentratie divers ingevuld worden:
 - De verstedelijkte Leieband zien de Plaatsbepalers als een 'kralensnoer' met Mene als uiterste satelliet: een aaneenschakeling van uitgebouwde compacte kernen met daartussen plaats voor open ruimtes. Dit ontwikkelingsmodel stopt richting Frankrijk, maar loopt wel door richting Gent.
 - In het Interfluvium hebben de twee grotere kernen Avelgem en Anzegem een voorzienende rol voor de omliggende kleinere kernen. Op deze manier kan ook het buitengebied verder ontwikkeld worden, waarbij 'stedelijke' voorzieningen nabij zijn.

Onze steden en dorpen 'inclusief ontwerpen'

De Plaatsbepalers van de regio Zuid-West-Vlaanderen geven aan dat hun leefomgevingen (wonen, werken, recreëren, ...) veelal vanuit een welbepaald

programma en doelgroep worden ontworpen. Hierdoor komt het vaak voor dat ze niet geschikt zijn voor de verschillende (toekomstige) gebruikers: ouderen, mensen met een beperking, kinderen, trage weggebruikers, ... 'Inclusief ontwerp' is het antwoord hierop.

Dit houdt in dat:

- We niet ontwerpen voor specifieke doelgroepen, maar voor alle doelgroepen.
- Ontwerpers de bril moeten opzetten van een kind. Als een leefomgeving bruikbaar is voor kinderen, dan is ze dit ook voor andere doelgroepen.
- We afstappen van een monofunctionele benadering. Woongebieden worden open groene ruimtes, straten worden verblijfsgebieden waar auto's soms toegelaten worden, op bedrijventerreinen kan gerecreëerd worden, restgronden langs het water vormen in de zon een 'strand', ...
- Dit wordt een opdracht voor alle ontwerpers, waarbij de overheid dwingend moet optreden (bij definiëren van opdrachten en verlenen van vergunningen).
- Dit heeft ook een financiële impact. Kwalitatieve ruimtelijke ingrepen moeten hoger gewaardeerd worden. Fiscaliteit, planbaten/planschade, subsidies, inkomsten van gemeenten, moeten geheroriënteerd worden.

Introduceren van 'tijdelijkheid'

De 'overtollige' bestemde woongebieden kunnen volgens de Plaatsbepalers een grotere maatschappelijke relevantie krijgen door het introduceren van de 'techniek van de tijdelijkheid'. Hiermee bedoelen ze dat op deze zones programma's of projecten kunnen gerealiseerd worden met beperkte houdbaarheidsdatum.

Op deze manier functioneren deze gebieden als 'proeftuinen' van wat een kwalitatieve woonomgeving in de praktijk kan betekenen.

Omdat deze 'tijdelijke bestemmingen' ook een gebruiksgarantie nodig hebben, wordt de techniek van contractbenadering voorgesteld. Dit is zo omdat:

- Tijdelijke projecten ook nood hebben aan een bepaald niveau van (juridische) zekerheid.
- De omgeving of buurt tijd nodig heeft om de effecten van de (proef)projecten te 'internaliseren' of zich eigen te maken.
- Deze projecten een wervend en enthousiasmerend effect moeten hebben op de volledige regio.
- In een aantal gevallen kan tijdelijkheid evolueren naar een permanente bestemming.

Paars blijft purper

De regio wordt gekenmerkt door haar 'paarse sproeten'. Dit zijn kleine en grote bedrijven (paarse inkleuring op de gewestplannen) die her en der

voorkomen in het stedelijk weefsel of in het buitengebied en niet altijd een passende invulling hebben.

Als de activiteit op deze plekken wordt stopgezet is dit de uitgelezen kans om ze opnieuw te ontwerpen zodat ze wel passen binnen hun omgeving. Hierbij is de druk groot om in deze 'sproeten' woonprojecten te realiseren. Dit gaat echter voorbij aan twee vaststellingen. We hebben geen nood aan bijkomende woongebieden maar hebben wel een behoefte aan ruimte voor kleine bedrijven. We stellen ook vast dat heel wat bedrijfsactiviteiten perfect passen binnen de woonomgeving.

De Plaatsbepalers van de regio Zuid-West-Vlaanderen stellen voor dat:

- De verschillende 'paarse sproeten' geëvalueerd moeten worden:
 - We moeten nagegaan welke economische functies er nog kunnen plaatsvinden.
 - De afwikkeling van de mobiliteit is een belangrijk afwegingscriterium.
 - De 'paarse sproeten' kunnen ook het voorwerp zijn van 'ontpitting'. Dit betekent dat er een minder dichte invulling voorzien wordt zodat de hele omgeving mee kan profiteren van meer open ruimte.
 - Een combinatie van wonen en bedrijvigheid kan een optie zijn

- In een aantal gevallen kan overgegaan worden tot het schrappen van een harde functie (wonen/bedrijvigheid) op deze plaats.

- Deze plekken ook 'tijdelijk' ingezet worden voor een andere functie.
- Er maatwerk nodig is voor de invulling van de 'paarse sproeten'.

Feedback:

- *Er wordt aangegeven dat er duidelijke nood bestaat aan KMO-gronden. De tekst moet op dit vlak voldoende genuanceerd worden. Algemeen stellen dat er voldoende bedrijfsgronden voorhanden zijn is niet correct.*
- *Vele problemen van overaanbod zijn het gevolg van gewestplanning. Soms moeten beslissingen uit het verleden ongedaan gemaakt kunnen worden. Er wordt opgemerkt dat we moeten kunnen afstappen van de 'eeuwige' bestemming van gronden. De maatschappelijke noden blijven immers evolueren. Hierbij is het wel niet duidelijk hoe omgegaan moet worden met de financiële impact ervan.*
- *Er wordt tevens gevraagd voldoende aandacht te hebben voor de watertoets. Waterrijke gronden, ongeacht hun juridische bestemming, bieden immers kansen voor recreatie, natuur en groen, ook in de gebouwde ruimte.*
- *Rond de introductie van de 'tijdelijkheid' bestond geen eensgezindheid. Het brengt een grote rechtsonzekerheid met zich mee. Een deel is de mening toegedaan dat er gewerkt moet worden aan een mentaliteitswijziging waarbij proefprojecten een oplossing kunnen bieden door de rechtszekerheid te bieden middels een goede communicatie (bijv kinderspeelplein voor periode van 10jaar). Ook het soort van tijdelijke invulling is belangrijk. Bebossing is*

bijvoorbeeld niet realistisch (20 jaar voor de realisatie ervan). KLE's (kleine landschapselementen) daarentegen, kunnen wel voor een verhoogde biodiversiteit zorgen in bebouwd gebied.

- *Er worden ook vragen gesteld bij de verhouding van deze tijdelijke invulling t.o.v. de algemene visie, het structuurplan.*

Thema's waarover verder debat gewenst is

De Plaatsbepalers reiken verschillende pistes aan om op een andere manier na te denken over 'eigendom':

- Zowel voor bedrijvigheid als wonen.
- Een onderscheid maken tussen eigendom van het terrein en eigendom van de exploitatierechten.
- De overstap maken van eigendom naar gebruik.
- Deze denkpistes vertalen zich concreet in concepten zoals community land trust*, verhandelbare ontwikkelingen, ...

Hoe gaan we correcte vergoeding voorzien? Is het realiseren van 'verhandelbare ontwikkelingsrechten'** het antwoord op deze vraag?

(*) Community land trust: bij dit principe blijft de grond in eigendom van de overheid, maar wordt voor een welbepaalde periode een opstal verleent om er bijvoorbeeld een woning op te plaatsen en er te wonen. Na het verlopen van de opstalperiode, kan er indien gewenst, een nieuwe opstalovereenkomst gesloten worden.

() Bij verhandelbare ontwikkelingsrechten worden de bestaande bouwmogelijkheden geïnventariseerd. Er worden vervolgens geen bijkomende bouwmogelijkheden meer gecreëerd. Om daarna op een**

goedgelegen perceel zonder bouwmogelijkheden of meer in de hoogte te kunnen bouwen, zal men bestaande bouwmogelijkheden/rechten moeten opkopen.

Feedback:

- Een omschakeling in het denken van 'eigendom van grond' naar 'gebruik van grond' wordt als een moeilijke oefening aanzien. De discussie is ook heel technisch. Aan de ene kant ziet men voordelen en wordt gewezen op het concessie-mechanisme dat reeds bestaat en werkt. Voor bedrijventerreinen wordt aangehaald dat dit wel heel goed kan werken, bijvoorbeeld als antwoord op leegstand van bedrijfsgebouwen. Aan de andere kant wijst men erop dat eigenaars gehecht blijven aan hun stuk grond, dat veelal gezien wordt als 'appeltje voor de dorst'. Het zal niet makkelijk worden om eigenaars te overtuigen. Voorzichtigheid is geboden. 'Community land trust' en 'verhandelbare ontwikkelingsrechten' zijn op heden juridisch moeilijk toepasbaar. De overheid zal hiervoor nog heel wat wetgevend werk verricht moeten worden.
- Andere principes worden realistischer ingeschat. Het gaat dan meer bepaald over planologische ruil, kwalitatief publiek domein als stimulans als impuls voor renovatie en collectieve ontwikkelingen (collectief wonen/tuinen/...). Bij deze laatste is het moeilijk om een kritische massa te bereiken. De vraag stelt zich of de overheid naast ondersteunen hier ook een trekkersrol kan vervullen.
- De overheid kan een omschakeling niet alleen aan. Ze moet een kader scheppen (sancties + stimuli) zodat burgers het wenselijke ruimtelijke beleid gaan uitvoeren.

Krachtlijn 2: Ruimtelijke verankering van de regio aan het groenblauw netwerk

Waarover gingen 'de Plaatsbepalers' in debat?

De Leie en de Schelde zijn dé bepalende natuurlijke structuren van de regio Zuid-West-Vlaanderen. De regio is langs deze waterlopen gegroeid. Beide rivieren hebben ook elk een eigen dynamiek. Daarbovenop zijn de kanalen Bossuit-Kortrijk en Roeselare-Leie belangrijke hartslagaders van de regio.

In het verleden keerden stedelijke ontwikkelingen het water de rug toe. De laatste jaren echter zijn de waterkanten, door enkele grote werken, herontdekt. De ontwikkelingsdruk langs het blauwgroen netwerk neemt dan ook toe.

De Plaatsbepalers van de regio Zuid-West-Vlaanderen kregen de opdracht om na te denken over de gewenste ontwikkeling van het blauwgroen netwerk:

- Waar ligt de grens voor woonontwikkeling? Kunnen de 'zichten' verder geprivatiseerd worden voor de happy few? En wat is de maatschappelijke meerwaarde van de oevers?

- Moeten de oevers gereserveerd worden voor watergebonden bedrijven? En hoe stemt een verbreding van het kanaal Bossuit-Kortrijk overeen met zijn andere functies?
- Hoeveel recreatie kan het blauwgroen netwerk aan? Is een combinatie van economische ontwikkeling van de oevers en recreatie wel veilig? Worden fietsroutes op jaagpaden ter hoogte van bedrijven best omgeleid?
- Zijn er nog missing links tussen recreatief en toeristisch gebruik van de waterlopen?

De ontwikkelingsdruk op en rond de waterlopen legt een hypotheek op de natuurwaarden.

- Welke plekken vrijwaren we voor natuurontwikkeling?
- Waar kunnen bestaande structuren versterkt worden?
- Kunnen onbenutte gronden ingeschakeld worden voor natuurontwikkeling?

Voorstellen/ideeën waarvoor een draagvlak bestaat

Prominent en typerend kader

Voor de Plaatsbepalers van de regio Zuid-West-Vlaanderen is het duidelijk dat het groenblauwe netwerk een prominent en typerend kader is voor de regio en de verdere ontwikkeling ervan. Het is een ecologische basisstructuur die zuurstof geeft en zorgt voor openheid en verzichten, zelfs binnen de verstedelijkte Leieband. Maar het is ook het cement waar diverse waardevolle natuurlijke structuren op geënt zijn en waarmee ze versterkt kunnen worden. Het groenblauw netwerk is daarnaast ook de houvast om de regio kwaliteitsvol verder uit te bouwen.

Ruimte geven aan water

Water heeft meerdere rollen in onze leefwereld. Het is levensnoodzakelijk, Het draagt vele kwaliteiten en potenties in zich, maar het heeft ook een bedreigende kant. De Plaatsbepalers geven duidelijk aan dat een integrale waterbenadering dan ook het uitgangspunt is voor de toekomstige ontwerpogaven.

Dit heeft belangrijke consequenties:

- Het bestaande groenblauwe netwerk wordt als uitgangspunt genomen en wordt verder versterkt door ze te koppelen aan reeds bestaande en nieuwe groenblauwe elementen.
- Het water moet meer ruimte krijgen. Enerzijds om de gevolgen bij overvloedige regenval op te vangen, anderzijds ook als manier waarop extra kwaliteit in het bebouwd gebied kan gebracht worden. Zo kan water een speelelement vormen of voor verkoeling zorgen in de warme zomermaanden (de zogenaamde hitte-eilanden), zorgen meer openheid binnen gesloten bebouwde ruimte, ...
- Het is belangrijk om elk bekken integraal te benaderen (zie aanpak Heerlijke Heulebeek). De verschillende potenties moeten per bekken onderzocht worden. Van hieruit kan dan bepaald worden op welke wijze diverse functies, als wonen, werken, natuur, landbouw, recreatie, etc., met mekaar verzoenbaar zijn, mekaar aanvullen en nog verder kunnen versterken.
- De grote waterassen (Leie, Schelde, kanalen) zijn niet enkel openruimtecorridors, ze hebben ook een belangrijke economische rol. Het transport over water vermindert het transport over de weg. De Plaatsbepalers geven aan dat dit enig soelaas kan bieden voor het verzadigd wegennet dat de regio kenmerkt. Het is evenwel belangrijk

om hierbij de bestaande bedrijventerrein langsheen het water beter te benutten, eventueel via reconversie (o.m. Bekaert-site), in plaats van nieuwe onbebouwde percelen (greenfields) aan te snijden.

- In de terminal van Wielsbeke is er nog capaciteit beschikbaar, in de terminal van Avelgem is geen ruimte meer. Ook andere kades moeten maximaal toegankelijk gemaakt worden voor extra bedrijven.
- Niet elk watergebonden bedrijf heeft een eigen kade nodig. Hier speelt het principe van de 'toegankelijkheid van de waterweg'.
- De combinatie economie-recreatie langsheen waterlopen is niet altijd een gelukkig huwelijk. Toch is fietsen en wandelen langs het water heel belangrijk voor de beleving van het groenblauwe netwerk. De bestaande jaagpaden worden best verder multifunctioneel benut. Tijdens de workshops worden verschillende best-practices aangehaald:
 - Fietsers doorheen sleuf langsheen de kade (W&Z kanaal naar Charleroi),
 - Recreatief medegebruik enkel in het weekend (vb. Alpro-site),
 - Oplossing landschapsarchitecten langs Franse Leie-oever,
 - Bedrijvigheid en recreatie elk hun eigen oever,
- Enkel als geen alternatief voorhanden is, kan een omleidingsroute voor de zachte weggebruiker gerealiseerd worden. Deze omleidingsweg moet wel steeds kwaliteitsvol zijn (bijv. niet over de wegenis van het bedrijventerrein). De Plaatsbepalers merken wel op dat omleidingen hinderlijk blijven.

Ruimtelijk beleid op basis van objectieve criteria

Voor wonen en werken wordt het ruimtelijk beleid gestuurd op basis van inventarisatie en vraagberekening. Hierdoor ontstaat er een duidelijk kader waarbinnen deze thema's kunnen ontwikkelen. Andere ruimtelijke thema's (landbouw, natuur, water, ...) missen dergelijk dwingend kader. Het lijkt wel alsof open ruimtefuncties niet op dezelfde wijze naar waarde geschat worden als de hardere functies. Toch kan het ene niet zonder het andere.

Het concept van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen waarbij stedelijke gebieden tegenover buitengebied geplaatst worden, beschouwen de Plaatsbepalers als achterhaald. Het heeft bovendien een veel te grote financiële impact, waardoor herbestemming van een 'harde' functie naar een 'zachte' functie vrijwel onmogelijk wordt. Nochtans is dit voor de regio Zuid-West-Vlaanderen de belangrijke uitdaging net vanwege het hoge aantal bestemde woongebieden in verhouding met de beperkte vraag (zie krachtlijn 1).

Een objectief beleid wordt ook gevoerd middels het vergunningenbeleid. Dit sturend instrument is van toepassing op zowel het woonbeleid (bijv. aansnijden greenfields) als voor het werken (bijv. toegankelijkheid tot het water bewaken). Het is dan ook heel belangrijk dat verschillende vergunningverlenende overheden vergunningen beoordelen op basis van een gezamenlijke coherente visie.

Thema's waarover verder debat gewenst is

Waar naartoe met het fysisch systeem?

Er wordt geopperd dat we moeten streven naar een 'gewenst' fysisch systeem i.p.v. enkel het erkennen van het bestaand fysisch systeem. Dit kwam echter niet eenduidig naar voor en stelt een aantal vragen:

- Wat is het gewenst fysisch systeem?
- Wat zijn de belangrijke grotere gehelen?
- Waar willen we naartoe?
- Betekent dit dat we het bestaande fysisch systeem soms moeten loslaten?

Méér of minder wonen langs het water?

Algemeen aanvaarden de Plaatsbepalers dat het wonen langs het water niet voorbehouden moet zijn voor de 'happy few'. Oevers moeten publieke ruimte blijven, privatisering i.f.v. een woonproject kan bijgevolg niet. Toch worden er tegengestelde voorstellen gedaan voor wat betreft bijkomende woningen langs het water:

- Onbebouwde gronden langs het water mogen niet (meer) aangesneden worden voor woonprojecten.

- Woonprojecten vormen een goed instrument om verwaarloosde sites langs het water nieuw leven in te blazen. De provincie moet stimuli voorzien om dergelijke 'kankers' aan te pakken.
- Bouwen voor de 'happy few' is nodig om een hoge maatschappelijke meerwaarde, zoals publieke open ruimte, te kunnen creëren. Betekent dit dan dat woonprojecten in de hoogte moeten gaan?
- Er wordt voorgesteld om woonprojecten niet te maximaliseren omwille van de beperkte vraag naar bijkomende woningen. Dit betekent dat niet te hoog gebouwd moet worden. Zo komt er ook plaats vrij om meer speelruimte en publiek domein te kunnen voorzien.
- Er is minder protest tegen een reconversie van industrie naar wonen. Hierdoor wordt de druk op nieuwe woonprojecten op 'greenfields' langs het water (resterende open ruimte) minder groot.

Deze bemerkingen tijdens de workshops leiden tot enkele vragen:

- Zijn nieuwe woonprojecten nog mogelijk?
- Is dit enkel het geval om verwaarloosde sites aan te kunnen pakken? Kunnen deze omwille van het negatief imago sowieso naar wonen

omgezet worden of kan/moet er gekeken worden naar andere mogelijkheden?

- Moet er nu in de hoogte gebouwd worden of niet? Is er een maximumhoogte en is deze overal dezelfde?
- Kunnen instrumenten zoals 'verhandelbare ontwikkelingsrechten'* hier een rol spelen om zowel de druk op de wateroevers als het hoge aantal bestemde woongebieden aan te pakken? Kan dit ingezet worden om daar waar nodig te kunnen ontpitten langsheen het groenblauw netwerk?

Duurzame landbouw langs de Leie?

Landbouw langs de Leie zou zowel ecologisch als economisch duurzaam moeten zijn. Dit is echter een alleenstaande opmerking. Over landbouw werd in het kader van het groenblauw netwerk weinig input aangeleverd door de Plaatsbepalers.

Functioneel watervervoer

Er werd gesteld dat de mogelijkheden voor functioneel vervoer over het water (bijv. een waterbus) verder onderzocht moeten worden. Anderzijds werd opgemerkt dat dergelijke ideeën, spijtig genoeg, blijven steken in de fase van een proefproject.

Meerdere Plaatsbepalers merkten op dat watergebonden bedrijvigheid méér geconcentreerd moet worden. Hierbij hebben niet alle waterwegen hetzelfde belang en functie. Zo moet het kanaal Roeselare-Leie beter benut worden i.f.v. industriële activiteiten en moet voor het kanaal Bossuit-Kortrijk eerder de nadruk liggen op de natuurlijk en recreatieve potenties. Het is echter niet duidelijk of deze visie algemeen ondersteund wordt.

(*) Bij verhandelbare ontwikkelingsrechten worden de bestaande bouwmogelijkheden geïnventariseerd. Er worden vervolgens geen bijkomende bouwmogelijkheden meer gecreëerd. Om daarna op een goedgelegen perceel zonder bouwmogelijkheden of meer in de hoogte te kunnen bouwen, zal men bestaande bouwmogelijkheden/rechten moeten opkopen.

Feedback:

- *De 'feedbackers' zijn het in grote lijnen eens over het feit dat de beide kanalen verder als transportas behouden moeten blijven. De kanalen zijn gegraven omwille van hun economisch potentieel. Dit moet behouden blijven. Eén groep concludeert afwijkend dat beide kanalen een ander uitzicht hebben en vragen om een aangepaste ontwikkeling. Een enkele opmerking oppert dat langs het kanaal Bossuit-Kortrijk maximaal ruimte gemaakt moet worden voor industriële watergebonden bedrijvigheid. Er bestaat wel een algemene consensus over multifunctionele ontwikkeling van de waterwegen. Het is hierbij belangrijk een goed evenwicht te zoeken tussen economie, wonen, natuur, recreatie, transport, landbouw,....*
- *Watertransport is belangrijk, maar daarom heeft nog niet ieder bedrijf zijn eigen kade nodig. Er moet méér ingezet worden op gemeenschappelijke kades.*
- *Over wonen langs het water bestaat er een ruime consensus. Nieuwe projecten kunnen enkel binnen het bestaande bebouwde weefsel, gezien er voldoende aanbod voor wonen aanwezig is. Zoveel mogelijk mensen moeten kunnen genieten van het water, daarom is voldoende afstand tot het water nodig. Er dient ook voldoende gecommuniceerd te worden bij nieuwe projecten: overstromingsgevoeligheid, externe ontwikkelingen zoals het Seine-Schelde project.*
- *Over de duurzaamheid van de huidige landbouw langsheen de waterwegen werd niet in alle groepen gedebatteerd. Er werd ook geen overeenstemming bereikt. In één groep werd bepaald dat een aparte benadering van de landbouw op deze locaties eventueel wel kan, maar dan moeten ook de gevolgen voor de landbouw in kaart gebracht worden i.f.v. goede compensatiemechanismen. In een andere groep werd geconcludeerd dat er meer natuurlijke kwaliteit nodig is in de landbouwgebieden, maar er werden geen concrete maatregelen vooropgesteld.*

Krachtlijn 3: Bundeling van programma's in regionale aantrekkingspolen

Waarover gingen 'de Plaatsbepalers' in debat?

Leie en Schelde zijn bepalende fysieke structuren voor de regio Zuid-West-Vlaanderen. Allerlei menselijke ingrepen hebben dit fysiek systeem beïnvloed: kanalen, spoorwegen en autowegen.

Onze snelwegen werden vooral aangelegd in de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw. De daaropvolgende jaren waren de ruimtelijke ontwikkelingen vooral autogericht en hebben ze gezorgd voor verschillende randstedelijke aantrekkingspolen. Hoog-Kortrijk, de Gavers, omgeving vliegveld Wevelgem-Oost, Wevelgem Noord-Bergelen, Kortrijk-Noord en Waregem-Zuid zijn de zes belangrijke regionale aantrekkingspolen. En net buiten de grenzen van onze regio zijn er nog Ruien en Roncq.

Voor deze regionale aantrekkingspolen staan we voor enkele grote uitdagingen:

- Hoe zorgen we dat deze aantrekkingspolen bereikbaar blijven? Voldoet de huidige auto-infrastructuur? Welke rol kan het collectief vervoer hierbij spelen? Zijn de fietsverbindingen wel efficiënt?
- Op welke programma's moeten we inzetten voor de verschillende regionale aantrekkingspolen? Op welke functies perken we in en op welke functies zetten we (extra) in?
- Hoe kunnen de kwaliteit en de identiteit van elk van deze polen worden versterkt? Moet de herkenbaarheid verhoogd worden of krikken we beter de kwaliteit van het publiek domein op?

Voorstellen/ideeën waarvoor een draagvlak bestaat

Algemene vaststellingen

De Plaatsbepalers van de regio Zuid-West-Vlaanderen gaan akkoord met de voorgestelde aantrekkingspolen als zones met een regionale betekenis. Ze hebben een grote impact op het ruimtelijk functioneren van onze regio en zijn erg bepalend voor het verplaatsingspatroon. Deze aantrekkingspolen zijn voornamelijk bereikbaarheid met de auto. Daarom zijn ze één van de bepalende factoren van de mobiliteitsproblemen in de regio.

Regionale aantrekkingspolen bereikbaar houden

De regionale aantrekkingspolen hebben gemeen dat ze ontstaan zijn uit een sterk autogericht denken. Ook op vandaag is hun bereikbaarheid voornamelijk autogericht en in de (nabije) toekomst zal dit, voor de meeste van de polen, niet anders zijn. Het autoverkeer loopt steeds méér vast. Oplossingen dringen zich op.

Daarom:

- Moeten we sterk inzetten op een goed uitgebouwd en hoogwaardig fietsnetwerk. Dit is op korte termijn en met de laagste kostprijs het beste alternatief voor de auto(on)bereikbaarheid van de regionale

aantrekkingspolen. De opmars van de elektrische fiets zorgt voor extra potentieel.

- Moeten we werk maken van een 'performant' openbaar vervoersnetwerk. Dit betekent: hoge doorvoersnelheden en frequenties voor de (tram)bussen op de belangrijke vervoersassen die de regionale aantrekkingspolen ontsluiten.
- Moet we het bestaande wegennet optimaliseren: aanpakken van verkeerswisselaars en eventuele missing links (vb. sluiten ring Kortrijk) en optimaliseren van de bestaande weginfrastructuur waarbij de verschillende vervoersmodi (fiets, bus, auto) elk hun plaats krijgen. Nieuwe wegen zijn uit den boze, deze trekken méér auto's aan waardoor de bereikbaarheid verder daalt.
- Heeft Hoog-Kortrijk dringend nood aan een hoogwaardige verbinding voor het openbaar vervoer op het traject met het station van Kortrijk. Net omdat het potentieel hier hoog is met de verschillende onderwijs- en zorgcampussen en de vele kantoren.

Ontwikkelen op maat van de plek

De verschillende regionale aantrekkingspolen hebben elk hun eigenheid. Zo is de één een samenspel van bedrijven en grootschalige handelszaken (Kortrijk-Noord) en de ander een verzameling van kantoren, onderwijsinstellingen, ontspanning en zorg (Hoog-Kortrijk). Nog andere versterken dan weer het natuurlijke en recreatieve aanbod (de Gavers en Bergelen). Het is belangrijk om deze plekken te ontwikkelen in functie van hun eigen identiteit.

Dit betekent dat:

- We voor de ontwikkeling van elke aantrekkingspool maatwerk moeten leveren. Er is een vraag om duidelijke keuzes te maken voor de verschillende aantrekkingspolen, zowel op vlak van mobiliteit, uitstraling als programma (de verschillende functies). Ontwerpend onderzoek kan hier een meerwaarde betekenen.
- Nieuwe functies met een regionale impact zoveel mogelijk ingeplant worden bij bestaande regionale aantrekkingspolen in functie van het reeds aanwezige programma.
- De (elektrische) fietsbereikbaarheid voor Bergelen en de Gavers moet geoptimaliseerd worden. In beide gebieden moet het accent liggen op groen en natuur. Recreatieve functies horen in eerste instantie thuis in de Gavers.

Feedback:

- *We zitten vast in een vicieuze cirkel: er is een sterke autogerichtheid, de fileproblemen groeien aan, maar zijn nog niet groot genoeg om over te stappen naar alternatieven. Bovendien zijn er te weinig kwalitatieve alternatieven via fiets of openbaar vervoer, dus blijft iedereen de auto gebruiken.*
- *Er zijn te weinig openbaar vervoersverbindingen naar de aantrekkingspolen. Maar dit heeft ook te maken met te weinig menging van functies en ruimtelijke concentratie in deze gebieden, waardoor de vervoersvragen éézijdig en enkel in de spits belangrijk zijn. Zo kan een openbaar vervoersaanbod nooit efficiënt en betaalbaar zijn gedurende de hele dag. De Lijn is een moeilijke gesprekspartner, maar heeft ook gelijk. Er is dan ook een mentaliteitswijziging nodig bij burgers en overheden. Het gevaar bestaat dat we in het principe van 'de kip en het ei' blijven hangen.*

Thema's waarover verder debat gewenst is

Algemeen

- Zijn de aantrekkingspolen ook niet net de plekken waar we randparkings/hubs moeten inrichten in combinatie met openbaar vervoer en comfortabele fietsvoorzieningen en -routes naar de binnensteden?
- De aantrekkingspolen liggen nagenoeg allemaal nabij de ring rond Kortrijk. Kunnen deze polen naar elkaar toegroeien? Moet het geheel van aantrekkingspolen niet eerder gezien worden als een band rond Kortrijk, waar regionale functies zich vestigen? Moet de bereikbaarheid ook niet op deze manier worden georganiseerd door de uitbouw van een openbare vervoersring rond Kortrijk?
- De kwaliteit van het openbaar domein in verschillende aantrekkingspolen is ondermaats. Moeten we hieraan extra aandacht besteden?

Specifiek

- Kortrijk-Noord moet niet verder worden uitgebouwd.
- Moeten Ruien en Roncq wel worden opgenomen als regionale aantrekkingspolen?

- Is Preshoekbos ook een regionale aantrekkingspool of heeft dit eerder een lokale functie?
- Er wordt een recreatieve overdruk vastgesteld in de Gavers. Kan een uitbreiding van het domein hier soelaas bieden? Bijvoorbeeld door het verder ontwikkelen van de openruimteverbinding naar het Kanaal Bossuit-Kortrijk? Hoe verhoudt zich dit met eventuele bijkomende watergebonden bedrijvigheid?
- Waregem-Zuid is ruimer dan aangeduid op de kaart. Het is vooral een werkplek. Op welke wijze wordt een dergelijke aantrekkingspool bereikbaar gehouden? Kan de oplossing hiervoor gevonden worden in de focus op alternatieve vormen van woonwerkverplaatsingen, zoals minibusjes, car-sharing,?

Feedback:

- *Vooraleer Kortrijk-Noord nog kan groeien dienen tal van problemen eerst opgelost te worden: ontsluiting, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de omgeving, leegstand, ...*
- *Het is ook belangrijk om de bestaande aantrekkingspolen (ook deze in de binnenstad) niet uit het oog te verliezen. Deze moeten ook eerst geoptimaliseerd worden.*
- *In één groep werd gediscussieerd over de uitbreiding van de Gavers richting het kanaal Bossuit-Kortrijk. Dit werd hier niet realistisch beoordeeld omwille van de tussenliggende spoorweg.*
- *Multifunctionele randparkings in de aantrekkingspolen kunnen een oplossing zijn, op voorwaarde dat ze echt multifunctioneel zijn. Hierbij wordt het instrument van de concessie naar voor geschoven om zo als overheid te kunnen bepalen welke functie waar komt, maar er ook inkomsten uit te genereren om beleid mee te kunnen voeren. Er wordt een nood vastgesteld aan bijkomende plaatsen voor carpoolers. In één groep werd gesteld dat deze randparkings niet mogen leiden tot nieuwe commerciële centra buiten de stad (vb. Ring shopping*
- *Eén persoon stelt voor om de luchthaven van Wevelgem intensiever te benutten voor business-vluchten.*

Krachtlijn 4: Kernversterking richten naar efficiënt collectief vervoer

Waarover gingen 'de Plaatsbepalers' in debat?

De streek van de Leie en die van de Schelde kenden elk een eigen ontwikkeling. Toch worden ze beiden gekenmerkt door een diffuus bewegingspatroon als gevolg van de vele verspreide voorzieningen.

De laatste jaren stellen we steeds meer vast dat we als autogerichte regio botsen op onze limieten. Het openbaar vervoer in de regio Zuid-West-Vlaanderen wordt gekenmerkt door een versnipperd aanbod en financieel is het niet (meer) haalbaar om dit aanbod op dezelfde manier in stand te houden. Het openbaar vervoersbeleid maakte ondertussen de overstap van 'basismobiliteit' naar 'basisbereikbaarheid'.

Ook voor deze krachtlijn werden de Plaatsbepalers enkel belangrijke debatkwesities voorgelegd:

- Zetten we meer in op de auto om de regio bereikbaar te houden? Hebben we hiervoor de nodige plaats?

- Hoe zullen we ons in de (nabije) toekomst verplaatsen: met de eigen (zelfrijdende) auto of met gedeelde auto's? Of met de (elektrische) fiets?
- Hebben we voldoende fietsinfrastructuur in de regio? Fietssnelwegen, fietsstallingen, oplaadpunten, ...?
- Collectief vervoer kan een belangrijke rol spelen:
- Doen we dit door de doorstromingsnelheid van het collectief vervoer te verhogen? Of de frequentie op te krikken? Zijn er andere mogelijkheden?
- Kunnen we de beschikbare financiële middelen beter inzetten?
- Wat zijn de belangrijke knooppunten van collectief vervoer en wat zijn de hoofdassen die maximaal moeten bediend worden?

Voorstellen/ideeën waarvoor een draagvlak bestaat

De mono-mobiliteit afbouwen

De ontwikkeling van de regio is vooral gebaseerd op het gebruik van de auto. Vandaag worden we echter steeds meer geconfronteerd met congestie. Extra capaciteit voorzien door het realiseren van nieuwe auto-infrastructuren voor het autogebruik zal alleen maar zorgen voor een aanzuigeffect. Het lost met andere woorden niets op. De mono-mobiliteit is dus niet langer vol te houden. Om de regio Zuid-West-Vlaanderen ook in de toekomst bereikbaar te houden stellen de Plaatsbepalers voor om de focus te verleggen naar andere vervoersmiddelen.

Auto wat minder koning

De auto is zeer bepalend voor ons doen en laten. Voor ons dagelijks functioneren leggen we heel wat kilometers af, met de auto. Ook ons denkpatroon is hierop ingesteld. Het is zo ingeburgerd dat het autogebruik en zijn gebruiker hierin gestimuleerd worden. Denk hierbij aan de weginfrastructuur waar de auto een prominente plaats krijgt, bedrijfswagens als onderdeel van het loon (salariswagen), ... Bij de Plaatsbepalers klinkt de roep om een halt toe te roepen aan de 'bepampering' van de autogebruiker en het -gebruik.

De Plaatsbepalers schuiven alvast enkele maatregelen naar voor:

- Stoppen met het stimuleren van autobezit. Dit kan onder meer door niet langer in te zetten op salariswagens, maar een alternatief te zoeken voor deze vorm van verloning.
- De auto op het openbaar domein niet steeds een prominente plaats geven (wegprofiel, parkeermogelijkheden, ...).
- Andere vervoersmodi, in het bijzonder de fiets, stimuleren door kwalitatieve infrastructuur en financiële prikkels.
- Inzetten op comfortabele voetpaden die voldoende breed en duidelijk ingericht zijn voor voetgangers (de auto dient zich aan te passen, niet omgekeerd). Sensibilisering kan hier nuttig zijn.

De zachte weggebruiker centraal stellen in de stedelijke omgeving

Ook in onze centra wordt het publieke domein nog teveel ontworpen in functie van het autogebruik. Als we echt een omslag willen maken naar andere vervoersmogelijkheden moeten we steden en gemeenten ontwerpen op maat van de fietser en de voetganger, waarbij we op (sommige) plaatsen de auto

'tolereren'. Dit principe is zowel geldig voor de verstedelijkte band rond de Leie als voor de kernen in het buitengebied.

De Plaatsbepalers geven aan dat we voor de auto moeten inzetten op randparkings nabij de verstedelijkte omgeving. Deze randparkings kunnen succesvoller worden door volgende maatregelen:

- Ze moeten méér zijn dan 'zomaar' parking.
- Ze zijn goed ontsloten voor het openbaar vervoer met comfortabele halte-infrastructuur.
- Ze worden goed ontsloten naar fietssnelwegen die de fietser vlot tot in de kern kan brengen.
- Extra dienstverlening koppelen aan de randparkings:
 - fietspunt (fietsherstel),
 - fietsverhuur (bijv. Bluebike),
 - kinderopvang,
 - ...

Ontgoocheling in het openbaar vervoer

Openbaar vervoer heeft in deze regio heel wat potenties. Ondanks een diffuus verplaatsingspatroon scoort de regio heel goed omdat veel voorzieningen voorhanden zijn op korte afstand (nabijheid). Deze potenties worden echter

onvoldoende benut. De Plaatsbepalers zijn van oordeel dat op korte termijn, jammer genoeg, niet onmiddellijk een oplossing te verwachten is.

De beleidsomschakeling van 'basismobiliteit' naar 'basisbereikbaarheid' wordt gezien als de enige juiste keuze op korte en middellange termijn. Dit betekent dat er afgestapt wordt van het streven naar een bushalte op maximaal 750 meter voor iedereen, naar een systeem dat zich baseert op de wensen van de reizigers (meer op basis van verplaatsingspatronen).

Voor het aanvullende vervoer wordt gerekend op private initiatieven (bijv. taxi's). Bij deze omschakeling wordt vanuit de Plaatsbepalers wel één belangrijke kanttekening gemaakt: de 'mobiliteitsarmoede' voor specifieke doelgroepen (bijv. ouderen, kansarmen in buitengebied). Hiervoor wordt niet onmiddellijk een oplossing gevonden. Ook de elektrische fiets lijkt hier niet altijd een antwoord te bieden.

Op langere termijn heeft het openbaar vervoer volgens de Plaatsbepalers wel potentie. Volgende ingrepen kunnen hiertoe bijdragen:

- Zoeken naar nieuwe vormen van collectief vervoer zoals autodelen of kleine busjes in dorpen.
- Investerings (o.m. vrije busbanen) op de hoofdassen en deze zo rendabeler maken.
- Openbaar vervoer van én naar dorpen:
 - Gericht inzetten op snelle lijnen voor wonen en werken,

- Busvervoer en (fiets)rijen voor schoolvervoer,
- Andere functies koppelen aan bushaltes, overstap naar andere vervoersmodi (fiets, auto, te voet), bijvoorbeeld een fietspunt in Bossuit.
- Inzetten op éénrichtingsstraten om met de vrijgekomen ruimte vrije busbanen en veilige fietspaden te creëren.

De fiets als sleutel naar transitie

De vrij recente opmars van de elektrische fiets heeft in de 'mind-set' van mensen heel wat veranderd. Plots vormen afstand, wind of hellingen minder een barrière voor de fietser. Steeds vaker is een fietsverplaatsing ook sneller dan een autoverplaatsing, zeker in een 'drukke' omgeving zoals de verstedelijkte Leieband.

De grenzen van het autogebruik én de ontgoocheling in het openbaar vervoer, maken van de fiets een potentieel volwaardig alternatief voor de auto.

Daarom:

- Moet de regio prioritair inzetten op fietsinfrastructuur en fietsvoorzieningen:
 - fietssnelwegen,
 - fietsherstelpunten,
 - oplaadpalen,

- bedrijventerreinen uitrusten ifv fietser: kwalitatieve stallingen nabij de ingang, douches, ...,
- in woonwijken en bij openbare gebouwen plaats voorzien voor de fiets.
- De kernen op maat van de fietser en de voetganger maken (zie eerder).
- Maar ook de regiobewoners sensibiliseren om de overstap te maken naar de fiets:
 - Voor (heel) korte verplaatsingen: bakker, beenhouwer, ... om de hoek,
 - Voor woon-werk en woon-school verplaatsingen.

Trage wegen inzetten voor lokale transitie

Trage wegen (buurtwegen en kerkwegels) kunnen bijzonder nuttig zijn om op lokaal niveau een kwalitatieve en veilige ontsluiting te realiseren voor fietsers en stappers. Ze zijn een fijnmazig netwerk dat complementair is aan de functionele fietspaden en fietssnelwegen. Daarom kunnen ze een cruciale rol spelen in het woon-school, woon-werk of gewoon recreatief verkeer.

Hierbij is het nuttig om:

- In onbruik geraakte buurtwegen te herstellen.
- De bestaande buurtwegen kwalitatief in te richten.

- Lokale recreatieve functies hierlangs te voorzien (bijv. speelpleintjes).
- Ontbrekende verbindingen te detecteren en aan te leggen.

Van lokaal denken naar netwerk-denken

De verstedelijkte band langs de Leie functioneert in de dagdagelijkse praktijk als één geheel, in relatie met haar hinterland. Maatschappelijke thema's zoals het mobiliteitsvraagstuk kunnen niet beantwoord worden op het lokale vlak alleen, maar vragen een (gemeente)grensoverschrijdende aanpak (netwerk-denken).

Dit betekent:

- Hoogwaardige openbare vervoersassen uitwerken op regioniveau (bijv. vervoersas evenwijdig aan de Leie).
- Locatiebeleid voor nieuwe ontwikkelingen (wonen, werken, recreatie) staat in functie van belangrijke (collectieve) vervoersassen:
 - Goed ontsluitbaar voor openbaar vervoer en fiets(snelwegen).
 - Stationsomgevingen komen hierbij in het vizier als geschikte locatie.

Feedback:

- *Fietssnelwegen hebben nood aan vaste verharding. Een zandige bedding zoals op de spoorwegbedding Roeselare-Menen kan dan niet.*
- *Er werd ook gedebatteerd over de veiligheid op de fietssnelwegen. Hoe kan deze gegarandeerd worden als kinderen per fiets naar school gebracht worden en anderen snelheden van 30km/h halen?*
- *Er wordt gepleit voor een goede bewegwijzering op de fietspaden, ook in de stad.*
- *Er moet gezocht worden naar een gezond evenwicht omtrent multimobiliteit. De auto valt niet enerzijds niet weg te denken, anderzijds moeten alternatieven kwalitatief uitgebouwd worden: fietsvoorzieningen en optimalisatie openbaar vervoer.*
- *De sluiting van de R8 is een prioriteit: ter hoogte van de aansluiting R8/A19, in Kuurne en tussen Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost.*

Thema's waarover verder debat gewenst is

De rol van de R8 als collectief vervoersas?

Deze opmerking is gerelateerd aan de diverse regionale aantrekkingspolen die allemaal gesitueerd zijn langsheen de ring rond Kortrijk (R8). Hierbij werd de mogelijkheid aangehaald om van de R8 ook een openbare vervoersas te maken.

Vragen die hierbij gesteld worden zijn:

- Kan dit bijdragen tot het oplossen van het congestieprobleem in de regio?
- Beantwoord dit aan het verplaatsingspatroon tussen de verschillende aantrekkingspolen (basisbereikbaarheid versus basismobiliteit)?

Stations in stadscentrum of net buiten stadscentra?

- Moeten we de spoorwegstations in de stadscentra 'massaal' autogericht maken/houden?
- Of moeten nabij stations enkel voor abonnees van het openbaar vervoer parkings voorzien?
- Of zijn stations in centra enkel bedoeld voor stedelingen die er te voet of met de fiets naartoe kunnen?

Omgaan met het buitengebied

Er is een bezorgdheid geuit over de transitie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Deze kan mobiliteitsarmoede opleveren voor bepaalde doelgroepen (zie eerder). Deze problematiek stelt zich niet voor de autobezitter. Dit kan tot gevolg hebben dat we het buitengebied 'voorbehouden' voor 'kapitaalkrachtigen' die zich 'mobiliteit' kunnen permitteren.

Inzetten op waterlopen?

Er werd opgemerkt dat de waterlopen kunnen ingezet worden i.f.v. collectief vervoer en stadsdistributie. Hoe maken we dit concreet? Zijn er toepasbare 'best-practices' voor deze regio?

Feedback:

- *Algemeen is men ontgoocheld in het openbaar vervoer. Het inzetten van de R8 als ring van openbaar vervoer wordt, op uitzondering van 1 groep, als weinig zinvol gezien. Openbaar vervoer is vooral nuttig voor bijvoorbeeld woon-werk en woon-school-verplaatsingen. Deze combinaties kan de R8 niet bieden. Er zijn meer concrete noden zoals een goede verbinding tussen het station en het ziekenhuis van Kortrijk. Eventueel kunnen bepaalde delen wel bruikbaar zijn, zoals een snelle OV-verbinding voor studenten vanuit Kuurne naar Hoog-Kortrijk. Een totaalvisie is noodzakelijk. Deze visie mag echter niet alleen op Kortrijk gericht zijn, maar op de volledige regio.*
- *Er is vooral nood aan sensibilisering. Korte autoverplaatsingen leiden tot meer verkeersonveiligheid, met nog meer autoverplaatsingen tot gevolg. Teveel kinderen worden opgevoed met de (slechte) gewoonte om alle verplaatsingen met de fiets te doen. Een voorbeeldfunctie naar kinderen toe is belangrijk.*
- *De Lijn en AWW zijn belangrijke partners, maar blijken bij de concrete uitwerking van dossiers vaak moeilijke partners. Politici moeten werk maken van een betere samenwerking. Een betere afstemming met andere provincies en Wallonië wordt voorgesteld.*
- *Alle groepen zijn het er unaniem over eens dat de stations thuishoren in de centra. De stad heeft net een groot potentieel binnen wandel/fietsafstand. Een station buiten de stad genereert net een transport van de stad naar buiten en lost bijgevolg niets op. Wel moet er nagedacht worden over andere wijzen waarop treinreizigers uit het buitengebied de stations kunnen bereiken. Hiervoor kunnen kwalitatieve fietspaden, carpoolparkings, randparkings, snel openbaar vervoer, etc. een oplossing bieden. Ook technologische ontwikkelingen (apps) kunnen een positieve bijdrage leveren ivm openbaar vervoer en carpoolen.*

- *Er wordt opgemerkt dat het niet logisch is dat de parking van de NMBS aan een station duurder is dan in de omliggende straten.*
- *Er wordt gepleit om de stations verhoogt uit te bouwen (cfr. Harelbeke) om zo de barrière in de stad weg te werken.*
- *De snelheid van openbaar vervoer bepaalt de aantrekkelijkheid. Aparte beddingen zijn daarom belangrijk. Er kan overwogen worden om busbanen beschikbaar te stellen voor carpoolers. Er wordt ook opgeworpen dat er als verlengstuk van de 'plaatsbepalers' een traject kan opgezet worden voor de 'busbepalers'.*
- *Het thema van de mobiliteitsarmoede wordt als moeilijk ervaren. Oudere mensen worden minder mobiel, maar moet je daarom je hele vervoerssysteem hier op afstemmen? De omschakeling van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid wordt algemeen aanvaard. Een terugkeer heeft geen zin. Wonen in het buitengebied heeft nu eenmaal nadelen. Minder mobiele mensen moeten misschien overtuigd worden om te verhuizen naar de stad?!*
- *Waterbus en stadsdistributie lijken interessant, maar eerder theoretisch en moeilijk te implementeren. Daarnaast wordt opgemerkt dat bijvoorbeeld in Gent dergelijk initiatief wordt opgestart. Er is echter grote scepsis en men vreest dat dit zonder subsidie ook op lange termijn geen haalbare projecten zijn. Deze subsidies kunnen beter aangewend worden voor bijvoorbeeld fietsostrades.*

Voorstellen die niet weerhouden zijn

- De kleine stations opnieuw openen. Er is een voldoende kritische massa aan opstappende reizigers nodig om dit rendabel te kunnen maken.
- Lightrail (maken gebruik van de bestaande spoorweginfrastructuur):
 - Lightrail in de regio Zuid-West-Vlaanderen is niet mogelijk.
 - Lightrail heeft een vertragend effect op het bestaande treinaanbod.
 - Het concept 'lightrail' als een soort 'trambus' in een eigen bedding is misschien wel mogelijk.
- Onder de grond en boven de grond denken rond collectief vervoer is in deze regio niet aan de orde omwille van de schaal en de kostprijs.

Krachtlijn 5: Naar een actief open ruimte beleid

Waarover gingen 'de Plaatsbepalers' in debat?

De open ruimte in de regio Zuid-West-Vlaanderen is heel divers. Het interfluvium en de Scheldevallei worden vooral gekenmerkt door de open zichten. In de Leieband spreken we eerder van een opeenvolging van 'ruimtekamers'. Deze open ruimtes hebben verschillende taken: voedselproductie, ecosysteemdiensten, energievoorziening, waterhuishouding, toerisme en recreatie, ... Maar ze zijn ook de 'ademruimte' voor het bebouwd weefsel.

Toch wordt open ruimte veelal als een restruimte gezien. Een gebied waar, voor allerlei andere functies, van afgeknabbeld kan worden. Een grote uitdaging voor de regio Zuid-West-Vlaanderen bestaat er dan ook in om een actief open ruimtebeleid vorm te geven.

Om de dialoog te initiëren werden volgende vragen aan de Plaatsbepalers gesteld:

- Welke ingrepen zijn noodzakelijk voor een duurzame rendabele landbouw?
- Zijn grootschalige harde functies gewenst in het interfluvium?

- Hoe kunnen we erosie van de vruchtbare toplaag tegengaan?
- Hoe zit het met het bosbestand in onze regio?
- Met welke slimme ingrepen kunnen we de biodiversiteit in de regio Zuid-West-Vlaanderen opkrikken? En hoe doen we dit in de bebouwde ruimte?
- Hoe gaan we om met verlaten landbouwzetsels? Moeten de mogelijkheden uitgebreid of net ingeperkt worden? Is een andere aanpak gewenst in de Leieband en het interfluvium?

Voorstellen/ideeën waarvoor een draagvlak bestaat

Samenwerken tussen landbouw én natuur

Vanuit de Plaatsbepalers wordt een sterk pleidooi gehouden om landbouw en natuur niet langer tegenover mekaar te plaatsen. De beide sectoren opereren te veel naast mekaar waardoor ze elkaars doelstellingen teniet (dreigen te) doen. Deze 'wrijving' is trouwens ook het gevolg van de druk vanuit harde functies en de vertuining op de open ruimte.

Landbouw en biodiversiteit gingen altijd hand in hand. Hierdoor ontstond een 'landschap met inhoud'. Dit principe staat nu onder druk. Als voorbeeld wordt de veldleeuwrik aangehaald. Deze soort is een exponent om de waarde van het landschap te meten. Door de intensifiëring van de landbouw is deze vogel zo goed als verdwenen. Er moet dus gezocht worden naar oplossingen die de 'inhoud' kunnen terugbrengen.

Daarvoor dient er een duidelijker kader te komen en een objectieve afweging te gebeuren tussen harde functies (wonen en economie) enerzijds en open ruimtefuncties (landbouw en natuur) anderzijds. Landbouw en natuur moeten dus net méér samenwerken om de gezamenlijke doelstellingen te bereiken.

Schaalvergroting als instrument voor landbouw én natuur

Er is een duidelijk onderscheid tussen de open ruimte in de verstedelijkte Leieband en het Interfluvium.

In de Leieband deelt landbouw de open ruimte met natuur, wonen, industrie, ...

De open ruimte zit in een ondergeschikte rol en heeft een soort parkfunctie waarbij de landbouw eerder faciliterend werkt in het kader van landschapsonderhoud. In het noorden van de Leieband wordt ingezet op groententeelt en is de landbouw veel kleinschaliger. De opvolging is hier ook meestal verzekerd.

In het Interfluvium wordt vooral geteeld in functie van veevoeder (bieten, maïs,...). Hier vindt ook een schaalvergroting plaats, waardoor verschillende landbouwzetels hun functie verliezen. De Plaatsbepalers zien in deze schaalvergroting mogelijkheden om landbouw en natuur samen te versterken en de biodiversiteit te verhogen.

Dit kan door:

- 'Verloren' hoeken en kanten die niet interessant zijn voor landbouwgebruik (door optimalisatie van het bewerken van de gronden) in te zaaien of houtkanten te realiseren.

- Drie-meter-stroken langsheen beken vrijwaren van landbouw (zie beleid provincie).
- Door schaalvergroting kunnen grotere machines ingezet worden waardoor de landbouw rendabeler wordt.
- Schaalvergroting kan voor landbouwers een stimulans zijn om ook aan biodiversiteit te werken. Dit kan als een soort compensatie werken, naast financiële prikkels.
- Naast schaalvergroting en -verkleining (korte keten, bio-landbouw, ...) moet ook ingezet worden op een verbreding van de landbouw.

Beleid rond verlaten landbouwzetels

Ook in de regio Zuid-West-Vlaanderen worden we geconfronteerd met voormalige landbouwzetels die een andere invulling krijgen. Dit kan een andere economische functie (bijvoorbeeld opslag) of een woonfunctie (verpaarding, vertuining) zijn. Het is duidelijk dat deze hoeves meer verworven worden door kapitaalkrachtigen dan door andere landbouwers. Veelal zien landbouwers hun hoeve ook als een vorm van 'pensioen', net omdat ze veel kan opbrengen.

Vanuit de Plaatsbepalers is het niet duidelijk of deze 'vervreemding van de landbouw' al dan niet een probleem is. Het centrale uitgangspunt blijft wel dat we onze ruimte voor voedselproductie moeten vrijwaren voor toekomstige generaties.

Om hierrond een actief open ruimte beleid te voeren kunnen we:

- Een verbod leggen op de verkoop van landbouwzetels aan niet-landbouwers. Hierdoor zal ook de prijsdruk op deze hoeves afnemen.
- Hoeves die aansluiten bij woonkernen hebben méér ontwikkelingsmogelijkheden dan vrijliggende hoeves in het buitengebied. Hoeves in of nabij dorpskernen zorgen voor open ruimte. Vertuining en verpaarding kunnen dit in stand houden.
- Bij een nieuwe invulling moet steeds gestreefd worden naar een lage dynamiek. Nabij/in een kern is iets méér mobiliteitsgeneratie mogelijk dan in het buitengebied. Hier moet voorzichtig mee omgesprongen worden. Een manege in of nabij een kern kan bijvoorbeeld ook voor veel extra verkeer zorgen.
- Een mentaliteitswijziging in de landbouwsector: landbouwzetel niet langer zien als een 'appeltje-voor-de-dorst'.
- 'Kapitaalkrachtigen' kunnen ook ingeschakeld worden om mee te bouwen aan een kwalitatieve open ruimte.
- De overheid kan het 'voorkooprecht' inzetten om speculatie te verminderen en de prijzen te drukken zodat hoeves in landbouwgebruik kunnen blijven.
- Vele discussies gaan, in principe, over esthetiek. Verschillende activiteiten vinden nergens een plaats. Het komt erop aan om moeilijke activiteiten toch te verzoenen. Landschapsbedrijfsplannen kunnen hier een oplossing zijn. Ze moeten dan wel nageleefd worden.

Controle is noodzakelijk. Een borgsom kan soelaas bieden, als ze voldoende hoog is.

- Een her-invulling mag niet leiden tot bijkomende verharding.
- Nood aan een duidelijk, helder en consequent beleid (zie verder).

Naar meer rechtszekerheid

Bij de Plaatsbepalers bestaat een grote consensus over het gebrekkige beleid inzake de open ruimte. Dit beleid is gaandeweg uitgehold door het scheppen van te veel uitzonderingsmogelijkheden en regularisaties. Hierdoor is niet meer duidelijk wat wel en wat niet kan. Een afdoende rechtszekerheid zal ook de tegenstelling tussen open ruimte-actoren kunnen verminderen. Zowel landbouwers als natuurorganisaties hebben nood aan een stabiel 'ondernemingsklimaat'.

Daarom is er behoefte aan:

- Een duidelijk, coherent en afdwingbaar beleidskader, gedragen door verschillende overheden.
- Een consequente toepassing van dit beleid, zonder uitzonderingen.
- Een adequate opvolging van dit beleid.

Doorwaadbaarheid van de open ruimte.

Tijdens verschillende workshops is er bijzondere aandacht gegaan naar de zgn. 'doorwaadbaarheid' van de open ruimte. Hierbij ging de aandacht uit naar twee instrumenten om hiermee om te gaan, m.n. de trage wegen en de beekvalleien.

Voor de uitbouw van een traag verkeersnetwerk is er een andere aanpak nodig in de Leieruimte dan in het Interfluvium. In de Leiband is er nood aan een trager, ontsluitend verkeer. In het Interfluvium is dit meer gericht op verbinden.

Voor de trage wegen geldt:

- Vaak zijn ze verdwenen, landbouw kan hier een belangrijke rol spelen om ze te herstellen.
- Het netwerk-denken staat hier centraal.
- Ze kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit als aanvulling op de fietsknooppunten.
- Trage wegen zijn drager van kleine landschapselementen die de biodiversiteit versterken.
- De samenwerking met toerisme versterken, als alternatief voor recreatieve toplocaties zoals de Gavers. Een voorbeeld is hoevertoerisme (verbreding landbouw).
- Kleinschalige, meer avontuurlijke speelplekken als interessante aanvulling.

- Als voorbeeld wordt het trage-wegen-plan van de provincie Oost-Vlaanderen aangehaald waar gewerkt wordt met een 'wenselijkheidskaart'.

Voor de beekvalleien geldt:

- Basis voor een geïntegreerde gebiedsontwikkeling: ontwikkelingen (wonen, werken, recreatie, etc.) kunnen hier op gericht worden (zie Heulebeek).
- Het is belangrijk om de gemotoriseerde doorwaadbaarheid te beperken.
- Het water als drager van kleine landschapselementen.
- Het is belangrijk om 'kernen van rust' te behouden/te voorzien om zo verschillende soorten (fauna en flora) hun plaats te geven.
- Het uitgangspunt moet zijn dat de valleigebieden 'voorkanten' worden. Het publieke domein wordt m.a.w. hiernaar gericht.
- Landschapsonwerp is hiervoor noodzakelijk, zowel in de Leie- als de Scheldevallei. Hiervoor wordt onder meer gekeken naar het strategisch project 'Groene Sporen'.
- Het afwerken van randen om zo méér betekenis te geven aan de grens van de open ruimte.

Feedback:

- *Over het voorzien van groen op restpercelen, naar aanleiding van schaalvergroting, is er geen consensus. Voor een deel van de groep zijn deze restpercelen ook nodig voor de landbouw (bv voor draaien van alsmaar grotere landbouwmachines). De 'groene sproeten' worden als een bedreiging gezien.*
- *Er heerst de perceptie dat de landbouwer steeds moet 'afgeven'. Dit werkt contraproductief om tot oplossingen te komen.. De discussie verzandt te vaak in de tegenstelling 'landbouw versus natuur' en gaat vaak over (relatief) kleine oppervlaktes, terwijl er net nood is aan een visie op grotere schaal.*
- *Als voorbeeld wordt de mogelijkheid aangehaald om natuurgebied te koppelen aan beekstructuren. Vervolgens kan er een ruil ontstaan tussen natuur (niet langs beken gelegen) met landbouw langsheen de beken. Hier bestaat echter geen consensus over.*
- *Er is enerzijds nood aan grote oppervlaktes natuur (i.f.v. natuurbeheer), maar anderzijds ook aan kleinere stukjes natuur op wandelafstand van woningen. Dit is bijzonder belangrijk voor de kwaliteit van de leefomgeving.*
- *In de open ruimte mogen geen bijkomende gronden aangesneden worden voor harde functies. De open ruimte is zéér belangrijk en moet behouden blijven. De bestaande kwaliteiten moeten behouden blijven en versterkt worden. Hierbij dient de focus te liggen op de beekvalleien als structurerend element.*
- *Natuur en recreatie kunnen samengaan met (kleinschalige) landbouw. Kleinschalige landbouwelementen kunnen de kwaliteit*

van de open ruimte sterk verbeteren. Hiervoor is wel overleg nodig met de betrokken landbouwers om zo trachten win-win te creëren.

- *In verband met leegstaande landbouwzetels is er ook gediscussieerd, maar kwam men niet tot een consensus. Een doorgroeimodel voor leegstaande landbouwzetels zou moeten kunnen. Hierbij lijkt voor een omschakeling naar wonen voor velen geen probleem. Ook bedrijfsactiviteiten moeten kunnen, zolang het maar 'inpasbaar' is in de omgeving en de draagkracht ervan niet wordt overschreden.*
- *Landbouwers moeten wel alle kansen krijgen. Al te vaak krijgen ze problemen met hun 'buren'. Wie in de open ruimte komt wonen en/of werken mag de kansen voor de landbouw niet afremmen.*

Thema's waarover verder debat gewenst is

Grootschalige activiteiten in de open ruimte

Bij de Plaatsbepalers is er op verschillende momenten discussie geweest over grootschalige functies in het buitengebied. Veelal starten deze activiteiten vanuit een landbouwbedrijf (loonwerk, aardappelindustrie, ...), zijn ze para-agrarisch en zitten daardoor in de juiste bestemmingszone. Door hun schaal en omvang zorgen ze in een aantal gevallen voor overlast:

- Deze activiteiten generen een grotere mobiliteit met zwaar rollend materiaal. Hierdoor ontstaat er schade aan kleine wegen in het buitengebied, met een maatschappelijke meerkost tot gevolg.
- Grote loodsen hebben een ook grote landschappelijke impact.

Er is geen algemene overeenstemming hoe hiermee omgegaan moet worden.

Voor het Interfluvium worden grootschalige activiteiten als storender beschouwd. Daarom werd hier voorgesteld om er geen serres of diepvriesbedrijven toe te laten.

Het gemis aan bos

Vanuit de Plaatsbepalers komt een gemis aan bos naar voor in de regio Zuid-West-Vlaanderen. De bossen die er al zijn, zijn meestal niet publiek toegankelijk. Op zich is dit ook geen slechte zaak, want deze ongerepte plekjes zijn belangrijke stapstenen voor fauna en flora. Er werd niet veel discussie rond gevoerd.

Er werd gesproken over het inzetten van landbouwgronden voor bijkomende bebossing. Daarbij werd de idee geopperd om bij reconversie van verlaten landbouwzetels rekening te houden met bebossing. Hierover bestaat echter geen eensgezindheid.

Feedback:

- *Het debat over het 'gemis aan bos' levert geen éénduidig resultaat op. Aan de ene kant wordt er wel gepleit voor méér bos, maar aan de andere kant wordt er op gewezen dat bos niet overal even relevant is. Ook niet iedere stad, gemeente of dorp heeft een bos nodig. Het is belangrijk om hierbij rekening te houden met de onderliggend geografisch fysisch systeem. Zo past bos zeker niet in het Intervluvium of op de waterrijke gronden langs de Leie en de Schelde.*
- *Grote bossen (Gavers/Bergelen) hoeven niet noodzakelijk uit te breiden. Kleinere bossen kunnen wel uitgebreid worden, waarbij het vooral interessant is om deze kleinere bossen met elkaar te linken. In een andere groep was er verdeeldheid over het nut van kleine bosjes als ecologische stapstenen.*
- *De toegankelijkheid van de bossen wordt als problematisch gezien. Aan de andere kan dit ook een positieve zaak zijn voor fauna en flora. De bossen moeten hiervoor beter ingericht waardoor een deel toegankelijk kan zijn en een deel niet.*
- *Ook het onderhoud van de bossen kan beter.*
- *Op korte termijn wordt met aandrang gevraagd om de reeds bestemde bossen ook effectief aan te planten. Het gaat hier meer bepaald over het Preshoekbos.*

- *In verband met grootschalige landbouw zijn er tegengestelde conclusies. Eén groep is er van overtuigd dat deze vanaf een bepaalde impact eerder op een bedrijventerrein thuis horen. Hiervoor moeten criteria bepaald worden. Een andere groep stelt net dat ook grote landbouwbedrijven mogelijk moeten blijven in de open ruimte, net zoals recreatie en natuur.*
- *Grote industriële bedrijven horen niet thuis in de open ruimte, maar op een industrieterrein. De ontsluiting van het vrachtverkeer zorgt immers voor overlast in de open ruimte en vooral doorheen dorpskernen in het landelijk gebied.*
- *Eén persoon merkt op dat ook grote maïsteelten storend zijn in het landschap.*
- *Een ander persoon stelt zich de vraag of er wel nood is aan een vestiging van IKEA in de regio. Er is er immers eentje in Rijsel en in Gent.*
- *In één groep werd gesteld dat windturbines het landschap schaden.*

Adviezen naar ruimtelijk beleid/structuurplanning

nieuwe stijl

Tijdens de workshops werd door de Plaatsbepalers herhaaldelijk opgemerkt dat het huidige ruimtelijke kader vaak een goede ruimtelijke ordening in de weg staat. Gaandeweg werd dit kader aangepast, aangevuld en (deels) vervangen waardoor het geheel nog weinig samenhang vertoont.

Visievorming

- Ruimtelijk beleid op basis van objectieve criteria (zie krachtlijn 2): het is belangrijk dat ook voor water, milieu, groen en energie objectief cijfermateriaal voorhanden is om op basis hiervan een dwingend kader te kunnen ontwikkelen.
- Het concept van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) met de opdeling tussen stedelijk gebied en buitengebied wordt als achterhaald beschouwd. Het heeft een grote financiële impact en plaatst gemeenten in een concurrentiepositie. Dit vraagt dus een gemeente-overschrijdende aanpak.

- We kijken te veel met een ingenieusblik naar het ruimtelijk beleid. Hierdoor wordt het te thematisch benaderd terwijl het net een inclusief denken moet zijn. Er moet meer nagedacht worden als kunstenaars. Méér verbeeldende ideeën die in staat zijn om wervend te zijn.
- Er is nood aan voorbeeldprojecten om een breed publiek kennis te laten maken met nieuwe ruimtelijke concepten.

Wetgevend kader

- De gewestplannen worden in vraag gesteld als instrument. Ze zijn veeleer een politiek document dan een ruimtelijke visie. Het beantwoordt niet (meer) aan de huidige context en noden en staat

oplossingen vaak in de weg (bijvoorbeeld de planbaten en planschade).

- De realiteit frustreert. De realisatie van een project duurt veel te lang. Het is ook vaak niet zeker of een herziening binnen één legislatuur kan afgerond worden. De finaliteit is dus onzeker. Bij realisatie zijn de resultaten soms al (gedeeltelijk) achterhaald. De Plaatsbepalers stellen voor om meer projectmatig te werken waarbij ruimte geboden wordt aan experimenteren.
- Hier kan een oplossing gezocht worden in een tussenvorm tussen structuurplanning en ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's). De herzieningstermijnen moeten korter zijn, met minder planlast. RUP's moeten soepeler opgemaakt worden, met meer flexibiliteit. De rechtszekerheid moet wel gewaarborgd blijven.
- Er werd opgemerkt dat vorige fusies van gemeenten niet gezorgd heeft voor ruimtelijke optimalisatie. Elke kern blijft streven naar zijn bedrijventerrein en zijn verkaveling. We moeten dus op zoek gaan naar andere benaderingen.

Instrumenten

- Er is nood aan een andere fiscaliteit voor de financiering van gemeenten. Buitengebied en stad worden anders gevaloriseerd terwijl

ze elkaar net nodig hebben. Daardoor worden niet steeds de juiste ruimtelijke keuzes gemaakt. De Plaatsbepalers suggereren het volgende:

- Een vergroening van de fiscaliteit: ook open ruimte waarderen i.p.v. enkel 'harde' functies.
- Het gemeentefonds herdenken zodat gemeenten elkaar niet (meer) beconcurreren. Hiervoor worden best (fiscale) experts rond de tafel gezet om voorstellen te formuleren aan de politici. Overheden kunnen vervolgens samenzitten om na te gaan hoe ze dit best vormgeven.
- Subsidiëring van de auto verminderen (zie krachtlijn 4 - auto wat minder koning). Bijvoorbeeld door de fiscale aftrekposten te herbekijken.
- We moeten op zoek gaan naar een nieuw instrumentarium om aan de toekomst te werken op basis van een goede ruimtelijk ordening. Onderzoek en discussie hierrond zijn wenselijk. Voorbeelden zijn:
 - verhandelbare ontwikkelingsrechten (zie krachtlijn 1 en 2),
 - community land trust (zie krachtlijn 1),
 - principe van de 'tijdelijkheid' (zie krachtlijn 1),
 - instrumenten om prijssetting van hoeses aan te pakken: voorkooprecht, verbod op verkoop aan niet-landbouwers, ... (zie krachtlijn 5).

Feedback:

- *Bij nieuwe projecten of planningsinitiatieven moet er steeds veel aandacht gaan naar de mogelijke gevolgen ervan (milieu-effecten, landbouw-effecten, etc.*
- *Het collectief vervoer in Kortrijk kan best volledig herdacht worden.*
- *Waterzuivering van nieuwe projecten is een aandachtspunt.*