



**ADVIES BELEIDSPLAN
RUIJTE WEST-VLAANDEREN**

**INSTEEL ACV WEST-VLAANDEREN
BEWEGING.NET WEST-VLAANDEREN**



Vooraf:

Beweging.net en het ACV West-Vlaanderen hebben hun achterban opgeroepen om te participeren aan één van de vier publieke raadplegingen van de provincie. Aansluitend hebben wij een avond georganiseerd met die mensen om tot een gedragen insteek te komen vanuit onze beider organisaties.

Als organisatie zijn we het volmondig eens met de uitgangspunten om tot een beleidsplan ruimte West-Vlaanderen te komen. De voorbije zomers hebben duidelijk aangetoond dat de verharding – nu al – op zijn limieten botst en de doelstelling om tegen 2040 geen extra ruimte meer te gaan verharden is broodnodig. Dat wil tegelijkertijd niet zeggen dat we tussen nu en 2040 nog snel ondoordacht nieuwe percelen moeten aansnijden, integendeel. We moeten ons nu al zo veel als mogelijk wapenen.

We hebben gemerkt dat een opeenvolging van droge zomers, met één veel te natte zomer ertussen, op de langere termijn zijn effect zou kunnen hebben op de werkgelegenheid in de provincie: veel West-Vlaamse werknemers werken in bedrijven die gelieerd zijn aan de landbouw (diepvriesgroenten, conserven, aardappelen, ...). Als die tegenvallende oogsten zich structureel doorzetten, zal dit ook zijn effect hebben op die sectoren die in onze provincie traditioneel heel sterk staan en dus belangrijk zijn voor de werkgelegenheid. We moeten er dus alles aan doen om ervoor te zorgen dat er voldoende wateropslag is om droge periodes te overbruggen en voldoende buffercapaciteit om overstromingen te vermijden. Nog meer verharden staat haaks op die doelstelling.

Om het wonen in West-Vlaanderen te verduurzamen moeten we de transitie maken naar alternatieve vormen van wonen, gekoppeld aan optimale beleving en hiervoor verder inzetten op de uitbouw van de groene (al dan niet collectieve) ruimte. Zie ook verder bij de concretisering in de verschillende accenten.



Als advies voor de opmaak van het nieuwe beleidsplan willen we nog volgende accenten meegeven:

Ruimte om te werken:

De strategie om vanaf 2040 geen extra oppervlakte meer te gaan verharderen, mag er niet toe leiden dat bedrijvigheid geen ruimte meer krijgt om te groeien. Dat zou een negatieve impact hebben op de werkgelegenheid in de provincie en er eventueel kunnen voor zorgen dat meer mensen wegtrekken uit West-Vlaanderen. Creativiteit en experimenten zullen noodzakelijk zijn. We denken hierbij aan de initiatieven omtrent de bedrijventerreinen van de toekomst, incl. industriële hoogbouw, opslag van hemelwater op de terreinen, gedeelde energievoorzieningen, recyclage en andere duurzaamheidsaspecten. Qua inplanting liggen deze terreinen goed ontsloten voor verschillende vervoersmodi. Voor de woon-werkverplaatsingen van de werknemers op deze terreinen moeten duurzame en veilige opties zijn. Het multifunctioneel inzetten van de infrastructuur op deze terreinen is eveneens cruciaal: grote leegstaande bedrijfsparkings zijn bv. ongewenste verharding. En waarom bv. geen gedeelde vergaderaccommodatie of ontspanningsaccommodatie voor de werknemers of zelfs voor externen? Bedrijventerreinen bieden op vandaag ook kansen om te voorzien in collectieve energieoplossingen zoals warmtenetten of collectieve installaties van zonnepanelen. Die collectieve oplossingen moeten voor een versnelde duurzame energietransitie aangesneden worden, om niet enkel de bedrijven van groen stroom te voorzien, maar ook de omringende woningen of publieke instellingen in de buurt bv. scholen, woonzorgcentra, etc.

Ruimte om te wonen:

Om hier de doelstelling 2040 te behalen zal verder op verdichting en multifunctionaliteit ingezet moeten worden. Het is op dit punt belangrijk om de (toekomstige) behoefte goed in kaart te brengen: de woonbehoefes van ouderen zijn niet per se dezelfde als die van jonge gezinnen. Daarom pleiten we er ook voor om – onder het mom van verdichting – niet blind mee te stappen in de verappartementisering van onze steden en gemeenten. Voor het aantrekken of behouden van jonge gezinnen is de éénsgesinswoning (weliswaar compacter, aaneengeschaald, met ev. deeltuinen en parkeerhavens) cruciaal, ook in de (klein)stedelijke centra. Op die manier duw je deze categorie niet verder naar de standsranden of de bebouwde linten. Bij het ontwikkelen van nieuwe woongebieden of bij reconversie van bestaande woongebieden is het belangrijk oog te hebben voor de sociale component: wonen moet betaalbaar zijn. De sociale actoren op de woonmarkt zijn dus een belangrijke partner bij de realisatie van dat type projecten. Dit kan – zie ook het belang van de woonbehoefes – er ook toe bijdragen dat de wachtlijsten in de sociale woningbouw afnemen. Voor onze organisaties is het duidelijk: sociale woonactoren moeten structureel gekend worden bij het aansnijden van nieuwe woongebieden en bij de reconversie van bestaande wijken.

In deze moeten we ook op zoek naar en inzetten op duurzame collectieve renovaties en dit in functie van slim ruimtegebruik, hergebruik en “niet” te groot. In dat kader pleiten we voor dwingende collectieve renovatienormen, als het ware een Bindend Renovatie Objectief, dat iedere gemeente of stad zou moeten halen. Daarnaast moet er een wettelijke kader komen om innovatieve woonvormen mogelijk te maken bv. de mogelijkheid tot het bouwen van tiny houses op bestaande bebouwde percelen, zonder daarbij het perceel kadastraal op te splitsen.

Het is ook van belang woonzones ontwikkelen kan enkel in de nabijheid van voorzieningen en mobipunten. Bestaande woonzones moeten op een slimme manier ontsloten worden, als die op vandaag moeilijker bereikbaar zijn: grote gebieden van West-Vlaanderen zijn echte plattelandsregio's met kleine dorpskernen. Naast die ontsluiting is het daar ook belangrijk om verschillende functies te delen en te combineren om de leefbaarheid te vrijwaren en tegelijkertijd een olievlekeffect te vermijden.

Ook water kan een bedreiging zijn voor duurzaam wonen, enerzijds teveel water op korte tijd met overstromingen tot gevolg, anderzijds langdurige droogte die in bepaalde gevallen zelfs ondergronden instabiel maakt. Incentives voor gemeenten om een hemelwaterplannen op te stellen, evenals overkoepelende en doordachte initiatieven op provinciaal niveau zijn een must. Het wegpompen van grondwater richting riool bij bouwwerken zou in de toekomst niet langer mogelijk mogen zijn en het stockeren van water in natte periodes is dan weer een innovatie manier om de droogte de baas te kunnen.



Ruimte om te leven:

Ontspanning moet nabij kunnen. Daarom pleiten we op maximaal in te zetten op de ontwikkeling van kwalitatieve groengebieden en het absoluut vermijden van versnippering. Landschapsparken, natuurdomeinen, bossen, zijn hierbij een must, maar ook het multifunctioneel inzetten van ruimte voor landbouw, ruimte voor wateropvang kan mogelijkheden bieden in de buurt of wijk. Daarbij is gedeelde infrastructuur over de gemeentegrenzen heen een te overwegen strategie.

Ruimte om te bewegen:

Dichter op elkaar wonen en werken vergt ook een aanpassing van de verplaatsingsgewoontes: als de meerderheid de privéwagen als prioritair vervoermiddel blijft zien, dan zullen we ons ook in West-Vlaanderen uiteindelijk allemaal vastrijden in de file. Daarom is volgens ons noodzakelijk om:

- een functioneel aanbod van openbaar vervoer te hebben tussen alle woon- en werkgebieden en voorzieningen. Een zo kort mogelijke verplaatsingstijd moet hier het prioritaire uitgangspunt zijn. We stellen vast dat dit op vandaag, zowel op vlak van trein- als op vlak van busvervoer heel vaak te wensen overlaat, waardoor het openbaar vervoer niet kan concurreren met privéwagenvervoer.
- vlotte en veilige fietsroutes tussen de verschillende woon- en werkgebieden en voorzieningen te creëren. Laadinfrastructuur en elektrische deelfietsen kunnen helpen om mensen te stimuleren om niet voor de wagen te kiezen.
- ook voor goederenvervoer op alternatieven in te zetten. Om de leefbaarheid van de woongebieden en het wegennet te vrijwaren en toch de bedrijvigheidsambities niet te fnuiken moeten deze bedrijven meer opties hebben dan enkel en alleen het vrachtvervoer over de weg. Scheepvaart, ook op kleinere waterwegen (cfr. experiment onbemande duwvaart in de Westhoek) en vervoer over het spoor verdienen waar mogelijk stimulansen en investeringen in de infrastructuur. Hiervoor zal ruimte noodzakelijk zijn voor multimodale overslagpunten.
- in de verre toekomst is het te overwegen om – naar analogie van de bus- en de taxistroken – plaats te voorzien om zelfrijdende deelwagens voorrang te geven. Op die manier geef je de (automatische) deelmobiliteit een voordeel ten opzichte van het privévervoer.

Tot slot:

Belangrijk is dat dit plan meer moet zijn dan enkel een toetsingskader. De provincie moet een ruimer kader creëren waar ook gemeenten en steden een duidelijk verbintenis moeten aangaan en moeten op inzetten. De tijd van versnipperd ruimtelijke beleid over de verschillende grondgebieden moet een halt toegeroepen worden, zodoende de slaagkansen van dit beleidsplan maximaal te vergroten. Op deze manier worden de schriftelijke principes omgezet in echte acties, die op het terrein het verschil maken voor alle West-Vlamingen. Deze acties moeten duidelijk in de tijd worden uitgezet, met duidelijke doelen. Ook bij de implementatie van deze plannen op het terrein is het van het grootste belang burgers te betrekken en middenveldorganisaties te laten participeren.

