

## Persnota

Recente onderzoeken van universiteiten en middenveldsorganisaties bevestigen wat Groen al jaren aanbrengt. Ook in West-Vlaanderen staat de open ruimte danig onder druk. Terwijl we halverwege de jaren '70, naargelang de meetmethode, nog aan een 10 tot 15% verharde oppervlakte zaten, zitten we nu op een schema om tegen 2050 40% van onze provincie te verharden. Op vandaag spreken we over 25% verharde oppervlakte.

Wanneer Groen oproept om het niet zover te laten komen, is dat niet uit nostalgische overwegingen. We steunen onze oproep op fundamenteel rationele overwegingen. Het gaat om ademruimte, om voedselproductie, om waterhuishouding en om verstandig energieverbruik.

## De druk is groot en divers

In gans Vlaanderen zien we een gestage vermindering van de open ruimte. West-Vlaanderen, dat historisch gezien steeds een weinig verstedelijkte en geïndustrialiseerde provincie was, beent de rest van Vlaanderen snel bij.

De toename van ambachtelijke en industriezones valt wellicht nog het meest op langsheen de E17. Vanaf de Franse grens tot Kruishoutem rij je er als het ware door één langgerekt industrieterrein. De enkele open stukken, zoals de Blauwpoort in Waregem of de LAR-Zuid tussen Rekkem en Aalbeke zijn bedreigd. Ook ten noorden van Kortrijk, langs de E413 is de uitbreiding spectaculair. Maar ook in historisch industriearme streken, zoals bijvoorbeeld Diksmuide, is te toename enorm. Ook de woningbouw snijdt meer en meer open ruimte aan. Het groeiende bevolkingsaantal vereist een groeiend aantal woningen. Gecombineerd met enerzijds een gebrek aan betaalbare en degelijke woningen in de stadscentra en anderzijds het gestegen welvaartspeil dat wij Vlamingen graag gereflecteerd zien in onze woonst, legt dit een serieuze druk op de stadsranden en de aanliggende gemeentes. Verkavelingen komen steeds verder van het centrum te liggen en op bepaalde plaatsen is er al haast sprake van 'lintverkaveling'.

Infrastructuur is een derde slokop. Onzinnige voorstellen, zoals het bouwen van twee voetbalstadions naast elkaar langs de Blankenbergsesteenweg in Brugge, maar ook en vooral weginfrastructuur die van West-Vlaanderen een logistieke draaischijf moet maken. Met extra zwaar verkeer en fijn stof tot gevolg, maar slechts een heel geringe economische meerwaarde. Een andere problematiek is het aanzuigeffect van het uitgebreide wegennet en als gevolg daarvan de evolutie van heel wat steenwegen tot shoppingstraten. Een andere factor van belang is de vlucht van detailhandel naar de stadsrand omwille van vermeende bereikbaarheid (enkel per auto) en de hoge huurprijzen in de stadscentra.

## Open ruimte is nuttig en nodig

Open ruimte zorgt letterlijk voor ademruimte. De aanwezigheid van open ruimte in de directe of nabije omgeving van de woon- en werkplek, verhoogt de leefkwaliteit. Het kan gaan om een beperkte openbare groenzone in de buurt, maar evengoed om een groter open landbouwgebied of een heus natuurreservaat. We hoeven dus niet zo strikt te rekenen als in het rapport dat vorige week werk uitgebracht door Natuurpunt, al moeten we vaststellen dat hun cijfers voor West-Vlaanderen wel heel slecht waren.

Open ruimte is ook noodzakelijk voor de biodiversiteit. Niemand moet nog overtuigd worden van de onmisbaarheid van bijen, maar die bijen overleven ook enkel in een harmonisch biotoop. Belangrijk hierbij is dat er voldoende aaneengesloten open ruimte blijft bestaan, niet doorsneden door grote verkeersassen of lintbebouwing.

Dat groen, en bomen in het bijzonder, de longen zijn voor onze provincie die steeds meer kreunt onder fijn stof en andere luchtvervuiling, hoeft ook geen betoog.

Ook voor onze voedselproductie, en de daarop geënte industrieën, is er voldoende open ruimte nodig. De West-Vlaamse gronden zijn uitstekend voor land- en tuinbouw. Deze volbouwen zou doodzonde zijn.

En tenslotte is er de noodzaak aan open ruimte voor onze waterhuishouding. Zeker in deze tijden van klimaatverandering, merken we dat we meer extreme weertypes krijgen. Daar horen ook fikse regenbuien en langdurige periodes van neerslag bij. Voldoende open ruimte kan het water bufferen en langzaam laten insijpelen. Zo voorkomen we overstromingen.

### **Bescherming van de open ruimte volgens het recept van Groen**

Stellen dat er in West-Vlaanderen niet meer mag worden gebouwd, of een halt toeroepen aan bedrijvigheid en investeringen, is niet enkel onrealistisch; het is ook niet wenselijk. Anderzijds kunnen we onmogelijk verder open ruimte inpalmen zoals we het de voorbije decennia hebben gedaan. Daarom pleit Groen voor een verstandige ruimtelijke ordening en een beleid met visie. Zuinig en intensief met ruimte omgaan zijn hierbij de kernbegrippen.

Zuinig betekent dat er geen nieuwe ruimte wordt aangesneden zolang er elders nog ruimte is. Wat industriegrond betreft, bijvoorbeeld, ligt er in onze provincie nog enkele honderden hectare ongebruikt bij. Nieuwe ontwikkelingen zoals de Blauwpoort en LAR-Zuid zijn dus niet nodig. Wat wonen betreft, moet in eerste instantie het bestaande aanbod interessanter gemaakt worden, zowel naar wooncomfort, naar energiescore als naar betaalbaarheid. Het binnenstedelijk wonen moet worden aangemoedigd en leegstand bestreden. Daarnaast is er flexibiliteit nodig bij de reconversie van oude residentiële verkavelingen. Een soepeler regelgeving voor cohousing en andere vormen van samen-huizen moet overmatig grote villa's makkelijker een nuttige invulling geven.

We zullen met z'n allen ook wat dichter bij elkaar moeten wonen. Dit is niet enkel ruimtebesparend, maar ook energiebesparend. Door de beschikbare woonoppervlakte intensiever te gaan gebruiken, komt er extra ruimte vrij voor groenzones in de buurt. Dit betekent meer aaneengesloten bebouwing maar ook meer in de hoogte bouwen.

Ook op bedrijventerreinen kan er meer in de hoogte gewerkt worden en loont samenwerking. En met een degelijke ontsluiting door openbaar vervoer en veilige fietsverbindingen, kan er aardig wat bespaard worden op parkeerplaatsen.

Concreet:

- **voorrang aan stedelijk wonen** (en (ver)bouwen) door de stad aantrekkelijker, groener, veiliger en gezonder te maken; fiscale stimuli om daar te bouwen/verbouwen; inclusief meer sociale woningen;
- het concept van de **lobbenstad** uitbouwen: de stad een verzameling van goed gestructureerde ecologische stadsdelen (lobben), die elkaar opvolgen van de kern tot de rand. Elk stadsdeel heeft een eigen kern of as dat binnen het kwartier te befietsen is en waar zowat alles op loopafstand te vinden is zoals detailhandel, lager onderwijs, cultuur, groen, ... De stadsdelen worden gescheiden door water-, groen- en natuurassen die zich als vingers doorheen de stad slingeren.
- de **19<sup>de</sup> eeuwse randen van de steden**, die nu in verval raken, herwaarderen en opwaarderen
- **bouwen met respect voor natuur**, waaronder een bindende watertoets.

- **bouwstop in randstedelijk gebied** (suburbaan). Grote woongebieden in gemeenten zoals Wevelgem, Zwevegem... leiden tot stadsvlucht en verspilling van ruimte;
- Bepaalde **woonuitbreidingsgebieden die nog niet aangesneden zijn terug omzetten** in landbouw- en/of natuurgebied; Oude verkavelingsplannen (vele plannen zijn een tiental jaar oud voor ze uitgevoerd worden) moeten hertekend worden.
- **landelijke gemeenten financieel compenseren als ze geen nieuwe woon- of bedrijfsgebieden ontwikkelen**. Dat doen ze nu vaak om belastingen te krijgen. Het Vlaams Gewest moet net het behoud van open ruimte financieel belonen in plaats van de bebouwing;
- **groenblauwe netwerken realiseren in de suburbane gebieden**, de landschappelijke fragmenten herwaarderen en open ruimte beschermen.
- **Een levenskrachtig platteland**. We hebben nog steeds relatief ongeschonden gebieden waar de open ruimte overheerst op de bebouwing. Verdere versnippering moet worden voorkomen. Het platteland behoudt zo haar identiteit. Het heeft functies zoals natuur, landbouw, biodiversiteit, water. Toerisme, energieproductie, bosbouw, recreatie. Door die te combineren, en andere te weren, is het platteland leefbaar.
- De vraag naar energie verminderen en de energie-efficiëntie verhogen door **een betere inplanting van woningen en bedrijven**, zowel op het vlak van mobiliteit als private energie (verwarming en verlichting).

In navolging met het Groenboek Ruimte Vlaanderen willen we specifieke strategieën voor suburbane gebieden ontwerpen waarbij gebieden die goed met het openbaar vervoer ontsloten zijn, hogere dichtheden krijgen terwijl we in andere gebieden ontwikkelingen afremmen of zelfs actief afbouwen,

om:

- ruimte te bieden voor de bevolkingsgroei,
- verspreide bebouwing te voorkomen,
- verkeersopstoppingen tegen te gaan en de open ruimte te vrijwaren.