



## **Reactie Westhoekoverleg op de verdere uitwerking van de beleidskaders van Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV).**

De grootste bezorgdheid van de Westhoekgemeenten m.b.t. de gehanteerde principes in het witboek BRV gaat uit naar de ontwikkelingsmogelijkheden ten bate van de inwoners van de regio die in BRV zullen worden voorzien. De Westhoek is een regio waar mensen wonen en werken. Om leefbaarheid ervan te garanderen zijn duurzame ontwikkelingsmogelijkheden een conditio sine qua non voor zowel de streek in zijn algemeenheid als voor de stedelijkheid die er aanwezig is in het bijzonder.

Er is dringend nood aan meer duidelijkheid zodat deze beleidskaders BRV voldoende houvast geven aan gemeenten of regio's om hiermee aan de slag te kunnen. Men moet weten op welke concrete elementen en richtlijnen Vlaanderen zal sturen.

### **1 Overgang van structuurplanning naar beleidsplanning**

Hoe de overgang van structuurplannen naar beleidsplannen op gemeentelijk en provinciaal niveau zal verlopen en hoe de beleidsplannen zich onderling in de toekomst tot elkaar zullen verhouden, is in het witboek onduidelijk.

Daarnaast moet ook verduidelijkt worden of gemeenten die ervoor kiezen slechts één of enkele beleidskaders op te maken, voor de overige zaken verder kunnen werken op basis van hun bestaand structuurplan, dan wel enkel nog kunnen uitvoeren binnen de hogere beleidskaders.

### **2 Realisatiegerichte gebiedswerking**

Zoals op pagina 23 van het witboek terecht wordt aangehaald, is duidelijkheid over het ruimtelijk programma (kwantitatief en kwalitatief) bij de aanvang van zo'n gebiedsgerichte projecten bepalend voor de slaagkans.

Doorheen het document is op dit moment niet duidelijk, in tegenstelling tot het RSV, hoe de programmaties moeten worden bepaald (methodiek), dan wel of Vlaanderen hierin zelf vorken zal aanreiken (voor bijvoorbeeld wonen en economie), die via gebiedsgerichte processen verder moeten worden uitgewerkt in functie van een weldoordachte locatiekeuze.

### **3 Het bijkomend ruimtebeslag stelselmatig verminderen**

Gezien wordt ingezet om het bijkomend ruimtebeslag en verharding stelselmatig te verminderen en tegen 2040 te herleiden tot 0 ha, wordt vooropgesteld dat ruimtelijk uitbreiden enkel kan in functie van aangetoonde maatschappelijke ruimtebehoefte en wanneer hiervoor redelijke alternatieven via rendementsverhoging van het bestaande ruimtebeslag niet toereikend zijn.

Binnen het beleidskader omtrent ruimtelijk rendement dient Vlaanderen hierin heldere richtlijnen te geven, zodat de lokale besturen hiermee aan de slag kunnen gaan en weten waaraan ze toe zijn.

Daarnaast zal ook in het ontwerp BRV het ijkpunt van ruimtebeslag en verharding overal gekend moeten zijn, dan wel vastgelegd hoe dit te bepalen. Zo niet, is iedere evaluatie van de vooropgestelde doelstellingen achteraf onmogelijk. Idem omtrent de verdichting nabij OV-knopen.

#### **4 Verweving**

Het is goed dat Vlaanderen meer zal sturen richting verwevenheid binnen het huidig ruimtebeslag en desgevallend toekomstig ruimtebeslag.

Bepaalde "harde" functies zullen echter, al dan niet regio-specifiek, onmogelijk verweven in de dorps- of stadskern kunnen voorkomen. Reden kunnen onder meer zijn: milieuhinder, mobiliteit, schaalgrootte, groeiprognoses internationaliserende en maak-KMO's; ...

Voor de programmering van een aantal maatschappelijke noden zal het dus belangrijk zijn om een onderscheid te maken tussen een verweefbare behoefte en een niet-verweefbare behoefte. Voor deze laatste groep kan dan bepaald worden of binnen de huidige bestemmingen nog ruimte beschikbaar is, dan wel of er alsnog bijkomende open ruimte dient aangesneden te worden voor bepaalde "harde" functies. De randvoorwaarde en kader hiervoor dienen door Vlaanderen duidelijk uitgewerkt te zijn in de beleidskaders.

Het herbestemmen van leegstaande hoeves biedt uitgelezen mogelijkheden om deze verweving verder te realiseren in landelijk gebied. De Westhoek stelt zich kandidaat om als pilotoregio te experimenteren met de ontwikkelde contractbenadering voor de herbestemming van deze leegstaande hoeves.

#### **5 Ontwikkeling op basis van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau**

Het principe van ontwikkeling op basis van knooppuntwaarde is een centraal element in het witboek. Uit de VITO-kaart m.b.t. knooppuntwaarde en dienstverlening kan de systematische achterstelling (desinvesteringen in trein- en buslijnen, besparingen) van de Westhoek voor wat betreft knooppuntwaarde duidelijk worden afgeleid.

Dit principe van ontwikkeling op basis van knooppuntwaarde kan alleen worden gehandhaafd, indien een investeringsbeleid opgesteld wordt ten bate van achtergestelde regio's waar het dienstverleningsniveau een betere knooppuntwaarde vereist.

Het is van belang dat niet alleen wordt gekeken naar de huidige knooppuntwaarde (zie kaart VITO bv), maar ook hoe bestaande OV-assen door investeringen in haltes of intensivering van bediening door Vlaanderen en zijn partners (NMBS, De Lijn, ...) naar een hoger niveau getild kunnen worden.

Voor de 3 hoogste niveaus van knooppunten (p. 39) is het vrij helder wat als knooppunt wordt beschouwd. Voor het laagste niveau, de landelijke regionale knooppunten, is het minder duidelijk op basis van welke criteria haltes op het openbaar vervoerssysteem als knoop zullen worden beschouwd. Dit dient te worden verduidelijkt.

Is de kaart opgemaakt door VITO hierin bepalend, of zullen nog andere elementen meegenomen worden bij de afweging?

De Westhoek eist een erkenning van de Vlaamse overheid van de achtergestelde toestand inzake knooppuntwaarde omwille van een historisch gebrek aan ontwikkeling door de Vlaamse overheid. De Westhoek beschikt over 2 belangrijke economische assen langs de A18 over Nieuwpoort, Koksijde, Veurne, De Panne, richting Duinkerke, Calais enerzijds en langs de A19/N38 over Wervik, Zonnebeke, Ieper, Poperinge, richting A25 in Steenvoorde anderzijds die bijkomende ontwikkelingsmogelijkheden vereisen. Het is belangrijk dat deze assen grensoverschrijdend worden benaderd en niet beschouwd worden als assen die ten einde lopen t.h.v. de landsgrens.

## **6 Werk maken van ruimtelijke ontwikkeling\_ samenwerking tussen overheden**

Alle bestuurlijke niveaus en alle relevante partners voor de ontwikkeling van de gebiedsvisie en de uitvoering van het ontwikkelingsprogramma dienen zich in te schrijven in het model van bovenlokale gebiedsgerichte werking. Zij moeten dan ook actief deelnemen en moeten zowel inhoudelijk als financieel engagementen kunnen nemen. Dit zal de kritische succesfactor bij uitstek zijn wil deze nieuwe vorm van ruimtelijk actiegericht beleid slagen. Op Vlaams en provinciaal niveau zal dus sector- en departement overschrijdend consensus moeten zijn over dit nieuwe model. Werkwijzen, mensen, financiële middelen, ... zullen dus geheroriënteerd moeten worden op deze wijze van werken. Ook belangrijke agentschappen en organisaties als W&Z, De Lijn, NMBS, ... moeten zich engageren in deze nieuwe manier van werken. In of parallel met de totstandkoming van het ontwerp BRV dient dit verder uitgewerkt te worden. Gemeentebesturen ervaren vooral hier problemen in projecten waarbij diverse sectorale administraties en/of verzelfstandigde entiteiten moeten samen werken en waar vaak tegenstrijdige standpunten worden ingenomen of geen engagementen worden genomen. In de Westhoek is op dit vlak al ruim 25 jaar ervaring door de ontwikkeling van de gebiedsgerichte werking van de provincie die ook aansluiting zocht met de Vlaamse administraties o.a. in het kader van Landinrichting Westhoek. Terreinkennis, de wil tot samenwerking en het integrerend vermogen zijn hierbij essentieel!

Een bijzondere opdracht ligt weggelegd voor zowel de Vlaamse als provinciale overheid in het ondersteunen en begeleiden van kleinstedelijke centra, op maat van de regio waarin deze zich bevinden. Zeker wanneer men vaststelt dat het voorzieningenniveau in deze kleinstedelijke centra (en ook Westkust, Wervik) wel behoorlijk is in tegenstelling tot de knooppuntwaarde. Omwille van dit goed uitgeruste voorzieningenniveau – en het ontbreken van goede rechtstreekse OV verbindingen naar de centrumsteden in de onmiddellijke nabijheid, vervullen deze steden samen de rol van een centrumstad voor het omliggend landelijk gebied. Een (financiële) erkenning voor deze rol vanuit Vlaanderen is dan ook aangewezen.

## **7 Instrumentenkoffer**

Het stimuleren van wonen en werken op ruimtelijk verantwoorde plaatsen, opgehangen aan OV-corridors en nabij voorzieningen waardoor tevens de samenhang van een robuuste open ruimte gevrijwaard blijft, is positief .

Voor de leefbaarheid in de landelijke regio Westhoek is een performante ontsluiting van de vier stedelijke gebieden met het openbaar vervoer onontbeerlijk. De openbaar vervoer verbinding tussen de 4 stedelijke gebieden onderling maar ook de opwaardering van de bestaande spoorverbindingen behoeft verdere aandacht in BRV.

In het kader van het proefproject basisbereikbaarheid waarvoor de Westhoek door de Vlaamse Regering werd geselecteerd, is het belangrijk om op basis van extra middelen de openbaar vervoerontsluiting van deze landelijke regio op te waarderen en zeker niet verder af te bouwen. Dit zou moeten vertaald worden in een goed uitgebouwd kernnet dat samen met een goed treinnet de Westhoek efficiënt ontsluit. Hierbij dient maximaal gestreefd te worden naar verbinding met de stedelijke polen in het Noorden van Frankrijk (Dunkerque, Hazebrouck, Bailleul en Armentières).

De daarbij horende noodzakelijke instrumentenkoffer dient hierbij parallel met het BRV verder ontwikkeld te worden en moet operationeel zijn als het BRV in voege treedt.

We denken dat volgende zaken hierbij van belang zijn:

- vereveningsmechanismen tussen gemeenten in functie van het samen realiseren van taakstellingen (zie studie WVI "intergemeentelijk bedrijventerrein Westhoek)
- verevening tussen en binnen projecten (ook gemeentegrensoverschrijdend voor regionale publieke noden) in functie van "afoming" t.b.v. publieke beheerstaken zoals beheer openbaar domein, publieke investeringen, ...
- Fiscaliteit, namelijk het ontwikkelen van een fiscaliteit die het bouwen of her ontwikkelen van bebouwde ruimte bevoordeelt ten opzichte van het aansnijden van open ruimte, een fiscaliteit die bouwen en een fiscaliteit die het maken van duurzame verplaatsingen bevordert, bijvoorbeeld door het fiscaal niet langer aantrekkelijk maken van bedrijfswagens of het ondersteunen van de elektrische fiets.
- Financiering met Vlaamse middelen zodat gemeenten die minder ontwikkelingsmogelijkheden krijgen niet benadeeld worden door de Vlaamse beleidskeuzes.
- In evenwicht brengen van planbaten en planschade in functie van planologische ruil en het schrappen van juridisch slecht gelegen aanbod
- Systeem van verhandelbare ontwikkelingsrechten waarbij ondermeer gekeken wordt hoe het vrijwaren van open ruimte en het ten dienste stellen van aantrekkelijke landschappen aan de Vlaming financieel mee onderhouden en beheerd kan worden door die gebieden waar extra ontwikkelingskansen geboden worden voor wonen en werken
- ...



Dieter Hoet  
Coördinator Westhoekoverleg



Ann Vanheste  
Voorzitter Westhoekoverleg