



ZUID-WEST-VLAANDEREN
RUIMTELIJKE VISIE VOOR REGIO VAN LEIE EN SCHELDE

Juli 2018, eindrapport

COLOFON

Dit document is een publicatie van:

Intercommunale Leiedal

President Kennedypark 10 - BE-8500 Kortrijk

tel +32 56 24 16 16 - www.leiedal.be

in samenwerking met Architecture Workroom Brussels (hoofdstuk 4.4)

SAMENWERKINGSVERBAND

- Gemeente Anzegem
- Gemeente Avelgem
- Gemeente Deerlijk
- Stad Harelbeke
- Stad Kortrijk
- Gemeente Kuurne
- Gemeente Lendeledede
- Stad Menen
- Gemeente Spiere-Helkijn
- Stad Waregem
- Stad Wervik
- Gemeente Wevelgem
- Gemeente Zwevegem
- Intercommunale Leiedal
- Provincie West-Vlaanderen
- Vlaamse overheid

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	6
2.	PORTRET VAN DE REGIO	8
2.1.	KORTE RUIMTELIJKE HISTORIEK VAN DE REGIO	8
2.2.	DE REGIO OP VANDAAG	13
3.	AMBITIES VOOR DE REGIO	15
3.1.	KLIMAATNEUTRALE REGIO	17
3.2.	RUIMTENEUTRALE REGIO	18
3.3.	BEREIKBARE EN NABIJE REGIO	23
3.4.	LEEFBARE REGIO	32
3.5.	(ON)BEGRENSDE REGIO	34
4.	RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN VOOR DE REGIO	37
4.1.	KWALITATIEF ONTWIKKELEN VAN HET BLAUW GROENE NETWERK	38
4.2.	VERSTERKEN VAN KERNEN EN STEDELIJK NETWERK	55
4.3.	ACTIVEREN VAN PRODUCTIEVE LANDSCHAPPEN	85
4.4.	SLIM KOPPELEN: KLIMAAT ALS MOTOR VOOR NIEUWE ONTWIKKELING	95
5.	ACTIEPROGRAMMA	103
5.1.	REGIONAAL ACTIEPROGRAMMA	103
5.2.	VOORBEELDEN VAN LOKAAL ACTIEPROGRAMMA	120
6.	OVERZICHT ONDERZOEKEN EN STUDIES	125
7.	BIJLAGE: REGIONAAL ACTIEPROGRAMMA	126

VOORWOORD

Na een rijpingsproces van twee decennia lijkt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) klaar voor een opvolger: het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). In het zog van deze transitie groeide in Zuid-West-Vlaanderen de behoefte om een parallel spoor te verkennen. Een spoor dat, onder de noemer '*ruimtelijke visie voor regio van Leie en Schelde*', na jaren van territoriale analyse en ontwerpend onderzoek, niet zozeer zoekt naar de omvang van de ontwikkelingskansen, maar naar de potentiële integratie en het duurzame karakter van de ruimtelijke transformaties op korte en langere termijn. Kortom, een spoor dat veeleer gericht is op kwaliteit en continuïteit, in plaats van louter op kwantiteit.

Deze beleidsnota bouwt aan een nieuw toekomstbeeld, een nieuwe ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde. De komende decennia staat de regio immers voor heel wat belangrijke uitdagingen. De vragen die zich stellen zijn meervoudig. Hoe kan de regio zich duurzaam ontwikkelen? Welke ingrepen kunnen het verschil maken en mee een antwoord bieden op de maatschappelijke trends die zich stellen? Heeft de grenspositie van de regio t.o.v. Noord-Frankrijk en Wallonië ook ruimtelijke gevolgen? Hoe gaat de regio om met de klimaatuitdagingen? Hoe blijft de regio bereikbaar en leefbaar? Hoe behouden en versterken we de kwaliteit van de woon- en werkomgeving zonder haar karakter van een horizontale metropool te verliezen? Hoe kan de regio attractief blijven voor starters en jonge gezinnen zonder bijkomende de inname van de open ruimte? En hoe kunnen slimme ruimtelijke strategieën de regio daarbij helpen?

Door een gezamenlijke aanpak en blijvende aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, heeft de regio Zuid-West-Vlaanderen de potentie om te evolueren naar een volwaardig stedelijk netwerk, dat meer is dan de optelsom van 3 zogenaamde afgebakende stedelijke gebieden, maar wel een netwerk is dat sterk geënt blijft op het historisch fijnmazig blauwgroen netwerk. En het streefdoel is meer dan dat. Door de toekomstige ruimtelijke uitdagingen adequaat te koppelen aan een performante structuur voor het openbaar vervoer en de fiets, wordt vooruitgekeken naar een duurzame ontwikkeling van de regio op mensenmaat, op korte afstand van cruciale functies. De drie armaturen van water, spoor en weg kunnen hierbij op een toekomstgerichte wijze worden ingezet om de endogene ontwikkeling van deze regio blijvend te ondersteunen, maar ook om een antwoord te bieden op de klimaatuitdagingen. Deze robuuste structuur kan de regio bovendien helpen om haar grensoverschrijdende rol in de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai te versterken.

Deze regionale visie is niet enkel een ambitieus collectief engagement, het is evenzeer gericht op de concrete realisatie en onderlinge afstemming van verscheidene acties en investeringen waarbij die naast financiële ook maatschappelijke meerwaarde creëren. Het gaat hierbij, ongeacht het bestuursniveau, zowel om publieke acties en investeringen als om private initiatieven. En net daarom kiezen we voor een gebiedsgerichte aanpak, waarbij we strategische ruimtelijke projecten willen realiseren op basis van cocreatie en coproductie.

De ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde kwam ook tot stand omdat er naast de 'bindende bepalingen' eigen aan de ruimtelijke structuurplanning steeds meer behoefte is om op een gelijkwaardige manier samen te werken in plaats van elkaar - top-down - regels of verplichtingen op te leggen. In die geest wil deze regionale visie niet bindend maar wel verbindend zijn:

Verbindend tussen sectoren en schaalniveaus op basis van een geïntegreerde benadering.
Verbindend tussen droom en daad, tussen denken en doen, tussen verbeelding en vertaling.
Verbindend tussen lokale en bovenlokale besturen, tussen burgers en beleid, tussen bedenkers en gebruikers.
Verbindend tussen generaties.

Filip Vanhaverbeke
algemeen directeur
Intercommunale Leiedal

1. INLEIDING

Het proces van regionale visievorming startte naar aanleiding van een aantal concrete vragen betreffende de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk. Deze vragen werden midden 2013 voorgelegd aan de toenmalige Vlaamse minister voor Ruimtelijke Ordening. Het resultaat van het overleg was het voorstel tot opmaak van een regionale visie, vanuit de specifieke ruimtelijke kenmerken en noden van de streek.

Afgelopen jaren werd sterk ingezet op een **thematische benadering** van deze regionale visievorming, wat uitmondde in verschillende deelrapporten zoals de ruimtemonitors wonen en ondernemen Zuid-West-Vlaanderen, de projecten Groene Sporen I en II, het onderzoeksrapport visie RECOVER (regio Kortrijk & openbaar vervoer), de regionale energiestrategie... Voor een volledige lijst verwijzen we naar het laatste hoofdstuk.

Deze thematische benadering kan de komende jaren nog worden aangevuld, bijvoorbeeld rond specifieke thema's zoals kleinhandel, landbouw, erfgoed... Regionale visievorming vormt immers **een continu en cyclisch proces**. Zo maakt de provincie West-Vlaanderen voor de komende planperiode 2017-2027 een nieuwe woonprogrammatie en een nieuwe ruimtebehoefteraming voor bedrijventerreinen op.

Bij de opmaak van de regionale visie houden we ook rekening met de inhoudelijke bepalingen vanuit andere schaalniveaus:

- **GRENDOVERSCHRIJDEND:** de regio maakt deel uit van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai.
- **VLAAMS:** de regio werd meegenomen in het kader van de relance van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, waarbij verschillende beleidsaanbevelingen en quick wins werden geformuleerd.
- **PROVINCIAAL:** de opmaak van deze regionale visievorming verloopt parallel met het tweede spoor van de herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan West-Vlaanderen. Bij het participatieproces van "De Plaatsbepalers" werd een nauw samenwerkingsverband opgezet met de dienst ruimtelijke planning van de provincie om de regionale ruimtelijke visie mee vorm te geven. De resultaten van het participatieproces van "De Plaatsbepalers" worden verwerkt in deze regionale ruimtelijke visie. Ondertussen heeft de provincie West-Vlaanderen beslist om het proces voor de tweede herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan te laten overvloeien in de opmaak van het provinciaal ruimtelijk beleidsplan.
- **GEMEENTELIJK:** verschillende gemeenten en steden leggen zelf reeds nieuwe accenten in hun ruimtelijk beleid, onder meer door de herziening van gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

In voorliggend rapport willen we nu vooral een **inhoudelijke synthese** maken van een nieuwe regionale ruimtelijke visie voor de regio Zuid-West-Vlaanderen. We doen dat op basis van de verschillende (thematische) deelrapporten en projecten en de parallele processen. Deze synthese gebeurt via een ruimtelijk **geïntegreerde en strategische benadering**. We vertrekken dus niet vanuit een sectorale aanpak, maar brengen de verschillende ruimtelijke behoeften samen en selecteren hierbij de meest strategische gebieden en projecten in de regio.

Deze regionale ruimtelijke visie wordt vertaald in deze hoofdstukken:

Na deze inleiding volgt, in hoofdstuk 2, **het portret van de regio** met een korte historiek en een beschrijving van de regio op vandaag.

In hoofdstuk 3 formuleren we de algemene **ambities**, die voor de volledige regio van toepassing zijn.

In hoofdstuk 4 wordt deze regionale visie vertaald in drie ruimtelijke **krachtlijnen**, die geïntegreerd, strategisch (selectief) en actiegericht zijn. Vervolgens nemen we de verschillende krachtlijnen transversaal onder de loep, **met klimaat als nieuwe motor voor ontwikkeling**.

In hoofdstuk 5 wordt de regionale ruimtelijke visie vertaald naar het **actieprogramma**. Dit bestaat uit het regionaal actieprogramma en ook voorbeelden voor een lokaal actieprogramma.

In het laatste hoofdstuk 6 sommen we op welke reeds bestaande **onderzoeken en studies** in het kader van de regionale visievorming werden opgemaakt.

Dit rapport vormt een **ijkpunt** voor het proces van regionale ruimtelijke visievorming van de afgelopen jaren. Net zoals dit het geval was met voorgaande thematische onderzoeken (zoals de ruimtemonitors wonen en ondernemen), wordt ook voor dit rapport een **intensief overleg- en besluitvormingsproces** opgezet.

Bij het **voorontwerp** (februari 2017) werd een intensief overlegproces opgezet: een bilaterale, informele overlegronde met de 13 steden en gemeenten van de regio Zuid-West-Vlaanderen, een consultatie en bespreking met enkele externe experts stedenbouw & ruimtelijke planning en een adviesronde met verschillende Vlaamse en provinciale besturen en administraties. Het voorontwerp werd ook toegelicht op de verschillende regionale overlegfora zoals de conferentie van burgemeesters, de intergemeentelijke werkgroep ruimtelijke ordening en de raad van bestuur van RESOC Zuid-West-Vlaanderen.

Bij het **ontwerp** wordt het besluitvormingsproces voorbereid. Een aantal acties uit het regionaal actieprogramma zal worden geselecteerd om “met doorstart” aan te werken. Er volgt een laatste, formele adviesronde bij alle colleges van burgemeesters en schepenen, de deputatie van de provincie West-Vlaanderen en de Vlaamse overheid.

Bij het **eindrapport** (voorjaar 2018) wordt het besluitvormingsproces afgerond. Vervolgens worden rond de acties met doorstart op korte termijn engagementen gedefinieerd en partnerschappen uitgezet.

De ruimtelijke visie voor de regio van Leie en Schelde vormt geen juridisch bindend document, maar wel een “verbindend en verbeeldend” document. Alle betrokken overheden wordt gevraagd om het eindrapport te bekrachtigen als:

- als referentiekader en inspiratiebron voor toekomstige ruimtelijke beleidsplannen
- als basis voor verdere geïntegreerde samenwerking en afstemming rond strategische en complexe projecten
- als basis voor uitvoering van regionale en lokale acties

2. PORTRET VAN DE REGIO

2.1. KORTE RUIMTELIJKE HISTORIEK VAN DE REGIO

Vanuit de bestaande kennis over de geschiedenis van de regio willen we een nieuwe ruimtelijke toekomstvisie voor Zuid-West-Vlaanderen opbouwen. In de publicatie *Metamorfosen, een ruimtelijke biografie van de regio Kortrijk* (Bruno De Meulder, Steven Hoornaert, Karina Van Herck; intercommunale Leiedal en Dexia, Brussel, 2010) wordt deze geschiedenis van de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Kortrijk uitvoerig beschreven, verbeeld en ook cartografisch geanalyseerd. Hierna beperken we ons tot een korte ruimtelijke historiek van de regio aan de hand van de chronologische kaartenreeks tussen 1850 en 2005 (cartografie: Bieke Cattoor, Tom Louwette en Karin Thomsen).

Naast een loutere historische lezing, illustreren deze kaarten en analyse ook wat de verschillende motoren voor ontwikkeling waren van de regio in het verleden. Van de waterstructuur en productieve landschappen, naar spoorinfrastructuur en het wegennet, allen brachten zij een nieuwe relatie met de bebouwde omgeving te weeg en leverden nieuwe typologieën op. Watermolens, stations en verkavelingen zijn hier producten van.

Wat waren de verschillende motoren voor ontwikkeling van de regio in het verleden? Een overzicht:



VLAS EN DE BLEEKWEIDEN DOMINEERDEN LANG DE LEIEBOORDEN IN KORTRIJK

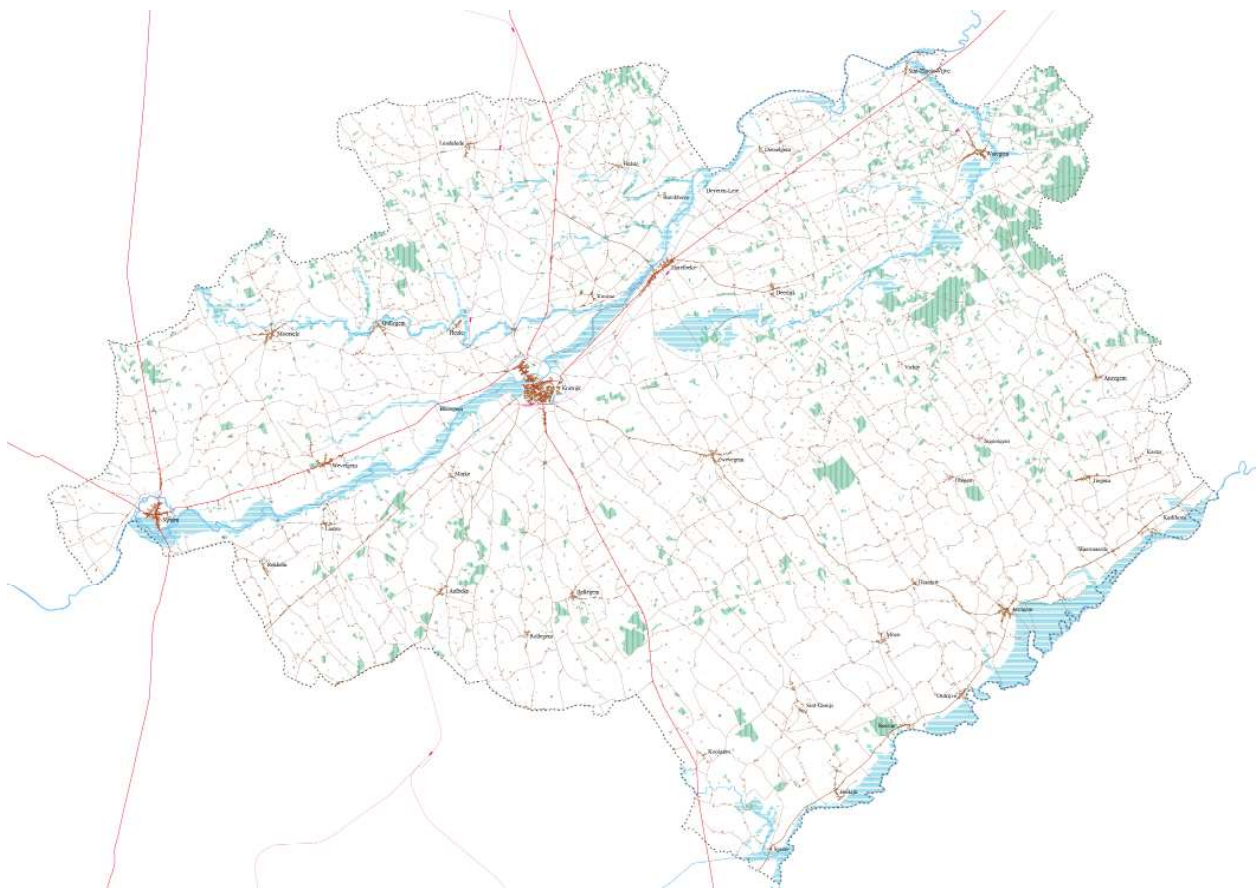


VANDAAG IS TEXTURE, HET VLASMUSEUM VAN KORTRIJK, ONDERGEBRACHT IN EEN VOORMALIGE TEXTIELFABRIEK LANGS DE LEIE

1850

Motor 1: water en vruchtbare grond

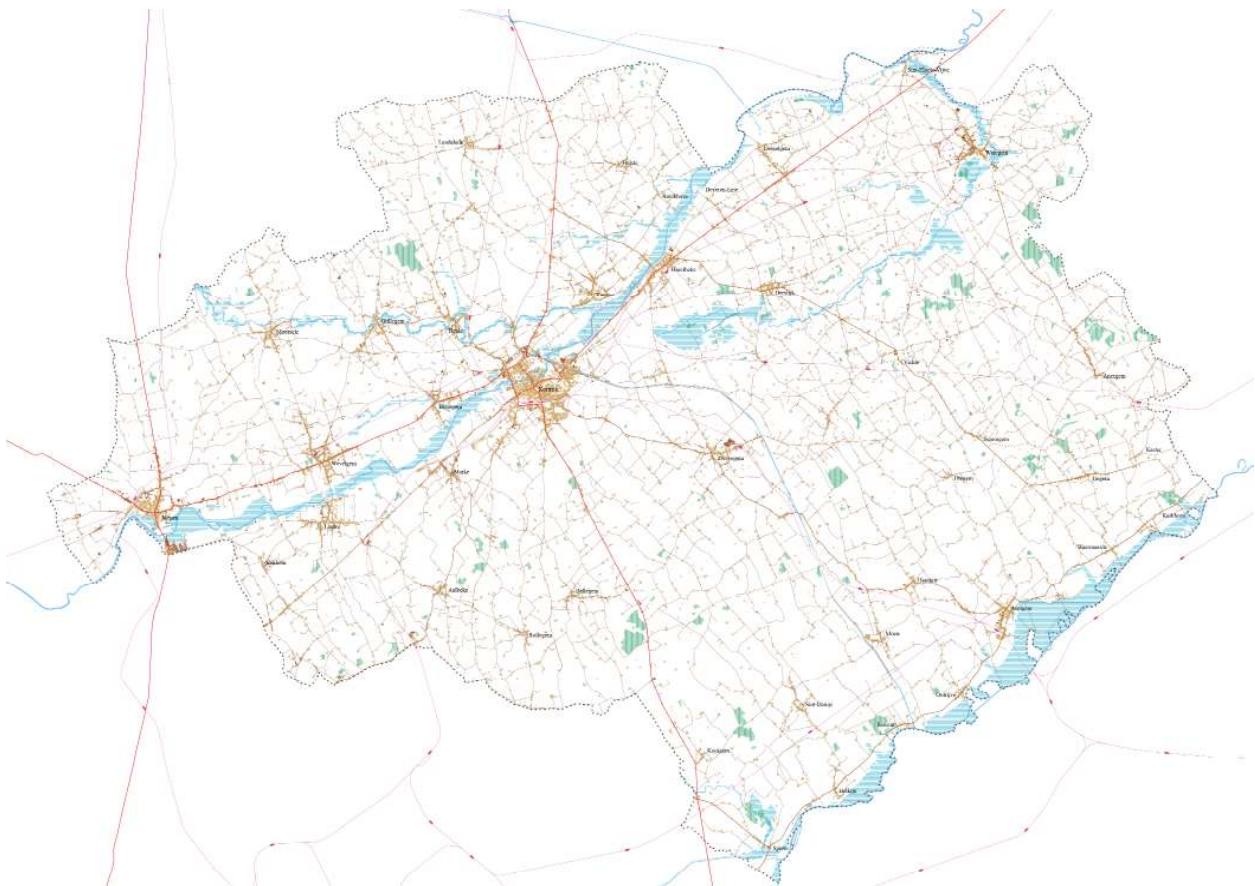
De steden en dorpen van de regio Zuid-West-Vlaanderen zijn ontstaan en gegroeid langs de rivieren Leie en Schelde en de vele beekvalleien. Waar de toegang tot het water en een vlotte overgang over deze waterlopen mogelijk was en waar de eerste wegen elkaar kruisten, ontstonden nederzettingen die eeuwenlang een matige groei kenden. Rond 1850 herkennen we een bijna homogeen agrarisch gebied met Kortrijk, Menen en Harelbeke als drie kleine steden langs de Leie, een patroon van vele kleine dorpen en verspreide bebouwing en een fijnmazig water- en landwegennet dat alle uithoeken van de regio ontsluit. De Oostenrijkse steenwegen werden aangelegd in de 18e eeuw en vormen de eerste grootschalige infrastructuur binnen en naar buiten de regio.



1940

Motor 2: het spoor

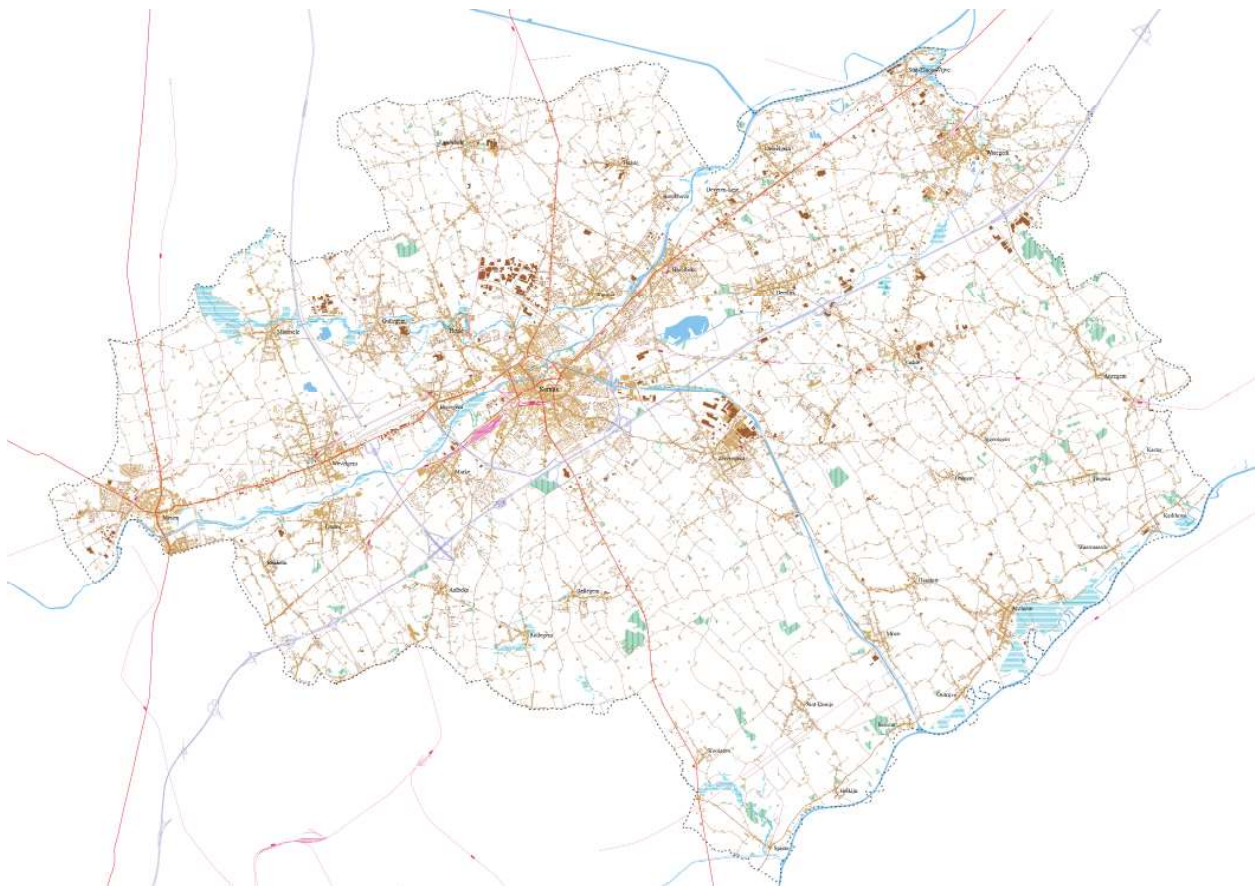
Dankzij de aanleg van de spoor- en buurtspoorwegen halfweg de 19e eeuw kende de regio een eerste grote groeiversnelling. Nabij de treinstations en tramhaltes ontstonden nieuwe stationsbuurten, wijken en gehuchten. De nieuwe transportmogelijkheden via het spoor of via de gekanaliseerde waterlopen ondersteunden daarenboven een industriële revolutie met de voor de regio kenmerkende vlasnijverheid, dakpannenfabrieken en steenbakkerijen. Deze nijverheden werden verweven in kernen en gekoppeld aan spoorinfrastructuren.



1980

Motor 3: de auto

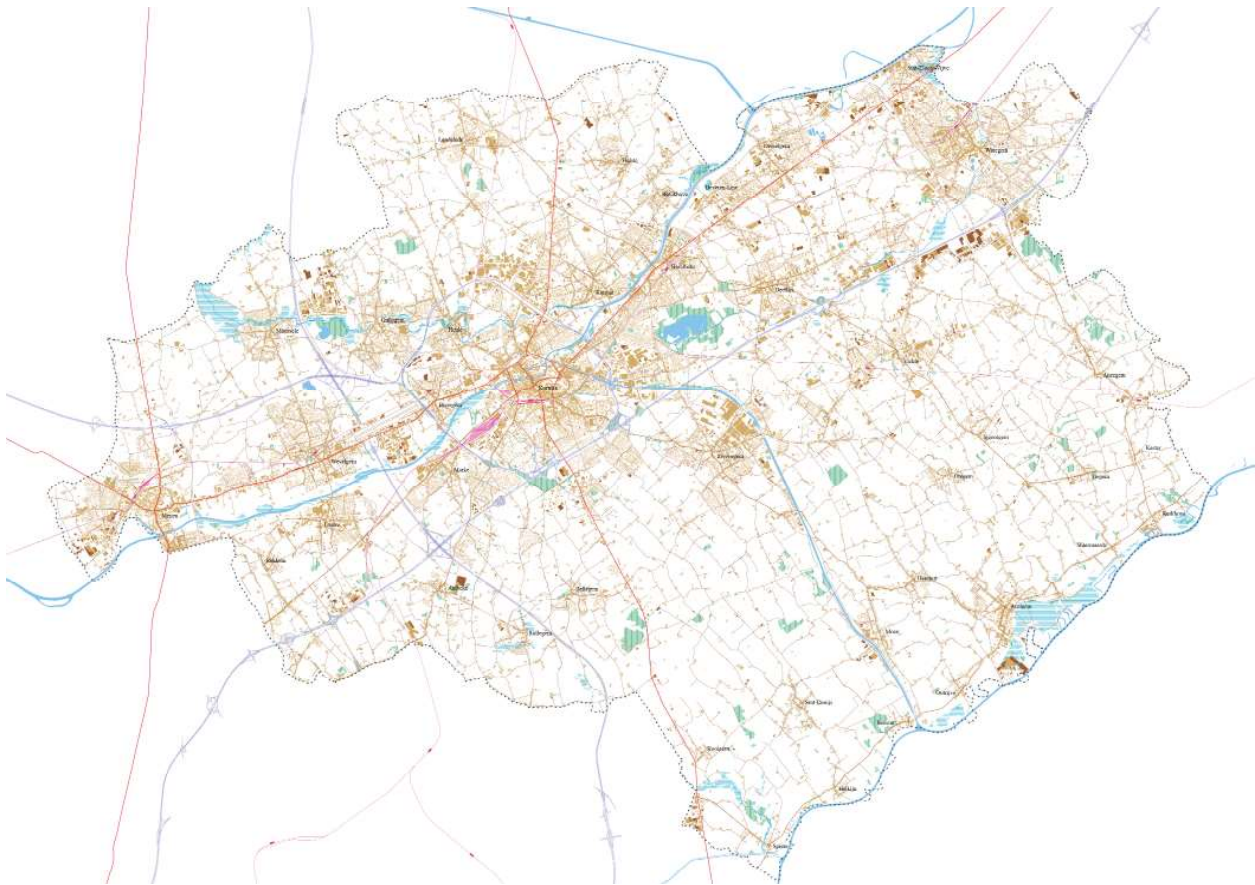
Na de Tweede Wereldoorlog verstedelijkte de regio Zuid-West-Vlaanderen in een ijl tempo, vooral ondersteund door de sterk toegenomen automobilititeit. De aanleg van ring- en snelwegen bood de infrastructurele basis voor de ontwikkeling van grootschalige bedrijventerreinen. Aan de rand van de historische kernen werden nieuwe stadsdelen en woonverkavelingen gerealiseerd. Deze suburbanisatie is het gevolg van een sterke demografische groei en een grote economische expansiedrang vanaf de jaren 1960.



2005

Motor 3: de auto

De suburbanisatie zet zich verder door. Het autowegennetwerk wordt nog meer uitgebreid en de steden en dorpen worden verder uitgebreid met nieuwe woonkavelingen en nieuwe grootschalige bedrijventerreinen. Hierbij aansluitend zorgden de nieuwe fusiegemeenten en diverse (vaak katholieke) instellingen voor een ruim en kwalitatief aanbod aan gemeenschaps- en vrijetijdsvoorzieningen.

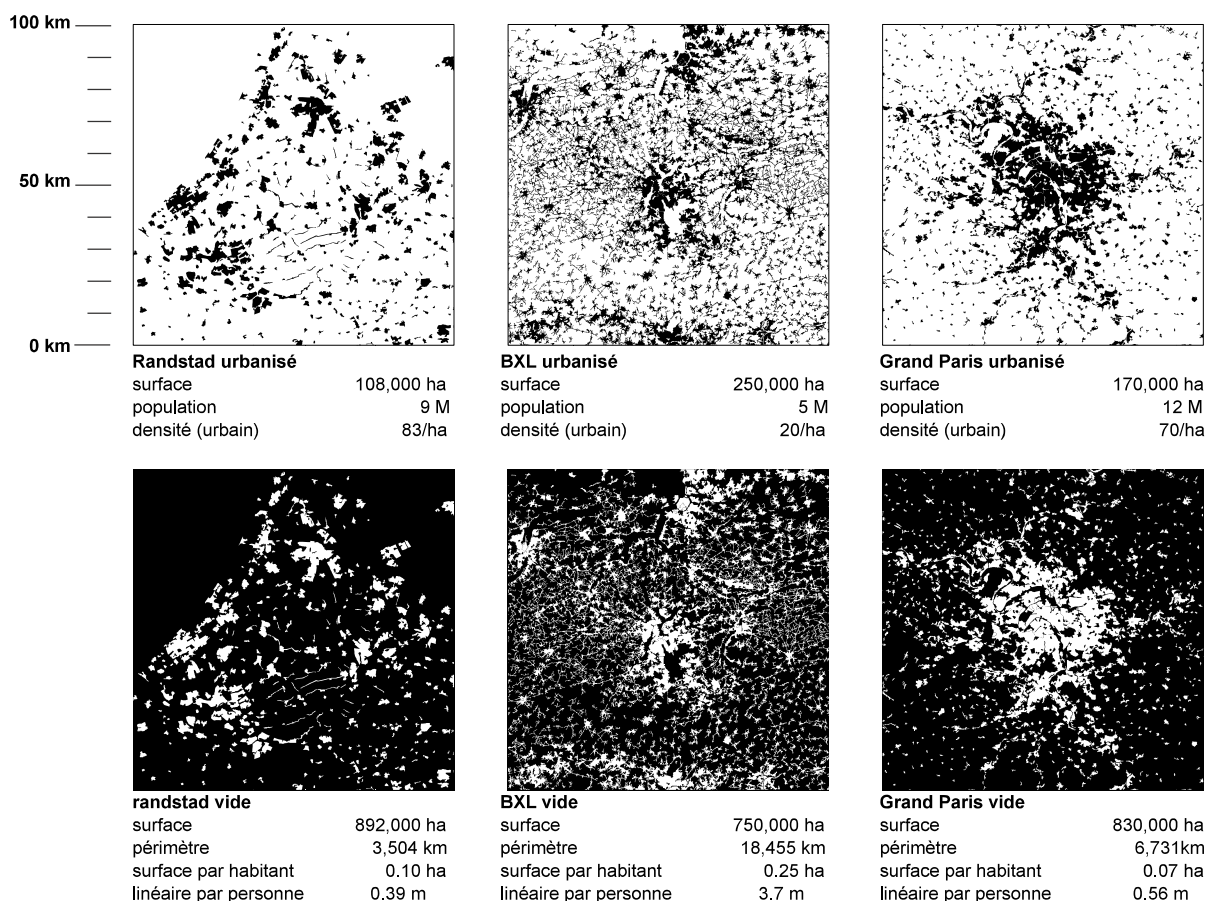


Deze historisch lezing verduidelijkt dat veranderende tijden en noden gepaard gaan met wetenschappelijke ontwikkelingen, die op hun beurt medeverantwoordelijk zijn voor nieuwe motoren voor de regio. Van de totstandkoming van de scheepvaart en spoor tot het autowegennet. Duidelijk wordt ook dat de laatste motor, de auto, onveranderd is gebleven de afgelopen decennia. Wel vreemd, zou men kunnen stellen, als men kijkt naar wat de nieuwe uitdagingen zijn waar we globaal en op regionschaal voor staan. Zal een auto gedreven gebiedsontwikkeling dan nog steeds een drijfveer vormen en voldoende antwoorden kunnen bieden op de complexe vraagstukken? Misschien hebben we geen nood aan een verdere optimalisatie van deze motor of systeem, maar hebben we behoefte aan een nieuwe motor!

Een verkenning/lezing van de regio vandaag is nodig om deze nieuwe motor te definiëren en vervolgens naar voor te schuiven. Vanuit welke motor en welke daaraan gekoppelde narratief kunnen we de regio anders vormgeven?

2.2. DE REGIO OP VANDAAG

De regio Zuid-West-Vlaanderen is uitgegroeid tot een van de dichtstbevolkte gebieden in Europa met een dicht netwerk van kleine steden en dorpen en met een socio-economisch weefsel dat als bijzonder succesvol en lokaal autonoom kan worden gekarakteriseerd. De **drie armaturen van water, spoor en weg** hebben elk in hun eigen periode bijgedragen tot de verstedelijking van deze regio. Dat resulteert vandaag in de west-oostgerichte **stedelijke band** tussen Wervik en Waregem waar de Leie, de spoorwegen en de autosnelwegen drie parallelle structuren vormen. Dit DNA is het fundament van de stedelijke ontwikkeling in de regio Zuid-West-Vlaanderen. Ten zuiden van deze verstedelijkte Leieband bevindt zich het **Schelde-Leie interfluvium** (inclusief de Scheldevallei), dat veel **landelijker** is gebleven en waar de hoofddorpen van Avelgem, Zwevegem en Anzegem een belangrijke centrumfunctie vervullen. Noord-zuidgerichte gewestwegen en het **kanaal Bossuit-Kortrijk** verbinden beide riviervalleien met elkaar. Hierdoor ontstaat een wisselwerking tussen deze **twee complementaire deelgebieden** die Zuid-West-Vlaanderen vandaag kenmerken en structureren.



BRON: CONTACT AVEC L'ESPACE OUVERT, HABITER LE GRAND PARIS, STUDIO 013, BERNARDO SECCHI & PAOLA VIGANO, 2013, P. 16

De regio laat zich niet eenduidig beschrijven. Ze is **geen stad of platteland** maar vertoont kenmerken van beide en dit vaak op hetzelfde ogenblik. Bruno Demeulder omschreef dit als *Gelijktijdige Landschappen* of **de gelijktijdige aanwezigheid van een stedelijke, een industriële en een landschappelijke identiteit** in steeds wisselende hoeveelheden. Het gelijktijdig voorkomen van stad en land, de organisch gegroeide nevenschikking van wonen, werken en andere functies, veroorzaakt ontegensprekelijk problemen. Om de gelijktijdige landschappen leefbaar te houden naar de toekomst dienen we een antwoord te formuleren op belangrijke **uitdagingen op gebied van klimaat (neerslag, warmte, energie), mobiliteit en sociale gelijkheid**. Anderzijds stellen we ook vast dat het model van gelijktijdige landschappen enorme kwaliteiten bezit. De alom **nabijheid** van open ruimte, de hoge woonkwaliteit en de eenvoudige toegang tot werkgelegenheid, onderwijs en zorg, vormen een enorme meerwaarde. Door de specifieke kenmerken van de gelijktijdige landschappen is ook duidelijk dat werken aan deze uitdagingen geen standaard oplossingen verdraagt. Systemen van collectief vervoer, afvalwaterzuivering of eenduidige planningskaders blijven niet overeen in deze context. Een op maat gemaakte aanpak is noodzakelijk.

Door de constante nevenschikking is het landschap alom aanwezig. In hun vergelijkende analyse naar lopende meter contactoppervlakte tussen bebouwd en onbebouwd tonen Bernardo Secchi en Paola Viganò (2013) duidelijk aan dat Vlaanderen (in hun studie BXL genoemd) in vergelijking met de Randstad en Parijs een tienvoud van lopende meter contact tussen bebouwd en open heeft. De **verwevenheid van open en bebouwd** resulteert in een ruimte waar kleine en grotere korrels bebouwing afwisselen met groene open plekken, kleine landbouwkavels en andere ongedefinieerde tussenruimtes. Stad en platteland zijn met elkaar verbonden en nooit veraf. Het erkennen en waarderen van deze wisselwerking tussen open en bebouwd is noodzakelijk om de kwaliteit ervan te benutten.

Naast gelijktijdigheid en verwevenheid kenmerkt de regio zich door een grote **doordringbaarheid**. Het netwerk van verschillende infrastructures (weg, water, spoor) behoort tot de meest fijnmazige van Europa. De combinatie met een individueel wagenbezit maakt letterlijk elke vierkante meter van onze regio bereikbaar. De omschakeling van een individueel wagenbezit naar andere vormen van mobiliteit zoals watergebonden vervoer, het stijgende aandeel verplaatsingen per fiets, deelsystemen voor wagens... zal ongetwijfeld een invloed hebben op de doordringbaarheid van onze regio.

De regio Zuid-West-Vlaanderen is geen klassieke stad in termen van bebouwing of dichtheden. Klassieke metropolen (Londen, Parijs, New York...) creëren hun stedelijkheid door (hyper)concentratie en een verticale verdichting. Deze kenmerken zijn in Zuid-West-Vlaanderen nauwelijks te vinden. Nochtans is de wijze waarop het territorium gebruikt wordt stedelijk te noemen. De bewoners zijn niet aangewezen op hun eigen stad of dorp maar hebben een ruime keuze aan voorzieningen en mogelijkheden, gebruiken op een dagelijkse basis het volledige territorium en hebben eenvoudig toegang tot bovenliggende systemen (HST, vliegtuig...). Maar **ondanks de stedelijke manier van leven, heeft het territorium niet het voorkomen van een klassieke stad**. We spreken dan ook van een **horizontale metropool**, een stad die gebaseerd is op nabijheid en decentrale voorzieningen eerder dan op dichtheid en concentratie.

Deze typische kenmerken van gelijktijdige landschappen, verwevenheid, doordringbaarheid en horizontaliteit bepalen mee de identiteit, het DNA van de regio. Dit is niet zozeer een probleem, maar roept wel vragen op hoe hiermee om te gaan naar de toekomst toe. De relatie tussen het landschap en de bebouwde omgeving staat bij elk van deze kenmerken centraal. Waar in het verleden vaak vanuit de bebouwde omgeving naar de toekomst werd gekeken, stelt de grote aanwezigheid van het landschap de regio in staat om deze denkwijze om te keren. De toekomstvraag die zich vervolgens stelt, luidt: hoe kunnen we vanuit deze inherente, unieke eigenschap bouwen aan de toekomst van het gebied? Bouwen aan een nieuwe motor.

Met de klimaatveranderingen voor de deur, zou de eigenschap van de gelijktijdige landschappen, verwevenheid en horizontaliteit een enorme kwaliteit kunnen betekenen voor de regio. Het stelt het gebied in staat met een immense veerkracht te reageren op de toekomstige uitdagingen. Nieuwe water-, energie- en transportinfrastructures, en bijgevolg nieuwe manieren van wonen en werken zullen nodig zijn om een antwoord te bieden op de klimaatsveranderingen. Kortom: kunnen we klimaat inzetten als nieuwe motor van ontwikkeling voor de regio?

3. AMBITIES VOOR DE REGIO

De komende decennia staat de regio Zuid-West-Vlaanderen voor heel nieuwe uitdagingen. De exponentiële naoorlogse groei is niet langer de motor van de ontwikkeling. Een combinatie van beperkte demografische groei en het inzicht dat een ongebreidelde ruimtelijke expansie botst op de grenzen van het maatschappelijk, ruimtelijk en ecologisch draagvlak confronteert ons met een ontwikkeling door beperkte groei. Bovendien moet deze regio anticiperen op de vele **nieuwe klimaatuitdagingen**. Dat vergt bijkomende inspanningen op vlak van hernieuwbare energie, duurzame mobiliteit, ruimte voor water, natuur en bos, duurzame voedselproductie, woonpatrimonium, braindrain... Ook de **verkeerscongestie** neemt in deze regio steeds meer toe, veroorzaakt allerhande problemen op vlak van milieu en samenleving en bedreigt de optimale bereikbaarheid als belangrijke economische troef voor deze regio. Tegelijk heeft de regio Zuid-West-Vlaanderen te kampen met een **matige demografische groei en een vergrijzende bevolking** en met daartegenover een zeer ruim, maar ook zeer **verspreid aanbod aan woningbouwgronden**. Op vlak van ondernemen heeft de regio een blijvende behoefte aan ruimte voor kleine, middelgrote maar ook grotere bedrijven.

De vraag is hoe de regio zich **duurzaam** kan **ontwikkelen**. Welke ingrepen kunnen het verschil maken en mee een antwoord bieden op de maatschappelijke trends die zich stellen? Hoe gaat de regio om met de klimaatuitdagingen? Hoe blijft de regio bereikbaar en leefbaar? Heeft de grenspositie van de regio t.o.v. Noord-Frankrijk en Wallonië ook ruimtelijke gevolgen? Hoe behouden en versterken we de kwaliteit van de woon- en werkomgeving? Hoe kan de regio attractief blijven voor starters en jonge gezinnen? Maar hoe beperken we toch de inname van de open ruimte? En hoe kunnen **slimme ruimtelijke strategieën** de regio daarbij helpen?

In dit hoofdstuk formuleren we enkele algemene ambities voor de regio, die een antwoord moeten bieden op deze verschillende vragen en sleutelkwesties.



3.1. KLIMAATNEUTRALE REGIO

Een klimaatneutrale regio is een regio die aangepast is aan de gevolgen van het gewijzigde klimaat en die haar eigen bijdrage tot de klimaatverandering herleidt tot nul. Dat betekent (ondermeer) dat broeikasgassen, stedelijke hitte-eilandeffecten en schadelijke overstromingen gereduceerd worden door een veerkrachtig blauwgroen netwerk, de integratie van een duurzaam energiesysteem en het streven naar een ruimteneutrale ontwikkeling. Voor de regio Zuid-West-Vlaanderen worden hiervoor twee strategieën naar voor geschoven:

3.1.1. Veerkrachtig blauwgroen netwerk

Eén op vijf jobs in Zuid-West-Vlaanderen is verbonden met de beschikbaarheid van (proper) water (bron: Vlakwa). Landbouw, industrie, transport... kunnen niet zonder. De aanwezigheid van voldoende en niet-vervuild water is zonder meer noodzakelijk. Om ook in de toekomst over voldoende water te beschikken zal ons watersysteem aanpassingen moeten ondergaan zodat het beter in staat is om overstromingen en droogte op te vangen.

Het veerkrachtig maken van het natuurlijk-fysisch systeem van waterlopen, groene structuren, natuur, bos en landschap versterkt ook de biodiversiteit. Dankzij de kenmerkende porositeit van de regio zijn de open en groene ruimtes vaak versnipperd, maar ook nooit veraf. Zelfs in verstedelijkte omgevingen biedt het fijnmazige blauwgroene netwerk een tegengewicht voor dense bebouwing en verharding en antwoorden op urban heat island effecten.

Maar om Zuid-West-Vlaanderen **klimaatbestendig te maken** zal nog meer ruimte moeten worden gecreëerd voor natuur, park en bos. Hierbij **vormt water een belangrijk bindmiddel. De regio moet daarom zorgzaam omgaan met de kwaliteit én de kwantiteit van het water.** In het kader van integraal waterbeleid zal de regio inzetten op het beschikbaar houden van drinkbaar water en proceswater, het zuiveren en hergebruik van afvalwater, het maximaliseren van infiltratie én het vrijwaren van de noodzakelijke ruimte voor natuurlijke waterberging en dynamiek van watersystemen.

3.1.2. Duurzaam energiesysteem

Zuid-West-Vlaanderen staat voor een ingrijpende energietransitie. Er moeten nieuwe strategieën worden ontwikkeld om het energieverbruik te reduceren (o.a. via een grotere energie-efficiëntie van het bestaande patrimonium) en om diverse vormen van duurzame energietechnieken (windturbines, fotovoltaïsche panelen, warmtenetten, biomassa...) te integreren. Dit behelst ook een meer decentrale energieproductie en toekomstbestendige warmte-, koelte- en elektriciteitssystemen. Steeds meer komt ook de vraag naar energietransport (bv warmtenetten) en naar opslag (batterijen, grondopslag) aan de orde.

Deze energietransitie vereist engagement bij alle betrokkenen en op verschillende niveaus: van de individuele burger en de bedrijven, bij de lokale besturen, tot op streekniveau. Eind 2013 ondertekenden de 13 steden en gemeenten uit de regio het Burgemeestersconvenant om het lokale energie- en klimaatbeleid te versterken. Gemeenten scharen zich achter de CO₂-reductiedoelstelling van de Europese Unie en ondernemen lokale acties. De engagementen dienen nog intensiever verder gezet te worden, willen we tegen 2050 de vooropgestelde ambities in deze regio waar maken.

3.2. RUIMTENEUTRALE REGIO

Ruimtelijke ordening ging tot nu toe grotendeels uit van het idee dat stedenbouw gebaseerd is op het programma van toevoegen en bijbouwen. Maar als we vandaag een aantal thema's op de agenda zetten, gaat het niet langer in de eerste plaats over bouwen, maar over klimaatrobust maken, over nieuwe mobiliteit, over andere soorten van wonen... Om deze uitdagingen aan te gaan, heeft de Vlaamse overheid in het kader van de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, aangegeven dat het ruimtebeslag de komende decennia drastisch zal moeten dalen: van 6 ha ruimte-inname per dag naar 3 ha (2025) en naar 0 ha (ten laatste tegen 2040). Deze evolutie naar een ruimteneutrale ontwikkeling zal stapsgewijs moeten worden uitgerold met nieuwe beleidsbeslissingen, een aangepast (Vlaams) wetgevend kader en nieuwe instrumenten. Maar **om de ambitie naar een ruimteneutrale regio waar te maken, kunnen er reeds op korte termijn verschillende strategieën worden gevolgd om het ruimtebeslag te beperken.**

Het is belangrijk om op de meest geschikte en duurzaam ontsloten locaties (bv. rondom openbaarvervoersknooppunten) het ruimtelijke rendement te verhogen door in te zetten op **slim en meervoudig ruimtegebruik**. Het slim verdichten wordt vertaald door te stapelen (in de hoogte en de diepte), door te schakelen, door bestaande bebouwde ruimte te hergebruiken of tijdelijk te gebruiken én door het combineren en delen van gebouwen en functies. Uiteraard moet hierbij steeds de nodige aandacht worden besteed aan de ruimtelijke context met de juiste schaal en dichtheid op de juiste plaats. Bij het verdichten moet steeds de ruimtelijke kwaliteit blijven primeren op de kwantiteit en dit vergt bijzondere zorg voor de publieke ruimte en voorzieningen.

Zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik wordt ook vertaald in de strategie "**duurzaam hergebruik**": de regio wil diverse leegstaande panden en verlaten sites nieuwe kansen tot ontwikkeling bieden, zonder dat hiervoor nieuwe open ruimte moet worden aangesneden. In de ruimtemonitor ondernemen werd alvast opgelijst waar er in Zuid-West-Vlaanderen kansen zijn om vrijkomende of verlaten bedrijfssites herin te vullen ten behoeve van nieuwe kmo's (indien ruimtelijk en qua ontsluiting goed gelegen). Verlaten industriële sites een nieuwe economische cyclus laten opnemen verhoogt de verweving en nabijheid van wonen en werken. Deze strategie van "*paars blijft purper*" vergt een blijvende monitoring en een proactief ruimtelijk beleid.

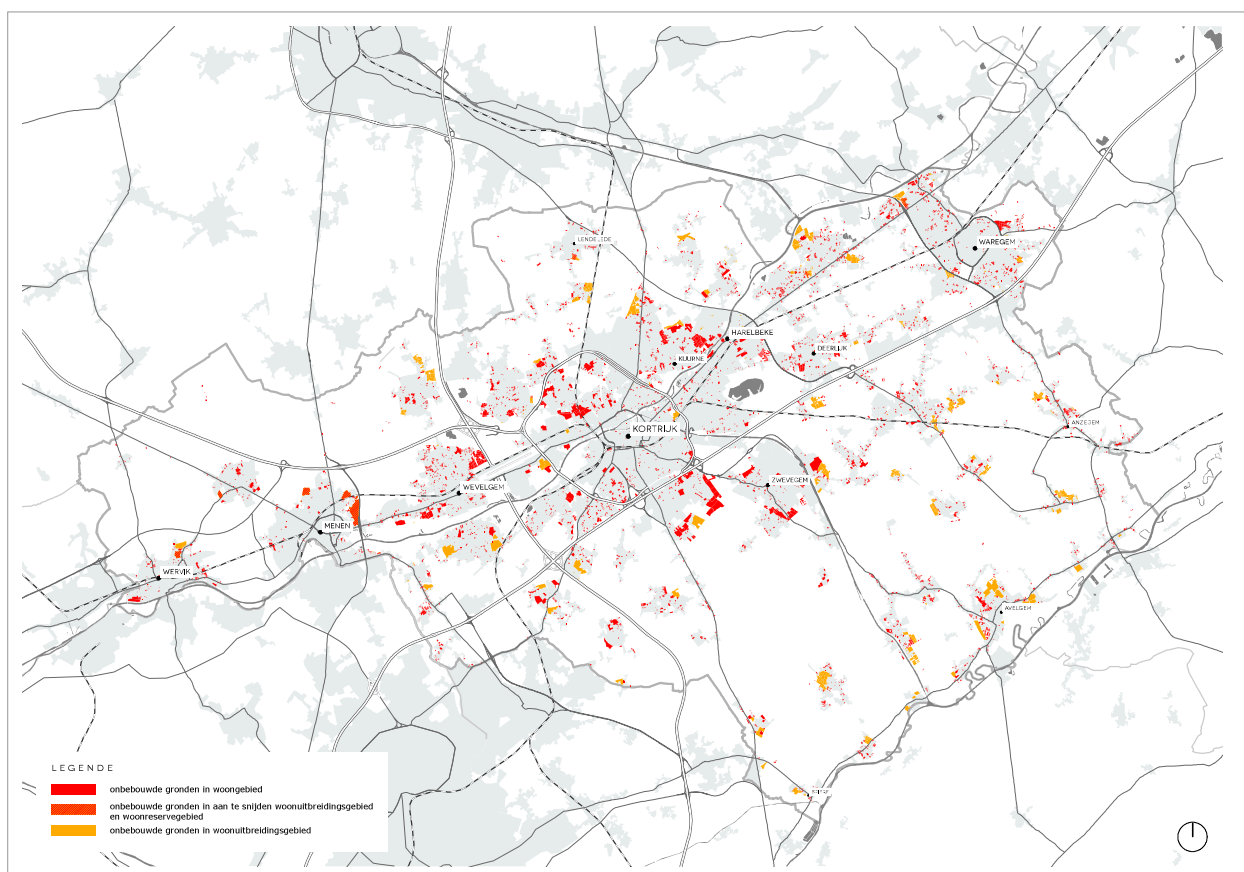
In het bijzonder bij het **bouwkundig erfgoed** streeft de regio naar een duurzaam hergebruik van deze beschermde en waardevolle panden en sites. Dit bouwkundig erfgoed maakt immers deel uit van het DNA, de identiteit van een plek, een buurt, een dorp, stad of regio. Hierbij wil de regio de nodige flexibiliteit bieden voor vernieuwende en creatieve voorstellen tot herinvulling met het nodige respect voor de erfgoedwaarden. Via de intergemeentelijke onroerend erfgoeddienst werkt de regio aan het waarderen van haar erfgoed.

Daarnaast zijn er ook verschillende potenties van **tijdelijk ruimtegebruik**: een tijdelijke herinvulling van gebouwen of een site gaat leegstand en verpaupering tegen, kan nieuwe kansen bieden voor lokale handel, jonge ondernemers, buurtwerking... én kan ook een hefboom en het nodige draagvlak creëren voor een nieuwe, definitieve herinvulling.

De verschillende strategieën rond zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik laten toe om **spaarzaam om te gaan met de onbebouwde (bouw)gronden en om (waar gewenst en mogelijk) de open ruimte te vrijwaren**. Uit de ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen blijkt dat er in de regio nog circa 920 ha onbebouwde gronden bestemd zijn als woongebied. Dit aanbod is ruimschoots voldoende om de toekomstige woningbehoeften voor de regio op te vangen. Voor Zuid-West-Vlaanderen bedraagt de "meer factor" ongeveer 4 keer meer aanbod dan behoefte. Zelfs als de prognoses enigszins onderschat zouden zijn of als we rekening zouden houden met een realisatiegraad van slechts 50%, dan blijft de reserve op het aanbod aan bestemde woongebieden ruim voldoende. Bovendien werd in deze confrontatie nog geen rekening gehouden met de bijkomende mogelijkheden door verdichting en reconversie of met het aanbod vanuit bestaande leegstand.



Er zullen **strategische keuzes** moeten worden gemaakt bij het zeer ruime aanbod aan onbebouwde gronden woongebied. Er is het komende decennia immers 3 keer zoveel aanbod aan bebouwbare percelen als er behoefte is aan bijkomende woningen in onze regio. Dit betekent dat nieuwe woningbouw in functie van de eigen behoefte nog wel kan, maar er zal slimmer moeten worden geïnvesteerd, om verkrotting en leegstand tegen te gaan. En dit geldt nog des te meer voor de woonuitbreidingsgebieden en woonreservegebieden. Het nut van slecht gelegen en overbodige gronden wordt in vraag gesteld. Want het aansnijden van nieuwe openruimtegebieden voor de ontwikkeling van woonprojecten is niet langer vanzelfsprekend en is in de meeste gevallen ook feitelijk niet meer opportuun. Bovendien brengt het ontwikkelen van nieuwe greenfields verschillende soorten knelpunten met zich mee: te weinig antwoord op de noden van vandaag (vergrijzing, woonbehoefte kleine gezinnen), belemmering van kernversterkend beleid, leegstand in binnensteden en kernen, verdere versnippering van de open ruimte, afname van beschikbare landbouwgronden, hoge kosten infrastructuur en nutsleidingen, nog meer autoverplaatsingen, meer CO₂-uitstoot, bijkomende verharde en bebouwde footprint, een sterker 'urban heat island' effect, mogelijke overstromingsproblemen...



RUIMTEMONITOR WONEN ZUID-WEST-VLAANDEREN (EIND 2014)

In de regio Zuid-West-Vlaanderen zijn er nog circa 445 ha aan onbebouwde gronden bestemd als woonuitbreidingsgebied of woonreservegebied. In dit rapport van de regionale ruimtelijke visie worden er geen uitspraken geformuleerd op het niveau van elk gebied afzonderlijk, maar worden wel enkele algemene, regionale beleidsprincipes opgenomen. Zo wordt een selectief ruimtelijk beleid nagestreefd om woonuitbreidingsgebieden ofwel te ontwikkelen, ofwel te behouden als strategische reserve, ofwel te schrappen:

- **De lijst van woonuitbreidingsgebieden, die op korte termijn mogen aangesneden worden**, blijft beperkt tot deze gebieden die op basis van het vigerende planningsbeleid reeds werden “vrijgegeven” om te ontwikkelen, nl. in het kader van de afbakening van de stedelijke gebieden of op basis van gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en goedgekeurde woonbehoefte studies.
- **Voor het behouden van strategische reserves voor (middel)lange termijn** ligt de hoofdklemtoon bij de woonuitbreidingsgebieden gelegen bij de stedelijke gebieden en bij de hoofddorpen, omwille van de beschikbaarheid van voorzieningen en de nabijheid van voldoende openbaar vervoer.
- **Slecht gelegen en overbodige woonuitbreidingsgebieden worden geschrapt** omwille van één of meerdere van deze criteria: gelegen in effectieve overstromingsgebieden; onder hoogspanningsleidingen; woonuitbreidingsgebieden die reeds in een ruimtelijk structuurplan zijn geselecteerd om te schrappen; woonuitbreidingsgebieden die niet gelegen zijn bij een geselecteerde kern van het buitengebied; woonuitbreidingsgebieden gelegen in waardevolle openruimtegebieden. Uiteraard zal ook de vraag moeten beantwoord worden welke nieuwe planologische bestemming deze gebieden moeten verkrijgen. Rekening houdende met de bestaande toestand zal dit in de meeste gevallen een landbouwbestemming zijn. Maar ook andere open-ruimtefuncties (bvb. natuur, groen, bos, open-luchtrecreatie...) kunnen overwogen worden.

Indien we een antwoord wensen te bieden op de uitdagingen van een ruimteneutrale regio, dan zullen de bovenstaande regionale beleidsprincipes rond woonuitbreidingsgebieden de komende jaren moeten worden geïmplementeerd. Hierbij zullen er verschillende uitgangspunten en noodzakelijke randvoorwaarden moeten worden vervuld. Er is nood aan een nieuwe sluitende Vlaamse wetgeving rond woonuitbreidingsgebieden. Er moeten afdoende oplossingen geboden worden voor planschade, bijvoorbeeld via planologische ruil of via nieuwe systemen zoals verhandelbare bouwrechten. De beoogde planningskeuzes moeten ook steeds met een bestemmingswijziging worden verankerd om rechtszekerheid te bieden. En er is nood aan een draagvlak bij de lokale besturen met de nodige ruimte voor lokaal maatwerk en verfijning. Dit moet toelaten dat er tot onderhandelde oplossingen kan worden gekomen (bijvoorbeeld het hoofdzakelijk schrappen van een woonuitbreidingsgebied maar met een beperkte afwerking van randen).

Er zullen ook voor de ruimte om te ondernemen stappen moeten worden gezet om het ruimtebeslag te beperken. In het hoofdstuk rond het “versterken van kernen en stedelijk netwerk” wordt dieper ingegaan op het inzetten op het **duurzaam hergebruik van ruimte om te ondernemen**.

Tot slot is het belangrijk om het ruimtebeslag periodiek te evalueren en **het ruimtegebruik** in Zuid-West-Vlaanderen te **monitoren**. Hierbij is belangrijk om niet enkel de ruimte voor wonen en ondernemen bij te houden, maar ook de ruimte-inname voor infrastructuur, kleinhandel, landbouw en natuur moeten worden opgevolgd. Deze indicatoren kunnen worden aangewend als ondersteuning om lopende acties, projecten en onderzoeken scherper af te stemmen op de beleidslijnen van deze regiovisie.



3.3. BEREIKBARE EN NABIJE REGIO

In tegenstelling tot de centrale delen van België vormt de vlotte bereikbaarheid van en in Zuid-West-Vlaanderen één van haar belangrijke socio-economische troeven. Dit is wellicht te danken aan de specifieke ruimtelijke structuur van de regio als een langgerekt stedelijk netwerk langs de internationale mobiliteitsas E17 en voorzien van een goed uitgebouwd regionaal wegennet. Maar de regio bevindt zich op een kantelmoment. Door de naoorlogse exponentiële groei van het auto- en vrachtwagenverkeer wordt ook hier het gemotoriseerd wegverkeer stilaan slachtoffer van zijn eigen succesverhaal. De verkeerscongestie neemt steeds meer toe en bedreigt de optimale bereikbaarheid. Bovendien blijft het gemotoriseerd wegverkeer een grote bron van milieuverontreiniging, verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid. Alternatieve vervoersmiddelen zoals de fiets, openbaar en collectief vervoer, spoor- en watergebonden transport kunnen hierop een duurzaam antwoord bieden. De regio moet haar blik op het begrip "bereikbaarheid" verruimen. We schuiven hierbij twee principes naar voren:

Transitie naar duurzame mobiliteit

Om de bereikbaarheid binnen de regio op peil te houden, zal ook in Zuid-West-Vlaanderen steeds sterker moeten worden ingezet op de alternatieve vervoersmiddelen. Hierbij moet gestreefd worden naar een verschuiving (model shift) van het autoverkeer naar beduidend meer gebruik van collectief vervoer en fiets. Zoals reeds aangetoond in veel Europese steden en regio's, kan deze transitie naar duurzame mobiliteit ook helpen om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te ondersteunen. Deze transitie wordt onder meer vertaald in het STOP-principe, dat wordt gebruikt bij slimme planning van het mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat. Ook nieuwe technologieën zoals e-bikes, elektrische (op lange termijn zelfrijdende) voertuigen en nieuwe vormen van mobiliteitssystemen (zoals deelsystemen, waarbij niet het bezit telt, maar de toegang tot diensten en informatie) moeten de mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen verduurzamen. Deze transitie zal zich ook moeten vertalen in de aanleg van de publieke ruimte en moet als maatstaf gebruikt worden bij het ruimtelijk locatiebeleid. Dat zo'n transitie meer en meer een regionale samenwerking en organisatie vraagt, staat buiten kijf.

Nabijheid als sturend principe

De BREVER-wet¹ geeft aan dat mensen per dag gemiddeld maar 1 uur en 20 minuten spenderen aan verplaatsingen. Dat is zo wereldwijd, in alle culturen en op alle niveaus van ontwikkeling. Rekening houdend met de toenemende autocongestie (en dus tijdverlies) zal het naar de toekomst toe steeds belangrijker worden om de (auto)mobiliteitsbehoeften te beheersen en te kiezen voor nabijheid, met kortere verplaatsingen binnen dezelfde tijd die dan te voet of met de fiets kunnen worden gemaakt. Nabijheid wordt dus een sturend principe voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen: nabijheid van voorzieningen en diensten, van woon- en werkplaatsen, van openbaar vervoer. Nabijheid houdt het aantal verplaatsingen beperkt en vormt dus het beste ruimtelijke principe om duurzame mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen aan elkaar te koppelen. Omwille van deze reden wordt sterk ingezet op het kernversterkend beleid en in het bijzonder op het slim verdichten rondom openbaarvervoersknooppunten (Transit Oriented Development).

Uitgaande van deze twee principes worden hierna de ambities en prioriteiten opgesomd voor:

- het fietsnetwerk
- openbaar vervoer
- de autowegen
- goederentransport

¹ De wet van Behoud van REistijd en VERplaatsingen (voor het eerst geponeerd door G. Hupkes, 1977). Deze wetmatigheid houdt in dat op geaggregeerd niveau elk individu een vrijwel constant aandeel van zijn of haar tijd (namelijk 70 à 90 min/dag) aan verplaatsingen besteedt. Onderzoek van Zahavi et al. toonde deze constante wereldwijd aan.

3.3.1. Fietsnetwerk

Na vele jaren fietsbeleid op de verschillende bestuursniveaus blijft de vaststelling dat er op de meeste routes (zowel op gewestwegen als lokale wegen) nog geen volwaardige fietsvoorzieningen werden aangelegd, die voldoen aan alle hedendaagse vereisten op vlak van fietsveiligheid en -comfort. **De urgentie om meer en sneller te investeren in volwaardige fietsinfrastructuur blijft zeer groot.** Er is ook nood aan diverse flankerende maatregelen om het fietsbeleid te ondersteunen. Dit vraagt een strategisch actieprogramma en een meerjarenbegroting.

De figuur rechts toont het functioneel fietsroutenetwerk van de provincie West-Vlaanderen, dat bestaat uit enerzijds de hoofdfietsroutes en anderzijds de bovenlokale fietsroutes voor woonwerk- en woonschool-fietsverkeer. Op de kaart worden naast de bestaande routes ook de geplande fietswegen (op korte termijn) weergegeven.

Dit zijn de **prioriteiten voor het functioneel fietsnetwerk in regio Zuid-West-Vlaanderen:**

- De jaagpaden langs de Leie, Schelde en het kanaal Bossuit-Kortrijk zijn in de eerste plaats dienstwegen voor het waterwegbeheer, maar ze zijn meestal ook geselecteerd als hoofdfietsroutes en bovenlokale fietsroutes. Waar nodig en gewenst, moeten deze jaagpaden worden opgewaardeerd tot volwaardige fietssnelwegen. Hierbij blijft de doorgang voor fietsers bij watergebonden een aandachtspunt. De waterwegbeheerder hanteert als principe dat, ter hoogte van dergelijke bedrijventerreinen, overslag en fietsverkeer van elkaar worden gescheiden. En hoewel omleidingen de beste optie zijn om interferentie om conflictsituaties bij overslagactiviteiten te beheersen, kan gedeeld gebruik van jaagpaden in overslagzones in specifieke gevallen en onder bepaalde voorwaarden worden toegestaan. Er moet steeds worden gezocht naar structurele oplossingen voor het behouden van zowel de watergebonden bedrijvigheid als de fietsverbindingen en dit op maat van elke context.
- De provincie West-Vlaanderen heeft reeds een masterplan fiets opgemaakt voor het oostelijk en zuidelijk deel van regio tussen Leie en Schelde. De acties uit dit masterplan moeten de komende jaren worden gerealiseerd, waaronder fietssnelweg Kortrijk-Waregem (PRUP in opmaak) en het vervolledigen van een aantal voorrangsmatregelen en missing links op het Gulden Sporenpad. Het uitbouwen van een nieuwe fietssnelweg parallel met de spoorlijn Kortrijk-Harelbeke-Waregem vormt hierbij een bijzondere ambitie. Het is de ambitie van de provincie West-Vlaanderen om deze plannen aan te vullen met een masterplan voor het noordelijk deel van de regio. Het startschot voor het zogenaamde "masterplan fiets ten noorden van de Leie" werd hiervoor recent gegeven.
- Voor het noordelijk en westelijk deel van de Leieregio zal de provincie nog verder onderzoek uitvoeren om de bovenlokale fietsverbindingen te versterken. Hierbij kunnen verschillende scenario's nader onderzocht worden: bijvoorbeeld de potenties van de tracés van de N328 en de N50c als groene fietsverbindingen, een mogelijke verlenging van het Guldensporenpad van Marke naar Lauwe, een fietsverbinding in de noordelijke Leievallei tussen Wevelgem en Wervik, een fietsverbinding langs de spoorweg Menen-Wevelgem...



FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK IN ZUID-WEST-VLAANDEREN

- rode stippelijjn = geplande hoofdfietsroute
- rode lijnen = hoofdfietsroutes
- oranje lijnen = bovenlokale fietsroutes

3.3.2. Openbaar vervoer

In het kader van het strategisch project RECOVER werd een vernieuwde visie opgebouwd voor de relatie tussen het openbaar vervoer en de ruimtelijke ontwikkeling in de regio Kortrijk.² Voor het gewenste openbaar vervoersnetwerk formuleren we volgende inhoudelijke krachtlijnen:

- Meer **vraaggericht** OV-systeem, in relatie tot de bestaande ruimtelijke structuren, de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en de onderlinge vervoersvragen
- Meer **hiërarchisch** OV-systeem: met verschillende types van OV-knooppunten & OV-lijnen
- Voldoende **snelheid en stiptheid**: door een vlotte doorstroming te garanderen op rechte/kortste routes
- Hogere **frequentie en capaciteit**: door OV-aanbod te bundelen en te verknopen
- Een meer **toegankelijk en comfortabel** openbaar vervoer
- Aandacht voor **intermodaliteit** bij openbaar vervoer: belang van voor- en natransport te voet of per fiets.

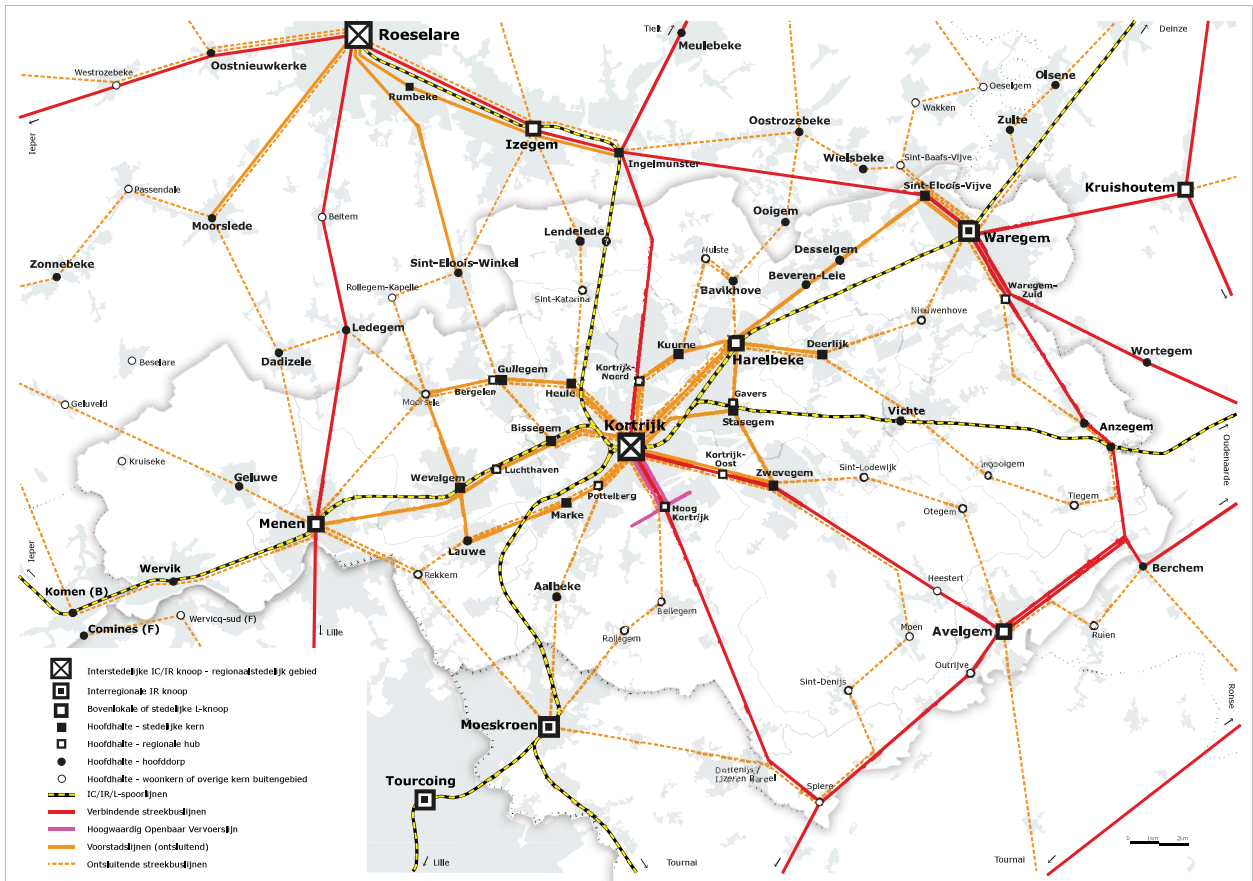
Het basisnetwerk van RECOVER bestaat uit:

- de **bestaande spoorlijnen**. In het spoorrapport regio Kortrijk (intercommunale Leiedal, mei 2015) werden drie prioritaire actiepunten voorgesteld. Het treinaanbod op de treinverbinding Poperinge-Kortrijk-Gent (= de zogenaamde "Leielijn") kan worden versterkt door het beter in de tijd spreiden en/of verhogen van het aantal P-treinen. Ten tweede werd er voorgesteld om de snelle IC-verbinding Kortrijk-Izegem-Roeselare-Torhout-Brugge-Oostende opnieuw te herstellen met een kortere reistijd. Ten derde werd er voorgesteld om de treinverbinding tussen Kortrijk en Lille-Flandres te voorzien van een vaste uurcadans (op elk uur), met de vaste tussenhaltes Moeskroen - Tourcoing - Roubaix én met een verlaagde reistijd. Het spoorrapport bevat ook een wensbeeld voor de langere termijn.
- de **verbindende streekbuslijnen**. Dit zijn de snelle, directe busverbindingen tussen de bovenlokale openbaar vervoersknooppunten (IC/IR en L-knopen), waar er geen rechtstreekse treinverbindingen (meer) bestaan. Deze verbindingen komen overeen met bestaande streekbuslijnen. Voor de relatie Waregem-Roeselare zou een snellere verbinding moeten worden voorzien (met minder tussenhaltes).
- de **hoogwaardig openbaar vervoerslijn** tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. Hoogwaardig openbaar vervoer is een concept met als doel de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Het is een vervoersconcept voor stads- en streekvervoer dat voornamelijk dient te voldoen aan hoge eisen op het gebied van de doorstroming. Daarnaast zijn de frequentie, comfort, toegankelijkheid en reisinformatie bij zowel de haltes als in het voertuig ook belangrijk bij de uitbouw van de HOV. In de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn werd een tram voorzien tussen het station van Kortrijk en Hoog Kortrijk. De Lijn maakt een MKBA-studie op. Een tram is weinig waarschijnlijk (gezien de hoge investeringskosten); het wordt wellicht eerder een hoogwaardige bus of trambus. Er wordt gestreefd naar een minimale commerciële snelheid van 30 km/u, inclusief halteren. Deze HOV-lijn is nog geen vaststaand feit; het is evident dat bijkomend onderzoek, waaronder ook voor de haalbaarheid (potenties, doorstroming, veiligheid, etc.) noodzakelijk is.
- én de **voorstadslijnen**. Dit zijn de ontsluitende buslijnen tussen het voorstedelijk gebied, de ontwikkelingspolen in het stedelijk gebied en de kernen binnen het stedelijk gebied. In de regio Zuid-West-Vlaanderen wordt dit toegepast tussen de verschillende kernen van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de aanpalende kleinstedelijke gebieden Waregem en Menen. Deze voorstadslijnen komen overeen met de bestaande streekbuslijnen, enkel tussen Kuurne-Harelbeke en Harelbeke-Zwevegem zijn er nog nieuwe connecties nodig.

Het is de bedoeling dat deze vernieuwde visie RECOVER structurerend zal zijn voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder de verdere uitbouw van de stationsomgevingen en de ontwikkelingspolen zoals Hoog Kortrijk. Het basisnetwerk van RECOVER legt de relatie tussen deze voor de regio cruciale plaatsen.

Het basisnetwerk wordt verder aangevuld met de (bestaande) ontsluitende streekbuslijnen en ander vervoer op maat zoals de lokale collectieve vervoersdiensten (zoals stads- en belbussen, schoolbusvervoer...).

² Onderzoeksrapport RECOVER, intercommunale Leiedal, september 2015



SYNTHESEKAART NIEUWE VISIE OPENBAAR VERVOERSNETWERK RECOVER

In de toekomst zal deze visie RECOVER nog vertaald en verder uitgewerkt moeten worden **naar de nieuwe Vlaamse regelgeving rond basisbereikbaarheid**. Daarbij wordt uitgegaan van een gelaagd vervoersnet dat op het niveau van de vervoerregio zal worden vorm gegeven. Hiertoe wordt een onderling overleg en samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de lokale besturen opgezet.

Het realiseren van concrete acties is afhankelijk van verder onderzoek, overleg en beschikbare (financiële) middelen bij de hogere overheid en de openbaar vervoersmaatschappijen (NMBS & De Lijn).

3.3.3. Autowegen

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen werden de hoofd- en primaire wegen geselecteerd.³ Het hogere wegennet moet in Zuid-West-Vlaanderen niet meer worden uitgebreid, maar moet op sommige segmenten of ter hoogte van bepaalde verkeersknooppunten nog worden geoptimaliseerd.

Optimalisatie van het netwerk van hoofdwegen en primaire wegen in Zuid-West-Vlaanderen:

- De aansluiting van de autosnelweg A19 (Kortrijk-leper) met de R8 (ringweg rond Kortrijk) moet worden heraangelegd.
- Het op- en afrittencomplex "Waregem/Anzegem" van de autosnelweg E17 (Kortrijk-Gent) en de aansluitende delen van de gewestweg N382 moeten worden geoptimaliseerd in functie van een vlotte bereikbaarheid en doorstroming en het garanderen van de verkeersveiligheid.
- De gewestweg N58 moet worden ontdubbeld en geoptimaliseerd (inclusief aanleg fietstunnel) ter hoogte van de aansluiting met het op- en afrittencomplex "Menen-West/Wervik" van de autosnelweg A19 (Kortrijk-leper).
- Er wordt een complex project K-R8 voorbereid. Om de verkeersdoorstroming en -veiligheid in de regio te verbeteren, hebben alle betrokken overheden beslist om samen mogelijke oplossingen uit te werken voor aanpassingen aan het hogere wegennet in de regio Kortrijk. Momenteel wordt in de verkenningsfase een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek focust op het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid, het klaverblad van Aalbeke en de paperclip Harelbeke-Stasegem. In de mobiliteitsstudie worden zoveel mogelijk scenario's onderzocht. Zo zal bijvoorbeeld onderzocht worden of én hoe de R8 tussen Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost moet worden gesloten. Voor andere delen van de ring rond Kortrijk, zoals de ontbrekende delen ter hoogte van Kuurne en Harelbeke, worden enkel de versnelde verkeerskundige ingrepen onderzocht. Mogelijks leidt dit onderzoek tot kleinere aanpassingen die op korte termijn het verschil kunnen maken voor de veiligheid van fietsers op bepaalde kruispunten of voor het verbeteren van de verkeersdoorstroming op bepaalde invalswegen. Alle partners werken ook samen aan verbeteringen voor andere vervoersmodi zoals de fiets en het openbaar vervoer. Ook de onderlinge afstemming van de verschillende projecten en studies worden door alle partners samen bewaakt, waarbij het evenwicht tussen ruimte en mobiliteit centraal staat. Om deze reden zal i.k.v. Rekover+ een verkennend onderzoek worden uitgevoerd die deze relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen bestudeert. Het proces dat hiervoor gevolgd wordt is dat van de 'complexe projecten'. Dat betekent concreet dat alle betrokken overheden sterk met elkaar samenwerken en dat er verhoogde aandacht is voor het volwaardig betrekken van de burger en andere stakeholders.

Ingrepen op N-gewestwegen

De N-gewestwegen moeten ook op sommige segmenten worden heringericht, bijvoorbeeld in functie van het voorzien van veilige fietsvoorzieningen. De noodzakelijke werken op alle N-gewestwegen, zoals de optimalisatie van het kruispunt Belgiek, worden niet in detail opgelijst; hiervoor wordt verwezen naar de verschillende gemeentelijke mobiliteitsplannen. We vermelden in het bijzonder wel nog het onderzoek, dat de provincie West-Vlaanderen uitvoert in functie van een nieuwe omleidingsweg voor de gewestweg N382 rond de kern van Anzegem. Ook de uitvoering van streefbeeldstudie N8 in Wevelgem en Kortrijk-Bissegem, is een belangrijk project i.f.v. het wegwerken van de knelpunten voor het plaatselijk en doorgaand verkeer in Kortrijk en Wevelgem. De visie Rekover vraagt ook onderzoek naar mogelijke reservatiestroken voor openbaar vervoer en fiets.

³ Vanuit het expertadvies mobiliteit regio Kortrijk (Vectris, april 2015) wordt gevraagd om het westelijk deel van de R8 (ringweg rond Kortrijk) tussen de aansluiting met de autosnelweg A19 (Kortrijk-West) en met de autosnelweg E17 (Kortrijk-Zuid), en om het zuidelijke gedeelte van de R8 tot aan Kortrijk-Oost ook te selecteren als een primaire weg type II (in plaats van secundaire weg type I), en dit omwille van de huidige verkeersfunctie, inrichting en het gebruik van dit deel van de R8.



OPTIMALISATIE VAN HET NETWERK VAN HOOFDWEGEN EN PRIMAIRE WEGEN IN ZUID-WEST-VLAANDEREN

3.3.4. Goederentransport

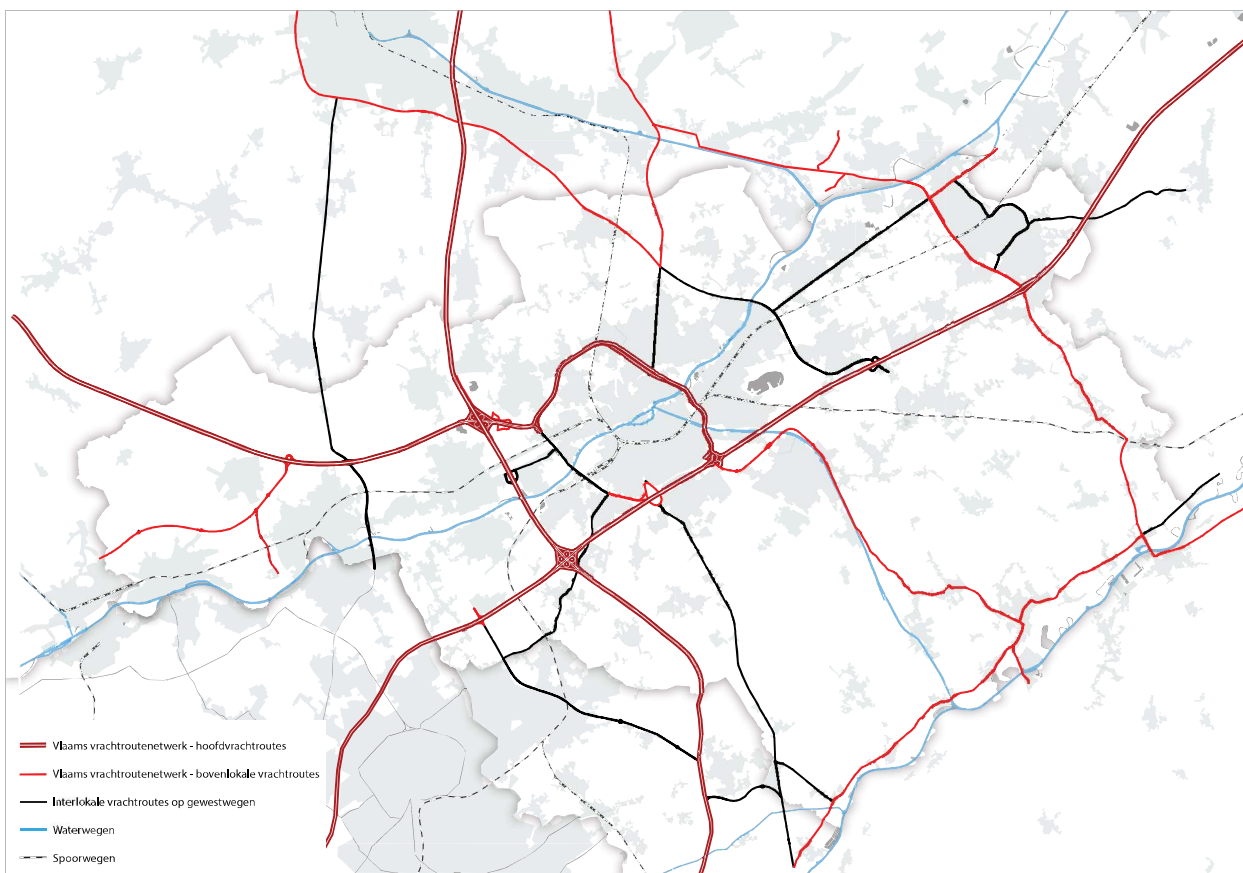
Ook wat betreft het goederenvervoer moet men streven naar een transitie van vrachtwagenverkeer via het wegennet naar duurzaam goederentransport via spoorlijnen en waterwegen.

De Vlaamse overheid heeft het Vlaamse vrachtrouten netwerk geselecteerd, bestaande uit hoofdvrachtroutes en bovenlokale vrachtroutes. Op basis van intergemeentelijk overleg werden aanvullend ook sommige gewestwegen geselecteerd als interlokale vrachtroutes. Het is belangrijk dat de tonnagebeperkingen en kilometerheffingen op het wegennet goed worden afgestemd op de selectie van het Vlaamse en interlokale vrachtrouten netwerk. Dit moet helpen om sluipverkeer tegen te gaan. De verankering van dit interregionaal vrachtrouten netwerk wordt daarom ook als actie naar voor geschoven.

Op (inter)lokale schaal kunnen initiatieven worden genomen om duurzame (stads)distributie en goederenvervoer te stimuleren. Niche-segmenten zoals stadsdistributie maken vandaag nog maar weinig deel uit van goederentransport. Ze zijn minder afhankelijk van de beschikbaarheid van grote percelen, maar zijn wel afhankelijk van strategisch gekozen locaties bijv. dichtbij een centrum, op een centrale plaats in de regio. Dergelijke initiatieven helpen om grootschalige vrachtwagens buiten de stads- en woonkernen te houden. Voorbeelden zijn duurzame lokale transportdiensten met behulp van (elektrische) bestelwagens, fietsen, via het water...

De bevaarbare waterwegen bieden een duurzaam alternatief voor het goederentransport over de weg en dit in het bijzonder voor grote volumes over langere afstanden. In het kader van de grensoverschrijdende verbinding tussen het Schelde- en het Seinebekken worden de Leie en de Bovenschelde opgewaardeerd voor schepen tot klasse Vb. En de waterwegbeheerder wil ook het kanaal Bossuit-Kortrijk optimaliseren en/of aanpassen voor schepen tot klasse Va. In kader van het lopende Complex project loopt momenteel een onderzoek naar de mogelijkheden voor ruimtelijke-economische inplanting van watergebonden bedrijvigheid, waaronder de oprichting van een Regionaal Overslagcentrum (ROC).

Goederentransport kan ook via het spoor worden gestimuleerd. De spoorlijn Antwerpen-Gent-Kortrijk-Lille werd in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geselecteerd als hoofdspoorweg voor goederenvervoer. Alle overige spoorlijnen behoren tot het regionale spoorwegennet voor goederentransport. De railterminal op het bedrijventerrein L.A.R. zorgt voor een belangrijke overslag voor het goederentransport tussen weg en spoor in de regio Zuid-West-Vlaanderen.



GOEDERENTRANSPORT VIA VRACHTWAGENROUTES, WATERWEGEN EN SPOORWEGEN MET WEERGAVE VAN HET GEWENSTE INTERREGIONAAL VRACHTROUTENETWERK

3.4. LEEFBARE REGIO

Binnen het ruimtelijk beleid willen we alle mogelijke maatregelen opnemen om een leefbare regio te zijn en te blijven op elk gebied: om te wonen, te werken, te ondernemen, te creëren, te sporten, te ontspannen...

In de eerste plaats moet Zuid-West-Vlaanderen een inclusieve regio zijn met **betaalbare woningen en voldoende werkgelegenheid** voor alle lagen en groepen van de bevolking. Uit de ruimtemonitors wonen en ondernemen blijkt alvast dat er voor de volgende jaren voldoende ruimte beschikbaar zal zijn om de ruimtebehoeften op vlak van wonen en bedrijvigheid in Zuid-West-Vlaanderen op te vangen. Dit biedt ook opportuniteiten om kansarmoedeproblemen (bvb. op vlak van huisvesting en tewerkstelling) aan te pakken.

De regio Zuid-West-Vlaanderen kent ook **een sterke economische dynamiek en een levendig socio-cultureel leven**. Dit moet worden vertaald in de fysieke ruimte, maar ook in de mentale ruimte om te ondernemen en voor diverse vormen van voorzieningen: handel en horeca, gemeenschapsvoorzieningen, kantoren en diensten, cultuur, sport en recreatie, natuur en groen... Alternatieve samenwerkingsvormen en allianties kunnen nieuwe kansen geven aan deze vitale regio. Een evenwichtige verweving van functies moet dynamische steden en levendige dorpen creëren. Dit sluit aan bij de typische kenmerken van Zuid-West-Vlaanderen met "*gelijktijdige landschappen*" van wonen en werken, van bebouwde en onbebouwde ruimten, van stedelijkheid en landelijkheid.

Tegelijkertijd vergt deze veelheid van functies en activiteiten een **gezonde leefomgeving**. Vanuit de doelstellingen van klimaatneutrale regio wordt gestreefd naar een sterke reductie van de uitstoot van broeikasgassen zoals CO₂ en van fijn stof. Maar diverse doelstellingen op vlak van leefmilieu vergen ook een ruimtelijke vertaling. Zo moeten activiteiten die milieubelastend zijn of abnormale milieuhinder veroorzaken (luchtverontreiniging met schadelijke stoffen, geluid, geur, stof, lichtpollutie...), logischerwijze ruimtelijk gescheiden worden van leef- en woonomgevingen en natuurgebieden. De algemene regel rond de menging van functies blijft gelden: "Verweven waar het kan en scheiden waar het moet".





Een leefbare regio wordt ook verkregen door de ontwikkeling van **open en groene ruimtes**, die een tegengewicht vormen voor de verstedelijkingsdruk in de regio. In de open ruimte staat de landbouw in voor voedselproductie en bieden recreatief medegebruik, landschappelijk en bouwkundig erfgoed belangrijke meerwaarden voor de gebruikers en bezoekers. De groene ruimtes ondersteunen de biodiversiteit en ecosysteemdiensten.

Leefbaarheid moet ook worden vertaald in de voldoende beschikbaarheid en de kwaliteit van de **publieke ruimte**. Dit is de ruimte van en voor de gemeenschap, voor ontmoeting, voor verplaatsing, voor feesten, voor debat, voor manifestaties... Een ruimte die van iedereen is, waar ieder geacht wordt gelijk te zijn. Daarom vormt de aanleg, het beheer en onderhoud van deze publieke ruimte één van de kerntaken van de overheid, in al zijn gedaantes en op alle bestuursniveaus. Het creëren van leefbare publieke ruimtes heeft niet alleen betrekking op verkeersveilige infrastructuren, maar ook op de beeld- en omgevingskwaliteiten van die publieke ruimtes. De vernieuwing van de Leieboorden in Kortrijk of de realisatie van de Zuidboulevard in Waregem illustreren het belang van kwaliteitsvolle publieke ruimte voor een stad en haar samenleving. Maar er is nog veel werk aan de winkel. De regio heeft reeds prachtige plekken, pleinen, parken, natuurgebieden, oevers waar het goed toeven is. Maar veel andere plaatsen zijn nog bedroevend of banaal en kunnen door de bevolking niet op een goede of zinvolle manier worden gebruikt. De publieke ruimte verdient een permanente inzet op kwaliteit en duurzaamheid, zowel bij kleinere ingrepen (bv. project Lelijke plekjes) als grootschalige projecten. Het inzetten van water en groenvoorzieningen als structurerende elementen in de publieke ruimte helpen om de stedelijke omgevingen voldoende leefbaar te houden en om de milieukwaliteit en de biodiversiteit te versterken.

Tegenwoordig worden steden en gemeenten geconfronteerd met complexe ruimtelijke uitdagingen om de kwaliteit van het leven van hun burgers te verbeteren, versterkt vanuit het perspectief van een mondige en participerende samenleving. De regio Zuid-West-Vlaanderen kan deze uitdagingen omzetten in opportuniteiten door gebruik te maken van **nieuwe technologieën die leiden tot meervoudig en slim ruimtegebruik**. Voorbeelden zoals glasvezelnetwerken, slimme en digitale parkeersystemen, vuilnisophaling en afvalbeheer, renovatietools, duurzame energieproductie en -verbruik, waterbeheer, bewaking- en veiligheidssystemen, mobiliteitsgeleiding (van GPS tot zelfrijdende wagens)... kunnen de regio helpen om de beschikbare ruimte zo optimaal mogelijk benutten en om de leefkwaliteit te verhogen.

3.5. (ON)BEGRENSDE REGIO

De regio Zuid-West-Vlaanderen grenst aan Frankrijk en Wallonië. De dertien steden en gemeenten in het zuiden van de provincie West-Vlaanderen zijn strategisch gelegen tussen Gent en Rijsel (Lille) en op de as Oostende-Brugge-Roeselare-Kortrijk-Doornik. De positie tussen de metropolen Londen en Parijs en de Vlaamse Ruit (Antwerpen, Gent, Brussel, Leuven) maken van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk een strategische plaats. Deze specifieke positie heeft ertoe geleid dat er sinds begin jaren 1990 beleidsmatig grensoverschrijdende initiatieven en projecten worden opgenomen samen met de Franse en Waalse buurregio's. In 2008 werd dit samenwerkingsverband geformaliseerd met de oprichting van de **Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai**. Binnen het samenwerkingsverband van de Eurometropool ligt de focus op drie prioritaire thema's: de economische ontplooiing, het verband werk-opleiding en duurzame ontwikkeling op vlak van mobiliteit, energie en blauwe en groene netwerken. Thema's die van oudsher de grenzen overstijgen.

Sociaal-economische bewegingen tussen Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië hebben altijd bestaan en hoewel de demografische groei in de provincie West-Vlaanderen meer lijkt te stagneren dan in de Vlaamse Ruit, kan de regio Zuid-West-Vlaanderen haar unieke positie net aangrijpen om nieuwe opportuniteiten te bieden voor de **grensoverschrijdende woon- en arbeidsmarkt**. De aangrenzende Rijselse metropool wordt immers gekenmerkt door een jonge bevolking en hoge werkloosheidscijfers. Beleidskeuzes in het kader van de ruimtelijke toekomstvisie voor de regio moeten deze kans grijpen om zich verder te onderscheiden in Vlaanderen. De territoriale grenzen moeten in denken en handelen overschreden worden.



SITUERING REGIO ZUID-WEST-VLAANDEREN BINNEN EUROMETROPOOL LILLE-KORTRIJK-TOURNAI EN BINNEN DE NOORDZEEEREGIO

Ook het landschap overschrijdt de grenzen tussen Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië. Zo stromen de Leie en Schelde grensloos door een vruchtbaar landschap. Dit landschap vormt dan ook de kapstok om na te denken over de realisatie van een **grensoverschrijdend** park. Geen park zoals in de 19e eeuw, een afgesloten ruimte in de stad, maar wel een **groen-blauw verbindend landschap** waar recreatie, ecologie en waterberging met elkaar verbonden worden. Een grensoverschrijdend park dat zich ent op het bestaande watersysteem als drager en verbindend werkt over de grenzen heen. Een park dat Eurometropolitaan is.

Door zijn ligging tussen 3 Europese grootsteden vormt de Eurometropool een schakel in **de infrastructurele verbindingen van water, weg en spoor** die Vlaanderen naadloos verbinden met Frankrijk en Wallonië. Deze **drie armaturen** (water, weg, spoor) beleven momenteel een renaissance en bieden nieuwe ruimtelijke potenties voor de streek. Voor elk van de armaturen werken bovenlokale investeringen als hefboom om de lokale kwaliteiten te verbeteren. De investeringen en kwaliteitsverbetering van de Kortrijkse binnenstad ten gevolge van de Leiewerken zijn hiervoor sprekend.

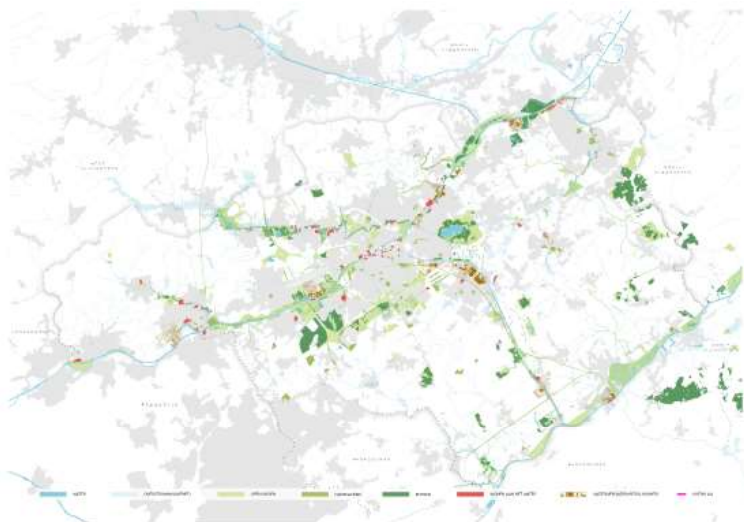
Er is het grensoverschrijdende project voor de **verbinding tussen het Seine- en Scheldebekken** voor de binnenvaart. Dit project zorgt niet enkel voor het optimaliseren van watergebonden transport over de grenzen heen, maar creëert ook een hefboom voor het vernieuwen van steden en kernen langs de waterlopen, stimuleert watergebonden bedrijvigheid, activeert het recreatieve medegebruik op en langs het water en geeft nieuwe kansen aan natuur- en landschapsontwikkeling.

Een ander initiatief is de benadering die vanuit het strategisch project RECOVER (Regio Kortrijk & Openbaar vervoer) wordt gevolgd, waarbij het openbaarvervoersgebied van de stedelijke regio Kortrijk wordt beschouwd als één ruimtelijk en functioneel samenhangend geheel (daily urban system). Het streefdoel voor dit systeem is een optimalisatie van de regionale ontsluiting zowel binnen het Vlaamse openbaarvervoersnetwerk als grensoverschrijdend naar Wallonië, Noord-Frankrijk en specifiek het HST-station van Lille-Europe, als internationale hub naar Londen, Parijs en Zuid-West-Europa. Het verbeteren van de **grensoverschrijdende treinverbindingen** vormt een van de speerpunten uit het spoorrappport regio Kortrijk. De Rijksse metropool heeft de ambitie om een grootstedelijk expresnet (RER) uit te bouwen, dat zou kunnen reiken tot in Kortrijk.

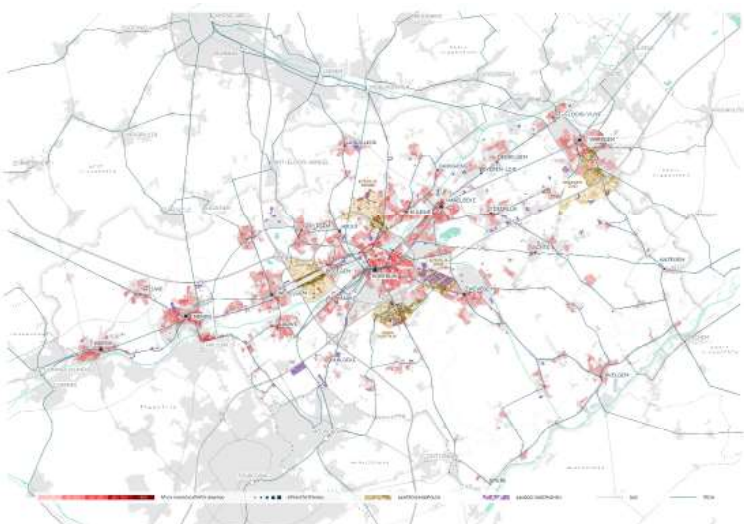
De autosnelwegen E17-A22 (Antwerpen-Gent-Kortrijk-Lille) en E403-A17 (Brugge-Kortrijk-Doornik) vormen belangrijke **hoofdwegen tussen Vlaanderen, Frankrijk en Wallonië**. Dit toont zich niet enkel in de vele grensoverschrijdende verkeers- en vervoersbewegingen, maar ook op ruimtelijk vlak, bijvoorbeeld in de ontwikkeling van grootschalige bedrijventerreinen langs deze hoofdwegen. Het bedrijventerrein L.A.R. vormt nabij de grens een belangrijke transport-, overslag- en distributiezone met een railterminal (als overslagpunt tussen weg en spoor). In de regio moeten enkele grootschalige weginfrastructuren worden geoptimaliseerd. Het is de ambitie van de regio om deze plannen uit te voeren met de nodige aandacht voor de beeld- en omgevingskwaliteit en in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij wordt een nauwe samenwerking met Vlaanderen nagestreefd.

De **luchthaven Kortrijk-Wevelgem** verhoogt ook de internationale connectiviteit van de regio. De hoofdactiviteiten zijn in de eerste plaats gericht op zakenvluchten en recreatief vliegverkeer. Hierbij streeft de luchthaven Kortrijk-Wevelgem naar een complementair aanbod t.o.v. andere luchthavens in de ruimere omgeving (zoals Lille-Lesquin en Oostende). Het blijft ook belangrijk om te streven naar een goede ruimtelijke inpassing van deze luchthaven in de verstedelijkte omgeving tussen Wevelgem en Kortrijk.

Niet alleen regionale thema's vragen een grensoverschrijdend partnerschap, maar ook voor de Scheldegemeenten en Menen en Wervik zijn grensoverschrijdende projecten van belang. Een goede afstemming, maar bij voorkeur een goede samenwerking is hierbij wenselijk tot zelf noodzakelijk. Hierbij zouden grenzen relatief moeten kunnen worden bekeken in functie van het realiseren van kwalitatieve projecten.



KWALITATIEF ONTWIKKELEN VAN HET BLAUW-GROENE NETWERK



VERSTERKEN VAN KERNEN EN STEDELIJK NETWERK



ACTIVEREN VAN PRODUCTIEVE LANDSCHAPPEN

4. RUIMTELIJKE KRACHTLIJNEN VOOR DE REGIO

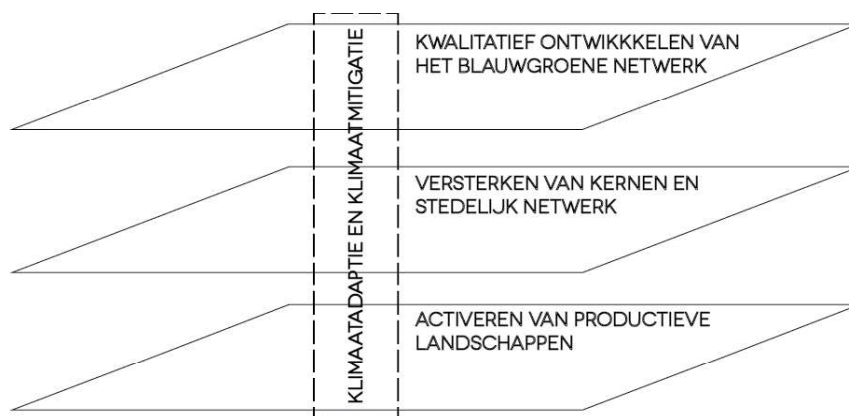
In dit hoofdstuk wordt de regionale visie vertaald in **drie ruimtelijke krachtlijnen voor de regio**. Deze krachtlijnen zijn geënt op de regionale armaturen van water-, spoor- en weginfrastructuur en de fysieke structuur.

Bij elke krachtlijn hanteren we een geïntegreerde benadering: verschillende thema's worden ruimtelijk met elkaar geïntegreerd op bepaalde deelgebieden van de regio. In deze zin zijn de drie krachtlijnen ook heel strategisch en selectief van aard. De belangrijkste beleidsaanbevelingen, die reeds aan bod kwamen in de thematische deelrapporten (bv. ruimtemonitors wonen en ondernemen), worden concreet toegepast en ruimtelijk met elkaar in verband gebracht.

Elke krachtlijn wordt geïllustreerd aan de hand van cartografisch materiaal. Deze kaarten zijn geen bestemmingsplannen, maar een conceptuele weergave van de verschillende subdoelstellingen en onderdelen voor elke ruimtelijke krachtlijn.

Vervolgens nemen we **de verschillende krachtlijnen transversaal onder de loep, met klimaat als bril**.

Iedereen is het namelijk roerend eens over het feit dat klimaatverandering invloed zal hebben op onze huidige manier van leven, wonen en werken, dat we anders met grondstoffen, energie en water zullen moeten omgaan en tegelijkertijd worden er overal ambitieuze klimaatdoelstellingen opgezet. Toch blijft de vraag, hoe kunnen we dit op een geïntegreerde manier aanpakken? Omdat klimaat invloed zal hebben op alle facetten van ons dagelijks leven, en bijgevolg op de verschillende krachtlijnen, gebruiken we deze als bril om dwars door de verschillende krachtlijnen heen te kijken.



4.1. KWALITATIEF ONTWIKKELEN VAN HET BLAUWGROENE NETWERK

De impact van de klimaatverandering, de nieuwe inzichten in ecosysteemdiensten en ook de opportuniteiten op vlak van stedelijke transformaties, watergebonden transport en bedrijvigheid onderstrepen allemaal het belang van de waterlopen in de regio. Er is een prangende nood aan ruimte voor water, maar tegelijkertijd is water ook steeds meer een gegeerd en kostbaar goed. Het blauwe netwerk vormt ook een fundamentele drager voor de groene structuren in de regio. Dit blauwgroene netwerk biedt de mogelijkheid om over sectorale en ruimtelijke grenzen heen samen te werken aan een meer geïntegreerde ontwikkeling.

Op regionale schaal vormen de Leievallei, de Scheldevallei en het kanaal Bossuit-Kortrijk de drie grote corridors van het blauwgroene netwerk. In tweede orde wordt dit aangevuld met het fijnmaziger netwerk van beekvalleien. In derde orde zijn er de ondergrondse waterlagen. Samen vormen deze drie lagen het blauwgroene netwerk: een geheel van waterassen, valleigebieden (met bijbehorende natte meersen, broekbossen, moerasvegetatie), weiden, poelen, grachten, groengebieden, bossen... Enkele jaren geleden koos de regio ervoor om werk te maken van het versterken van dit blauwgroene netwerk met o.a. het project Groene Sporen. De regio wil hier verder op inzetten en **het blauwgroene netwerk een structurerende rol laten spelen in de ruimtelijke (her)ontwikkeling van de regio. Dit komt aan bod in verschillende facetten.**

Rekening houdend met de klimaatswijziging beschikt het **blauwgroene netwerk** over een groot **vermogen tot weerstand**, indien nu de juiste maatregelen worden toegepast en ruimtelijke keuzes worden gemaakt. Om wateroverlast tegen te gaan, is het van essentieel belang om **overstromings(gevoelige)gebieden te vrijwaren van nieuwe bebouwing en verharding**. Dit is in het bijzonder van toepassing voor de signaalgebieden. Soms zal het ook nodig zijn om **aangepast te bouwen of om bestaande gebouwen te beschermen tegen overstromingsschade**. De principes van meerlaagse waterveiligheid worden toegepast. In de toekomst zullen niet enkel het **teveel aan water**, maar **ook steeds meer tekorten** aan geschikt water een uitdaging vormen. Dat geldt niet alleen voor drinkbaar water, maar ook voor proceswater t.b.v. bedrijvigheid en zeker voor de landbouwsector. Het **integraal waterbeleid** focust zowel op de kwantiteit en de kwaliteit van het water als op de kenmerken van de waterlopen (en de oevers) en dit zal verder vertaald moeten worden in het ruimtelijke beleid.

Het **blauwgroene netwerk** heeft zonder twijfel heel wat potenties als **drager van biodiversiteit** in Zuid-West-Vlaanderen. Klimaatverandering heeft ook een impact op ecologische processen. De **biodiversiteit** staat onder druk en de gewijzigde klimaatomstandigheden zonder een ecologisch netwerk leiden tot het lokaal verdwijnen van populaties, biotopen en de **ecosysteemdiensten die daaruit volgen**. Om de biodiversiteit, ook nabij de steden of kernen, op peil te brengen en zo de regio leefbaar te houden voor mens, fauna en flora, zullen er de komende decennia in Zuid-West-Vlaanderen **meer kansen moeten worden gecreëerd voor natuur, groen en bos**. Hierbij leggen we de prioriteit op het realiseren van de bestaande "groene" bestemmingen (bv. uitbreiding van de Gavers, ontwikkeling van het Preshoekbos, natte natuur in de Leie- en Scheldevallei...), aangevuld met het uitbouwen van een groene structuur langs de beken.

Het **blauwgroene netwerk** heeft ook een rol te vervullen **als infrastructuur**.

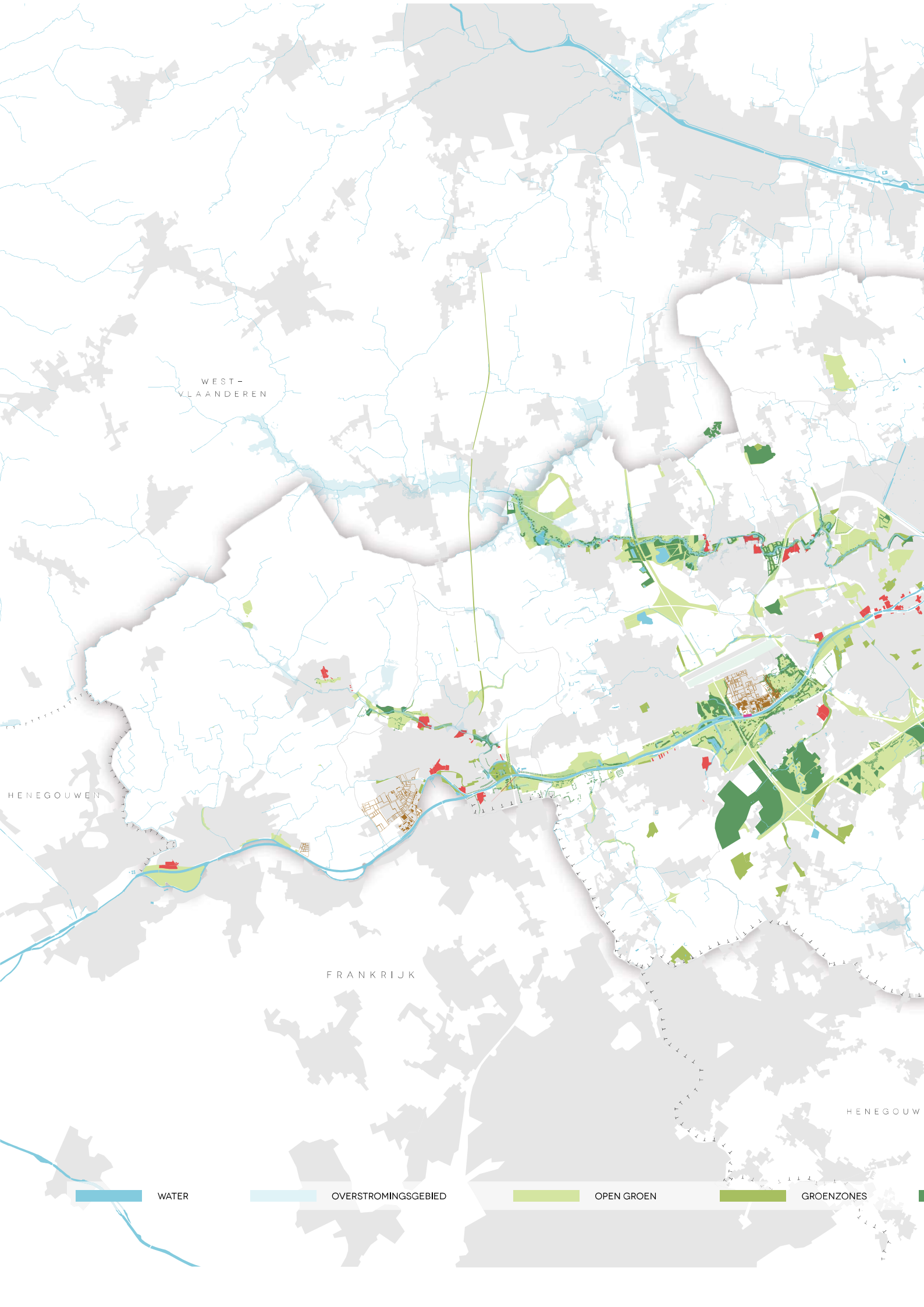
Zo zijn de infrastructuurwerken in het kader van de Seine-Scheldeverbinding in de eerste plaats gericht op het **optimaliseren van watergebonden transport en bedrijvigheid**. Uit onderzoek blijkt dat de bijkomende vraag naar watergebonden bedrijfsruimte in de regio kan worden ingevuld door gebruik te maken van het bestaande juridisch bestemde aanbod voor bedrijvigheid langs waterwegen (momenteel niet functioneel watergebonden). De **bestaande bedrijven** gelegen aan het water zullen **worden gestimuleerd** om over te gaan tot watergebonden transport. Waar nodig en gewenst, kunnen hiervoor bestaande kaaien en laad- en losinfrastructuur worden geoptimaliseerd en nieuwe kades worden aangelegd. De regio zal ook - i.s.m. de bovenlokale partners - een **strategie opbouwen om leegstaande en vrijkomende bedrijfssites langs het water te hergebruiken ten behoeve van watergebonden bedrijvigheid**. Hierbij is een verdere afstemming vereist met andere (lopende) onderzoeken en processen (o.a. complex project Kanaal Bossuit-Kortrijk en complex project K-R8). Het stimuleren van watergebonden bedrijvigheid vergt ook een geïntegreerde aanpak met veilige en kwaliteitsvolle oplossingen voor het fietsverkeer op jaagpaden.



Het Seine-Scheldeproject vormt ook de **hefboom voor stadsvernieuwing aan waterfronten** (bv. langs de Leie in Wervik, Harelbeke en Waregem). De realisatie van de Leiedoortocht in Kortrijk is hiervan het voorbeeld bij uitstek. Maar ook elders in de regio vormen de Leiewerken de aandrijver voor het uitvoeren van een **kernversterkend beleid** (bv. masterplan Menen-Centrum), waarbij een gebiedsgerichte en geïntegreerde aanpak noodzakelijk is. Ook de werken in de Scheldevallei bieden nieuwe kansen om de relatie van de kernen in Avelgem en Spiere-Helkijn met de Schelde te versterken. En ook de aanwezigheid van onbevaarbare waterlopen biedt extra mogelijkheden en kwaliteiten voor **stads- en dorpskernvernieuwing** (bv. langs de Heulebeek en Gaverbeek).

Tot slot wijzen we ook nog op de (cor)relatie tussen het blauwgroene netwerk en diverse vormen van **toerisme en recreatie**. Langs de waterlopen zijn er vele toeristische bezienswaardigheden, evenementen en ook heel wat **bouwkundig en landschappelijk erfgoed**, die verder kunnen worden gevaloriseerd. De **jaagpaden** langs de Leie, Schelde en het kanaal Bossuit-Kortrijk zijn in de eerste plaats dienstwegen voor het waterwegbeheer, maar ze zijn meestal ook geselecteerd als fietssnelwegen of bovenlokale fietsroutes en worden eveneens gebruikt door andere recreanten. Ook langs onbevaarbare waterlopen verschijnen steeds meer **wandel-, fiets- en ruiterroutes**. **Waterrecreatie** vertaalt zich op vandaag reeds in verschillende vormen en activiteiten (bv. pleziervaart, kanoclubs, jachthavens, hengelsport, waterski, enzovoort) en kan nog verder worden uitgebouwd. **Het blauwgroene netwerk** is de uitgelezen **ruimte voor vrije tijd**.

De verschillende onderdelen van het regionale blauwgroene netwerk worden hierna gedetailleerder besproken.



WEST-VLAANDEREN

HENEGOUWEN

FRANKRIJK

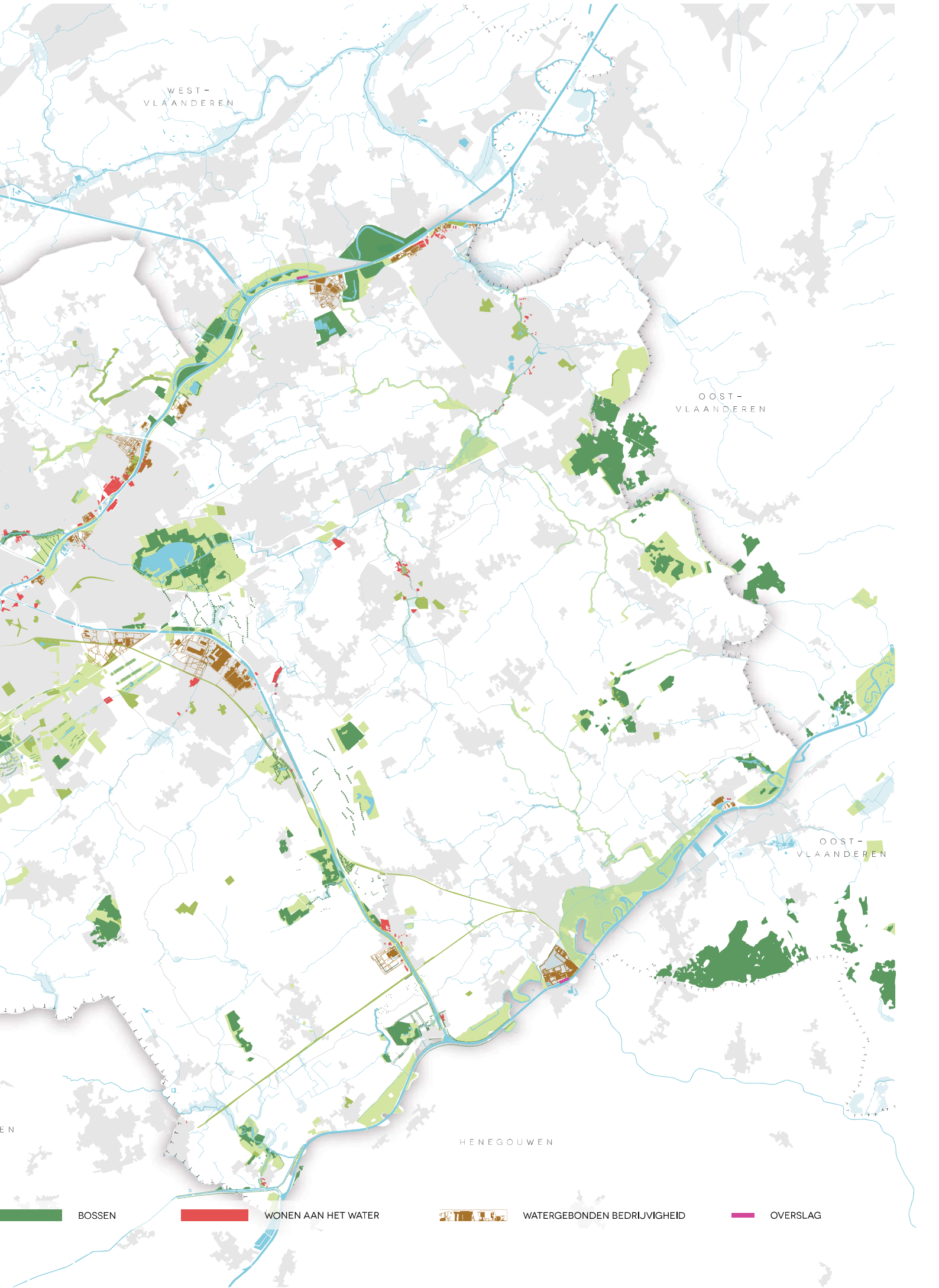
HENEGOUW

WATER

OVERSTROMINGSGBIED

OPEN GROEN

GROENZONES





LEIEBOORDEN & BINNENSTAD KORTRIJK

4.1.1. Leievallei

De Leie loopt in de regio door de sterk verstedelijkte as van Wervik tot Waregem. De Leie was oorspronkelijk een natuurlijke rivier met overstroombare meersen en een ecologische ontwikkeling van fauna en flora in en langs het water. Door de rechttrekking van de rivier zijn ook talrijke oude Leiearmen ontstaan die refereren aan de oorspronkelijke rivierbiotoop. Maar door de geschiedenis heen is de Leie ook de motor geweest voor veel stedelijke en economische ontwikkelingen zoals de vlas- en textielnijverheid. Vandaag bestaat de Leievallei uit een afwisseling van verstedelijkte kernen, bedrijvzones en openruimtegebieden met restanten van de oorspronkelijke meersen. In deze specifieke ruimtelijke context is het van essentieel belang om te werken vanuit een geïntegreerde benadering waarbij de relatie wordt gelegd tussen rivier, landschap, natuur en stedelijkheid.

Een deel van de Leievallei is beschermd als Vlaams Ecologisch Netwerk. In het kader van het Seine-Scheldeproject wordt voorzien in een flankerend natuur- en landschapsbeleid. Binnen het luik Rivierherstel wordt een programma gemaakt voor het herstellen en ontwikkelen van natuur- en groengebieden in de Leievallei. Hierbij worden voormalige 'van nature overstroombare' zones en kwelgebieden aangewend om nieuwe natte biotopen te ontwikkelen (zoals botanisch waardevolle graslanden met kleine landschapselementen), worden er natuurvriendelijke oevers aangelegd en worden oude Leiemeanders opnieuw aangesloten op de Leie. Het natuurherstel in de Leievallei zal ook het waterbergend vermogen en de infiltratie naar het grondwater laten toenemen. De landbouw blijft haar belangrijke rol als gebruiker en beheerder van grote delen van de Leievallei behouden. De bestaande landschappelijk waardevolle open ruimte en perspectieven in de Leievallei worden verankerd en gevrijwaard voor de toekomst. De oude Leiearmen worden weer ingeschakeld in het riviersysteem zodra de waterkwaliteit dat toelaat, zodat het natuurlijke visbestand zich kan herstellen. Deze verschillende potenties werden reeds in voorbereidende plannen en studies aangeduid. Voor de Leie tussen Kortrijk en Deinze (Gent) zullen de betrokken bovenlokale actoren (Departement Omgeving, Vlaamse Waterweg, ANB, OE, VLM, VMM, Landbouw en Visserij, Bekkenbestuur), samen met de steden en gemeenten, een geïntegreerde aanpak uitwerken, inzake afstemming en realisatie van de verschillende lopende processen en projecten, met inbegrip van o.m. het project Seine-Schelde, Rivierherstel Leie, onderzoek in kader van de AGNAS. Departement Omgeving en Vlaamse Waterweg nemen dit, als trekkers, gezamenlijk op. Ook in kader van het bekkenbeheers- en wateruitvoeringsplan Liebekken worden acties en projecten uitgevoerd.

De Leie is geselecteerd om een fundamentele rol als transportas te vervullen in het kader van de Seine-Scheldeverbinding. Om het gabarit van de rivier aan te passen aan schepen klasse Vb worden er grootschalige waterinfrastructuurwerken uitgevoerd aan de Leie met een reeks van brugverhogingen, sluisvergrotingen, bochtverbredingen en vernieuwde kades en oeverzones. De regio heeft met het voorbeeld van de Leiedoortocht in Kortrijk gezien hoe deze optimalisaties aan de waterweg een hefboom voor kwaliteitsvolle stedelijke transformaties hebben gegenereerd. In daaropvolgende Leiedoortochten in Harelbeke, Wervik en Menen zullen ook andere stadsvernieuwingprojecten worden gerealiseerd die de link leggen tussen de rivier en de stad. Ook aanpassingen aan sluizen, kades en bruggen in Wevelgem, Kuurne en Waregem geven aanleiding tot nieuwe ontwikkelingen.

De Leiewerken hebben de ambitie om in de toekomst heel wat vrachtwagenverkeer van de weg te halen en zo de CO₂-uitstoot te verlagen. De regio zet mee in op deze duurzame doelstellingen en wil de Leiewerken ook economisch valoriseren door zo veel mogelijk de daartoe geschikte delen van bestaande bedrijventerreinen langs de Leie te reserveren voor watergebonden bedrijvigheid en transport. Uit onderzoek blijkt dat langs de Leie de grootste potenties kunnen worden gevonden op delen van de bestaande bedrijventerreinen Wervik-Bootweg, Menen-Grensland, Wevelgem-Zuid en Waregem-Desselgem. Net buiten de grenzen van de regio spelen ook de River Terminal Wielsbeke en ook de mogelijk nieuwe ontwikkelingen in Halluin een belangrijke rol in het stimuleren van watergebonden transport en bedrijvigheid.

4.1.2. Scheldevallei

De vallei van de Bovenschelde, die de grens vormt van West-Vlaanderen met Oost-Vlaanderen en Henegouwen, heeft geen verstedelijkingsproces doorgemaakt zoals de Leievallei. Dat is ook dé troef van de Scheldevallei, waar grotere delen van het gebied kunnen worden aaneengesloten tot een grote eenheid valleilandschap. De verschillende dorpskernen van Avelgem en Spiere-Helkijn vormen parels in deze Scheldevallei.

In het kader van het natuurinrichtingsproject West-Vlaamse Scheldemeersen werden door de Vlaamse Landmaatschappij reeds veel acties gerealiseerd en deelgebieden ingericht in functie van natuur, waterbeheer en recreatief medegebruik. Voorbeelden zijn de verwerving en het beheer van natuurterreinen, de aanpak van de 'coupures' (afgesneden Scheldemeanders), de verhoging van de waterstand in de winter en de herprofilering van de Rijtgracht. Ook in kader van het bekkenbeheers- en wateruitvoeringsplan Bovenschelde worden acties en projecten uitgevoerd. De waterwinningsgebieden van Avelgem-Waarmaarde zijn cruciaal voor de waterhuishouding in de ruimere Scheldevallei. Bijkomende ambities voor natuur- en landschapontwikkeling in de Scheldevallei zijn o.a. een verbetering van de waterkwaliteit, het samengaan van natuur en landschap met het landbouwgebruik en de herwaardering van de relatie tussen de Schelgedorpen en de riviervallei. Er liggen kansen voor dorpskernvernieuwing, landschapontwikkeling (bv. land-art) en recreatief medegebruik (wandelen, fietsen, vissen...).

Ook op de Schelde - eveneens een belangrijke waterweg binnen het infrastructuurproject Seine-Schelde - voorziet een optimalisatie van bruggen, kades, sluizen en oevers om watergebonden transport en bedrijvigheid te stimuleren. De sluizen in Kerkhove-Waarmaarde en Hérinnes-Spiere worden aangepakt. De bestaande containerterminal en het regionaal bedrijventerrein van Avelgem blijven een sleutelrol spelen in watergebonden transport en bedrijvigheid in de ruimere regio. Er zijn langs de Schelde ook enkele kleinere bedrijfssites in Kerkhove en net over de grens (Escanaffles, Warcoing, Pecq, Berchem). De geplande reconversie van de elektriciteitscentrale van Ruien, aan de Oost-Vlaamse zijde van de Schelde, vormt ook voor de regio Zuid-West-Vlaanderen een belangrijk project op vlak van tewerkstelling (herbestemming met nieuwe bedrijvigheid), natuurontwikkeling en recreatie. Met geschikte vrachtroutes wil de regio te veel bijkomende vrachtwagens in de dorpskernen van het Schelde-Leie interfluvium vermijden. Het onderzoek naar de omleidingsweg van de N382 rond de kern van Anzegem wordt voortgezet in samenspraak met alle actoren.

Het oude zwembad van Spiere en het oude pompgebouw van Bossuit vormen waardevolle erfgoedelementen, die een toeristisch-recreatieve meerwaarde kunnen verkrijgen. De nieuwe IJzerwegbrug ter hoogte van de oude spoorwegbedding in Avelgem vormt een belangrijke fietsverbinding tussen Zuid-West-Vlaanderen, Henegouwen en Oost-Vlaanderen binnen een Europees fietsnetwerk.





4.1.3. Kanaal Bossuit-Kortrijk

Het kanaal Bossuit-Kortrijk werd ooit gegraven als verbinding tussen het Henegouwse steenkoolbekken en West-Vlaanderen. Het kanaal is dus van origine 'man-made' infrastructuur die tot op heden voor grotere schepen enkel toegankelijk is als insteekdok vanaf de Schelde. Recentelijk heeft de waterwegbeheerder een nieuwe ambitie toegevoegd om het kanaal Bossuit-Kortrijk te optimaliseren in het kader van de Seine-Scheldeverbinding. Er loopt momenteel een onderzoek via de procedure van Complexe Projecten. Het doel van het project is de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk tot een verbinding tussen Leie en Schelde voor CEM-T klasse Va-schepen.

In de "Geïntegreerde visie voor kanaal Bossuit-Kortrijk" (studie opgemaakt door Leiedal in opdracht van provincie West-Vlaanderen) krijgen de kanaaloevers, de kanaalomgeving en de kanaaldorpen elk hun functie in een samenhangend geheel. Het "Kanaalpark" betekent veel meer dan enkel watertransport. Het is een lineair landschap door het Leie-Schelde Interfluvium heen. Het legt een ruimtelijke, ecologische en recreatieve verbinding tussen de twee rivier valleien van Schelde en Leie. Het is opgedeeld in drie delen: stedelijk landschap Kortrijk / industrieel landschap Kortrijk-Harelbeke-Zwevegem / open landschap Zwevegem-Moen-Bossuit.

Aan de monding met de Leie in Kortrijk loopt het kanaal door het meest stedelijke gedeelte. In het kader van de optimalisatie van het kanaal moet de relatie worden gelegd met de stadsvernieuwing in de aanpalende kanaalbuurten Venning en Sint-Janswijk. De kanaalwerken kunnen als hefboom worden aangewend voor nieuwe publieke ruimtes, wonen aan en beleving van het water...

De potenties voor watergebonden bedrijvigheid bevinden zich vooral in het industriële kanaallandschap van Kortrijk, Harelbeke en Zwevegem (vanaf brug R8 tot brug Otegemstraat). Dit heeft vooral betrekking op delen van de bestaande bedrijventerreinen kanaalzone Kortrijk-Harelbeke en Harelbeke-Zwevegem, De Blokken en Zwevegem site Bekaert/Betafence op de zuidelijke kanaaloever. Recent is door de Vlaamse Regering de startbeslissing genomen voor het Complex project "Opwaardering en/of aanpassing van het Kanaal Bossuit-Kortrijk voor klasse Va -schepen". Het thema watergebonden bedrijvigheid maakt deel uit van het complex project. De agenda in de onderzoeks- en uitwerkingsfase van het complex project omvat o.a. een ruimtelijke-economische inplanting van watergebonden bedrijvigheid met de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) langs het kanaal. Op de noordelijke kanaaloever wordt het jaagpad doorgetrokken als fietssnelweg van Stasegem tot Zwevegem.

Ten zuiden van Zwevegem loopt het kanaal door het open landschap van het interfluvium tot aan de Schelde in Bossuit. De afbakeningslijn van het regionaalstedelijk gebied geldt als "harde grens" om deze waardevolle open ruimte te bewaren. Dit deelgebied biedt mogelijkheden voor natuur- en groenontwikkeling langs het kanaal met het Orveytbos/Mortagnebos en de Vaarttaluds (beschermd als Europees Habitatrichtlijngebied), het Lettenhofpark, Moen-Olieberg en de oude kanaalarm in Bossuit. Deze groengebieden leggen ook de link tussen de dorpen van Moen en Bossuit en het kanaal. Het bestaande bedrijventerrein Moen-Trekweg wordt niet verder uitgebreid, maar er wordt wel gezocht naar een alternatieve lokale ontsluiting van het bedrijventerrein samen met het stort van IMOG om de verkeersleefbaarheid van de dorpskern van Moen te verhogen en om de natuurpotenties van het habitatrichtlijngebied van de Vaarttaluds te vrijwaren.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk is ook ruim bedeed met industrieel erfgoed. De site Transfo in Zwevegem wordt omgebouwd van een oude elektriciteitscentrale tot een regionale hotspot met toeristische, recreatieve en culturele attracties aan het kanaal. Deze regionale hotspot binnen het Kanaalpark wordt in de toekomst sterker verbonden met de Gavers, dit zowel fysisch, met de verdere uitbouw van het fietsnetwerk, als functioneel, in combinatie met de recreatieve mogelijkheden en programmatie van het provinciaal domein. Ook de jaagpaden langs het kanaal hebben een grote recreatieve meerwaarde en zorgen samen met de kruisende fietsroutes op de oude spoorwegbeddingen Kortrijk-Avelgem en Spiere-Avelgem voor hoogwaardige fietsverbindingen tussen de Leie- en Scheldestreek.

4.1.4. Fijnmazige blauwgroene netwerk

Het fijnmazige blauwgroene netwerk bestaat niet alleen uit de talrijke beken die de regio rijk is (waaronder Geluwebeek/ Reutelbeek, Markebeek, Heulebeek, Gaverbeek, Plaatsbeek, Pluimbeek, Neerbeek, Avelgembek, Scheebeek, Grote en Zwarte Spierebeek, Rijtgracht...), maar ook uit andere natuurlijke watervlakken (plassen, poelen, afgesneden meanders...) en door de mens aangelegde waterinfrastructuur (grachten, riolen, waterbufferbekkens, landbouwwaterbekkens).

In de toekomst zal meer ruimte voor water moeten worden gereserveerd voor zowel berging, buffering als infiltratie, aangezien wisselende periodes van extreme regenval en droogte te verwachten zijn. Bij regenval moet het water vertraagd worden afgevoerd; bij droogte dient er voldoende water beschikbaar te blijven voor drinkwater, proceswater, landbouw, natuur, recreatie... De aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden om wateroverlast tegen te gaan is hiervan een voorbeeld. Dit zal echter niet altijd voldoende zijn. Het zal bv. ook nodig zijn om aangepast te bouwen of om bestaande gebouwen individueel te beschermen tegen overstromingsgevaar. Het is daarom belangrijk om de principes van meerlaagse waterveiligheid toe te passen. Hierbij wordt uitgegaan van een combinatie van maatregelen op het gebied van protectie, preventie en paraatheid die tegen elkaar worden afgewogen (kosten-baten-analyse) en van een gedeelde verantwoordelijkheid om tot een duurzame vermindering van het overstromingsrisico te komen. Met de stroomgebiedbeheersplannen Leiebekken en Bovenscheldebekken (2016-2021) werden - in kader van integraal waterbeleid - hiervoor reeds acties en projecten geformuleerd voor de verschillende beken in de regio. Afgezien van adaptieve waterlandschappen, zijn ook het beheer van grondwaterreserves en brongebieden, het navolgen van signaalgebieden en het bevorderen van waterrecuperatie onontbeerlijk.

Elk waterelement kan een rol spelen om de regio klimaatbestendig te maken. Het opvangen en vasthouden van water wordt daarin steeds belangrijker. Zelfs het kleinste waterlichaam speelt hierbij een rol, van de kleinste goot tot het grootste bufferbekken. Door te werken aan het geheel van watervlakken en dragers, kan de regio tegelijk de relatie versterken tussen bebouwing, openbaar domein en de beekvalleien. Beekvalleien bieden immers een aantrekkelijke woonomgeving, wandelverbindingen langs de beek naar het centrum, ecologisch herstel, recreatief medegebruik en vaak nog belangrijk erfgoed.

Projecten zoals de geïntegreerde gebiedsvisie Heerlijke Heulebeek en de Geluwebeek/Reutelbeek hebben tien jaar geleden reeds aan bewustwording gewerkt. De aandacht voor deze beekvalleien is meer en meer doorgedrongen bij de besturen en de bevolking. De vraag om beken te herwaarderen en meer groen in kernen toe te laten, heeft echter nog te veel te maken met enkel beeldkwaliteit en nog te weinig met klimaatbestendigheid. De te verwachten klimaatveranderingen zullen leiden tot hitte-eilandeffecten en bijkomende overstromingen. Een blauwgroene dooradering van het verstedelijkte weefsel biedt verkoeling, kan oplossingen bieden tegen wateroverlast en een tegengewicht vormen om de leefomgeving opnieuw in balans te brengen.

Binnen de open ruimte is vooral voor de onbevaarbare waterlopen (beken) van eerste categorie een gecoördineerde en planmatige aanpak relevant om het waterbeheer, de landschappelijke en recreatieve inrichting, de beekbegeleidende natuur, de opwaardering van het erfgoed en het agrarische gebruik goed op elkaar af te stemmen. Voor de Gaverbeekvallei zullen een gebiedsvisie en actieplan worden opgemaakt.



DE HEERLIJKE HEULEBEEK VORMT EEN INTERGEMEENTELIJK GEÏNTEGREERD PROJECT VOOR DE HEULEBEEKVALLEI TUSSEN MOORSELE EN KUURNE. HET PROJECT LEGT DE RELATIE TUSSEN VERSCHILLENDE THEMA'S: WATERBERGING, HERMEANDERING, WATERKwaliteit, FIETS- EN WANDELROUTES, NATUUR- EN LANDSCHAPSONTWIKKELING, RECREATIE, ERFGOED, PUBLIEKE RUIMTE, WONEN ALS HEFBOOM VOOR GROEN, WATERSPAARBEEKENS VOOR LANDBOUW...

4.1.5. Recreatieve groengebieden

De Gavers

Het provinciaal domein De Gavers vormt het grootste recreatie- en natuurdomein in de regio Zuid-West-Vlaanderen. Het gebied, gelegen op de grondgebieden van Harelbeke en Deerlijk, is van groot belang voor fauna en flora in de regio. De provincie West-Vlaanderen heeft een provinciaal RUP opgemaakt in functie van de uitbreiding van De Gavers (met bijkomende natuur- en bosontwikkeling) en de herbevestiging van het landbouwgebied Esser. Deze planningsopties worden herbevestigd.

Via het landbouwgebied Esser kan een fiets- en wandelverbinding worden gerealiseerd naar het kanaal Bossuit-Kortrijk en over het kanaal naar Zwevegem en de site Transfo.

De omgeving van het Forestierstadion kan ook nog nieuwe potenties bieden voor recreatie (bv. als zoekzone voor een nieuw zwembad).

De Bergelen

In tegenstelling tot het provinciaal domein De Gavers, dat meer gericht is op actieve recreatie, blijft het provinciaal domein De Bergelen in Gullegem meer gericht op natuurontwikkeling en vormen van zachte recreatie. In het kader van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werd een deelplan opgemaakt in functie van de mogelijke toekomstige uitbreiding van het provinciaal domein De Bergelen, het vrijwaren van de Heulebeekvallei, de bestemming van een stedelijk landbouwgebied en de realisatie van een randstedelijk groengebied ten oosten van de R8 (Ghellinckpark). Deze planningsopties worden herbevestigd.

Indien mogelijk, moet de lawaaihinder van de aanpalende autosnelweg E403 in het groendomein worden gereduceerd. Daarnaast wordt ook gezocht naar het optimaliseren van de bereikbaarheid van De Bergelen voor voetgangers en fietsers. Langs de Schuttershoflaan wordt een nieuw woonproject gepland, waarbij ook een nieuwe fiets- en wandelverbinding moet worden gemaakt vanuit het centrum van Gullegem naar De Bergelen. Hierbij wordt ook de relatie gelegd met het project van de Heerlijke Heulebeek. Het natuurlijk overstromingsgebied van de Heulebeek wordt maximaal gevrijwaard.

De Balokken

Het 36 hectare grote recreatie-eiland de Balokken in Wervik is gelegen tussen de nieuwe en de oude Leie. Het ontstond bij de rechttrekking van een Leiemeander begin de jaren 1990, toen de rivier voor grotere schepen bevaarbaar werd gemaakt. De Balokken is een jong park in volle ontwikkeling waar je van een de rijke fauna en flora kunt genieten. Graslanden, loofbomen en een rietveld, gecombineerd met wandelpaden en zithoekjes, maken van het eiland een charmante plek om even tot rust te komen. In de moeraszone (4,5 hectare) met houten vlonderpad waan je je in een groot natuurgebied, Zeldzame diersoorten als de kamsalamander vonden er al hun onderkomen, een bewijs dat de natuur hier volop haar gang kan gaan.

In 2014 kon de parkbeheerder - het Vlaamse Agentschap voor Natuur en Bos - de resterende gronden op het eiland verwerven, waardoor het park kon groeien tot ruim 35 hectare, met onder meer een nieuwe hondenspeelweide, een picknickzone, een kinderspeelbos en een kunstzinnige vogelobservatiehut die je een unieke blik geeft op de afgesloten Leiemeersen. Er is ook een kleine passantenjachthaven.

De Balokken is ook een beetje Frankrijk, want na de rechttrekking van een vroegere meander op de 'Oude Leie' is een stukje van het eiland Frans grondgebied.



PROVINCIAAL DOMEIN DE GAVERS



DE BALOKKEN IN WERVIK

4.1.6. Bosontwikkeling in Zuid-West-Vlaanderen

Vlaanderen is een van bosarmste regio's in Europa, en in Zuid-West-Vlaanderen bedraagt het percentage aan bosoppervlakte amper 2 à 3 %. De Vlaamse overheid stelt in haar ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos dan ook een bosuitbreiding voor van 1670 ha in de regio Leiestreek, die zich uitstrekt tot Roeselare en Gent en dus veel ruimer is dan Zuid-West-Vlaanderen. De regio Zuid-West-Vlaanderen bevat circa 470 ha bestemde bosgebieden en circa 240 ha uitbreidingsgebieden voor bos. Daarnaast zijn er ook nog enkele bestaande bossen in natuurgebieden of andere (groene) bestemmingszones.

De regio wil de eerste prioriteit leggen op de effectieve realisatie van de reeds bestemde maar nog niet aangeplante bosgebieden. Dit behelst ondermeer:

- de verdere realisatie van het "Preshoekbos" (stadsrandbos Marke-Aalbeke-Lauwe)
- de bosontwikkeling bij het stadsgroen Marionetten in Kortrijk
- de bosontwikkeling in het gebied Bergkapel in Lendeledede (nabestemming van het ontginnings- en stortgebied)
- de realisatie van het stadsrandbos Waregem
- de verdere ontwikkeling van boscomplexen op de heuvelrug van het Leie-Schelde interfluvium.

In principe is ontbossen verboden in Vlaanderen, maar er gelden uitzonderingen. Zo kan ontbossen met oog op handelingen van algemeen belang. Ontbossen is eveneens toegestaan bij ontwikkeling van bestemde woongebieden of industriegebieden of bij uitvoerbare delen in niet-vervallen verkavelingen. Een laatste uitzondering is ontbossing in functie van vastgestelde natuurdoelen. Ook in onze regio vinden binnen deze vier uitzonderingen nog steeds ontbossing plaats. Deze ontbossing moet worden gecompenseerd. Dit kan via compensatie in natura, maar gebeurt nu meestal via financiële boscompensatie. Deze bosbehoudsbijdrage wordt door het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) ingezet voor aankoop van beschikbare te bebossen gronden. Jammergenoeg wordt financiële boscompensatie (meestal) niet gerealiseerd in Zuid-West-Vlaanderen. Dit is in grote mate te wijten aan het gebrek aan te bebossen gronden wegens de hoge druk op en vraag naar beschikbare gronden. Bebossingsprojecten stuiten ook op lokaal niveau op weerstand omdat er andere bestemmingen of noden zijn voor de beschikbare grond. Nochtans kunnen lokale besturen, natuurverenigingen en gewone burgers door middel van een jaarlijkse projectoproep ondersteuning krijgen van het ANB voor het verwerven van te bebossen gronden. Vanuit de klimaatneutrale ambitie zal de regio op z'n minst daarom inspanningen leveren om ontbossing in eerste instantie in natura te compenseren. Indien dit niet mogelijk is, om er voor te zorgen dat financiële boscompensatie in Zuid-West-Vlaanderen wordt gerealiseerd.



PRESHOEKBOS: STADSRANDBOS MARKE-AALBEKE-LAUWE

4.2. VERSTERKEN VAN KERNEN EN STEDELIJK NETWERK

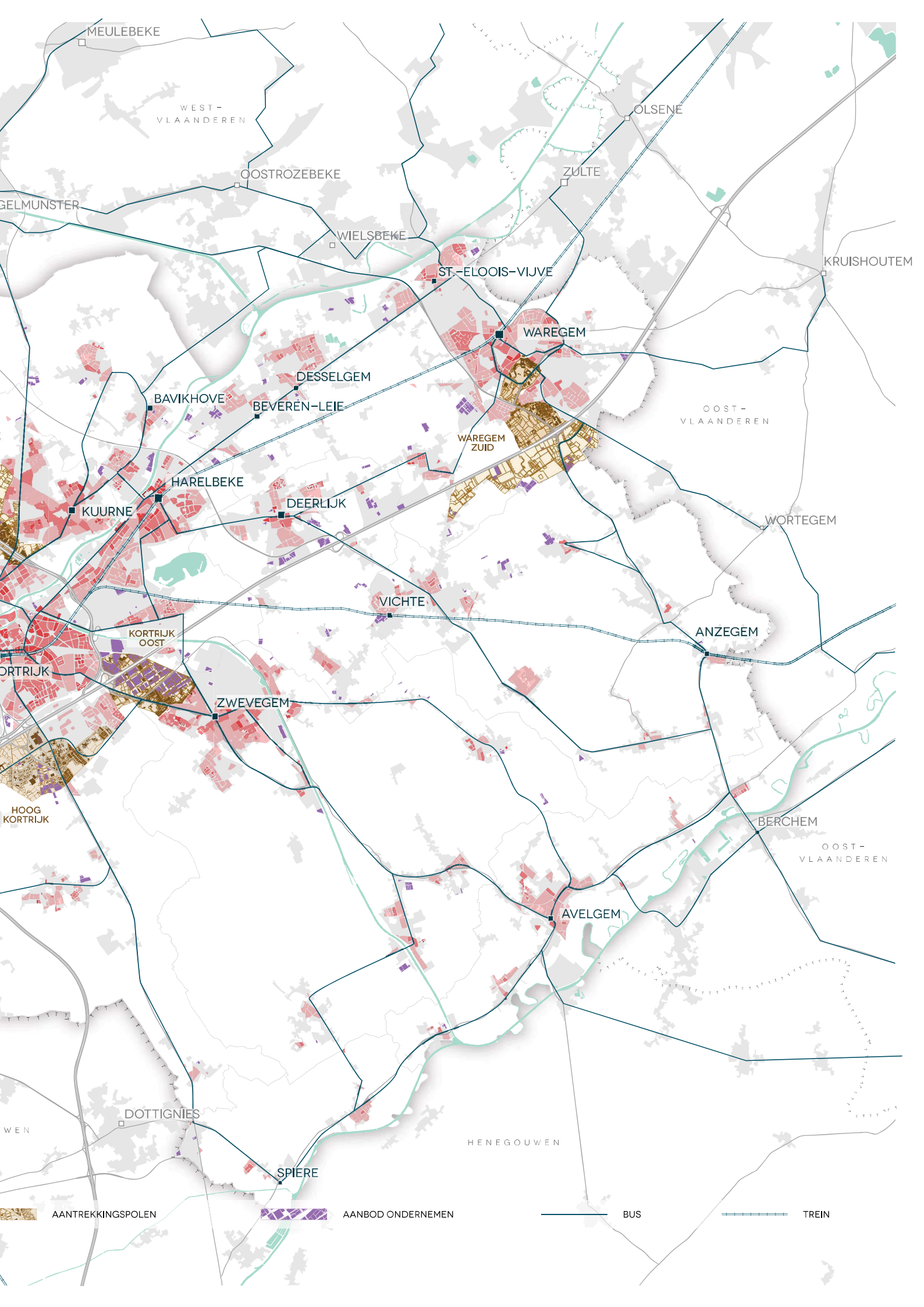
Vanuit de ruimteneutrale ambitie is het essentieel om de kernen en het stedelijke netwerk te versterken door in te zetten op **kernverdichting**. Voor Zuid-West-Vlaanderen betekent dit in de eerste plaats het **renoveren en vervangen van het bestaande woonpatrimonium**. Voor het nieuwe, bijkomende aanbod streven we naar het **verdichten op duurzame locaties** en met kwaliteit als troef. Echter, om kernen voldoende dynamisch en levendig te houden, moeten er niet alleen mogelijkheden zijn voor wonen, maar ook voor horeca, shopping, recreatie, groen... op een manier dat ze elkaar versterken en wederzijds kwaliteit en meerwaarde toevoegen. Deze **verweving van functies** in de kernen veronderstelt densiteit en complementariteit.

In de bebouwde kernen en het stedelijk netwerk moet ook worden ingezet op het **activeren van de bestemde ruimte om te ondernemen**. Vanuit de regio wordt de kaart getrokken van duurzaam hergebruik op maat van de plek. Het aansnijden van greenfields geeft louter uitvoering aan beslist beleid.

Ook de **ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk** moeten multimodaal bereikbaar worden gemaakt en kunnen complementair met de kernen worden uitgebouwd door het bundelen van bovenlokale grootschalige programma's.

Om dit verdicht stedelijk netwerk optimaal te laten functioneren, moet veel meer worden ingezet op **nabijheid en bereikbaarheid met alternatieve en duurzame vervoersmodi** vanuit het STOP-principe (voetgangers, fietsers, openbaar en collectief vervoer). Hierbij vormt een hoogwaardig openbaar vervoer de ruggengraat, aangevuld met een kwalitatief uitgebouwd fietsnetwerk. Dit OV biedt in combinatie met de fiets in voor- en natransport, in een stedelijk netwerk een volwaardig alternatief voor de auto. Om de samenhang tussen deze vernieuwende mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling te garanderen, wil de regio dan ook in het bijzonder inzetten op het multimodaal verknopen en verdichten in de omgeving (openbaarvervoers)knooppunten.





AANTREKKINGSPOLEN

AANBOD ONDERNEMEN

BUS

TREIN

4.2.1. Verweven van functies in levendige kernen

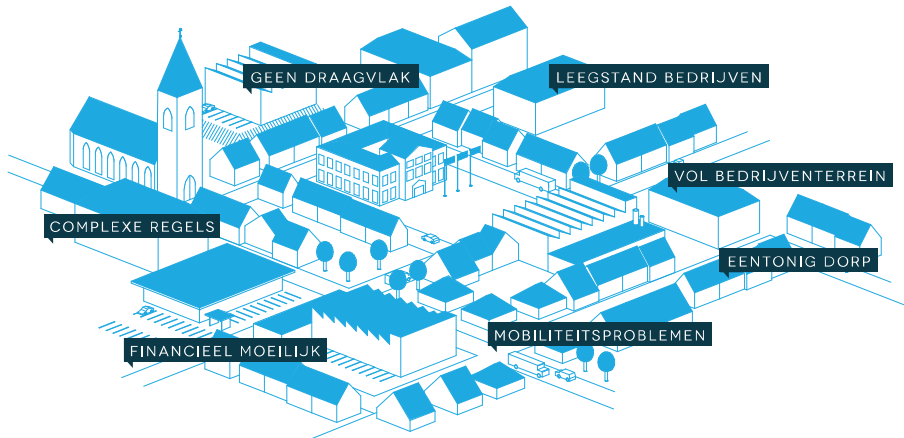
In sterke, dynamische kernen moet het woonpatrimonium gecombineerd worden met gemeenschapsvoorzieningen, kantoren, diensten, kleinhandel, horeca, culturele, toeristische en recreatieve voorzieningen... Ook diverse vormen van ondernemen en bedrijvigheid zijn ruimtelijk verzoenbaar binnen kernen. Een evenwichtige verweving van functies levert immers verschillende voordelen op: een hogere leefkwaliteit en gebruikscomfort met voldoende voorzieningen op wandel- of fietsafstand; geen eentonige, monofunctionele woonomgevingen maar wel aantrekkelijke dynamische kernen; geen leegstand maar ruimte voor verschillende soorten functies; meer werkgelegenheid; minder autoverplaatsingen dankzij nabijheid van functies...

Omdat de kleinere, landelijke dorpen steeds meer geconfronteerd worden met het verdwijnen van diensten en lokale winkels, willen we inzetten op alternatieve, innovatieve systemen om de voorzieningen op peil te houden op vlak van zorg, onderwijs, inclusie en mobiliteit. Hierbij verwijzen we onder meer naar het concept van de dorphubs, dat reeds in Duitsland succesvol werd toegepast: de "DORV" vormt een multifunctionele één-halte-winkel, waar bewoners terecht kunnen voor producten, diensten en sociaal contact. Andere voorbeelden zijn de Bibus in Zwevegem of mobiele buurtwinkels. Om de toenemende vervoersarmoede in het buitengebied te bestrijden, willen we - naast het klassieke openbaarvervoersaanbod - ook de potenties benutten van alternatieve, collectieve vervoerssystemen op maat, zoals deelauto's, dorpstaxi's... Hierbij vormt ook de aanleg van comfortabele en veilige fietsverbindingen tussen dorpskernen en steden een absolute prioriteit.

Om het ondernemen in kernen te stimuleren, werden in het project Kameleon methodieken, inzichten en tools ontwikkeld om de vraag en het aanbod van bedrijfshuisvesting beter te matchen. Wanneer een ondernemer aan een lokaal bestuur een vraag stelt over bedrijfshuisvesting of uitbreidingsmogelijkheden in een kern, dan moet de ondernemer sneller een duidelijker en vollediger antwoord krijgen. Dat is mogelijk via een optimale dienstverlening, maar ook door een proactief beleid te ontwikkelen inzake economische locaties in kernen. Hierbij wordt er bepaald welke typeactiviteiten mogelijk en/of wenselijk zijn op specifieke locaties in een kern, en onder welke voorwaarden. Voor de verschillende ruimtelijke strategieën verwijzen we naar de onderzoeksresultaten van het project Kameleon.

Wat betreft kleinhandel moet in de eerste plaats worden gestreefd naar een kernversterkend handelsbeleid. Bij de meer perifeer gelegen handelszaken streven we naar een complementariteit van de commerciële activiteiten op vlak van schaal en type t.o.v. de kerngebonden handel. In functie van het ruimtelijk handelsbeleid in de regio Zuid-West-Vlaanderen werd recent een onderzoek opgestart om deze principes verder uit te werken. Hierbij wordt in eerste fase gemeentelijke data verzameld om vervolgens tot visievorming te komen.

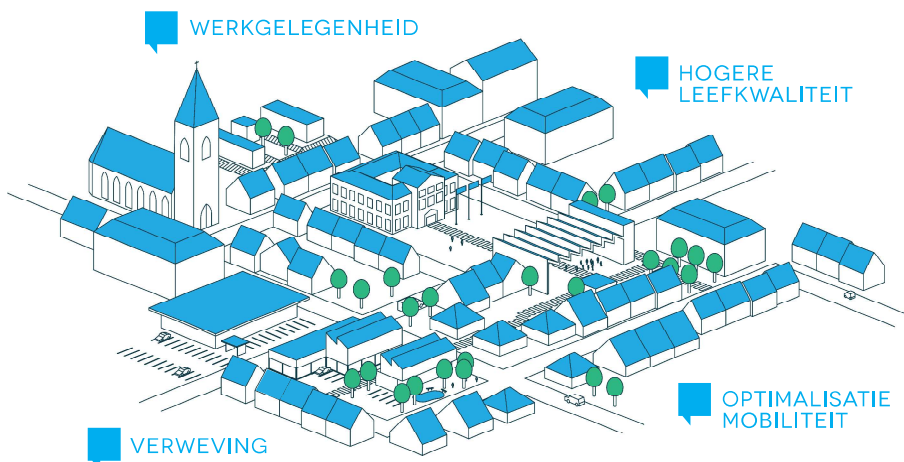
UITDAGING



ONDERNEMINGSVRIENDELIJKE GEMEENTE



RESULTAAT



4.2.2. Renoveren en vervangen van bestaand patrimonium

De regio Zuid-West-Vlaanderen heeft een relatief oud woningpatrimonium: 70% van de woningen dateert van vóór 1970. Bovendien heeft een groot aandeel van de (oudere) woningen een gebrekkig basiscomfort, zwakke energieprestaties, diverse veiligheidsproblemen... 5% van de woningen kent bouwfysisch ernstige structurele problemen en een significant deel van het woningpatrimonium staat langdurig leeg of wordt onbewoonbaar verklaard. Daarom moet de **eerste prioriteit** van het ruimtelijk woonbeleid gaan naar **het renoveren of vervangen van het bestaande verouderde woonpatrimonium**.

In het kader van duurzaamheid heeft Europa de ambitie om jaarlijks 2% van de bestaande woningen te renoveren. Niet alleen op Europees niveau worden ambities rond renovatie gesteld. De ambitie in de regio wordt met het regionaal programma "Warmer Wonen" en met het burgemeestersconvenant gezet op het renoveren van een goede 100.000 woningen tegen 2050 tot de BEN-norm. Dit betekent een **jaarlijkse renovatie van 3.000 woningen of 8 per dag**.

Om structurele renovatie daadwerkelijk in beweging te zetten, is een samenwerking nodig. Niet alleen overheden en semi-publieke instanties moeten hun krachten bundelen om tot een geïntegreerde beleidskader (afweging renovatie ten opzichte van behoud bouwkundig erfgoed, overstromingsrisico...) te komen, maar om effectief de particuliere eigenaar tot (energetische) renovatie te mobiliseren, moet de regio ook met de bouwsector, kennisinstellingen, middenveld en financiële instellingen de handen in elkaar slaan.

Een van de belangrijke en ontbrekende elementen bij renovatie van woningen is doorgedreven en geïntegreerde **renovatiebegeleiding**. Als we echt willen komen tot meer energiezuinige investeringen, ook bij de kansgroepen, als we willen dat de premies goed terechtkomen, dan moeten er ook renovatiebegeleiders aan het werk gezet worden die de bewoner of verhuurder helpen in het renovatieproces: een renovatieplan opstellen, offertes opvragen, premies aanvragen...

Vervangende nieuwbouw is een noodzakelijke aanvulling op renovatieactiviteiten. In een aantal gevallen is immers sloop en vervangbouw aan de orde. Zeker voor langdurig leegstaande woningen, verkrotte woningen, onbewoonbaar verklaarde woningen, maar ook bij herstructurering van jaren '60 - '80-tuinwijken kan vervangende nieuwbouw als strategie worden ingezet. In de afweging tussen renovatie of vervangbouw spelen steeds verschillende facetten een rol: de kostprijs, energieprestatie, ruimtelijke kwaliteit, erfgoedwaarde ... Vervangende nieuwbouw is bovendien een manier om kankerplekken in de stads- en dorpskernen weg te werken en een bescheiden woonaanbod in de centra aan te bieden. Indien mogelijk, is het raadzaam naar een aanpak te gaan die de schaal van één woning overstijgt, zodat bijvoorbeeld ook parkeren, inrichting van de buitenruimte... meegenomen kunnen worden. Deze **bouwblok- of wijkrenovatie** vraagt wel een kwalitatieve inplanting van volumes (en aanhorigheden), die rekening houdt met de intrinsieke ruimtelijke waarden van de omgeving. Hierbij moet ook de kwaliteit van het soms gebrekkige publiek domein verhogen. Dit is een uitdaging, niet alleen voor het stedelijk gebied, maar ook voor de kernen in het Interfluvium.

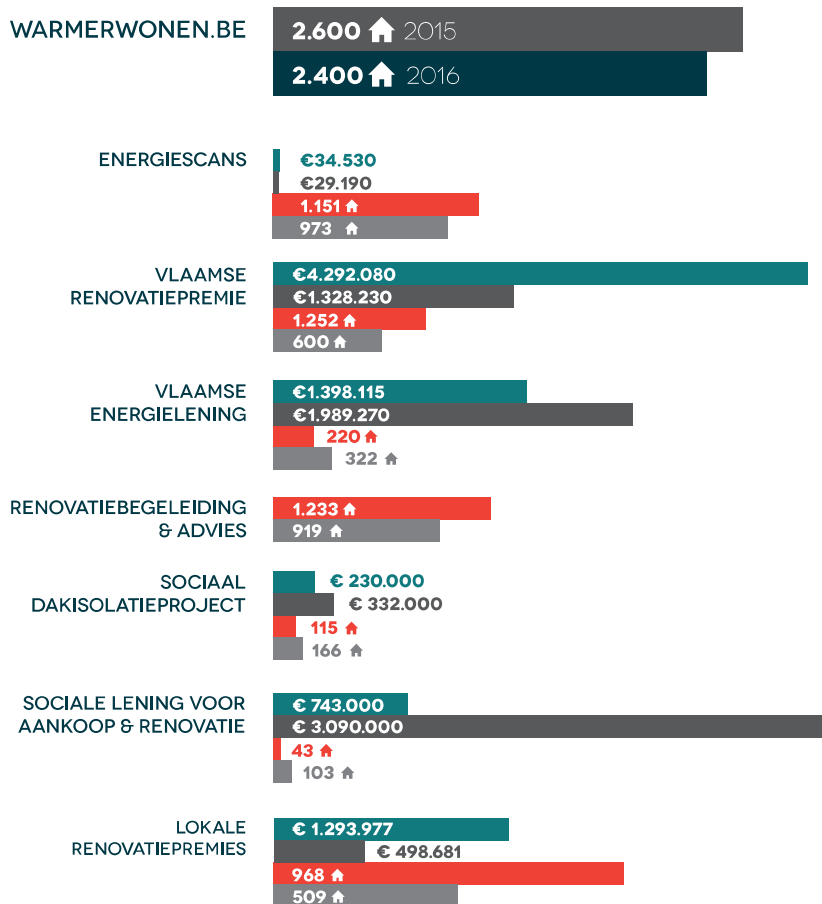
Bovendien is het renoveren en vervangen van het bestaande patrimonium niet enkel van toepassing op woningen, maar **ook op bedrijfsgebouwen en andere voorzieningen**. Vanuit de Vlaamse beleidsdoelstelling om het ruimtebeslag te reduceren, geniet het hergebruiken van bestaande gebouwen of vervangende nieuwbouw op bestaande bebouwde sites steeds de voorkeur op het aansnijden van nieuwe open ruimte. Bij een mogelijk hergebruik moeten steeds ruimtelijke en mobiliteitscriteria grondig afgewogen worden.

REGIONAAL RENOVATIERAPPORT 2016

ACTIES



■ TOTAAL AANTAL € INVESTERINGEN IN WONINGEN 2016
■ 2015
■ AANTAL HUISHOUDENS BEREIKT 2016
■ 2015



REGIO KORTRIJK 2016

138.000



REGIO KORTRIJK 2050

138.000



4.2.3. Verdichten op duurzame locaties met kwaliteit als troef

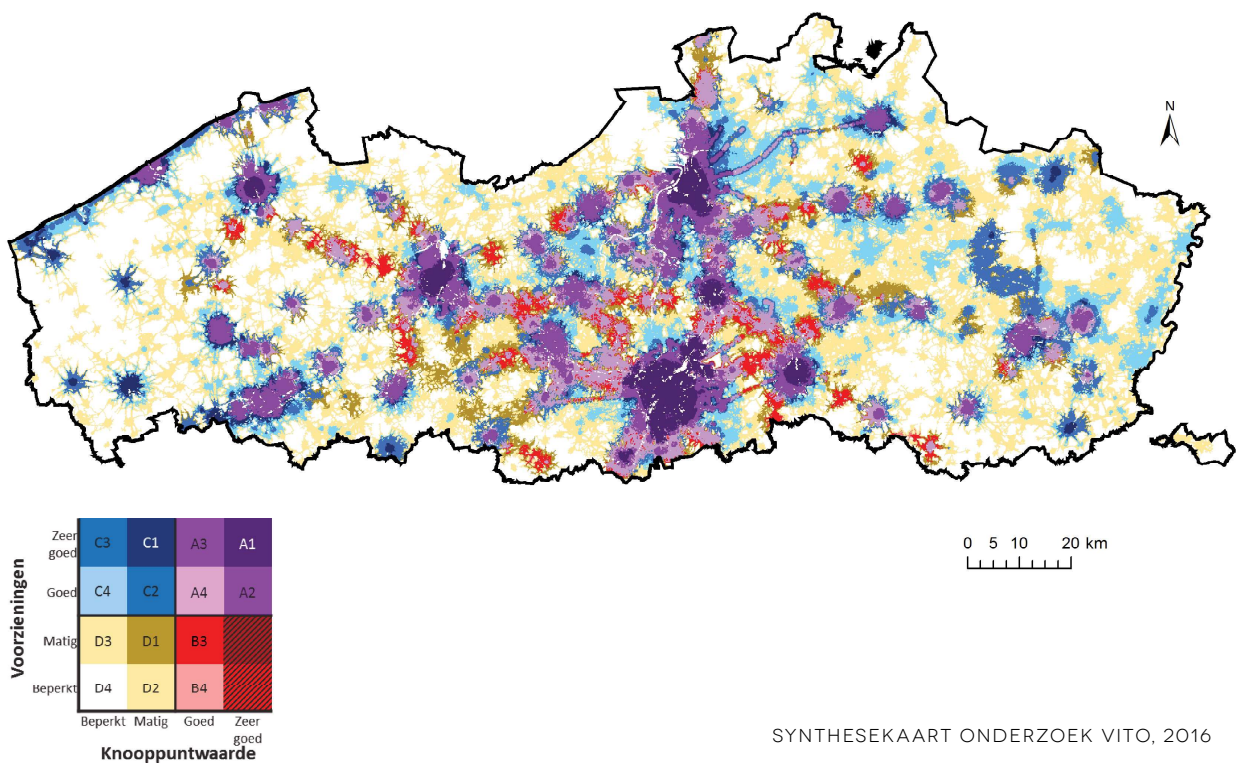
De prognoses voorspellen geen grote toename van het aantal huishoudens in de regio. De komende jaren zal het juridische woonaanbod ruim voldoende zijn. Het is dus niet, zoals op andere momenten in de geschiedenis of zoals elders in Vlaanderen, de uitdaging om zo snel en zo veel mogelijk bijkomende woningen te voorzien. Dit maakt dat de regio de tijd en de ruimte heeft om hoge eisen te stellen op vlak van kwaliteit en verscheidenheid bij nieuwe bouwprojecten.

Door deze hoge eisen voorop te stellen zal de regio aantrekkelijk blijven om te wonen en zo gestaag kunnen blijven groeien. De relatief lage prijzen in vergelijking tot andere delen van Vlaanderen spelen in elk geval in onze kaarten. Aan deze kwaliteitseisen moeten we authenticiteit en flexibiliteit koppelen om zo meerwaarde te creëren. De vestigingscriteria van (jonge) gezinnen hebben maar gedeeltelijk met de woning zelf te maken. Ze worden ook voor een groot deel bepaald door de kwaliteiten in de ruimere woonomgeving: een multimodale bereikbaarheid, de beschikbaarheid van voorzieningen (slim locatiebeleid!) en de aanwezigheid van groen, kwalitatief openbaar domein.

Voor het nieuwe, bijkomende woonaanbod komt **de klemtoon op de kwaliteit** te liggen en niet zozeer op de kwantiteit. We vertalen dit in drie dimensies (WAAR - WAT - HOE):

WAAR?

Voor het bijkomende aanbod zetten we maximaal in op het **kernversterkend beleid**: het vernieuwen van stads- en dorpskernen, het stimuleren van renovatie, inbreiding en verdichting, het aanpakken van leegstand en het hergebruiken van bestaande bebouwde ruimte. We willen dus prioriteit geven aan de ontwikkeling van wooneenheden op **de duurzaamste locaties**: in stadscentra, in stationsomgevingen, in hoofddorpen met voldoende voorzieningen.



In opdracht van de Vlaamse overheid heeft het **VITO** onderzoek verricht naar de **ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en de nabijheid van voorzieningen**. De figuur illustreert dat in de regio Zuid-West-Vlaanderen de kernen van de verstedelijkte Leieregio, de zogenaamde verstedelijkte **Leie-as**, vrij hoge scores behalen. In tweede orde behalen de grotere dorpen in het landelijk gebied een goede score, vooral op vlak van voorzieningenniveau.

WAT?

Het verdichten gebeurt bij voorkeur met een menging van allerhande functies om aantrekkelijke plekken te creëren. Om een antwoord te bieden op de toenemende gezinsverdunding en vergrijzing moet maximaal ingezet worden op een **flexibel woonaanbod** dat aangepast kan worden aan de hedendaagse wensen. Uit de prognosecijfers blijkt dat de te verwachten groei van het aantal huishoudens volledig toe te schrijven is aan de kleine gezinnen (met één of twee personen).

Dit mag er echter niet toe leiden om kort door de bocht overal te kleine, niet aanpasbare woningen op te richten die heel wat problemen met zich meebrengen op vlak van mobiliteit, privacy, bergruimte... We pleiten voor aanpasbare, flexibele constructies, die mee kunnen evolueren met de maatschappelijke trends en woonbehoeften door de tijd heen. Hierin toont het type van de **rijwoning** zich buitengewoon flexibel.

Het appartement is weliswaar een type dat een antwoord biedt aan de doelgroepen van kleinere gezinnen en senioren, maar hierin wordt op heden weinig interessant aanbod gecreëerd. We willen pleiten voor **meer vernieuwing, diversiteit en kwaliteit in het type van meergezinswoongebouwen**. Hierbij willen we de aandacht vestigen op cruciale kwaliteitsnormen zoals de harmonieregel (= aansluiten op de schaal van de omliggende bebouwing en het landschap), het bundelen van het parkeren (liefst ondergronds), het voorzien van collectief groen, een bruikbare private buitenruimte en voldoende bergruimte.

HOE?

Bij het verdichten moet **ruimtelijke kwaliteit** steeds voorop staan. Hierbij kunnen we verder werken op de typische ruimtelijke kenmerken van de regio, zoals die reeds werden benoemd in de inleiding: de gelijktijdige landschappen van verschillende functies, de porositeit van open en bebouwde ruimte, de horizontaliteit en de kleine korrel van de bebouwing in de regio. Het grote aanbod aan ruimte om te wonen geeft als opportuniteit dat ontpitting van te dichte bouwblokken effectief mogelijk wordt, dat er meer **gemengde woon- en werkomgevingen via verweving en intensivering**⁴ kunnen ontstaan, dat er kwaliteitsvolle publieke ruimten worden gerealiseerd, dat ook in stedelijk gebied gedifferentieerd kan worden in dichtheden en woonsferen. Er ontstaat ruimte voor recreatie, groen, nieuwe fiets- en andere lijninfrastructuren... Bovendien is het mogelijk bepaalde sites als reserve voor de lange termijn te vrijwaren en over **tijdelijk ruimtegebruik** na te denken.

Tegelijkertijd moet er ook meer aandacht uitgaan naar het volledige ontwikkelingsproces. Nieuwe woonprojecten moeten samen met de toekomstige bewoners worden bedacht met ruimte voor specifieke wensen, het zoeken naar **tussenvormen tussen huur en koop**, diverse vormen van **collectiviteit**, aandacht voor **zorg en inclusie**.

⁴ *Verweving en intensivering zijn twee ruimtelijke principes uit het witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Verweving is het samenbrengen van verschillende activiteiten in dezelfde ruimte. Activiteiten mogen elkaar niet in de weg staan en hoofdfuncties zijn gegarandeerd. Verweving kan een ruimte gelijktijdig of op verschillende momenten gebruiken voor verschillende activiteiten. Het gemeenschappelijk gebruik van ruimte, lokalen en infrastructuur is een vorm van verweving. Intensivering is het verhogen van het aantal activiteiten binnen dezelfde oppervlakte. Ruimtelijke ingrepen zoals stapelen, ondergronds bouwen, ondergronds parkeren of op het dak parkeren of het efficiënter benutten van bestaande gebouwen of percelen, is een vorm van intensivering.*



KLIMAATNEUTRALE WIJK DE VENNING, KORTRIJK



HOEKPAND CENTRUM HARELBEKE – ARCH. ARTUUR – VERWEVING OP MAAT VAN HET BOUWBLOK



KASTORWEGEL NIEUWENHOVE – HELPT ELKANDER SHM ALS RANDSTEDELIJKE OPLOSSING VOOR VERDICHTING



WOON- EN WERKPROJECT DE WIJNGAARD: BOUWBLOKRENOVATIE OP DE VOORMALIGE CM-SITE NABIJ HET STATION VAN KORTRIJK



STADSVERNIEUWING ZUID-BOULEVARD WAREGEM



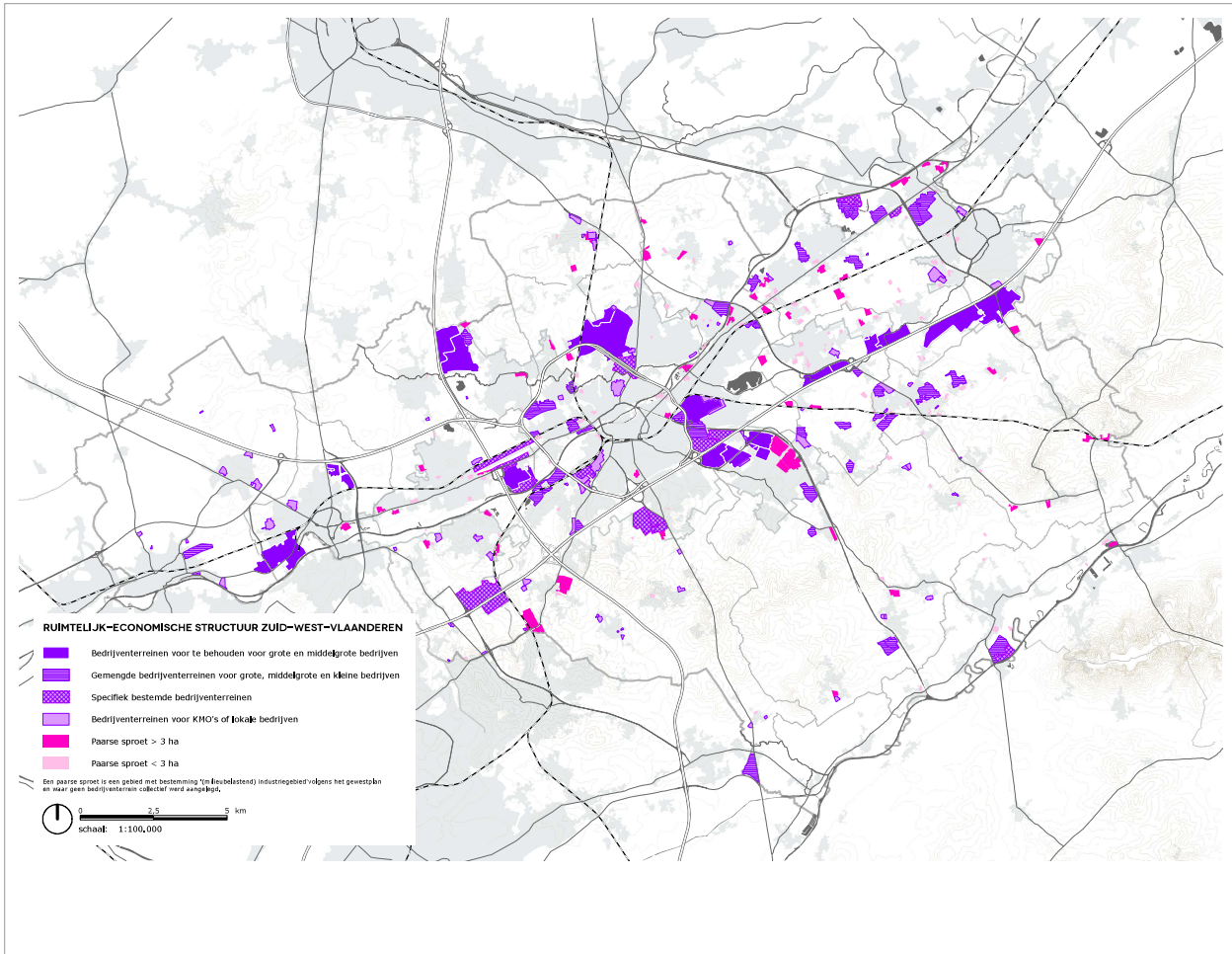
STADSVERNIEUWING MARKT HARELBEKE



SOCIAAL PROJECT KAPITTELPLEIN WERVIK



TABAKSFABRIEK D'HEYGERE IN MENEN WERD
OMGEVORMD TOT WOONPROJECT



RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR ZUID-WEST-VLAANDEREN OP KAART EN IN CIJFERS:

	AANTAL ZONES	OPPERVLAKTE IN HA
GROOTSCHALIGE BEDRIJVENTERREINEN	14	1.293 HA
GEMENGDE BEDRIJVENTERREINEN	37	583 HA
SPECIFIEK BESTEMDE BEDRIJVENTERREINEN	13	401 HA
LOKALE BEDRIJVENTERREINEN / KMO-ZONES	83	284 HA
PAARSE SPROETEN	177	537 HA
TOTAAL		3.098 HA

4.2.4. Duurzaam gebruiken van ruimte om te ondernemen

De beschikbare ruimte om te ontwikkelen is eindig. Binnen dit ruimtelijk economisch patroon staat **duurzaam her(gebruik) van de bestaande ruimte voor ondernemen dan ook voorop.**

Het ruimtelijk patroon van het ondernemen in Zuid-West-Vlaanderen bevat heel wat bedrijven. Om een gezonde mix van bedrijfsactiviteiten te behouden willen we deze **bestaande bedrijvigheid in de toekomst verzekeren:**

- Bij de **grootschalige bedrijventerreinen**, gekenmerkt door een goede bereikbaarheid via het hogere vervoersnet (autosnelweg/ringweg/rivier/kanaal/spoorweg) staat het behoud van de grote schaal voorop. We willen de beschikbare ruimte voor grote en middelgrote bedrijven immers zo veel mogelijk consolideren. Hiervan kan er beperkt worden afgeweken in uitzonderlijke gevallen (bv. kleinere bedrijvigheid in een overgangszone naar een woonomgeving).
- Bij de **gemengde bedrijventerreinen** wordt gestreefd naar een mix voor zowel kleine, middelgrote als grote bedrijven.
- In de regio zijn er ook enkele **specifiek bestemde bedrijventerreinen**, die worden voorbehouden voor een bepaald type bedrijvigheid of ondernemerschap: bv. kantorenzones, transport- en distributiezones, zones voor luchtvaartgebonden activiteiten of watergebonden bedrijvigheid, kleinhandelszones. Dit vraagt een specifieke bestemming en inrichting op maat.
- Op het gewestplan, in bijzondere plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn sommige (delen van) bedrijventerreinen enkel voorbehouden voor kleine en middelgrote bedrijven, ook wel gekend als **KMO-zones of lokale bedrijventerreinen**. Het betreft meestal vrij recente of zelfs nog te ontwikkelen bedrijventerreinen. De bestaande regelgeving kan behouden blijven.

Bijkomend **vragen een aantal verouderde bedrijventerreinen om revitalisatie.** Voor de oudere bedrijventerreinen in de regio (bv. Gullegem-Moorsele, Wevelgem-Zuid, Harelbeke-Zuid, LAR, Menen-Grenslaan, Kortrijk-Noord, Hoogweg-Klingstraat Wervik) worden stappen ondernomen voor een herinrichting van het openbaar domein (met voldoende ruimte voor waterberging). Dit kan extra stimulansen bieden om ook private bedrijfspercelen herin te richten en te vernieuwen en om leegstaande en onderbenutte bedrijfspercelen herin te vullen. Bij het revitaliseren van verouderde bedrijventerreinen streven we niet alleen naar een kwaliteitsvolle herinrichting van het openbaar domein (onder meer met nieuwe fietsvoorzieningen), maar ook naar een hogere beeldkwaliteit van gebouwen en omgevingsaanleg, een hoger ruimtelijk rendement (onder meer door te stapelen en vormen van multifunctioneel en collectief ruimtegebruik) en naar ruimte voor hernieuwbare energie.

Bestaande bedrijventerreinen zijn ook vaak nog te weinig intensief bebouwd: bedrijfsgebouwen met slechts één bouwlaag, groot ruimtebeslag van het autoparkeren op maaiveld... Door sterker in te zetten op **het verdichten van de bestaande bedrijventerreinen** kunnen we zuiniger en intensiever omgaan met de beschikbare ruimte om te ondernemen en kunnen we voorkomen dat nog veel nieuwe open ruimte moet worden aangesneden. Vooral in de hoogte kunnen we nog ruimtewinsten boeken: bv. door het stapelen van bedrijfsruimten waar de activiteiten dit toelaten. En bij het parkeren kunnen ook gegroepeerde oplossingen (al dan niet gestapeld) ruimte besparen.

Naast de bedrijventerreinen verspreid over onze regio, ligt een lappendeken van **'paarse sproeten'**. Een paarse sproet definiëren we als een zone, die op het gewestplan of via een bijzonder plan van aanleg/ruimtelijk uitvoeringsplan bestemd werd als (milieubelastende) industriegebied of zone voor bedrijvigheid en die één of enkele bedrijven huisvest, maar die niet als een bedrijventerrein collectief werd aangelegd. Deze paarse sproeten, soms heel groot, soms klein, liggen her en der verspreid over de regio, vaak verweven met andere functies, maar ook in de open ruimte. Voor deze sproeten hanteert de regio in de toekomst **het basisprincipe van 'paars blijft purper'**, weliswaar gekaderd binnen de beleidslijnen van kernversterking en nabijheid van activiteiten. Er wordt in eerste instantie ingezet op sites gelegen in kernen en sites die deel uitmaken van het stedelijk netwerk. De afgelopen jaren werden deze sites vaak monofunctioneel herbestemd

voor woningbouw. Deze evolutie is om verschillende redenen niet wenselijk. Er is immers geen behoefte aan bijkomend juridisch aanbod voor wonen. Voor ondernemingen daarentegen wel. Vanuit het principe "paars blijft paars" willen we een maximale prioriteit geven aan het herinvullen van verlaten, leegstaande bedrijfssites met nieuwe (eventueel meer kleinschalige) bedrijfsactiviteiten, indien ze ruimtelijk goed kunnen worden verweven met hun omgeving en indien ze qua ontsluiting goed gelegen zijn. Dit ruimtelijk beleid vraagt wel steeds maatwerk, waarbij het herbestemmen naar niet-economische activiteiten enkel zal worden toegelaten mits een grondige afweging en motivatie. Voor slecht gelegen sites zou nog een stap verder kunnen worden gegaan en worden nagedacht over een herstructureringsstrategie op regionale schaal (gekoppeld aan verhandelbare bouwrechten). Dat systeem maakt het mogelijk slecht gelegen paarse sproeten in het landelijk gebied te ruilen voor bouw mogelijkheden in het stedelijk netwerk of dorpskernen. Met deze strategie wordt het verder bestendigen en activeren van dergelijke sproeten (met de daaraan gekoppelde nefaste impact) tegengegaan en wordt actief ingezet op het vrijwaren van de open ruimte. Ondertussen zijn er reeds verschillende mooie voorbeelden van reconversieprojecten van paarse sproeten gerealiseerd in de regio: Waregem Transvaal, Lendeledel Nelca, Bellegem Emdeka, Waregem Groenbek, Lauwe Bramier, Deerlijk Deknuddt, Heirweg Douderloigne... Bij herinvulling van grootschalige sproeten moet er voldoende ruimte worden behouden voor grotere bedrijven, omdat het opdelen naar kleinere bedrijfspercelen een quasi onomkeerbaar proces is en hierdoor een tekort ontstaat aan ruimte voor grotere bedrijven. De reconversie van het bedrijventerrein Zwevegem De Blokken vormt hierbij een goed voorbeeld.

Verder wordt ingezet op de activering van het **bestaande juridisch bestemde aanbod aan bedrijventerreinen**. Ondertussen worden reeds heel wat stappen ondernomen om de bestemde bedrijventerreinen uit te rusten met de noodzakelijke infrastructuur en bouwrijp op de markt te brengen (bv. uitbreiding Kortrijk-Noord, Zwevegem Losschaert, Evolis Kortrijk-Harelbeke, LAR-Zuid).

Daarnaast worden via **lopende planningsprocessen nog effectieve bijkomende bestemmingen voor zowel grote, middelgrote als kleinere bedrijven voorzien**. Het aansnijden van deze greenfields is noodzakelijk om een antwoord te kunnen bieden op de ruimtebehoeften op langere termijn.

Zo wordt een **bijkomend aanbod aan bedrijventerreinen voorzien in Waregem en Menen/Wervik** in kader van de afbakening kleinstedelijke gebieden. Recent werd vanuit het Vlaamse reservepakket bedrijventerreinen nog **bijkomende hectare bedrijvigheid toegewezen aan de subregio Waregem** (dit zijn de gemeenten Deerlijk en Anzegem en de stad Waregem gelegen binnen de regio Zuid-West-Vlaanderen en de gemeenten Wielsbeke, Dentergem en Oostrozebeke) (VR12/22/2017). Het is nu aan de Provincie West-Vlaanderen om, in overleg met de betrokken gemeenten, voor dit bijkomend aanbod locatieonderzoek en concrete terreinvoorstellen (via opmaak ruimtelijke uitvoeringsplannen) uit te werken. Deze terreinvoorstellen zijn af te toetsen aan de randvoorwaarden in het RSV en worden ingekaderd binnen de regionale krachtlijnen van deze visie. De inrichting van bedrijventerreinen moet ook gebeuren conform een aantal ruimtelijke principes/randvoorwaarden zoals zuinig ruimtegebruik, verplicht benutten ondergrondse oppervlakte, inzetten op hernieuwbare energie, multimodale ontsluiting...

Als op deze manier duurzaam activeren van ondernemen in de regio wordt uitgerold, dan zal er de komende jaren voldoende ruimte beschikbaar zijn om te ondernemen tot (minstens) 2027.



LENDELEDE STATIONSSTRAAT – FOTOSIMULATIE RECONVERSIE SITE NELCA



ZWEVEGEM DE BLOKKEN: RECONVERSIE VAN OUDE BEDRIJFSSITE NAAR NIEUW REGIONAAL BEDRIJVENTERREIN



ONTWIKKELINGSPOLEN IN HET STEDELIJK NETWERK: HOOG-KORTRIJK / KORTRIJK-OOST / WAREGEM-ZUID / OMGEVING LUCHTHAVEN KORTRIJK-WEVELGEM / KORTRIJK-NOORD

4.2.5. Optimaliseren van de ontwikkelingspolen in het stedelijk netwerk

Afgelopen decennia werden bepaalde randstedelijke gebieden ontwikkeld omwille van hun optimale autobereikbaarheid nabij autosnelwegen, ringwegen en/of verkeerswisselaars. Het betreft vooral de gebieden Hoog-Kortrijk, Kortrijk-Oost, Waregem-Zuid, de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem en Kortrijk-Noord. Ondertussen zijn deze geselecteerde zones volwaardige ontwikkelingspolen binnen het stedelijk netwerk van Kortrijk en Waregem geworden. Ze bevatten reeds belangrijke grootschalige bovenlokale functies of er worden nog nieuwe voorzieningen worden gepland. Tussen deze gebieden zijn er onderling grote verschillen qua bestaande functies, hiërarchie en toekomstige dynamiek, maar ze worden vandaag wel geconfronteerd met gemeenschappelijke uitdagingen.

De capaciteit van het autowegennet staat bij deze ontwikkelingspolen steeds meer onder druk vanwege de sterke toename van het gemotoriseerde wegverkeer de afgelopen decennia. Bovendien stellen we vast dat in de regio Zuid-West-Vlaanderen sommige weginfrastructuren onvolmaakt zijn (missing links) of slecht functioneren vanwege een structurele complexiteit. Deze combinatie leidt tot oneigenlijk gebruik van sommige wegen, toenemende verkeerscongestie en ook problemen op vlak van verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Het is daarom noodzakelijk om te streven naar (meer) samenwerking en een goede afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus en -sectoren en dit op een geïntegreerde manier. Bijzondere aandachtspunten zijn het nastreven van hoge kwaliteitsnormen (zowel voor de infrastructuurwerken zelf als de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving) en het vrijwaren van gronden voor aanpassingen aan infrastructuur (ondermeer voor de uitbreiding of aanleg van nieuwe carpoolparkings).

Toch zal dit niet voldoende zijn om de ontwikkelingspolen in de toekomst optimaal bereikbaar te houden. Daarom wil de regio deze gebieden **multimodaal bereikbaar maken**, om zo een modal shift te realiseren waardoor de auto niet langer het dominerende vervoersmiddel is om de ontwikkelingspolen te bereiken. Om het mobiliteitssysteem duurzaam en toekomstbestendig te maken, moeten de polen zich daarom volledig in te schakelen in het bovenlokaal fietsroutenetwerk en in het vernieuwde openbaarvervoersnetwerk met multimodale overstapfaciliteiten ("mobipunten" als overstap tussen auto, fiets, openbaar en andere vormen van collectief vervoer). Waar mogelijk moeten reservatiestroken voor hoogwaardige assen van openbaar vervoer en fiets worden geselecteerd. Deze assen kunnen immers fungeren als stamlijnen voor openbaar vervoer en fietsverkeer tussen de verschillende kernen en de ontwikkelingspolen. Ook collectieve parkeerfaciliteiten kunnen in deze gebieden worden voorzien (als park-and-ride-, carpoolparkings, overloopparkings voor grote evenementen...).

Mits een multimodale bereikbaarheid kunnen de ontwikkelingspolen potenties bieden om bijkomende **bovenlokale, grootschalige programma's** op te nemen, die niet inpasbaar zijn in bestaande stedelijke centra en dus **complementair met het kernversterkend beleid** kunnen zijn. Door deze grootschalige programma's te concentreren binnen een beperkt aantal regionale ontwikkelingspolen willen we het ongebreidelde uitdijen van de stedelijke gebieden tegengaan en zo ook de open ruimte vrijwaren.

Daarnaast dient er ook aandacht te worden besteed aan de **ruimtelijke kwaliteit** van deze ontwikkelingspolen. Deze gebieden zijn ontworpen op maat van het gemotoriseerde verkeer. Dat maakt deze gebieden onherbergzaam voor wie er zich te voet of met de fiets doorheen beweegt. Het zijn ook vaak gebieden zonder ontmoetingsruimtes. Het is dan ook de bedoeling om deze gebieden intern op te laden tot kwalitatieve ruimtelijke omgevingen door bijzondere aandacht te besteden aan de kwaliteit van de architectuur en de publieke ruimte. Het moeten ook levendiger plekken worden door de nodige ruimte te voorzien voor **ondersteunende diensten en faciliteiten**.

Omwille van hun ligging op de overgang tussen de stedelijke bebouwde omgeving en de open ruimte moet ook bijzondere aandacht worden besteed aan de groenstructuur binnen deze ontwikkelingspolen en aan de relatie met het open en groene landschap. Elke ontwikkelingspool verdient een "**groene voet**" als tegengewicht voor de grootschalige ontwikkelingen.

De verschillende ontwikkelingspolen worden hierna gedetailleerd besproken.

HOOG-KORTRIJK

Het gebied Hoog-Kortrijk slaat op het stadsdeel van Kortrijk ten zuiden van de autosnelweg E17 (Kortrijk-Gent-Antwerpen). Hoog-Kortrijk werd vanaf de jaren 1970 ontwikkeld voor het vestigen van een aantal grootschalige activiteiten, die door ruimtegebrek in de Kortrijkse binnenstad geen onderkomen meer vonden en die een optimale autobereikbaarheid opzochten aansluitend op de nieuwe autosnelweg E17. Ondertussen is er veel veranderd. Bestaande actoren hebben hun activiteiten uitgebreid, vele nieuwe projecten zijn de laatste jaren uitgevoerd of worden op korte termijn gepland. Zo kan onder meer verwezen worden naar het succes van het hoger onderwijs (Vives en Kulak), de uitbreiding van de beurs- en evenementenhallen Kortrijk Xpo, de vernieuwing van het bioscoopcomplex Kinopolis, de afwerking van het President Kennedypark, de ontwikkeling van de kantoren- en handelszone Beneluxpark, de nieuwe hoofdzetel van het hoogtechnologische bedrijf Barco, de bouw van het nieuwe regionale ziekenhuiscomplex AZ Groeninge, de topsporthal van de Lange Munte, de nieuwe begraafplaats en het crematorium, de diverse nieuwe woonontwikkelingen... De omgeving van Hoog-Kortrijk is dus nog steeds in volle expansie. De vrees voor verkeerscongestie en overconsumptie van de ruimte is groot. Ook de binding van Hoog-Kortrijk met de binnenstad vormt nog steeds een knelpunt.

Hoog-Kortrijk kan zijn troef van een goede bereikbaarheid behouden, als men sleutelt aan het autowegennetwerk en als men evenredige inspanningen levert voor de alternatieve verkeersmodi. Via de aanpak van het complex project K-R8 (momenteel in verkenningsfase) wordt gezocht naar een goede afstemming tussen de infrastructuur/mobiliteitsuitdagingen en de ruimtelijke ontwikkelingen. Het optimaliseren van het verkeerscomplex Kortrijk-Zuid (het Ei) wordt bekeken in samenhang met de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost en Aalbeke, de autosnelwegen, de volledige R8 en het vraagstuk rond het al dan niet sluiten van deze ring. Er wordt ook gestreefd naar een betere bereikbaarheid van Hoog-Kortrijk met de fiets en het openbaar vervoer, onder meer via de mogelijke realisatie van een hoogwaardig-openbaarvervoerslijn (HOV) tussen het station van Kortrijk en Hoog-Kortrijk. Hierbij worden ook de overstapfaciliteiten tussen auto, openbaar vervoer en fiets verder uitgebouwd.

Hoog-Kortrijk kan – complementair met de binnenstad met haar kernstedelijke functies - blijvend de nodige ruimte bieden voor grootschalige regionale functies en zo de centrumfunctie van de stad Kortrijk t.o.v. de bredere regio mee ondersteunen. De grote regionale functies en organisaties op Hoog-Kortrijk richten zich op hoger onderwijs, onderzoek, zorg, evenementen, hoogwaardige ondernemingen en diensten. Al deze functies functioneren vandaag nagenoeg naast elkaar. Het doel van de nieuwe HOV-lijn is om deze veelheid aan regionale functies met elkaar te verbinden en te verdichten tot een sterke kennis. Ondersteunende voorzieningen en dienstverlenende functies (zoals horeca, crèche, bankkantoor, kopiezaak, kleinhandel...) kunnen deze as nog versterken en kunnen het best worden geconcentreerd rond een OV-halte of langs een stedelijke as. De President Kennedylaan en de Doorniksesteenweg vormen de twee hoofdfassen voor dergelijke functies.

Voor Hoog-Kortrijk ligt ook het realiseren van een stevige groenstructuur op tafel. Door het gericht aanplanten van nieuwe groenzones en deze zones te verbinden met de bestaande groenvoorzieningen wordt het Groen Lint Zuid uitgebouwd. Deze groenstructuur bestaat uit verschillende soorten groene stapstenen die elk op zich een sterke identiteit moeten hebben: meer ecologisch gericht groen (stadsgroen Marionetten, Kennedybos, natuureservaat Kleiputten), publieke parken (Kasteelpark 't Hoge, omgeving waterplas Vlasakker, wijkgroen Sint-Paulus), groene campusstructuren (Kennedypark, Beneluxpark, campus Katho, campus Kulak). Het brede scala van groene publieke ruimten, ravot- en speelgroen, boscomplexen, parken, buurtgroen, sportvelden, natuurgebieden, drevén... moet de biodiversiteit, de identiteit en leefbaarheid van Hoog-Kortrijk verhogen. Aan deze groenstructuur worden ook integrale watersystemen gekoppeld met zachte vormen van recreatie. Ten westen van Hoog-Kortrijk moet het "Preshoekbos" (stadsrandbos Marke-Aalbeke-Lauwe) verder worden gerealiseerd.



Hoog-Kortrijk herbergt vandaag ook een woonomgeving en deze woonfunctie wordt behouden en zelfs versterkt. Het wonen zorgt er immers voor dat het gebied ook levendig is buiten de werkuren. Hierbij moeten de nieuwe woonontwikkelingen op Hoog-Kortrijk inzetten op betaalbaar en duurzaam wonen. De bewoners moeten ook mee kunnen genieten van de dynamiek van dit bijzondere stadsdeel (bv. multimodale bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen en tewerkstelling).

Tot slot willen we er in de toekomstvisie voor Hoog-Kortrijk ook naar streven om de autosnelweg E17 en het aanpalende stedelijk weefsel beter met elkaar te integreren; bijvoorbeeld door het zoeken naar oplossingen voor geluidsoverlast, het realiseren van beeldbepalende gebouwen langs de E17, het creëren van ruimte voor hernieuwbare energie...



KORTRIJK-OOST

Kortrijk-Oost is het randstedelijk gebied dat gelegen is tussen Kortrijk, Zwevegem en Harelbeke. Het omvat het verkeerscomplex "Kortrijk-Oost" tussen de autosnelweg E17, de ringweg R8 en de gewestwegen N8-N391. In het kader van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werden hier verschillende nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gepland: het nieuwe stedelijk woongebied Langwater, het hoogwaardig regionaal bedrijventerrein Evolis Kortrijk - Harelbeke, de grootschalige stedelijke activiteiten langs de N8, het wetenschapspark Kapel ter Bede en het gebied Zwevegem Losschaert met een nieuw regionaal en lokaal bedrijventerrein en een nieuwe woonwijk.

Net zoals bij Hoog-Kortrijk bestaat een terechte vrees voor bijkomende verkeerscongestie na realisatie van dit ambitieuze programma. Ook hier is nood aan een goede afstemming tussen de infrastructuur/mobiliteitsuitdagingen en de ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zal verder worden aangepakt via de procedure van een complex project K-R8 (momenteel in verkenningsfase). Specifiek voor de aanpassingen aan het verkeerscomplex van Kortrijk-Oost zal de mogelijke ruimtelijke impact op de bedrijventerreinen van Evolis en Kapel Ter Bede nader moeten worden onderzocht. Voor het gebied Kapel Ter Bede zullen de ontwikkelingsmogelijkheden worden herbekeken, omdat de bestemming van "wetenschapspark en stedelijke activiteiten" op deze site achterhaald lijkt. De kop van Evolis is in het gewestelijk RUP bestemd voor complementaire stedelijke activiteiten van regionaal belang zoals bedrijvigheid, dagrecreatie en daaraan complementaire activiteiten. De bouw van een nieuw voetbalstadion behoort tot de mogelijkheden die verder worden onderzocht.

Ook voor Kortrijk-Oost wordt de kaart getrokken van een multimodale bereikbaarheid via fiets en openbaar vervoer. Het Guldensporenpad zorgt als fietssnelweg reeds voor een hoogwaardige fietsontsluiting van Kortrijk-Oost richting Kortrijk, Zwevegem en Avelgem. De bedoeling is om deze fietsvoorzieningen verder uit te bouwen, zowel intern bij de nieuwe ontwikkelingszones van Kortrijk-Oost als extern richting Hoog-Kortrijk en Harelbeke. In functie van een vlotte openbaarvervoersverbinding naar Kortrijk en Zwevegem moet ook een betere doorstroming voor het openbaar vervoer op de gewestweg N8 worden gegarandeerd. Daarnaast kunnen mogelijke OV-verbindingen naar Harelbeke en Hoog-Kortrijk verder worden onderzocht. Bovendien biedt Kortrijk-Oost ook potenties voor overstapfaciliteiten tussen auto, openbaar vervoer en fiets.

Bij de eerste fase van het bedrijventerrein Evolis werd reeds een sterke groenstructuur met ruimte voor water gerealiseerd. Dit kan worden toegepast bij andere ontwikkelingszones van Kortrijk-Oost en moet zo bijdragen aan het concept van het Groen Lint Zuid. Hierbij wordt ook de link gelegd naar en over het kanaal Bossuit-Kortrijk richting Harelbeke en De Gavers. Bij de ontwikkeling van het stedelijk woongebied Langwater moet ook de relatie worden gelegd met het groene open landschap van het Leie-Schelde interfluvium.

WAREGEM-ZUID

Waregem-Zuid is het gebied dat zich uitstrekt ten zuiden van de binnenstad van Waregem tot en met de bedrijventerreinen ter hoogte van het op- en afrittencomplex E17/N382. Het stadsvernieuwingsproject Zuidboulevard vormt de nieuwe (ruimtelijke) toegangspoort tot de binnenstad van Waregem. In het masterplan voor Waregem-Zuid werden aansluitend nog andere ontwikkelingen voorzien die het regionale karakter van de plek nog zullen versterken. Concreet is er de vernieuwing van het Regenboogstadion van de voetbalclub SV Zulte-Waregem, gekoppeld aan een nieuw hotel en een stedelijk woonproject. Daarnaast hebben Waregem Expo en het jeugdeiland ook nog ontwikkelingsmogelijkheden. Verder langs de Expresweg wordt een nieuwe grootschalige kantoorontwikkeling gerealiseerd nabij de Vredestraat. En in het kader van de afbakening van het kleinstedelijk gebied Waregem wordt een provinciaal RUP opgemaakt voor een nieuw regionaal bedrijventerrein in het gebied Blauwpoort, nabij het op- en afrittencomplex van de autosnelweg E17.

De verschillende nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vergen een goede mobiliteitsontsluiting. In het kader van de streefbeeldstudie voor de verkeerswisselaar Waregem E17 /N382 werden reeds verschillende voorstellen geformuleerd om de autoweginfrastructuur te optimaliseren. Ook de bereikbaarheid via het openbaar vervoer en de fiets zal nog verder moeten worden aangepakt.

De groenstructuur bij de omgeving van Waregem-Zuid bestaat uit verschillende componenten, maar mag zich meer manifesteren. Ten noorden van de E17 doorkruist de Gaverbeekvallei het gebied van west naar oost. Deze beekvallei biedt bijkomende potenties voor natuur- en landschapontwikkeling in combinatie met integraal waterbeleid en zacht recreatief medegebruik. Ten zuiden van het bedrijventerrein Waregem-Zuid legt de Maalbeekvallei ook de relatie naar het open landschap van het Leie-Schelde interfluvium. De Spitaalbossen en Oud Moregembossen vormen de natuurlijke grens van de bedrijventerreinzone aan de Flanders-Fieldweg. Deze ruimte voor bos en groen moet worden gerespecteerd.



WAREGEM-ZUID: STADSVERNIEUWINGSPROJECT ZUIDBOULEVARD, REGENBOOGSTADION & OMGEVING



OMGEVING LUCHTHAVEN KORTRIJK-WEVELGEM

De omgeving Luchthaven is ruimer dan het gebied van de luchthaven op zich, maar omvat de omgeving vanaf de Leie tot de A19, met als grote zones: de luchthaven en aangrenzende functies, het handelslint lang de N8, het regionaal bedrijventerrein van Wevelgem-Zuid en het gebied Ter Biest, als groene voet in deze verstedelijkte omgeving.

De luchthaven is gelegen ten oosten van Wevelgem en ten westen van Kortrijk. Het gebied wordt begrensd door de autosnelweg A19 Kortrijk-leper (ten noorden), de autosnelweg A17/E403 Brugge-Doornik (ten westen), de ringweg R8 (ten oosten) en de Leie (ten zuiden). Het verder bestaan van de luchthaven werd recent gegarandeerd. De luchthaven Kortrijk-Wevelgem kreeg een nieuwe beheersstructuur en enkele infrastructuurwerken moeten het functioneren van de luchthaven optimaliseren. Het aangrenzende bedrijventerrein wordt gericht op **luchthavengebonden activiteiten**.

Langs de N8 bevindt zich een **kleinhandelszone**, waarvan de commerciële activiteiten qua schaal en type complementair moeten zijn met de kerngebonden handel. In het kader van een mobiliteitsstudie voor de **N8** werd een **nieuw streefbeeld** opgebouwd voor de herinrichting van deze gewestweg en de verschillende knooppunten tussen Wevelgem en Bissegem, inclusief de op- en afrittencomplexen van de autosnelweg E403 en van de ringweg R8. Nieuwe maatregelen moeten de doorstroming (in het bijzonder van het openbaar vervoer), de verkeersveiligheid en -leefbaarheid (in het bijzonder voor fietsers) verbeteren.

De Vlaamse overheid heeft ook reeds plannen opgemaakt om **de verkeerswisselaar tussen de ringweg R8 en de autosnelweg A19** aan te passen (als ongelijkgrondse trompetaansluiting en zonder verkeerslichten), wat de doorstroming en verkeersveiligheid ten goede zal komen. De Vlaamse Regering voorziet ook twee nieuwe **carpoolparkings**: P&R Wevelgem-Zuid aan de N8, met voorkeur van inplanting op de terreinen van het werkhuis van AWV in de oostelijke lob van het op- en afrittencomplex en Wevelgem-Noord aan het op- en afrittencomplex van de A19. De aanleg van deze carpoolparking kan mogelijks gekoppeld worden aan de heraanleg van de verkeerswisselaar.

Het bestaande **regionale bedrijventerrein van Wevelgem-Zuid**, aan de overzijde van de N8, is dankzij de laad- en loskades langs de Leie gedeeltelijk watergebonden en werd recent uitgebreid met circa 6 ha. De interne openbare wegen van het bedrijventerrein zullen in het kader van een revitaliseringsproject worden heringericht (onder meer met nieuwe fietsvoorzieningen).

De stad Kortrijk wenst de bestaande open ruimte **Kruiskouter**, die gelegen is tussen de Leie, de R8 en de uitbreiding van het bedrijventerrein Wevelgem-Zuid, te vrijwaren van nieuwe harde ontwikkelingen. Aansluitend op Kruiskouter kan een beperkte afwerking van het woongebied worden voorzien, maar het grootste deel van de open ruimte wordt behouden. Het natuurgebied van de Leievallei wordt als dusdanig ingericht.

Ten noorden van het vliegveld Wevelgem ligt **het open-ruimte gebied Ter Biest**. Tot op heden overheerst hier de functie landbouw. Het gebied grenst tevens aan de A19 en spoorweginfrastructuur. Bij opmaak van het gewestelijke RUP voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied, in de hypothese van gewenste structuur, werd het gebied - omwille van deze bijzondere ligging - beschouwd als een stedelijk landbouwgebied met bijzondere potenties.

Of het gebied Ter Biest verder kan ontwikkelen, hangt af van de ruimtelijke mogelijkheden van het gebied, waarbij de te onderzoeken randvoorwaarden ruimer moeten worden geformuleerd dan de ligging nabij de A19 en het spoor. Ook toekomstige behoeftevragen, verkeersafwikkeling, landschappelijke randafwerking, de omgevingkwaliteit, ... zijn bepalend voor de toekomst van Ter Biest. Een regionale afwegingskader is hierbij van belang. Het onderzoek is bedoeld om inzichten te verkrijgen in de ruimtelijke draagkracht van het gebied, dit betreft zowel initiatieven naar harde als naar zachte functies. Het onderzoek zal ook bepalend zijn voor het behoud van Ter Biest als onderdeel van deze ontwikkelingspool. Het gebied behoudt haar functie als open ruimte, tot zolang de inzichten uit het onderzoek gekend én regionaal gedragen zijn.

KORTRIJK-NOORD

Kortrijk-Noord is het gebied ten noorden van Kortrijk en ten westen van Kuurne. Het gebied ligt langs de R8 ringweg rond Kortrijk en omvat twee kleinhandelszones, een grootschalig bedrijventerrein en het speeldomein De Warande.

Het Ring Shoppingcenter en Ter Ferrants vormen twee randstedelijke kleinhandelszones aan beide zijden van de Ringlaan. Er moet worden gestreefd naar een complementariteit van de commerciële activiteiten (op vlak van schaal en type) t.o.v. de binnenstedelijke en kerngebonden handel. De kwaliteit van de gebouwen en de omgevingsaanleg moet verhoogd worden en er moet meer worden ingezet op zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

Het bestaande bedrijventerrein Kortrijk-Noord is het grootste bedrijventerrein van de regio en wordt nog met 25 ha uitgebreid tot circa 250 ha. Het grootste deel van deze industriezone moet voorbehouden blijven voor grote en middelgrote bedrijven. Kleinere bedrijvigheid kan enkel worden toegelaten als een goede ruimtelijke overgang naar de woonomgeving. Waar het bedrijventerrein grenst aan de R8 moet bijzondere aandacht worden besteed aan de beeldkwaliteit (zichtlocatie). Bij de uitbreiding van het bedrijventerrein wordt een volwaardige groenbuffer t.o.v. het landschap gerealiseerd. Er worden ook maatregelen voorzien in functie van de vertraagde afvoer van het hemelwater. In de centrale groenstrook van de Noordlaan werden reeds grootschalige waterbufferbekkens aangelegd. Bij een toekomstige revitalisering van Kortrijk-Noord wordt gestreefd naar een kwaliteitsvolle herinrichting van de openbare wegen (onder meer met nieuwe fietsvoorzieningen), een hogere beeldkwaliteit van gebouwen en omgevingsaanleg, voldoende parkeerfaciliteiten (bv. met een collectieve wachtparking voor vrachtwagens), een hoger ruimtelijk rendement (onder meer door te stapelen en vormen van multifunctioneel en collectief ruimtegebruik) en ruimte voor hernieuwbare energie.

De omgeving van Kortrijk-Noord kent reeds een goede bereikbaarheid, maar dit zal nog moeten worden geoptimaliseerd. De verschillende gelijkgrondse kruispunten met de Ringlaan moeten verkeersveiliger worden ingericht. De ringweg R8 zelf zal nog verder bovengronds moeten worden doorgetrokken, zodat het doorgaande bovenlokale verkeer wordt gescheiden van het lokale bestemmingsverkeer. Het vrachtwagenverkeer mag niet vanaf de N50, maar moet wel via de R8 naar het bedrijventerrein Kortrijk-Noord rijden.

De moeilijkste opgave voor dit gebied is het verhogen van de multimodale bereikbaarheid met overstapfaciliteiten tussen auto, openbaar vervoer en fiets. Er moet grondig worden onderzocht hoe het openbaar vervoer kan worden verknoopt in dit gebied. Het knooppunt Brugsesteenweg - Ring Shopping Kortrijk-Noord biedt wellicht de meeste potenties. Het bedrijventerrein Kortrijk-Noord wordt momenteel enkel bediend via een stadslijn vanuit Kortrijk. Er moet worden onderzocht of dit kan worden versterkt, bv. via een mogelijke OV-verbinding tussen Kuurne - Sint-Katarina - Lendeledede.

Het voor- en natransport van en naar het bedrijventerrein Kortrijk-Noord met veilige fietsverbindingen is ook van essentieel belang. Bij de uitbreiding van het speeldomein De Warande werd de reservatiestrook van de N50c reeds herbestemd tot een groene fietsas, die de verbinding zal vormen tussen de Kortrijkse binnenstad en Kortrijk-Noord. Er moet ook een betere fietsverbinding worden uitgebouwd tussen de kern van Kuurne en het bedrijventerrein.

De groenkwaliteiten in deze omgeving van Kortrijk-Noord zijn beperkt, maar kunnen versterkt worden door een groene inrichting van het publieke domein (en eventueel collectief privaat domein). De groenbuffer bij de uitbreiding van het bedrijventerrein Kortrijk-Noord zorgt reeds voor een landschappelijke overgang met het noordelijk gelegen landbouwgebied. Ten zuiden van de kleinhandelszone Ring Shopping vormt de aanwezigheid van de Heulebeek een te benutten potentie.



4.2.6. Meer inzetten op nabijheid en bereikbaarheid met alternatieve vervoersmodi

Om de bereikbaarheid van de regio én de levenskwaliteit in de regio blijvend te garanderen is een **structurele verschuiving van individuele autoverplaatsingen richting openbaar vervoer en de fiets** (modal shift) cruciaal.

In het kader van het strategisch project **REKOVER** werd voor de regio Zuid-West-Vlaanderen een analyse gemaakt en visie uitgewerkt omtrent het openbaar vervoersaanbod. Het gewenste basisnetwerk van REKOVER zorgt voor de openbare vervoersverbindingen tussen de kernen van de stedelijke gebieden (nl. Menen, Wevelgem, Gullegem, Bissegem, Marke, Heule, Kortrijk, Kuurne, Harelbeke, Stasegem, Zwevegem, Deerlijk, Waregem en Sint-Eloois-Vijve) en de hoofddorpen, die in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen werden geselecteerd in het buitengebied (nl. Wervik, Geluwe, Lauwe, Aalbeke, Avelgem, Anzegem, Vichte, Lendeledede, Bavikhove, Beveren-Leie en Desselgem) en met haltes ter hoogte van de verschillende ontwikkelingspolen. Tussen de binnenstad van Kortrijk (station Kortrijk) en Hoog-Kortrijk komt een hoogwaardige openbare vervoerslijn. Dit basisnetwerk is de voorafname van de concrete uitwerking van een regionaal openbaar/collectief vervoersnet, dat uitgaat van **basisbereikbaarheid**. Het vervoersmodel wordt hierbij hiërarchisch gestructureerd en is samengesteld uit **het treinnet, het kernnet, het aanvullende net en het vervoer op maat**, die elk hun rol binnen de hiërarchie opnemen en optimaal op elkaar zijn afgestemd. De concrete uitbouw van dit model zal worden opgenomen door de (nog op te richten) **vervoerregio**, waar ook grensoverschrijdende mobiliteit zal worden meegenomen.

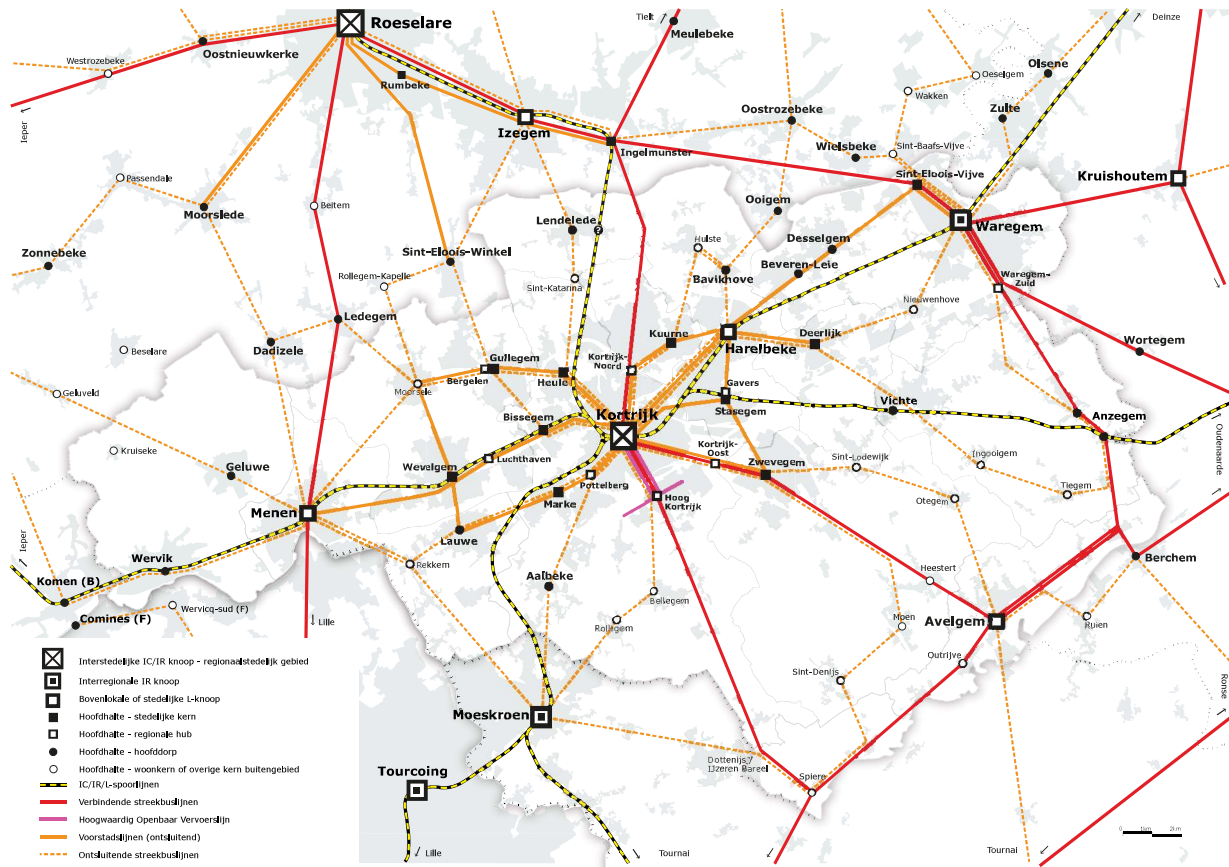
Voor het kernversterkend beleid wordt dit performant openbaar vervoersnetwerk **gekoppeld aan het sturend principe van nabijheid**. Hierbij willen we **slim verdichten in de omgeving van de verschillende stationsomgevingen**. De stationsomgevingen hebben in de eerste plaats een belangrijke rol en functie te vervullen als openbaarvervoersknooppunten waar de verschillende verkeers- en vervoersmodi samenkomen en goed verknoopt worden. De vernieuwing van de stationsinfrastructuur en het realiseren van kwaliteitsvolle publieke ruimte gelden hierbij als cruciale opgaves. In de ruimere stationsomgeving staan verdichting, inbreiding en herbestemming voorop, waarbij verschillende centrumfuncties met elkaar worden verweven. Stationsomgevingen bieden – naast het wonen – ook bijzondere potenties voor stedelijke economie zoals kantoren en diensten. **Ook de verdichting van openbaarvervoersknooppunten in kernen** geeft invulling aan het kernversterkend beleid en koppelt dit aan een duurzaam locatie- en mobiliteitsbeleid. De grote verscheidenheid van stedelijke kernen en hoofddorpen vergt op lokaal niveau nog een verdere differentiatie, zodat de gradatie van verdichting steeds met het nodige maatwerk en oog voor de plaatselijke ruimtelijke context gebeurt.

Eigen aan kernversterkend beleid is het groot aantal verplaatsingen binnen een beperkte ruimte. De keuze voor ruimte- efficiënte vervoerssystemen in verstedelijkte gebieden is een antwoord om zoveel mogelijk mensen binnen een zo beperkt mogelijke ruimte te laten verplaatsen. De **fiets is zo'n ruimte- efficiënt vervoersmiddel** dat geen geluidsoverlast en luchtvervuiling met zich meebrengt en zeer flexibel is. Daarom is de fiets bij uitstek het vervoersmiddel voor korte verplaatsingen binnen verstedelijkte gebieden. Met de opkomst van de e-bike wordt de actieradius van de fiets ook stevig uitgebreid waardoor de fiets ook een rol kan spelen in de bovengemeentelijke/regionale verplaatsingen.

Met de ambities op vlak van klimaatneutraliteit en de mobiliteitsuitdagingen waar de regio de komende jaren voor staat, is **meer fietsgebruik** dan ook een **fundamentele sleutel om de levenskwaliteit te versterken en tegelijkertijd de bereikbaarheid te garanderen**. Naar investeringskosten zal een toename van het aantal fietsverplaatsingen bovendien makkelijker te realiseren zijn dan een toename van het aantal openbaar vervoerverplaatsingen.

De uitbouw van een kwalitatief fietsroutenetwerk is dus een belangrijke schakel in de realisatie van een modal shift binnen de regio. Het kan daarenboven zinvol zijn om het fietsnetwerk te gaan differentiëren. Hierbij wordt vertrokken van de verschillende type gebruikers, gelinkt aan de verschillende verplaatsingsmotieven en –behoeftes van de fietsers. Daarnaast dienen fietsvoorzieningen ook van zeer hoge kwaliteit te zijn. Voor de fietssnelwegen zijn dit zoveel mogelijk conflictvrije en afgescheiden fietspaden. Een kwaliteitsvol fietsnetwerk omvat niet enkel de infrastructuur. Voor investeringen in goede signalisatie en andere flankerende maatregelen zoals fietsvoorzieningen (fietspompen, bewegwijzering naar fietsherstellers...), fietspalen en voldoende parkeervoorzieningen voor alle types fietsen moeten voldoende middelen worden voorzien.

HET GEWENSTE BASISNETWERK REKOVER



HET GULDENSPORNPAD, EEN HOOFDFIETSRUTE TUSSEN MARKE EN ZWEVEGEM, LOOPT LANGS HET STATION EN HET CENTRUM VAN KORTRIJK, EN IS OOK EEN BELANGRIJKE SCHAKEL IN HET RECREATIEVE KNOOPPUNTENNETWERK.



Deze fietsvoorzieningen en de haltes voor OV kunnen deel uitmaken van zogenaamde **"Mobipunten"**. Dit zijn knooppunten waar verschillende duurzame vervoerswijzen samenkomen. Collectief vervoer en deelsystemen vormen hier een goede aanvulling op. Een stationsomgeving is hiervoor een uitgelezen plek, maar ook op grote bedrijventerreinen, aan de ontwikkelingspolen in de regio, in de landelijke kernen en in stedelijke woonbuurten kan zo'n mobipunt worden uitgebouwd op maat van de plek. Dergelijke plekken kunnen ook worden uitgebouwd tot ontmoetingsplekken met een betekenisvol publiek domein. De voornaamste functie betreft mobiliteit maar ook andere zaken kunnen aanvullend worden aangeboden: info over buurtactiviteiten, een broodautomaat, locker voor pakjes...



4.3. ACTIVEREN VAN PRODUCTIEVE LANDSCHAPPEN

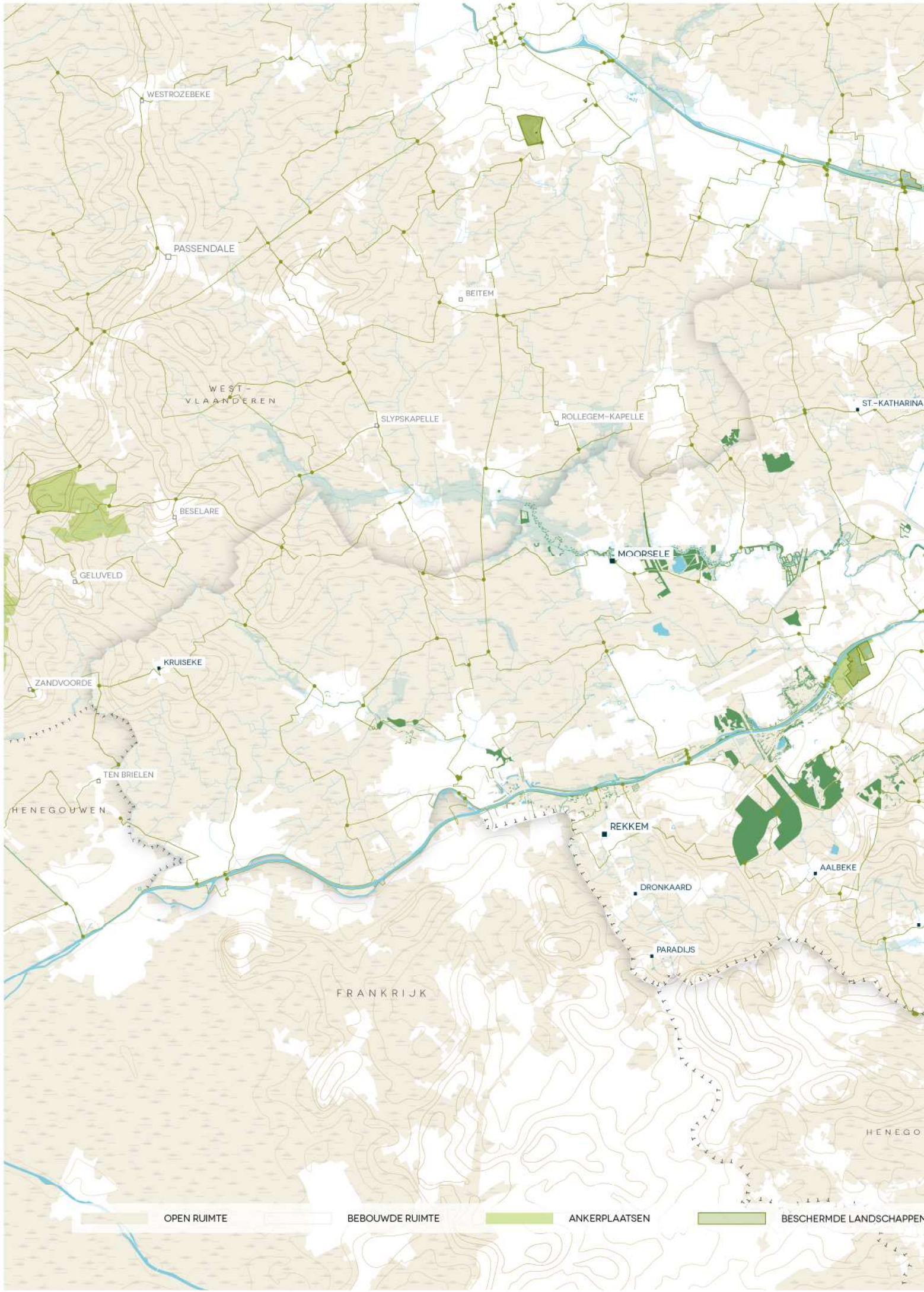
De **open ruimte in het Zuid-West-Vlaamse landschap staat onder druk** en de verstedelijkingsdynamiek heeft ertoe geleid dat het landschap vaak verscholen ligt achter verkavelingen en lintbebouwing. Nochtans wordt de regio gekenmerkt door de weidse landschappen van het interfluvium, de sliert aan beboste kleikoppen in het zuiden, de zeer vruchtbare landbouwgebieden en de herkenbare dorpen langs de Schelde en de belangrijkste beekvalleien. De vraag rijst dus hoe we dit landschap weer zichtbaar kunnen maken en vooral ook toegankelijk voor zijn vele huidige en toekomstige gebruikers. Het activeren van productieve landschappen vormt dan ook terecht één van de krachtlijnen van deze regionale ruimtelijke visie.

Met **productieve landschappen** bedoelen we *alle open ruimtes – groot of klein, stedelijk of landelijk – die zo beheerd worden dat ze ‘ecologisch en economisch’ productief worden en een maatschappelijke meerwaarde opleveren* (André Viljoen, 2005, aangepast). Om het productieve landschap te activeren, stellen we het landschap dus open voor een veelheid van gebruikers. In de eerste plaats zijn dit de landbouwers die de open ruimte beheren en voor wie het landschap vaak een rechtstreekse bron van inkomen vormt. Tegelijkertijd zijn deze gebruikers ook natuurliefhebbers die bijvoorbeeld de Scheldemeersen of het Bouvelobos willen bewonderen, recreanten die willen genieten van het fietsnetwerk in de Leievallei of nieuwsgierigen die aangetrokken worden tot het bouwkundig erfgoed van de streek met haar waardevolle hoeves, windmolens, vlasvezelfabrieken en asten. Het activeren van productieve landschappen draait dus rond **verwevenheid en meervoudig ruimtegebruik**, net door ruimte te bieden aan **landbouw, recreatie, energie, erfgoed, water, bos en natuur**.

De verschillende gebruikers zijn het alvast eens over één uitgangspunt: **de open ruimte moet zo veel mogelijk behouden blijven**. In het verleden werd er al te vaak aan het landschap geknabbeld, wat heeft geleid tot de vele stedelijke linten, de ‘urban sprawl’, en het ‘continuüm’ tussen stad en platteland. Hierdoor werd reeds een aantal initiatieven op touw gezet om het open landschap te vrijwaren en te beschermen. In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werkte de Vlaamse overheid in overleg met gemeenten, provincies en middenveldorganisaties reeds een ruimtelijke visie uit voor landbouw, natuur en bos in dertien buitengebiedregio’s. Voor Zuid-West-Vlaanderen werd deze visie opgenomen in de ruimere regio Leiestreek. Het spreekt voor zich dat voor het evenwicht tussen landbouw, natuur en bos een **geïntegreerde aanpak en een participatief overlegproces** noodzakelijk is.

Deze regionale ruimtelijke visie wil verder bouwen op de reeds bestaande initiatieven die hierboven beschreven staan, maar wil vooral streven naar een integratie van de verschillende facetten en wil ook de stap zetten van het behouden en beschermen van het landschap **naar het activeren van productieve landschappen**. Om dit waar te maken is er nood aan een streekwerking, ruimtelijk beleid en structurele fondsen voor open ruimte en productieve landschappen.

We merken op dat de aspecten van water, bos en natuur reeds uitgebreid aan bod kwamen in het hoofdstuk rond blauwgroene netwerken. Dit hoofdstuk legt vooral de focus op landbouw, recreatie, energie en erfgoed.



WESTROZEBEKE

PASSENDALE

BEITEM

WEST-VLAANDEREN

SLYPSKAPELLE

ROLLEGEM-KAPELLE

ST-KATHARINA

BESELARE

MOORSELE

GELUVELD

KRUISEKE

ZANDVOORDE

TEN BRIELEN

HENEGOUWEN

FRANKRIJK

REKKEM

DRONKAARD

PARADIJS

AALBEKE

HENEGO

OPEN RUIMTE

BEBOUWDE RUIMTE

ANKERPLAATSEN

BESCHERMDE LANDSCHAPPEN



4.3.1. Naar een duurzaam landbouwlandschap

De open ruimte is als leverancier van voedsel, energie, biodiversiteit, waterbuffering en ontspanning onmisbaar. Toch staat het productieve landschap voor een hele reeks uitdagingen zoals waterbeschikbaarheid, bodemerosie en –verschraling, mobiliteitsproblemen (op landelijke wegen), milieukwaliteit en schaarste aan energie en grondstoffen. Het vergt ook een evenwichtsoefening om enerzijds voedsel te produceren voor een nog steeds groeiende bevolking, en anderzijds ook oog te hebben voor agrarische biodiversiteit, bodem- en waterkwaliteit, het beperken van afvalstromen, erosie en de impact die landbouw heeft op de klimaatopwarming.

Landbouwers beheren en bewerken een groot gedeelte van de open ruimte en zijn dus belangrijke partners als er aan bovengenoemde uitdagingen gesleuteld wordt. Er zijn in de regio heel wat mogelijkheden om een duurzaam landbouwlandschap te activeren. De zeer vruchtbare landbouwgronden waaraan Zuid-West-Vlaanderen rijk is, bieden ruime kansen voor voedselproductie. Vooral in het Leie-Schelde interfluvium zijn er grootschalige landbouwgebieden; terwijl in de verstedelijkte Leieband de landbouwgebieden meer versnipperd zijn tussen de bebouwde gebieden. Lokale en regionale verdeelpunten kunnen het beschikbare aanbod van gezonde voedselproducten dichter en sneller bij de eindgebruikers brengen. In Zuid-West-Vlaanderen is er een goede wisselwerking tussen stad en platteland mogelijk. In de randstedelijke context is de afstand tussen beide nooit groot en waar ze elkaar raken, liggen heel wat opportuniteiten voor burgerinitiatieven zoals CSA's (community-supported agriculture), zelfplukboerderijen, volkstuinten, stadsnabije landbouw en korte ketens (aan zowel afzet- als aanvoerzijde waar er nood is aan bv. grondstoffen en water). Om te komen tot structurele duurzame acties voor de optimalisatie en herstructurering van de voedselproductie wordt momenteel een voedselstrategie uitgewerkt onder initiatief van Velt vzw. Slaagkansen van het project zijn afhankelijk van het lokaal draagvlak en de samenwerking.

De landbouwsector moet kunnen evolueren en maximaal kansen krijgen aangezien het een uiterst marktafhankelijke sector is. Toch zullen er in de toekomst vast en zeker maatregelen moeten worden getroffen die de broeikasgasemissies uit veeteelt, stal- en mestmanagement en energiegebruik op landbouwbedrijven reduceren. De klimaatsverandering zal ook een impact hebben op teeltkeuze en -wijze. Het is duidelijk dat de energietransitie en klimaatverandering mogelijkheden bieden om in de toekomst win-win projecten te creëren in de open ruimte.

De open ruimte, inclusief een duurzaam landbouwlandschap, levert eveneens belangrijke ecosysteemdiensten die een positieve invloed hebben op lucht- en waterkwaliteit, de klimaatwijziging, ruimte voor recreatie en natuur én uiteindelijk ook op onze gezondheid. Redeneren in ecosysteemdiensten helpt om de gevolgen van een bepaalde ontwikkeling voor een plek en haar omgeving in te schatten. Mogelijke milieubaten of -kosten maken het mogelijk om de werkelijke maatschappelijke meerwaarde van de open ruimte in kaart te brengen. In dit kader is daarom belangrijk dat een prioriteitsbepaling wordt beslist inzake de opname van de vooropgestelde AGNAS-processen in de regio. Dit dient in eerste instantie vanuit de regio worden bepaald. Hierbij is ook essentieel dat wordt aangegeven voor welke gebieden de regio vragende partij is om van onderuit (gemeenten of provincie) dit proces op gang te trekken en initiatief te nemen. Daaropvolgend kunnen ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgemaakt voor de specifieke deelgebieden in Zuid-West-Vlaanderen. Het betreft 14-tal gebieden, verspreid over de regio, waaronder de vallei van de Bouvriebeek Bossuit, omgeving Argendaalbos- Bellegebos, Tiegemberg-Nederbeekvallei... (volledige lijst: zie regionaal actieprogramma). Voor al deze gebieden is verder onderzoek en overleg nodig i.f.v. het gedetailleerd in kaart brengen van het landbouwgebruik en de concrete mogelijkheden voor het uitbreiden van natuur en/of bosgebieden. Ook de mogelijkheden voor waterberging moeten worden onderzocht. De prioriteitsbepaling zal worden ingeschoven in de regionale actie rond de opstart van een breed overlegforum m.b.t. productieve landschappen.

Op vandaag bestaan reeds een aantal samenwerkingsverbanden rond landbouw-, natuur-, bodem- en waterbeheer. In Zuid-West-Vlaanderen is er de agrobeheersgroep (ABG) Schelde- en Leiekouters die zich toelegt op akkervogelbeheer en



STADSBOERDERIJ KORTRIJK – EEN COÖPERATIEVE BOERDERIJ DIE LANDBOUW EN STAD OPNIEUW DICHTER BIJ ELKAAR WIL BRENGEN.

erosiebestrijding. Met het Samenwerkingsverband Stadslandschap Leie en Schelde wordt onder meer gewerkt aan de aanleg en beheer van kleine landschapselementen. Zij onderzoeken momenteel ook de mogelijkheden voor het opzetten van een (meer) gecoördineerd agrarisch natuurbeheer in de regio. Dit onderzoek bevindt zich momenteel in een testfase. In de toekomst moet een bredere streekwerking in eerste instantie de verschillende betrokken actoren samenbrengen in een overlegforum. Vervolgens moet dit forum de ambitie hebben om onderzoeken op te starten omtrent de ruimtelijke impact van de landbouw, maar ook omtrent het vergroten van de biodiversiteit in Zuid-West-Vlaanderen. Hierbij moet het complementaire gebruik van de open ruimte worden vooropgesteld, waarbij wordt gezocht naar win-win-acties binnen het partnerschap.

Tenslotte zullen ook maatregelen noodzakelijk zijn tegen het oneigenlijk gebruik van agrarische gebieden. De laatste decennia wordt steeds meer oppervlakte onttrokken van de professionele landbouw omwille van verschillende redenen (bv. ruimtebeslag door zonevreemde constructies, vertuining en verpaarding van het landschap, de verkoop van landbouwzetsels voor niet-landbouwdoeleinde...). Samen met de hogere besturen wil de regio onderzoeken hoe deze sluimerende afname van het bestemde landbouwareaal kan worden tegengegaan en zo de professionele landbouw kan worden ondersteund.

4.3.2. Naar een energiek landschap

Decentrale energieproductie en nieuwe energie-infrastructureur zal een impact hebben op het landschap, dat in de toekomst ook gezien zal worden als een energieproductielandschap. Duurzame energiebronnen hebben een sterke relatie met ruimtelijke ontwikkeling waarbij een integrale aanpak op verschillende schaalniveaus (deelgebied, gemeente, regio) beslissend is. Energie kan dienst doen als sturend instrument in de ruimtelijke inrichting en brengt een dynamiek teweeg. Zuid-West-Vlaanderen moet vooral inzetten op energie-efficiëntie, warmtenetten, zonne- en windenergie, restwarmterecuperatie, energieopslag en -buffering. Windturbines accentueren bestaande infrastructuur zoals de E17, de E403 of het kanaal Bossuit-Kortrijk. Warmte kan geput worden uit industriële restwarmte, omgevingswarmte, grondwater, rivieren en kanalen, en gewassen, houtkanten en afvalstromen produceren biobrandstof. Vierdegeneratiewarmtenetten leveren een belangrijke bijdrage aan de energietransitie doordat ze compatible zijn met vele vormen van warmteproductie en -afname, makkelijke vraag en aanbod kunnen afstemmen, energie kunnen opslaan en complementair zijn met slimme elektriciteitsnetten. De aanleg ervan kan worden gekoppeld aan de uitbouw van bv. een fietsnetwerk. Via ruimtelijke energieplanning wordt duidelijk waar warmtenetten, windenergie, zonne-energie, geothermie, biomassa... best ingezet worden en dus op welke locatie welke duurzame en competitieve energieproductie- of consumptie het meest aangewezen is. Voor iedere eindgebruiker moet er een duurzame energieoplossing zijn op het meest geschikte ruimtelijke niveau: gebouw, wijk, stad/gemeente, regio, bovenregionaal. Dit om de stijging van de energiekost in te perken, om te komen tot een rationele energie-infrastructureur, om economische return voor de regio te realiseren en om de energieafhankelijkheid te reduceren. In Zuid-West-Vlaanderen is de energietransitie opgestart: in 2005 werd 3% van het energieverbruik met duurzame, hernieuwbare productie ingevuld, in 2015 reeds 8%. Via het strategische project ZeroRegio worden nieuwe maatregelen en acties genomen in functie van meer ambitieuze energietransitie en de klimaatdoelstellingen zoals klimaatneutraliteit. Dit zou onder meer moeten landen in een klimaatadaptatieplan (actie binnen 'the Majors Adapt') en de uitrol van de vierde generatie warmtenetten (HeatNET NWE, Interreg) in de regio. Recent werd in de regio een energiecoöperatieve opgericht en er wordt een strategie uitgerold voor het stimuleren van duurzame energie op bedrijventerreinen.



4.3.3. Naar een recreatief landschap

Het activeren van productieve landschappen zet ook in op recreatief medegebruik en het creëren van kwaliteitsvolle ontspannings- en belevingsruimten. Een recreatief landschap is dus een toegankelijk en verscheiden landschap met agrarische productie, natuur en bos dat rekening weet te houden met de wensen van zijn vele gebruikers; van landschapsgenieters en natuurliefhebbers tot sportievelingen. Dit betekent dat het landschap niet alleen wordt ontsloten met wandel- en fietsroutes, banken, picknickplekken, ruiterpaden en trage wegen, maar dat er ook verhalen over de geschiedenis en de landschappelijke waarde van de streek kunnen worden verteld. Dit recreatief landschap wordt opgeladen met toeristische bezienswaardigheden, streekgebonden producten, hoevertoerisme, evenementen en attracties. Het erfgoed van de streek speelt hier uiteraard een belangrijke rol.

Op korte termijn kan hierbij nog sterker worden ingezet op:

- de uitbouw van het recreatief fietsnetwerk (jaagpaden e.d.). Een mooi voorbeeld hiervan is de zachte ring van Anzegem. Dit is een nieuwe bewegwijzerde route voor fietsers; een lus van ongeveer 29 km die je door alle deelgemeenten leidt. De zachte ring brengt de recreant naar de mooiste plekken van de gemeente en onderweg vind je horecazaken, waardevolle historische hoeves, natuurgebieden en belevingselementen, zoals kijkvensters op het landschap. Dergelijke lokale initiatieven helpen mee een recreatief landschap in de regio uit te rollen;
- het behoud, herstel en onderhoud van het netwerk van trage wegen. Veel van de trage wegen zijn reeds verdwenen of worden bedreigd. Hierdoor komt het netwerk onder druk te staan. Deze wegen bieden nochtans heel wat mogelijkheden voor recreatie i.f.v. zachte weggebruiker (wandelaars, fietsers, ruiters) en voor natuurontwikkeling;
- speelnatuur (zoals Diefhondbos, Groen lint Moorsele, Sint-Arnoduspark, Balokken, stadsgroen Marionetten...) en natuurleerpaden (Laag-Vlaanderenroute, Geluwe-Reutelbeekpad, Prikkelpad, de Bokkelroute Deerlijk) i.f.v. streekeducatie.

Op deze manier kunnen zo veel mogelijk mensen worden betrokken bij de natuur en het landschap waarin ze wonen, werken en recreëren.



OUDE BROUWERSHUIS MET TUIN IN HET CENTRUM VAN INGOOIGEM IS BESCHERMD ALS DORPSGEZICHT EN MONUMENT



HERBESTEMMING KERK VAN BOSSUIT



PARK TER WALLE NABIJ DE VESTINGEN IN MENEN

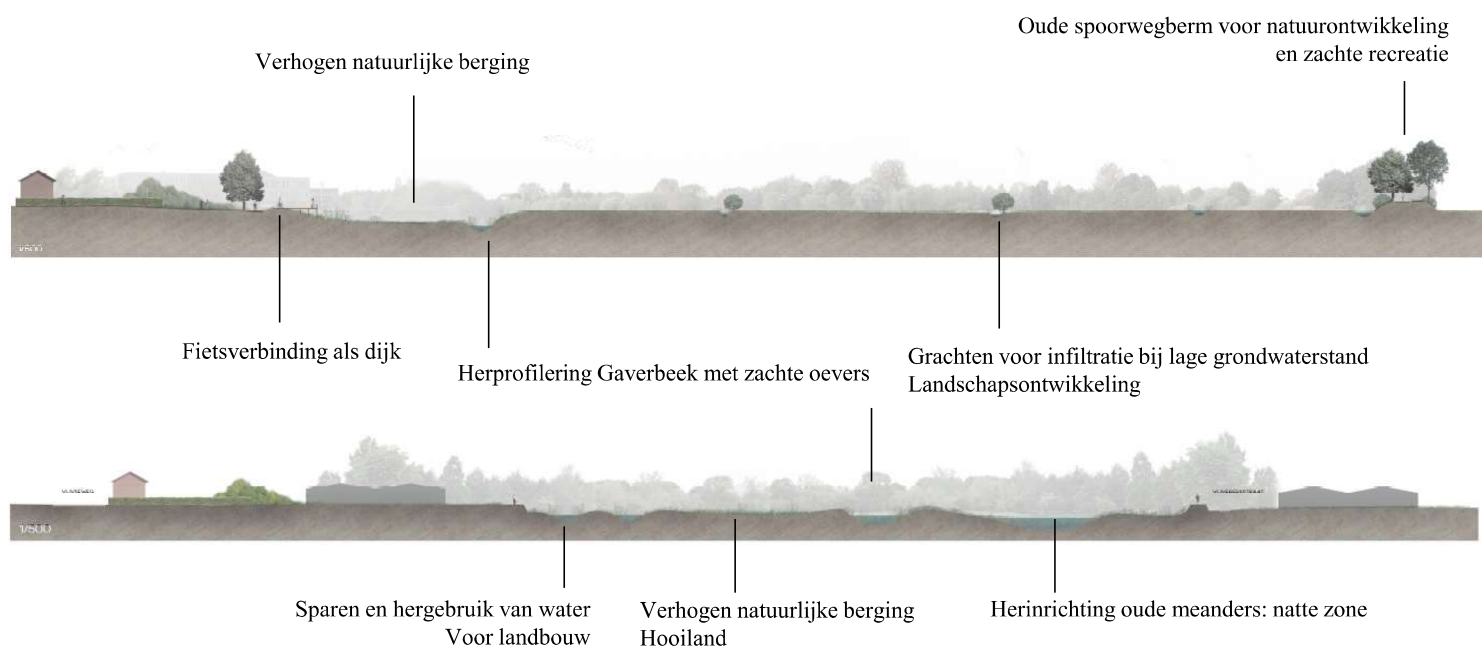


4.3.4. Naar een (attr)actief erfgoedlandschap

De identiteit van het landschap versterken is slechts mogelijk door het erkennen dat zijn kwaliteiten ook door zijn bouwkundig erfgoed, beschermde landschappen en ankerplaatsen worden bepaald. Het herkennen van de sporen van het verleden en het erkennen van hun betekenis is noodzakelijk voor de verdere ontwikkeling van een eigentijds, eigenzinnig en kwalitatief landschap. Het landschap is een werk van de geschiedenis, en het is belangrijk dat deze historische diepte zichtbaar blijft in een omgeving waarin de landbouwsector ook actief kan zijn. Het landschap werd gedurende miljoenen jaren gevormd door natuurlijke elementen en processen zoals wind, water, getijdenstroming, erosie en afzetting. Vanaf de middeleeuwen krijgen menselijke invloeden de overhand. Nederzettingsspatronen, de ontwikkeling van steden, het ontstaan van regio-specifieke nijverheden zoals klei en vlas en de aanleg van infrastructuur worden zichtbaar.

Er is nog veel erfgoed te vinden in het Zuid-West-Vlaamse landschap, wat daardoor niet verbaast dat wandelaars of fietsers geregeld botsen op de nog overgebleven vierkantshoeves, boerenarbeidershuizen, water- en windmolens, vlasroterijen, kleine landschapselementen, herbergen en kappelletjes, sluisen. Maar ook heel wat kerken herbergen nog heel wat waardevolle panden. De herinvulling van deze vaak grote villa's en burgerhuizen stellen private eigenaars en gemeenten voor heel wat uitdagingen. Een behoud van deze panden is dan ook vaak precair. Om de historische diepte in het landschap zichtbaar te houden, wordt binnen de IOED (intergemeentelijke onroerenderfgoeddienst) werk gemaakt van een actieplan regionaal bouwkundig erfgoed, die waarde van deze panden evalueert. Dit moet de gemeenten helpen in hun keuzes m.b.t. het verdere behoud van hun bouwkundig erfgoed. Daarnaast staat het IOED in voor de opmaak van onder meer beheersplannen en kerkenplannen. Verder zal het archeologisch traject van lokale besturen worden ondersteund met de oprichting van een regionale kwaliteitscommissie bouwkundig erfgoed. Het IOED zal ook input van lokale kennis leveren in archeologienota's. En er zal strategisch onderzoek worden uitgevoerd naar een duurzaam en dynamische beheer van waardevol erfgoed onder druk (bv. roterijen, asten, bedrijfssites...). Input kan geleverd worden vanuit de inventaris van 2004 omtrent roterijen in de directe nabijheid van de Leie. Ook de kennisverwerving en het stimuleren van een regionale onderzoeksagenda inzake archeologie en cultuurhistorische landschappen (inclusief landbouwkundig erfgoed) staat op de agenda.

ILLUSTRATIE UIT DE GAVERBEEKVISIE (2018): VERNIEUWDE AANPAK VAN DE GAVERBEEKSE MEERSEN



4.4. SLIM KOPPELEN: KLIMAAT ALS MOTOR VOOR NIEUWE ONTWIKKELING

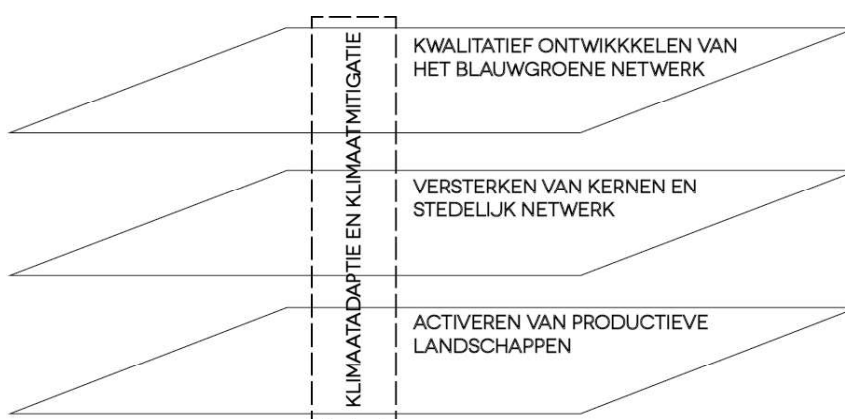
De klimaatsverandering zal zorgen voor uitdagingen die zich manifesteren op globaal, maar ook regionaal niveau. En hoewel de verschillende krachtlijnen elk principes in zich dragen om met deze omwenteling om te gaan, kunnen er pas extra winsten mogelijk gemaakt worden als we slimme koppelingen maken.

Door middel van koppelingen van de krachtlijnen wordt er gezocht naar mogelijke strategieën die verschillende uitdagingen beantwoorden. Dit kan gaan van koppelingen die zeer lokaal kunnen opereren, maar ook grotere projecten die de regio overstijgen. De koppelingen landen op specifieke plekken, waardoor het tastbaar wordt waar de regio in de toekomst op kan inzetten.

De zoektocht naar mogelijke koppelingen die de verschillende krachtlijnen omvatten, bewerkstelligt een fundamenteel nieuwe ruimtelijke aanpak. Klimaat wordt op deze manier een nieuwe motor voor de ontwikkeling van wonen en werken. Door bijvoorbeeld te kijken naar waar het logisch is om te ontwikkelen vanuit klimaatbestendige strategieën voor water en energie, volgen we niet langer de auto-logica, maar installeren we een nieuwe stuwende kracht voor ontwikkeling. Klimaatbestendige wijken en ruimte voor ondernemen worden op die manier ontwikkeld, gebaseerd op de eigenschappen en voordelen van gelijktijdige landschappen. Zo bouwen we aan veerkrachtige ontwikkelingen voor de regio, zonder hiervoor nodeloos open ruimte aan te snijden.

Hieronder gaan we op zoek naar mogelijke koppelingen tussen:

- Kwalitatief ontwikkelen van groene blauwgroene netwerk (krachtlijn 1) en versterken van kernen en stedelijk netwerk (krachtlijn 2)
- Kwalitatief ontwikkelen van blauwgroene netwerk (krachtlijn 1) en activeren van productieve landschappen (krachtlijn 3)
- Versterken van kernen en stedelijk netwerk (krachtlijn 2) en activeren van productieve landschappen (krachtlijn 3)



4.4.1. Koppeling tussen ‘Kwalitatief ontwikkelen van het groenblauwe netwerk’ en ‘Versterken van kernen en stedelijk netwerk’

Stedelijke ontwikkeling als bijdrage aan het watersysteem

Door op een gecontroleerde manier water op te vangen of te infiltreren, laat dit toe om bij te dragen aan een performant watersysteem en tegelijkertijd te bouwen aan kwaliteitsvolle omgevingen om te wonen en te werken. Wadi's, overstromingsgebieden en bufferbekkens hebben namelijk niet enkel een biologische en infrastructurele kwaliteit, maar zorgen ook voor een gediversifieerde en kwalitatieve invulling van het publiek domein. Bovenal leidt deze aanpak naar een nieuw selectiekader. Dat overstromingsgebieden niet de juiste plekken zijn om te bouwen, is al langer geweten. Toch is dit maar één facet van het verhaal. Bovenstrooms, waar op het eerste zicht weinig problemen merkbaar zijn, kan het ontwikkelen van nieuwe woon- en of werkplekken ook problematisch zijn. De door asfalt en beton beperkte infiltratie van water, zet op deze plekken niet enkel de grondwatertafel onder druk, maar zorgt ook voor sneller afstromend water, wat de overstromingen benedenstrooms vergroot. Bovendien kunnen deze hoger gelegen plekken niet genoeg water opslaan om in de zomer verschillende hittegolven te doorstaan. Daarom is het belangrijk om bij nieuwe ontwikkelingen niet enkel met ad hoc maatregelen te werken, die enkel de symptomen aanpakken, maar te kijken naar het watersysteem in zijn geheel. Enkel zo kan men tot een slim en performant watersysteem komen in samenhang met de bebouwde omgeving.

Fietsnetwerk als ruimte voor de rivier

De kenmerkende topografie en waterlopen vormen de uitgelezen locatie voor fietspaden die zo niet alleen een geleidelijk traject volgen, maar ook als waterbuffer kunnen functioneren. Door de fietspaden langs de oever te positioneren, zullen zij bij overstroming de eerste delen zijn die met wateroverlast te kampen hebben. Het ontwerp van de fietspaden kan zich vervolgens afstemmen op deze momenten en zo de schade van overstromingen in de bredere omgeving mee helpen te beperken. Dat de beken en rivieren in de dalen liggen, zorgt overigens voor een aangenaam en relatief vlak fietstraject.

Blauwgroen netwerk als publieke ruimte

Het blauwgroen netwerk kan men inzetten als infrastructuur voor het transport van goederen en mensen, en bijgevolg het creëren van kwaliteitsvolle publieke ruimte. Kortom, men beschouwt het blauwgroen netwerk niet langer als een achterkant, maar als een voorkant. De Leieboorden zijn hier een mooie illustratie van. Deze kwaliteitsoefening kan vermenigvuldigd worden over de hele regio, ook langs de beken, zoals de Geluwebeek/Reutelbeek, Heulebeek, Gaverbeek... Watergebonden transport aantrekkelijk maken, kan eveneens een opstap zijn tot een optimaler gebruik van het blauwgroen netwerk. Hoewel niet ieder bedrijventerrein nood heeft aan watergebonden transport, kunnen vele bedrijven samen georganiseerd worden, zodat het nodige transport gezamenlijk over water kan gecoördineerd worden. Ook mensen of kleinere goederen kunnen hiervan profiteren, door bijvoorbeeld gebruik te maken van een watertaxi. De kwaliteit in deze ingreep heeft vervolgens betrekking op het nieuw publiek domein dat ontstaat, dit gaat van laad- en loskaden of aanlegsteigers tot oevers en fietspaden. Deze aanpak levert een aantrekkelijk, kwalitatief en goed bereikbaar netwerk van publieke ruimte op.

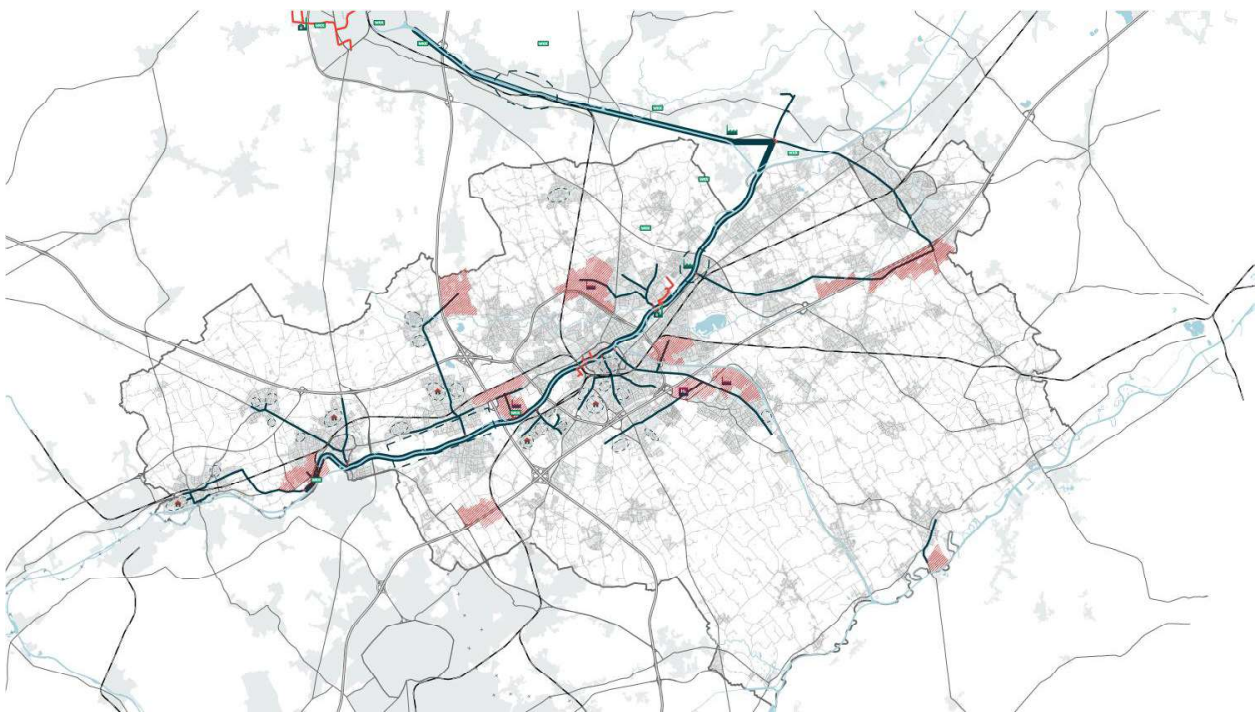
Groene aders als koeling voor dichte bebouwing

Als gevolg van de klimaatsverandering zullen onze zomers meer en meer te kampen hebben met langere hitteperiodes. Technologie zoals airconditioning zorgt voor verkoeling binnen, maar zorgt anderzijds ook voor meer hitte op straat en kost veel elektriciteit, terwijl tijdens hittegolven elektriciteit schaars kan worden door gebrek aan koelwater voor elektriciteitscentrales. Anderzijds vormt gebetonneerd Vlaanderen, waar deze regio geen uitzondering in is, een extra factor van verhitting. Harde oppervlakken zoals asfalt en beton, nemen gemakkelijk warmte op, om ze vervolgens ook langzaam af te geven.

IN GELUWE WORDT EEN BEBOUWBAAR BINNENGEBIED AAN DE OUDE SCHOOLSITE EN DE BEEKVALLEI GEKOPPELD VIA GROENE BINNENHOVEN. DE BEEKVALLEI, DIE VANDAAG IN EEN SLEUF LIGT, WORDT OPNIEUW GEMODELLEERD TOT EEN BREDE VALLEI, DIE IN DE TOEKOMST OPNIEUW EEN ROL ALS WATERBUFFERING, KAN VERVULLEN. OP WARME DAGEN KAN DE BEEKVALLEI EEN ONTMOETINGSPLEK WORDEN IN HET DORP.



Gestructureerde groenvoorzieningen kunnen een oplossing bieden. Enerzijds kan deze groene dooradering het hitte-eiland effect tegengaan en anderzijds creëren groenvoorzieningen een aangename omgeving om te wonen. Bomen of groen in het algemeen (groendaken, etc.) hebben namelijk een verkoelend effect: de temperatuur onder de bomen is lager door de schaduwvorming en bomen absorberen minder zonlicht dan bijvoorbeeld asfalt. Bomen hebben ook een positief effect op de waterhuishouding en de luchtkwaliteit en zorgen bovendien voor een aangename omgeving.



EERSTE DRAFT VAN DE ZOGENAAMDE 'WARMTEBOOMERANG' OF HET REGIONALE WARMTENET MET DE LEIE ALS RUGGENGRAAT VOOR TRANSPORT,

4.4.2. Koppeling tussen ‘Kwalitatief ontwikkelen van het blauwgroene netwerk’ en ‘Activeren van productieve landschappen’

Waterkracht als nieuwe energiebron

Met nieuwe technologieën is het vandaag de dag mogelijk om in kleinere rivieren met een hoogteverschil van één meter energie op te wekken voor een paar families. Daarnaast is men ook steeds meer op zoek naar manieren van energieopslag. Water kan daar een belangrijke rol in opnemen. Daarom leveren de kenmerkende topografie van de regio en verval van het water, kansen om energie decentraal op te wekken en op te slaan.

Wateropvang als bijdrage aan voedselzekerheid

Op een gecontroleerde manier water opvangen laat toe om water te voorzien in te natte of te droge periodes en tegelijkertijd de landbouw te beschermen. Tot nu toe volstond de aanleg van grachten en sloten om het overtollig water af te voeren om wateroverlast te voorkomen. Hoewel de capillaire netwerken in de regio goed vertegenwoordigd zijn en wel functioneren, zou men deze en bijkomende manieren van wateropvang kunnen (her)bedenken. Op die manier stelt men landbouwgronden vrij van wateroverlast en kan men strategieën uitdenken voor het bestrijden van lange periodes van regen of droogte.

Blauwgroen netwerk als land-schaps-bouw

Groenstructuren bieden ondersteunende structuren voor biodiversiteit in een landbouw- en recreatief landschap. Groenstructuren zijn namelijk niet alleen mooi om naar te kijken maar creëren ook ecologische corridors voor planten en dieren. Deze zijn essentieel voor de biodiversiteit en hebben bijgevolg een effect op het functioneren (bijvoorbeeld bestuiving) van het landbouwlandschap en kunnen een meerwaarde betekenen voor recreanten.

Het watersysteem als drager van energie-infrastructuur

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuren, zoals een warmtenet, is het aangewezen om bestaande structuren als leidraad te nemen. De Leie bijvoorbeeld is al sinds oudsher een drager van stedelijkheid. Vele dorpen zijn langs de Leie ontstaan en liggen daar nog steeds. Door deze rivier als drager voor het warmtenet te zien, leidt dit tot verschillende voordelen: niet enkel zullen door één enkele beweging verschillende dorpen bediend worden door het warmtenet, maar zal het ook de aanleg vergemakkelijken (minder graafwerken nodig) en zorgt het ook voor een duidelijke en leesbare structuur. Bovendien biedt het de kans om bepaalde ingrepen gelijktijdig uit te voeren (bijvoorbeeld de aanleg van een fietspad, het verstevigen van een oever, etc.). Daarom leent het aanwezige blauwe netwerk zich ertoe het warmtenet te structureren en zo, opnieuw als drager voor nieuwe ontwikkeling te functioneren. Binnen de regio worden momenteel de eerste stappen gezet en de technische en ruimtelijke haalbaarheid nagegaan voor de aanleg van een warmtenet, met de Leie als infrastructurele ruggengraat.

VLASPARC IN KUURNE: DE GEMEENTE WENST DIT ERFGOEDLANDSCHAP (INCLUSIEF OUDE VLASROTERIJ) OP EEN DUURZAME MANIER TE ONTWIKKELLEN, ALS OPEN RUIMTE KAMER BINNEN HET STEDELIJK NETWERK LANGS DE LEIE.



4.4.3. Koppeling tussen ‘Versterken van kernen en stedelijk netwerk’ en ‘Activeren van productief landschappen’

Productief landschap als hefboom voor fietsnetwerk

Het productief landschap kan bijdragen aan een goed functionerend fietsroutenetwerk. Dit kan op een tweevoudige manier. Zo kan het landbouwlandschap en bijhorende erfgoedelementen, zoals oude hoeves, beeldbepalend zijn voor recreatieve fietspaden. Maar ook kunnen landelijke kernen versterkt worden door recreatieve fietsroutes aan hen te koppelen: een minimaal, maar handig element voor het verweven van functies.

Anderzijds kan een functionerend warmtenet gekoppeld worden aan een fietstracé. Logischerwijs worden de bestaande ondergrondse trajecten van water/gas/elektriciteitsinfrastructuur gebruikt voor de aanleg van een warmtenet. Toch kan het warmtenet soms ook losgekoppeld worden van deze tracés. Dit vormt het uitgelezen moment om de ligging af te stemmen op andere logica's zoals een fietsroutenetwerk. De koppeling van deze twee levert gedeelde winsten op. De nodige infrastructurele werken voor de aanleg van een ondergronds warmtenet kunnen namelijk tegelijkertijd ingezet worden voor de aanleg van een bovengronds fietspad. Deze operatie versterkt zo niet alleen de energieverdeling in de regio, maar vervolledigt tevens het fietsroutenetwerk. Een win-win. Bovendien vormt het warmtenet een verbinding tussen verschillende dorpskernen, die door deze beweging ook met de fiets met elkaar worden aaneengesloten.

Energiezuinige reconversie als duurzaam erfgoedlandschap

De regio beschikt over een rijk erfgoedlandschap. Toch wordt het steeds moeilijker om hier op een duurzame manier mee om te gaan. Meer energetische regels bemoeilijken hergebruik. Daarom is het belangrijk om keuzes te durven maken. Welke delen van het (woon)patrimonium zijn ‘opgeleefd’, welke zijn te redden en hoe gaan we hier mee om? Door de juiste keuzes te maken en reconversie op een energiezuinige manier (zowel op vlak van energiegebruik als op vlak van renovatie) bouwen we aan een duurzaam erfgoedlandschap.

Warmtenet als hefboom voor nieuwe wijken en bedrijvigheid

Energienetten, of in het geval van de regio, een warmtenet, heeft de kracht om sturend te zijn voor nieuwe woon- en werkontwikkelingen. In tegenstelling tot bijvoorbeeld zonnepanelen, is de locatie van de infrastructuur van een warmtenet vrij onbeweeglijk en determinerend. Dit heeft als gevolg dat niet iedere woonwijk of bedrijventerrein in aanmerking komt om hierop aan te takken. Wel vormt het warmtenet een hefboom voor de renovatie van woon- en werkomgevingen in de nabijheid van de infrastructuur. Of biedt het de kans om de toekomstige ontwikkelingen zoveel mogelijk te richten op dit warmtenet. Op die manier kan het produceren en verdelen van energie nieuwe wijken of ruimte voor ondernemen ondersteunen.

Herverdeling van landbouwgebruik als voedsel-woon-landschap

Door het landbouwgebruik aan te passen aan de schaal van de kavel en de afstand tot de stad of dorpskernen, levert dit kwaliteitswinsten op.

De randen rond steden of dorpen bieden vandaag veel potentieel voor de productie van voedsel. Tussen de woonkernen liggen vele flarden historische landbouwgrond. Het zijn vaak restanten van zeer productief en vruchtbare gronden die de kernen omringden. Ze dreigen te verdwijnen onder druk van oprukkende verstedelijking. In veel gevallen worden ze oneigenlijk gebruikt, bijvoorbeeld als tuin, recreatiegebied of paardenweide. Andere gronden zijn bouwgronden of ‘woonuitbreidingsgebieden’. Als al die ruimte maximaal vrijgehouden wordt, en zelfs nieuwe ruimte vrijmaken voor ruilverkavelingen, het verhandelen van bouwrechten en het heroriënteren van lage dichtheden, dan kunnen we die historische landbouwgronden opnieuw reserveren voor voedselproductie.

Het aaneenrijgen van versnipperde landbouwgronden laat toe om in de kernen grote landschappelijke figuren te introduceren. Het zijn aaneengesloten open ruimtes die als groene vingers tot diep in de kernen doordringen en aansluiting vinden op het productieve groen netwerk van volkstuinten en tuindaken. De open landschappelijke ruimtes bieden kansen om errond verder te verdichten.

4.4.4. Hoe aan de slag?

Als we deze koppelingen verwezenlijken bouwen we aan een klimaatbestendige regio, een regio met energie neutrale woonwijken, innovatieve bedrijvigheid en gezondere mobiliteit. De gelijktijdige landschappen maken deze koppelingen mogelijk. De verschillende ingrediënten voor iedere koppeling zijn namelijk altijd in elkaars nabijheid. Deze unieke kwaliteit wordt zo volop benut. Tevens bewegen we van een sectorale naar een integrale aanpak, door niet langer te kiezen voor één krachtlijn, maar de interessante kruising van verschillende krachtlijnen, geen of/of, maar en/en. Met klimaat als nieuwe motor voor de regio, zijn we opnieuw in staat om keuzes te maken. De koppelingen dienen daarbij als opgaves voor nieuwe ontwikkelingen. Dit kan op een tweevoudige manier:

- De koppelingen kunnen kwaliteitslagen doorvoeren op bestaande plannen.
Bijvoorbeeld: het integreren van waterrecuperatie in geplande bedrijventerreinen of het voorzien van groene aders in nieuwe woonwijken als koeling voor de dichte bebouwing.
- De koppelingen kunnen richting geven voor nieuwe ontwikkelingen en mee de keuzes bepalen.
Bijvoorbeeld: woonuitbreidingsgebieden alleen maar aansnijden als deze langs het warmtenet liggen of het warmtenet koppelen aan ontbrekende fietsroutes.

5. ACTIEPROGRAMMA

Het actieprogramma wordt opgedeeld in 2 onderdelen:

1. het regionaal actieprogramma
2. het lokaal actieprogramma

5.1. REGIONAAL ACTIEPROGRAMMA

In het regionaal actieprogramma worden enkel acties en projecten met een in hoofdzaak **regionale dimensie of belang** opgenomen. Hiervoor zijn een **bovenlokaal initiatief en/of financiering** noodzakelijk om deze regionale acties effectief te realiseren.

Per definitie vergt de uitvoering van de regionale acties een **interbestuurlijke en geïntegreerde samenwerking**, waarin zowel lokale als hogere besturen worden betrokken en dit over alle sectorale grenzen heen. Dit vereist een combinatie van een bottom-up en een top-down benadering, waarbij alle beleidsniveaus **synchroon en als gelijkwaardige partners** samenwerken. Dit versterken van de samenwerking en afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus en -sectoren (in het bijzonder met/tussen de Vlaamse instanties) moet sneller leiden tot **kwalitatieve realisaties met voldoende draagvlak**. Dat dient te gebeuren aan de hand van een innovatieve, gemeenschappelijke aanpak met de nadruk op ontwerpend onderzoek en een geïntegreerde procesmatige benadering. We streven naar een continue aanpak, in plaats van een ad-hoc-benadering.

Hierna wordt het **regionaal actieprogramma** opgelijst **vanuit de drie ruimtelijke krachtlijnen** voor de regio. Daarnaast wordt ook een actieprogramma opgelijst met **regionale partnerschappen**.

Per krachtlijn wordt de verschillende **acties** gegroepeerd onder een aantal **hoofdcategorieën**. Voor een aantal acties zijn ook meer concretere **deelacties** geformuleerd.

In het regionaal actieprogramma wordt een onderscheid gemaakt tussen **lopende acties, nieuwe acties en acties met een doorstart**. Acties met doorstart zijn acties waarvan een (bijkomend) engagement of beslissing op (inter)bestuurlijk niveau van belang is voor de effectieve opstart en/of (versnelde) voortzetting van de actie op korte termijn.

Hierna worden de acties weergegeven per hoofdcategorie. De tabel met een gedetailleerde beschrijving en duiding van de deelacties is achteraan in bijlage toegevoegd.

5.1.1. Actieprogramma blauwgroene netwerk

BG-L GEÏNTEGREERDE ONTWIKKELING EN OPWAARDERING VAN DE LEIEVALLEI

BG-L-1

Realiseren van de Seine-Schelde-verbinding, inclusief rivierherstel



BG-L-2

Geïntegreerde aanpak, afstemming en realisatie van de processen en projecten in de Leievallei



BG-L-3

Acties en projecten in kader van het bekkenbeheers- en wateruitvoeringplan Leiebekken



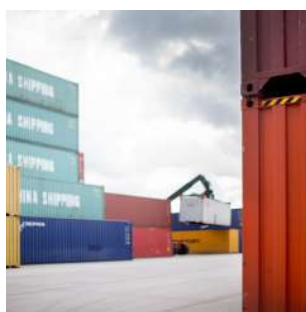
BG-L-4

Realisatie van de signaalgebieden in het Leiebekken



BG-L-5

Maatregelen i.f.v. activatie en herstructurering watergebonden bedrijvigheid langs de Leie en kanaal Roeselare-Leie



BG-S GEÏNTEGREERDE ONTWIKKELING EN OPWAARDERING VAN DE SCHELDEVALLEI

BG-S-1

Realiseren van de Seine-Schelde-verbinding, inclusief rivierherstel



BG-S-2

Maatregelen i.f.v. activatie en herstructurering watergebonden bedrijvigheid langs de Schelde



BG-S-3

Acties en projecten in kader van het bekkenbeheers- en wateruitvoeringplan Bovenschelde



BG-S-4

Realisatie van de signaalgebieden in het Bovenscheldebekken



BG-KBK GEÏNTEGREERDE ONTWIKKELING EN OPWAARDERING VAN DE KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK

BG-KBK-1

Maatregelen i.f.v. activatie en herstructurering watergebonden bedrijvigheid langs de Kanaal Bossuit-Kortrijk



BG-KBK-2

Opwaardering en/of aanpassing kanaal Bossuit-Kortrijk i.f.v. het watertransport (complex project)



BG-KBK-3

Natuur- en groenontwikkeling langs het kanaal Bossuit-Kortrijk



BG-KBK-4

Reconversie Transfo Zwevegem



BG-KBK-5

Realisatie gebiedsvisie Kanaal Bossuit-Kortrijk



BG-F VERSTERKEN FIJNMAZIG BLAUWGROENE NETWERK

BG-F-1

Uitvoering van de acties vanuit de verschillende gebiedsvisies voor de beekvalleien categorie 1



BG-F-2

Uitvoering actieprogramma waterlopen m.b.t. ontwikkeling gecontroleerde overstromingsgebieden



BG-B GROEN- EN BOSONTWIKKELING IN DE REGIO ZUID-WEST-VLAANDEREN

BG-B-1

Ontwikkeling bossen



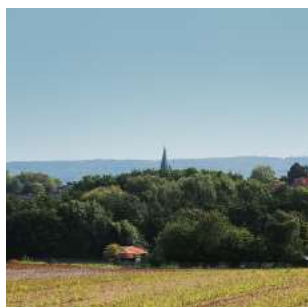
BG-B-2

Ontwikkeling groen



BG-B-3

Uitvoering actieprogramma groenontwikkeling Stadslandschap Leie-Schelde



5.1.2. Actieprogramma versterken van kernen en stedelijk netwerk

VK-L SLIM VERDICTEN VAN DE LEIE-AS

VK-L-1

Stationsomgeving
Kortrijk: multimodaal
knooppunt,
heraanleg publieke
ruimte, ruimtelijke
ontwikkelingen



VK-L-2

Stationsomgeving
Waregem:
multimodaal
knooppunt,
heraanleg publieke
ruimte, ruimtelijke
ontwikkelingen



VK-L-3

Onderzoek realisatie
acties spoorrapport
(meennemen
van de Vlaamse
spoorstrategie voor
goederenvervoer)



VK-M MULTIMODAAL EN COMPLEMENTAIR ONTWIKKELEN VAN ONTWIKKELINGSPOLEN

VK-M-1

Opmaak geïntegreerd
ruimtelijk plan Hoog
Kortrijk en Kortrijk-
Oost en
realisatie bijbeho-
rende acties



VK-M-2

Realisatie van nieuwe
en optimalisatie van
bestaande carpoolpar-
kings



VK-M-3

Opmaak van een geïntegreerde ruimtelijke visie voor de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Welvelgem en realisatie bijbehorende acties



VK-M-4

Opmaak geïntegreerd ruimtelijk plan Kortrijk-Noord en realisatie bijbehorende acties



VK-M-5

Opmaak geïntegreerd ruimtelijk plan Waregem-Zuid en realisatie bijbehorende acties



VK-M-6

Complex project Integrale mobiliteitsaanpak regio Kortrijk K-R8



VK-M-7

Realisatie verkeerscomplex A19/R8



VK-M-8

Realisatie streefbeeldstudie verkeerscomplex E17/N382



VK-M-9

Realiseren acties uit streefbeeldstudie N58



VK-M-10

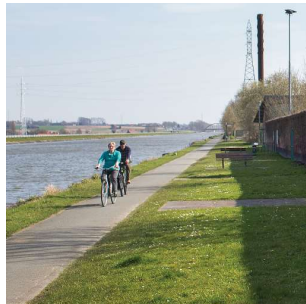
Verkennen van de mogelijkheden voor stads(regio)distributie



VK-MS VERSTERKEN FIETSEN EN OPENBAAR VERVOER – INZETTEN OP DE MODAL SHIFT

VK-MS-1

Integrale benadering en opwaardering jaagpaden tot fiets-snelwegen



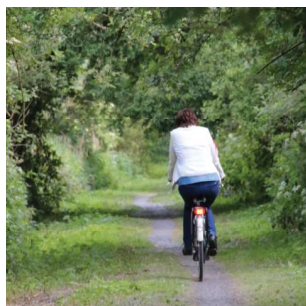
VK-MS-2

Uitvoering van de acties uit het masterplan fiets Schelde en Leie (bovenlokaal functioneel fietsnetwerk)



VK-MS-3

Opmaak masterplan fiets Leiestreek



VK-MS-4

Vervoersregio: integratie visie RECOVER (verankering van basisbereikbaarheid) in regionaal mobiliteitsplan



VK-MS-5

Ontwikkeling en realisatie van mobipunten



VK-MS-6

Ontwikkeling HOV-lijn Kortrijk



VK-LK INZETTEN OP LEVENDIGE KERNEN

VK-LK-1

Acties en projecten i.f.v. renoveren en vervangen bestaand patrimonium



VK-LK-2

Acties en projecten rond duurzame en kwaliteitsvolle publieke ruimte



VK-LK-3

Onderzoek en implementatie regionale visie woonuitbreidingsgebieden



VK-LK-4

Onderzoek en visievorming kleinhandel Zuid-West-Vlaanderen, waarbij ook over de grenzen van de regio wordt gekeken



VK-LK-5

Ontwikkeling van warmtenetwerken



VK-O ACTIVEREN RUIMTE OM TE ONDERNEMEN

VK-O-1

Bestemming en realisatie regionaal bedrijventerrein Menen-Wervik



VK-O-2

Bestemming en realisatie regionaal Waregem-Zuid



VK-O-3

Locatieonderzoek, bestemming en realisatie van bijkomende regionale bedrijfsgronden in de subregio Waregem



VK-O-4

Onderzoek: uitwerken van een strategie voor herstructurering en reconversie van bedrijven(terreinen)



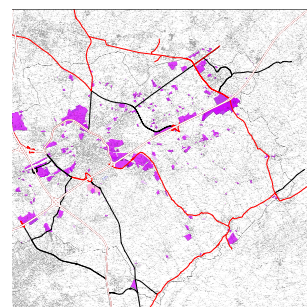
VK-O-5

Revitalisatie van verouderde bedrijventerreinen



VK-O-6

Uitrol interregionaal vrachtrouten netwerk



VK-O-5

Uitwerken van een strategie voor het behouden van een aanbod voor grootschalige bedrijven



5.1.3. Actieprogramma productieve landschappen

PL-PL VERDER UITWERKEN VAN DE PRODUCTIEVE LANDSCHAPPEN

PL-PL-1

Overleg productieve landschappen tussen de verschillende actoren opstarten



PL-PL-2

Pilootproject(en) met het oog op het realiseren van synergieën tussen de verschillende thema's opstarten



PL-PL-3

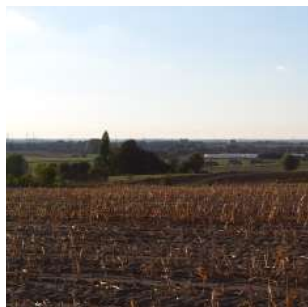
Opbouwen van een coalitie om watergebonden uitdagingen aan te pakken



PL-AGNAS REGIONALE OF INTERGEMEENTELIJKE ACTIES EN PROJECTEN I.K.V. DUURZAME LANDBOUWPRODUCTIE

PL- AGNAS-1

Opmaak ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de deelgebieden in Zuid-West-Vlaanderen ikv de afbakening natuurlijke en agrarische structuur



PL- AGNAS-2

Realiseren van de acties uit de gewestelijke RUP's



PL- AGNAS-3

Onderzoek ruimtelijke impact en randvoorwaarden landbouw in Zuid-West-Vlaanderen



PL- AGNAS-4

Onderzoek kansen voor biodiversiteit in Zuid-West-Vlaanderen



PL- AGNAS-5

Ontwikkeling en uitvoering voedselstrategie



5.1.4. Actieprogramma productieve landschappen

PL-KL REGIONALE ACTIES EN PROJECTEN ROND ENERGIELANDSCHAPPEN EN KLIMAATBELEID

PL-KL-1

Uitwerken en concretiseren van ruimtelijke instrumenten en maatregelen rond klimaatadaptatie via ZEROregio



PL-KL-2

Opstarten energie-coöperatieve



PL-KL-3

Opmaak regionaal klimaatadaptatieplan



PL-KL-4

Opmaak regionaal ruimtelijk energieplan (incl. energie-atlas)



PL-KL-5

Stimuleren van duurzame energie op bedrijventerreinen: strategie uitrollen voor nieuwe en bestaande bedrijventerreinen



PL-OE REGIONALE ACTIES EN PROJECTEN IKV ERFGOEDLANDSCHAPPEN

PL-AGNAS-1

Oprichten van een regionale kwaliteitscommissie bouwkundig erfgoed



PL-OE-2

Kennisverwerving en stimuleren van een regionale onderzoeksagenda inzake archeologie en cultuurhistorisch landschappen



PL-OE-3

Strategisch onderzoek naar duurzaam en dynamisch beheer van waardevol erfgoed onder druk (bv. Roterijen, asten, bedrijfs-sites....)



PL-REC REGIONALE ACTIES EN PROJECTEN I.K.V. RECREATIEVE LANDSCHAPPEN

PL-REC-1

Uitwerken van plannen en acties rond de versterking van de trage wegen



PL-REC-2

Versterking van de speelnatuur en de natuurleerpaden



5.1.5. Actieprogramma met regionale partnerschappen

REG-SAM REGIONALE SAMENWERKING

REG-SAM-1

Continueren en waar nodig bijsturen van het interbestuurlijk overleg en de werking errond in functie van opvolging en sturing



REG-SAM-2

(Versnelde) oprichting vervoersregioraad



REG-EV REGIONALE EVALUATIE

REG-EV-1

Periodieke evaluatie en monitoring ruimtegebruik Zuid-West-Vlaanderen: landbouw, natuur, ondernemen, wonen, kleinhandel



REG-EV-2

Periodieke evaluatie en monitoring infrastructuur en vervoer Zuid-West-Vlaanderen



REG-EV-3

Afstemmen van de verschillende lopende en nieuw op te nemen acties in functie van het geïntegreerd werken en gekoppeld aan de ruimtelijke ambities

REG-GO GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

REG-GO-1

Continueren en versterken van grensoverschrijdende partnerschappen in functie van afstemming en samenwerking



5.2. VOORBEELDEN VAN LOKAAL ACTIEPROGRAMMA

In dit hoofdstuk geven we enkele voorbeelden van lokale acties, die de steden en gemeenten reeds ondernemen of binnenkort zullen ondernemen om de krachtlijnen van de regionale visie uit te werken en te realiseren op het terrein. Het is een niet-limitatieve lijst van lokale acties, die voldoende actueel en representatief zijn.

Daarnaast kunnen voor sommige thema's en actiepunten op een tussenschaal tussen het regionale en het lokale niveau nieuwe initiatieven en samenwerkingsverbanden worden opgezet. Voorbeelden op intergemeentelijke schaal zijn:

- systeem van fietsdelen en fietspunten
- energiecoöperatieve
- prospectie in functie van hergebruik van sites en panden
- parkeerbeleid en -handhaving
- brandweerdiensten
- datamonitoring
- ...

ANZEGEM

HEIRWEG
DOUTERLOIGNE

Reconversie van voormalige bedrijfssite Douterloigne naar een nieuwe KMO-zone en een ruimtelijke inpassing in dorpskern van Heirweg



ANZEGEM

GROENE RING

Nieuwe bewegwijzerde recreatieve fiets- en wandelroute langs groene plekken en open landschappen in gemeente Anzegem



AVELGEM

STATIONSOMGEVING

Herinrichting van publieke ruimte in stationsomgeving Avelgem en ruimtelijke ontwikkeling van wooninbreidingsprojecten



AVELGEM

MASTERPLAN DE PLAATSE

Masterplan voor de centrumvernieuwing van Avelgem



DEERLIJK

SITE
BRANDWEERKAZERNE

Reconversie van oude
brandweerkazerne tot
nieuwe centrumplek in
Deerlijk



DEERLIJK

SITE DEKNUDT
BOERENMARKT

Tijdelijk gebruik van
deel van de voormalige
bedrijfssite Deknudt als
lokale boerenmarkt



HARELBEKE

STADSVERNIEUWING

Stadsvernieuwingsproject
Grote Markt & Leieboorden
in Harelbeke



HARELBEKE

WARMTENET
HARELBEKE-KURNE

Realisatie van warmtenet
tussen Imogsite en
woonpark Harelbeke-
Kurne



KORTRIJK

KORTRIJK ZAAIT

Initiatief om leegstaande (winkel)panden in Kortrijk een nieuwe invulling te verlenen met ruimte om te ondernemen



KORTRIJK

FIETSPLAN

Fietsplan als basis voor fietsbeleid van de stad Kortrijk



KUURNE

VLASPARK

Ontwikkeling van landschap "Vlaspark" ter hoogte van monding Heulebeek in Leievallei Kuurne



KUURNE

REVITALISERING BEDRIJVENPARK KORTRIJK-NOORD

revitalisering waarbij wordt ingezet op zowel ruimtelijke aspecten (maatregelen rond verhogen van multimodale ontsluiting) als duurzaamheid (inzetten op duurzame energieproductie)



LENDELEDE

SITE NELCA

Reconversie van voormalige bedrijfssite Nelca naar nieuwe KMO-zone en ruimtelijke inpassing in dorpskern van Lendeledede



LENDELEDE

BERGKAPEL

Bosontwikkeling in het gebied Bergkapel in Lendeledede (nabestemming van het ontginnings- en stortgebied)



MENEN

MASTERPLAN CENTRUM

Masterplan voor de centrumvernieuwing van Menen



MENEN

LAUWE BRAMIER

Reconversie van voormalige bedrijfssite Bramier naar nieuwe KMO-zone in Lauwe



SPIERE-HELKIJN

SPIEREBEKEN EN OUD-ZWEMBAD

Ontwikkeling van landschap van Spierebeken en reconversie van site oud zwembad in Spiere



SPIERE-HELKIJN

TRIMAARZATE

Fiets- en wandelroute op oude spoorwegbedding "Trimaarzate" tussen Avelgem-Spiere-Dottenijs



WAREGEM

WAREGEM ZUID-BOULEVARD

Stadsvernieuwingsproject Zuid-Boulevard als nieuwe toegangspoort tot centrum van Waregem



WAREGEM

GAVERBEEK

Met de Gaverbeek wil de stad Waregem inzetten op de ontwikkeling van een klimaatbestedige beekvallei. De focus ligt ruim, op waterbuffering, biodiversiteit, recreatie en duurzame voedselproductie.



WERVIK

STATIONSOMGEVING

Herinrichting van
publieke ruimte in
stationsomgeving Wervik



WERVIK

BALOKKENPARK

Ontwikkeling van
landschap "Balokkenpark"
in Leievallei Wervik



WEVELGEM

MOORSELE-CENTRUM

Herinrichting van
publieke ruimte in
centrum van Moorsele



WEVELGEM

WEVELGEM
CENTRUMVERNIEUWING

Masterplan voor de
centrumvernieuwing van
Wevelgem



ZWEVEGEM

ZWEVEGEM
LEANDERHOF

Reconversie van deel van
voormalige bedrijfssite
Bekaert naar nieuwe
woonontwikkeling en
centrumvernieuwing
Zwevegem



ZWEVEGEM

ZWEVEGEM
LETTENHOFPARK

Ontwikkeling van
landschap "Lettonhofpark"
in Zwevegem



6. OVERZICHT ONDERZOEKEN EN STUDIES

Afgelopen jaren werd sterk ingezet op een **thematische benadering en onderbouwing** van de regionale ruimtelijke visievorming, wat uitmondde in verschillende studies en onderzoeksrapporten:

WONEN

- Ruimtemonitor wonen Zuid-West-Vlaanderen (intercommunale Leiedal, december 2015, eindrapport)
- Regionale visie woonuitbreidingsgebieden (intercommunale Leiedal, mei 2016, ontwerp rapporten)
- Memorandum Wonen 2012
- Woonregieboek Zuid-West-Vlaanderen 2008

ONDERNEMEN

- Visie ruimtelijk-economische structuur Zuid-West-Vlaanderen (intercommunale Leiedal, april 2015, eindrapport): over de bestaande bestemmingen bedrijvigheid
- Ruimtemonitor ondernemen Zuid-West-Vlaanderen (intercommunale Leiedal, december 2015, eindrapport): over de behoefte nieuwe bestemmingen bedrijvigheid
- Onderzoek watergebonden bedrijvigheid in Zuid-West-Vlaanderen (intercommunale Leiedal, oktober 2017, eindrapport)

OPEN & GROENE RUIMTE

- Natuurinrichtingsproject West-Vlaamse Scheldemeersen (Vlaamse Landmaatschappij en AMINAL, Afdeling Natuur, februari 2006, projectuitvoeringsplan)
- Geïntegreerde gebiedsvisie Leievallei tussen Wervik en Kortrijk (intercommunale Leiedal in opdracht van provincie West-Vlaanderen, juni 2005, visie en structuurschets)
- Heerlijke Heulebeek (intercommunale Leiedal, april 2008, eindrapport)
- Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos – regio Leiestreek (Vlaamse overheid, 24 oktober 2008, operationeel uitvoeringsprogramma): in kader van afbakening van natuurlijke en agrarische structuur
- Workshop Leievallei Kortrijk-Waregem (intercommunale Leiedal en KU Leuven, juli 2009)
- Geïntegreerde visie kanaal Bossuit-Kortrijk, Kanaalpark (intercommunale Leiedal in opdracht van provincie West-Vlaanderen, maart 2011, visie en inrichtingsvoorstellen)

MOBILITEIT

- Masterplan fiets Schelde en Leie (Arcadis in opdracht van provincie West-Vlaanderen, februari 2015)
- Expertadvies mobiliteit regio Kortrijk (Vectris in opdracht van Departement Ruimte Vlaanderen, april 2015)
- Spoorrapport regio Kortrijk (intercommunale Leiedal, mei 2015, eindrapport)
- Onderzoeksrapport visie REKOVER: regio Kortrijk & openbaar vervoer (intercommunale Leiedal, september 2015)

ENERGIE

- Zuid-West-Vlaanderen energieneutraal in 2050, naar een regionale energiestrategie (intercommunale Leiedal, juli 2012)

7. BIJLAGE: REGIONAAL ACTIEPROGRAMMA

7.1. ACTIEPROGRAMMA BLAUWGROENE NETWERK

actienaam	type	deelactie en omschrijving
BG-L	Geïntegreerde ontwikkeling en opwaardering van de Leievallei	
BG-L-1	lopend	Realiseren van de Seine-Schelde-verbinding, inclusief rivierherstel
BG-L-1-1		Leiedoortocht Kortrijk
BG-L-1-2		Leiedoortocht Harelbeke-Kuurne
BG-L-1-3		Leiedoortocht Wervik
BG-L-1-4		Leiedoortocht Menen
BG-L-1-5		Leiebrug Lauwe-Wevelgem
BG-L-1-6		Leiebrug Marke-Bissegem
BG-L-1-7		Leiebrug Ooigem-Desselgem
BG-L-1-8		Sluizencomplex Sint-Eloois-Vijve - Sint-Baafs-Vijve
BG-L-1-9		Leietracé: Bochtverbredingen en -passeerstroken
BG-L-1-10		Rivierherstel Leie: oeverafwerking en vispassages
BG-L-1-11		Natte natuur Sint-Baafs-Vijve
BG-L-1-12		Natte natuur Bavikhove-Ooigembos
BG-L-1-13		Leiemeersen Kuurne / Vlaspark
BG-L-1-14		Kortrijk Weide
BG-L-1-15		Natte natuur Paters Mote
BG-L-1-16		Leiekant Marke-Bissegem
BG-L-1-17		Guldenberg
BG-L-1-18		Biezenveld
BG-L-1-19		Natte natuur Posthoornhoek
BG-L-1-20		Meense Groenvallei
BG-L-1-21		Natte natuur Laag Vlaanderen
BG-L-1-22		Oosthove
BG-L-1-23		Balokken
BG-L-1-24		Aansluiting meander Munkenhof
BG-L-1-25		Aansluiting meander Desselgem Schoondale
BG-L-1-26	Aansluiting meander Sint-Baafs-Vijve Oude Plaats	
BG-L-2	doorstart	Geïntegreerde aanpak, afstemming en realisatie van de processen en projecten in de Leievallei, met inbegrip van o.m. project Seine-Schelde, Rivierherstel Leie, onderzoek in het kader van AGNAS (deelgebieden 31 RUP Leievallei en open ruimte omgeving Kortrijk en 32 Leievallei Bavikhove-Zulte)
		In afstemming met het Seine-Schelde project (luik binnenvaart en luik rivierherstel) wordt gestart aan de opmaak van een geïntegreerde visie voor de Leievallei. Het doel is een ruimtelijk kader creëren voor een geïntegreerde ontwikkeling van de Leievallei als geheel van Wervik tot Deinze. Dit opdat de geïntegreerde visie als geheel een raamwerk kan vormen voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de Leievallei.

actienaam		type	deelactie en omschrijving	
BG-L-3	Acties en projecten in kader van het bekkenbeheers- en wateruitvoering-plan Leiebekken	lopend	<p>Zie Stroomgebiedbeheerplan 2016-2017 bekkenspecifiek deel Leiebekken waarin tal van bekkenbrede en gebiedsgerichte acties werden opgenomen;</p> <ul style="list-style-type: none"> Bekkenbreed: uitbouw en optimalisatie saneringsinfrastructuur, diffuse bronnen aanpakken, verbetering structuurkwaliteit en natuurlijke waterhuishouding, sediment en waterbodems efficiënt aanpakken (incl. erosie), overige bekkenbrede acties. Gebiedsspecifiek: aandachtsgebied Heulebeek, toeristische Leievallei en de vallei van de Rosdambeek – Duivebeek, Mandelvallei en kanaal Roeselare-Leie, Douvebeekvallei, gekanaliseerde Leie en Gaverbeek 	
BG-L-4	Realisatie van de signaalgebieden in het Leiebekken	nieuw	<p>Signaalgebieden in het Leiebekken (nog op te starten):</p> <ul style="list-style-type: none"> WUG Moorese-Heulebeek (Wevelgem) met bouwvrije opgave (beslissing VR dd. 09/05/2014) – te behandelen in samenhang met het AGNAS-proces “Vallei van de Heulebeek”. Industriegebied Heulestraat-Beekstraat-Pijplap (Wevelgem) met bouwvrije opgave (beslissing VR dd. 09/05/2014) Sint-Eloois-Vijve Oostpoort (Waregem): met bouwvrije opgave (beslissing VR dd. 31/03/2017) Slype (Zwevegem): met bouwvrije opgave (beslissing VR dd. 31/03/2017) Industriegebied E17 (Deerlijk): bouwvrije opgave <p>Er wordt rekening gehouden met het nieuw regelgevend kader betreffende de watergevoelige openruimtegebieden (WORG).</p>	
BG-L-5	Maatregelen i.f.v. activatie en herstructurering watergebonden bedrijvigheid langs de Leie en kanaal Roeselare-Leie	doorstart	<p>De herstructurering van watergebonden bedrijvigheid langs de Leie, het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Bossuit-Kortrijk en de Schelde wordt gezamenlijk bekeken. Er wordt voortgewerkt op de resultaten van het onderzoek watergebonden bedrijvigheid Zuid-West-Vlaanderen en de geformuleerde beleidsaanbevelingen uit dit rapport (verdere uitrol van Transport bis). Een partnerschap wordt opgericht en afspraken gemaakt rond coördinatie, taakverdeling en financiering.</p> <p>In eerste instantie wordt uitgegaan van het optimaliseren van het bestaande. A.d.h.v. een geïntegreerde aanpak wordt voor elk van de zones de haalbaarheid i.f.v. de uitbouw naar watergebonden bedrijvigheid bekeken. Ook stadsdistributie, overslag en de nood aan collectieve voorzieningen (laden en lossen) verder gelegen van de waterweg, etc. worden meegenomen.</p>	
BG-S	Geïntegreerde ontwikkeling en opwaardering van de Scheldevallei			
BG-S-1	Realiseren van de Seine-Schelde-verbinding, inclusief rivierherstel	lopend	BG-S-1-1	Sluizencomplex Kerkhove-Waarmaarde
			BG-S-1-2	Sluizencomplex Spiere
			BG-S-1-3	West-Vlaamse Scheldemeersen

actienaam		type	deelactie en omschrijving
BG-S-2	Maatregelen i.f.v. activatie en herstructurering watergebonden bedrijvigheid langs de Schelde	doorstart	Zie herstructurering watergebonden bedrijvigheid langs de Leie en kanaal Roeselare-Leie.
BG-S-3	Acties en projecten in kader van het bekkenbeheers- en wateruitvoering-plan Bovenschelde	lopend	Zie Stroomgebiedbeheerplan 2016-2017 bekkenspecifiek deel Bovenscheldebekken waarin tal van bekkenbrede en gebiedsgerichte acties werden opgenomen; <ul style="list-style-type: none"> Bekkenbreed: uitbouw en optimalisatie saneringsinfrastructuur, diffuse bronnen aanpakken, verbetering structuurkwaliteit en natuurlijke waterhuishouding, sediment en waterbodems efficiënt aanpakken (incl. erosie) Gebiedsspecifieke acties: aandachtsgebied Maarkebeek, aandachtsgebied Zwalm, Spierekanaal en Spierebeken, Bovenschelde en meersengebied, Kanaal Bossuit-Kortrijk, Molenbeek Ronse
BG-S-4	Realisatie van de signaalgebieden in het Bovenscheldebekken	nieuw	Sportterrein Rollegem (Kortrijk) met bouwvrije opgave (beslissing VR dd. 31/03/2017): opmaak gemeentelijk RUP (nog op te starten) Er wordt rekening gehouden met het nieuw regelgevend kader betreffende de watergevoelige openruimtegebieden (WORG).
BG-KBK	Geïntegreerde ontwikkeling en opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk		
BG-KBK-1	Maatregelen i.f.v. activatie en herstructurering watergebonden bedrijvigheid langs de Kanaal Bossuit-Kortrijk	doorstart	Zie herstructurering watergebonden bedrijvigheid langs de Leie en kanaal Roeselare-Leie.
BG-KBK-2	Opwaardering en/of aanpassing kanaal Bossuit-Kortrijk i.f.v. het watertransport (complex project)	lopend	De doelstelling van het project is de opwaardering en/of aanpassing van het kanaal Bossuit-Kortrijk tot een verbinding tussen Leie en Schelde voor CEM-T klasse Va-schepen. Het project omvat ook de ontwikkeling van een regionaal overslagcentrum (ROC) langs het kanaal. Er werd gekozen voor een procesaanpak volgens het decreet complexe projecten. Het project bevindt zich thans in de onderzoeksfase (alternatievenonderzoeksnota in opmaak). Afstemming met het complex project K-R8 is vereist.
BG-KBK-3	Natuur- en groenontwikkeling langs het kanaal Bossuit-Kortrijk	lopend	De acties uit de 'Visie en inrichtingsvoorstellen voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk' (Provincie West-Vlaanderen, Leiedal, 2011) worden verder geoperationaliseerd en uitgevoerd.
BG-KBK-4	Reconversie Transfo Zwevegem	lopend	Reconversie van de voormalige elektriciteitscentrale i.f.v. het behouden en de opwaardering van het onroerend erfgoed en gericht op de ontwikkeling van avontuurlijk sporten, business, cultuur en evenementen duurzame energie en energie-educatie.
BG-KBK-5	Realisatie gebiedsvisie Kanaal Bossuit-Kortrijk	lopend	De acties uit de 'Visie en inrichtingsvoorstellen voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk' (Provincie West-Vlaanderen, Leiedal, 2011) worden verder geoperationaliseerd en uitgevoerd.

actienaam		type	deelactie en omschrijving	
BG-F	Versterken fijnmazig blauwgroene netwerk			
BG-F-1	Uitvoering van de acties vanuit de verschillende gebiedsvisies voor de beekvalleien categorie 1	lopend	BG-F-1-1	Heulebeek
		lopend	BG-F-1-2	Geluwebeek/Reutelbeek
		nieuw	BG-F-1-3	Gaverbeek
		lopend	BG-F-1-4	Spierebeken en Spierekanaal
BG-F-2	Uitvoering actieprogramma waterlopen m.b.t. ontwikkeling gecontroleerde overstromingsgebieden	lopend		
BG-B	Groen- en bosontwikkeling in de regio Zuid-West-Vlaanderen			
BG-B-1	Ontwikkeling bossen	doorstart	Vanuit de klimaatneutrale ambitie zal de regio inspanningen leveren om ontbossing in eerste instantie in natura te compenseren. Indien dit niet mogelijk is, moet ervoor gezorgd worden dat financiële boscompensatie in Zuid-West-Vlaanderen wordt gerealiseerd. De regio wil prioriteit leggen op de effectieve realisatie van de reeds bestemde maar nog niet aangeplante bosgebieden (uitvoering beslist beleid). De mogelijkheden bij de toewijzing aan ANB van meer middelen zowel naar aankoop als naar aanplanting (zoals meegedeeld bij het bezoek van minister Schauvliege aan de expo Contrei) dienen te worden bekeken.	
			BG-B-1-1	Preshoekbos: gezien de aankoop van gronden op vrijwillige basis is gestopt en de laatste jaren slechts een gestage grondverwerving plaatsvond dienen de mogelijkheden verder te worden bekeken. Bij realisatie is aandacht vereist voor de mogelijke interferentie met de optimalisatie van het complex Aalbeke (complex project K-R8).
			BG-B-1-2	Stadsrandbos Waregem
			BG-B-1-3	Banhoutbos: de uitbreiding van het Banhoutbos (bosuitbreiding) wordt gekoppeld aan een geïntegreerde aanpak, bestaande uit de opwaardering van het landschap, de uitvoering van de nabestemming van het ontginningsgebied Kwadestraat en doorwaadbaarheid van het gebied met trage wegen. In de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos voor de regio Leiestreek, uitgewerkt door het Vlaamse Gewest (okt. 2008), wordt het versterken van de natuurwaarden en de bosstructuren van het Banhoutbos vooropgesteld, samen met het bouwvrij houden van markante steilranden en zichtlocaties. Verder onderzoek is nodig i.f.v. het gedetailleerd in kaart brengen van het landbouwgebruik en de landbouwbedrijfszetels, concrete mogelijkheden voor uitbreiden van natuur- of bosgebieden en mogelijkheid voor waterberging.

actienaam		type	deelactie en omschrijving	
			BG-B-1-4	Bavikhove-Ooigembos
			BG-B-1-7	Kanaalbos Harelbeke
			BG-B-1-5	Grandvalbos - Kooigembos
			BG-B-1-6	Bellegembos
BG-B-2	Ontwikkeling groen	lopend	BG-B-2-1	Bergkapel Lendeledede
			BG-B-2-2	Stadsgroen Marionetten
			BG-B-2-3	Versterken Gavers en Esser
			BG-B-2-4	Versterken Bergelen
			BG-B-2-5	Versterken Lettenhofpark
			BG-B-2-6	Inrichting Spijkerland Harelbeke
			BG-B-2-7	Versterken Barakkenpark Menen
			BG-B-2-8	Versterken Balokken Wervik
			BG-B-2-9	Leiebos Wevelgem
BG-B-3	Uitvoering actieprogramma groenontwikkeling Stadslandschap Leie-Schelde	lopend		

7.2. ACTIEPROGRAMMA VERSTERKEN VAN KERNEN EN STEDELIJK NETWERK

actienaam	type	deelactie en omschrijving	
VK-L	Slim verdichten van de Leieas		
VK-L-1	Stationsomgeving Kortrijk: multimodaal knooppunt, heraanleg publieke ruimte, ruimtelijke ontwikkelingen	lopend	Voor het kernversterkend beleid wil men in de eerste plaats slim verdichten op de Leie-as, specifiek rond de verschillende stationsomgevingen. De stationsomgevingen hebben in de eerste plaats een belangrijke rol en functie te vervullen als openbaarvervoersknooppunten waar de verschillende verkeers- en vervoersmodi samenkomen en goed verknoopt worden. De vernieuwing van de stationsinfrastructuur en het realiseren van kwaliteitsvolle publieke ruimte gelden hierbij als cruciale opgaves. In de ruimere stationsomgeving staan verdichting, inbreiding en herbestemming voorop, waarbij verschillende centrumfuncties met elkaar worden verweven. Stationsomgevingen bieden – naast het wonen – ook bijzondere potenties voor stedelijke economie zoals kantoren en diensten.
VK-L-2	Stationsomgeving Waregem: multimodaal knooppunt, heraanleg publieke ruimte, ruimtelijke ontwikkelingen	lopend	
VK-L-3	Onderzoek realisatie acties spoorrapport (meennemen van de Vlaamse spoorstrategie voor goederenvervoer)	nieuw	
VK-M	Multimodaal en complementair ontwikkelen van ontwikkelingspolen		
VK-M-1	Opmaak geïntegreerd ruimtelijk plan Hoog Kortrijk en Kortrijk-Oost en realisatie bijbehorende acties	doorstart	
VK-M-2	Realisatie van nieuwe en optimalisatie van bestaande carpoolparkings	doorstart	Deze actie wordt geïntegreerd in de (versnelde) opstart van de vervoerregio Kortrijk, met als intentie een bijkomende inzet (van de Vlaamse overheid) op carpoolparkings. Er wordt bekeken om de bestaande/nieuwe carpoolparkings uit te bouwen als multimodale knooppunten (overstap auto – openbaar vervoer – fiets), waarbij deze ingeschakeld worden in het fiets- en openbaar vervoersnetwerk.
			<p>VK-M-10-1 Uitbreiding carpoolparking Waregem: Uitbreiding op korte termijn met 10 parkeerplaatsen en op langere termijn tot 100 plaatsen. Nood aan onderzoek o.m. aangaande de inpasbaarheid in de zone voor Nijverheid, de nodige compenserende maatregelen en de optimalisatie van de bereikbaarheid met de fiets.</p> <p>VK-M-10-2 Uitbreiding carpoolparking Kortrijk-Oost Uitbreiding in eerste instantie met 31 parkeerplaatsen en in een latere fase met nog 10 extra plaatsen. De fietsbereikbaarheid is te optimaliseren. Evaluatie en opwaardering maakt deel uit van het ruimtelijk onderzoek Hoog Kortrijk en het complex project K-R8, en is ook mee te nemen bij de opmaak van het masterplan voor het nieuw voetbalstadion KV Kortrijk.</p> <p>VK-M-10-3 Nieuwe carpoolparking Wevelgem zuid aan de N8 met gewenst basisaanbod van 50 parkeerplaatsen en mogelijke uitbreiding naar 70 plaatsen. Nood aan onderzoek o.m. naar de inplanting en ontsluiting, het bepalen van de ruimtelijke impact op het bosgebied, combinatie met vrachtwagenparking, etc.</p>

actienaam		type	deelactie en omschrijving	
			VK-M-10-4	Nieuwe carpoolparking Wevelgem noord aan het op- en afrittencomplex van de A19 met gewenst basisaanbod van 50 parkeerplaatsen en mogelijke uitbreiding naar 70 plaatsen. Nood aan onderzoek o.m. i.f.v. mogelijke koppeling met heraanleg van het op- en afrittencomplex en/of de parking voor vrachtwagens, archeologische vooronderzoek, etc.
			VK-M-10-5	nieuwe carpoolparking de LAR met gewenst basisaanbod van 30 parkeerplaatsen en mogelijke uitbreiding tot 50 plaatsen. Nood aan onderzoek o.m. aangaande de inpasbaarheid in de industriezone, de impact op het ruimtelijk kwetsbaar gebied en de optimalisatie van de bereikbaarheid met de fiets.
VK-M-3	Opmaak van een geïntegreerde ruimtelijke visie voor de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem en realisatie bijbehorende acties	lopend	Deze geïntegreerde visie omvat onderzoek naar multimodale bereikbaarheid (openbaar vervoer en fiets), potenties voor bovenlokale grootschalige programma's complementair met het kernversterkend beleid (ontwikkeling en inpassing luchthaven, bedrijvigheid, kleinhandel, ruimte voor ondersteunende diensten en faciliteiten,...) en rekening houdende met de limieten inzake verkeerscapaciteit, aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en open en groene ruimte (natuur, landbouw, blauwgroen netwerk,...). Er zal ook een onderzoek worden uitgevoerd om inzichten te verkrijgen in toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van Ter Biest, rekening houdende met de verkeerscapaciteit, de landschappelijke randvoorwaarden en het ruimtelijk draagvlak.	
VK-M-4	Opmaak geïntegreerd ruimtelijk plan Kortrijk-Noord en realisatie bijbehorende acties	lopend		
VK-M-5	Opmaak geïntegreerd ruimtelijk plan Waregem-Zuid en realisatie bijbehorende acties	lopend		
VK-M-6	Complex project Integrale mobiliteitsaanpak regio Kortrijk K-R8	doorstart	Het complex project beoogt het verbeteren van de verkeerscomplexen Kortrijk-Oost, Kortrijk-Zuid en Aalbeke en het aanpakken van de R8 (waaronder de doortrekking thv Kuurne en Harelbeke) in relatie met de omgeving. Er wordt tevens ingezet op modal shift (doorstroming openbaar vervoer en fiets, barrièrewerking, verknopen, nadenken over beperken autoverkeer en parkeerplaatsen,...). Een aantal ruimtelijke ontwikkelingszones thv het complex Kortrijk-Zuid en Kortrijk-Oost worden geëvalueerd en mogelijks geheroriënteerd in afstemming met de optimalisatie van de verkeersinfrastructuur. In afwachting van de definitieve optimalisaties wordt onderzocht waar versnelde verkeerkundig ingrepen mogelijk zijn i.f.v. het verhogen van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid. Er werd gekozen voor een procesaanpak volgens het decreet complexe projecten. Het project bevindt zich thans in de verkenningsfase, met uitvoering van een verkennend mobiliteits- en ruimtelijk onderzoek. O.b.v. de onderzoeksresultaten wordt vanaf half 2018 de startbeslissing voorbereid. Afstemming met het complex project kanaal Bossuit-Kortrijk is vereist.	

actienaam		type	deelactie en omschrijving	
VK-M-7	Realisatie verkeerscomplex A19/R8	lopend	T.h.v. de aansluiting van de A19 met de R8 komt er een volwaardige verkeerswisselaar zodat de beide kruispunten met verkeerslichten kunnen verdwijnen. De op- en afrit van de buitenring van de R8 op de A19 blijven bestaan. De aansluiting van de binnenring van de R8 op de A19 gebeurt via een brug over de R8. Ook de op- en afrit van het op- en afrittencomplex nr. 1 Gullegem/Moorsele (rijrichting Kortrijk en R8) wordt opgeschoven om de weefzone tussen het complex nr. 1 en de R8 langer te maken en de weefbewegingen gemakkelijker te maken.	
VK-M-8	Realisatie streefbeeldstudie verkeerscomplex E17/N382	lopend		
VK-M-9	Realiseren acties uit streefbeeldstudie N58	lopend		
VK-M-10	Verkennen van de mogelijkheden voor stads(regio)distributie	nieuw		
VK-MS	Versterken fietsen en openbaar vervoer - inzetten op de modal shift			
VK-MS-1	Integrale benadering en opwaardering jaagpaden tot fietssnelwegen	lopend		
VK-MS-2	Uitvoering van de acties uit het masterplan fiets Schelde en Leie (bovenlokaal functioneel fietsnetwerk)	lopend	Aanleg van veilige fietsinfrastructuur en uitbouwen van fietsvriendelijke overstappunten (o.a. Transfo)	
			VK-MS-2-1	Guldensporenpad De realisatie van het Guldensporenpad met aanpak van de missing link thv de site Bekaert met inbegrip van kruisingen met Deerlijkstraat en Otegemstraat (Zwevegem), de missing link tussen Knokke en Moen-Station (Zwevegem) en de optimalisatie van de route op grondgebied Avelgem.
			VK-MS-2-2	Traject Waregem-Kortrijk Gefaseerde realisatie van het fietspad langs de spoorlijn Kortrijk- Waregem
VK-MS-3	Opmaak masterplan fiets Leiestreek	lopend	Opmaak van een integrale benadering voor het fietsen in het gebied ten noorden van de Leie (Wervik, Menen, Wevelgem, Kortrijk, Lendeledede en Kuurne) als kader voor het fietsbeleid in dit gebied. De integrale benadering omvat een update van het Bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, ontwikkelingskansen voor fietssnelwegen, oversteekbaarheid van grote infrastructuur, optimalisering van verkeerslichtenregeling voor fietsers, prioritering fietsrelaties gekoppeld aan een investeringsprogramma, potenties voor de fiets en ketenmobiliteit, algemene aanbevelingen voor het voeren van een integraal fietsbeleid en ideeën voor sensibiliseringscampagnes.	

actienaam		type	deelactie en omschrijving	
VK-MS-4	Vervoersregio: integratie visie REKOVER (verankering van basisbereikbaarheid) in regionaal mobiliteitsplan	nieuw	Oprichting van de vervoerregio Kortrijk, waarbij - in afwachting van de resultaten van de proefregio's - bekeken wordt of een versnelde opstart mogelijk is. Bij de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan (af te werken tegen eind 2019) wordt vertrokken van de visie REKOVER waarbij een vertaalslag gebeurt naar basisbereikbaarheid en waarbij ook bekeken wordt om de ruimtelijke aspecten te integreren. O.m. de evaluatie en realisatie van mobipunten en carpoolparkings in de regio worden meegenomen. De vervoerregioraad (oprichting voorzien in loop van 2018) staat in voor het mobiliteitsplan van de vervoerregio en mobiliteitsprojecten zoals hefboom investeringsprojecten van gewestelijk belang en projecten en netwerken van strategisch belang op het niveau van de vervoerregio.	
VK-MS-5	Ontwikkeling en realisatie van mobipunten	nieuw	VK-MS-5-1	Verdere verfijning en ontwikkeling van het concept van de mobipunten.
		nieuw	VK-MS-5-2	Evaluatie en opwaardering P&R Hoog Kortrijk maakt deel uit van het ruimtelijk onderzoek Hoog Kortrijk en het complex project K-R8. Dit houdt o.m. onderzoek in naar de potentie als multimodaal knooppunt met daaraan gekoppelde voorzieningen, als plek voor gezamenlijk parkeren en de potentie voor een geoptimaliseerd gebruik door inname van bijkomende gronden
		lopend	VK-MS-5-3	Evaluatie en opwaardering carpoolparking Kortrijk-Oost (Zie actie "uitbreiding carpoolparking Kortrijk-Oost")
VK-MS-6	Ontwikkeling HOV-lijn Kortrijk	lopend		
VK-LK	Inzetten op levendige kernen			
VK-LK-1	Acties en projecten i.f.v. renoveren en vervangen bestaand patrimonium	lopend		
VK-LK-2	Acties en projecten rond duurzame en kwaliteitsvolle publieke ruimte	lopend		
VK-LK-3	Onderzoek en implementatie regionale visie woonuitbreidingsgebieden	lopend	Dit betreft een vraag tot regelgevende aanpassing, met name de vraag (vanuit de regio) tot opmaak van een sluitende wetgeving en instrumentarium voor de aanpak van de woonuitbreidingsgebieden.	
VK-LK-4	Onderzoek en visievorming kleinhandel Zuid-West-Vlaanderen, waarbij ook over de grenzen van de regio wordt gekeken	lopend		
VK-LK-5	Ontwikkeling van warmtenetwerken	lopend		
VK-O	Activeren ruimte om te ondernemen			
VK-O-1	Bestemming en realisatie regionaal bedrijventerrein Menen-Wervik	lopend		
VK-O-2	Bestemming en realisatie regionaal Waregem-Zuid	lopend		

actienaam		type	deelactie en omschrijving	
VK-O-3	Locatieonderzoek, bestemming en realisatie van bijkomende regionale bedrijfsgronden in de subregio Waregem	nieuw		
VK-O-4	Onderzoek: uitwerken van een strategie voor herstructurering en reconversie van bedrijven(terreinen)	nieuw		
VK-O-5	Revitalisatie van verouderde bedrijventerreinen	lopend	VK-O-4-1	Gullegem-Moorsele
			VK-O-4-2	Wevelgem-Zuid
			VK-O-4-3	Harelbeke-Zuid
			VK-O-4-4	LAR
			VK-O-4-5	Menen-Grenslan
			VK-O-4-6	Kortrijk-Noord
			VK-O-4-7	Hoogweg-Klingstraat Wervik
VK-O-6	Uitrol interregionaal vrachtroutenetwerk	lopend		Zie actie "afspraken interregionaal vrachtroutenetwerk, inclusief relatie ruimtelijke ontwikkelingen m.n. grensoverschrijdende aanpak ondernemen"
VK-O-7	Uitwerken van een strategie voor het behouden van een aanbod voor grootschalige bedrijven	nieuw		

7.3. ACTIEPROGRAMMA PRODUCTIEVE LANDSCHAPPEN

actienaam		type	deelactie en omschrijving																				
PL-PL	Verder uitwerken van de productieve landschappen																						
PL-PL-1	Overleg productieve landschappen tussen de verschillende actoren opstarten	doorstart	De partners worden samengebracht ("open ruimteplatform") en zoeken gezamenlijk naar meerwaarde en win-win situaties tussen de verschillende sectoren (landbouw, recreatie, energie, klimaat, erfgoed, water, bos, natuur...).																				
PL-PL-2	Pilootproject(en) met het oog op het realiseren van synergieën tussen de verschillende thema's opstarten	nieuw																					
PL-PL-3	Opbouwen van een coalitie om watergebonden uitdagingen aan te pakken	nieuw																					
PL-AG-NAS	Regionale of intergemeentelijke acties en projecten i.k.v. duurzame landbouwproductie																						
PL-AG-NAS-1	Opmaak ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de deelgebieden in de regio Zuid-West-Vlaanderen in kader van de afbakening natuurlijke en agrarische structuur	doorstart	<p>Prioriteitsbepaling vanuit de regio inzake de opname van de AGNAS-processen + de daaruit volgende opmaak ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de deelgebieden in de regio Zuid-West-Vlaanderen in kader van de afbakening natuurlijke en agrarische structuur (zie ook Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos regio Leiestreek; operationeel uitvoeringsprogramma, oktober 2008). Deze prioriteitsbepaling wordt ingeschoven in de regionale actie rond de opstart van een overlegforum productieve landschappen.</p> <p>Bij opmaak van de RUP's dient telkens rekening te worden gehouden met de landschappelijke en/of cultuurhistorische waarden van de omgeving.</p> <p>Ook is verder onderzoek en overleg nodig i.f.v. het gedetailleerd in kaart brengen van het landbouwgebruik en de landbouwbedrijfszetels, concrete mogelijkheden voor uitbreiden van natuur- of bosgebieden en mogelijkheden voor waterberging. Opmaken gevoeligheidsanalyse voor bestaande landbouwbedrijven in het gebied.</p>																				
			<table border="1"> <tr> <td>PL-RUP-1-1</td> <td>Leievallei Bavikhove-Zulte</td> </tr> <tr> <td>PL-RUP-1-2</td> <td>Vallei van de Bouvriebeek Bossuit</td> </tr> <tr> <td>PL-RUP-1-3</td> <td>Vallei van de Zandbeek – bos kasteeldomein Spiere</td> </tr> <tr> <td>PL-RUP-1-4</td> <td>Omgeving Argendaalbos – Bellegembos</td> </tr> <tr> <td>PL-RUP-1-5</td> <td>Scheldevallei Avelgem - Spiere-Helkijn</td> </tr> <tr> <td>PL-RUP-1-6</td> <td>Vallei van de Heulebeek (inclusief signaalgebied "woonuitbreidingsgebied Moorseele Heulebeek").</td> </tr> <tr> <td>PL-RUP-1-7</td> <td>Open ruimte omgeving Lauwe-Aalbeke-Rekkem</td> </tr> <tr> <td>PL-RUP-1-8</td> <td>Heulebos en omgeving</td> </tr> <tr> <td>PL-RUP-1-9</td> <td>Vallei van de Gaverbeek en Hooibeek</td> </tr> <tr> <td>PL-RUP-1-10</td> <td>Spitaalsbossen</td> </tr> </table>	PL-RUP-1-1	Leievallei Bavikhove-Zulte	PL-RUP-1-2	Vallei van de Bouvriebeek Bossuit	PL-RUP-1-3	Vallei van de Zandbeek – bos kasteeldomein Spiere	PL-RUP-1-4	Omgeving Argendaalbos – Bellegembos	PL-RUP-1-5	Scheldevallei Avelgem - Spiere-Helkijn	PL-RUP-1-6	Vallei van de Heulebeek (inclusief signaalgebied "woonuitbreidingsgebied Moorseele Heulebeek").	PL-RUP-1-7	Open ruimte omgeving Lauwe-Aalbeke-Rekkem	PL-RUP-1-8	Heulebos en omgeving	PL-RUP-1-9	Vallei van de Gaverbeek en Hooibeek	PL-RUP-1-10	Spitaalsbossen
PL-RUP-1-1	Leievallei Bavikhove-Zulte																						
PL-RUP-1-2	Vallei van de Bouvriebeek Bossuit																						
PL-RUP-1-3	Vallei van de Zandbeek – bos kasteeldomein Spiere																						
PL-RUP-1-4	Omgeving Argendaalbos – Bellegembos																						
PL-RUP-1-5	Scheldevallei Avelgem - Spiere-Helkijn																						
PL-RUP-1-6	Vallei van de Heulebeek (inclusief signaalgebied "woonuitbreidingsgebied Moorseele Heulebeek").																						
PL-RUP-1-7	Open ruimte omgeving Lauwe-Aalbeke-Rekkem																						
PL-RUP-1-8	Heulebos en omgeving																						
PL-RUP-1-9	Vallei van de Gaverbeek en Hooibeek																						
PL-RUP-1-10	Spitaalsbossen																						

actienaam		type	deelactie en omschrijving	
			PL-RUP-1-11	Tiegemberg-Nederbeekvallei
			PL-RUP-1-12	Parochiebeekvallei
			PL-RUP-1-13	Beekvalleien tussen Avelgem en Tiegem
			PL-RUP-1-14	Omgeving Banhoutbos en ontginning Kwadestraat
PL-AG-NAS-2	Realiseren van de acties uit de gewestelijke RUP's	lopend	PL-RUP-2-1	GRUP Bouvelobos, Hemrode en steilrand van Moregem (In januari 2018 definitief vastgelegd, zie stedenbouwkundige voorschriften voor een vertaling van de planopties)
PL-AG-NAS-3	Onderzoek ruimtelijke impact en randvoorwaarden landbouw in Zuid-West-Vlaanderen	nieuw		
PL-AG-NAS-4	Onderzoek kansen voor biodiversiteit in Zuid-West-Vlaanderen	nieuw		
PL-AG-NAS-5	Ontwikkeling en uitvoering voedselstrategie	lopend		
PL-KL	Regionale acties en projecten rond energielandschappen en klimaatbeleid			
PL-KL-1	Uitwerken en concretiseren van ruimtelijke instrumenten en maatregelen rond klimaatadaptatie via ZEROregio	lopend		
PL-KL-2	Opstarten energiecoöperatieve	lopend		
PL-KL-3	Opmaak regionaal klimaatadaptatieplan	nieuw		
PL-KL-4	Opmaak regionaal ruimtelijk energieplan (incl. energie-atlas)	lopend		
PL-KL-5	Stimuleren van duurzame energie op bedrijventerreinen: strategie uitrollen voor nieuwe en bestaande bedrijventerreinen	lopend		
PL-OE	Regionale acties en projecten ikv erfgoedlandschappen			
PL-OE-1	Oprichten van een regionale kwaliteitscommissie bouwkundig erfgoed	nieuw		
PL-OE-2	Kennisverwerving en het stimuleren van een regionale onderzoeksagenda inzake archeologie en cultuurhistorisch landschappen	nieuw		
PL-OE-3	Strategisch onderzoek naar duurzaam en dynamisch beheer van waardevol erfgoed onder druk (bv. Roterijen, asten, bedrijfssites...)	nieuw		

	actienaam	type	deelactie en omschrijving
PL-REC	Regionale acties en projecten i.k.v. recreatieve landschappen		
PL-REC-1	Uitwerken van plannen en acties rond de versterking van de trage wegen	lopend	
PL-REC-2	Versterking van de speelnatuur en de natuurleerpaden	nieuw	

7.4. ACTIEPROGRAMMA MET REGIONALE PARTNERSCHAPPEN

actienaam		type	deelactie en omschrijving	
REG-SAM	Regionale samenwerking			
REG-SAM-1	Continueren en waar nodig bijsturen van het interbestuurlijk overleg en de werking errond in functie van opvolging en sturing	lopend	Evaluatie en bijsturing van de werking van het IBO i.f.v. het voorbereiden van de besluitvorming rond enerzijds de regiovisie en anderzijds de deelprojecten, voortbouwend op de goedgekeurde nota rond het opzet en de werking van het IBO (versie na IBO van 30/06/2017). Hierbij wordt o.m. ingezet op een gezamenlijke agendabepaling, een grondige en tijdige voorbereiding en de verdere betrokkenheid van de Vlaamse kabinetten en de betrokken gemeenten.	
REG-SAM-2	(Versnelde) oprichting vervoersregioraad	lopend	Zie actie "vervoersregio: integratie visie REKOVER (verankering van basisbereikbaarheid) in regionaal mobiliteitsplan"	
REGIO-EV	Regionale evaluatie			
REG-EV-1	Periodieke evaluatie en monitoring ruimtegebruik Zuid-West-Vlaanderen: landbouw, natuur, ondernemen, wonen, kleinhandel	nieuw	Het is belangrijk om het ruimtebeslag periodiek te evalueren en het ruimtegebruik in Zuid-West-Vlaanderen te monitoren. Hierbij is essentieel om niet enkel de ruimte voor wonen en ondernemen bij te houden, maar ook de ruimte-inname voor infrastructuur, kleinhandel, landbouw en natuur moeten worden opgevolgd. Deze indicatoren kunnen worden aangewend als ondersteuning om lopende acties, projecten en onderzoeken scherper af te stemmen op de beleidslijnen van de regiovisie.	
REG-EV-2	Periodieke evaluatie en monitoring infrastructuur en vervoer Zuid-West-Vlaanderen	nieuw		
REG-EV-3	Afstemmen van de verschillende lopende en nieuw op te nemen acties in functie van het geïntegreerd werken en gekoppeld aan de ruimtelijke ambities	lopend		
REG-GO	Grensoverschrijdende samenwerking			
REG-GO-1	Continueren en versterken van grensoverschrijdende partnerschappen in functie van afstemming en samenwerking	doorstart	REG-GO-1-1	Grensoverschrijdende acties uit de visie REKOVER vertalen naar basisbereikbaarheid inclusief grensoverschrijdende link:

actienaam	type	deelactie en omschrijving	
	nieuw	REG-GO-1-2	Afspraken interregionaal vrachtroutenetwerk: afstemming tussen de Vlaamse en Waalse Scheldegemeenten om tot één gezamenlijke visie te komen i.f.v. de goede ontsluiting van het vrachtwagenverkeer van de bestaande en potentiële toekomstige bedrijvzones in de Scheldevallei. De Vlaamse, Waalse en Franse beleidsdocumenten worden afgestemd i.f.v. het uitbouwen van een duurzaam grensoverschrijdend vervoerssysteem (lokale vrachtroutes + tonnagebeperkingen).
	nieuw	REG-GO-1-3	Visie en afstemming windturbines in grensgemeenten: Afstemming van de Vlaamse, Waalse en Franse beleidsdocumenten op vlak van windenergie i.f.v. de totstandkoming van eenzelfde visie omtrent windenergie/-turbines over de Vlaamse, Waalse en Franse grenzen heen
	lopend	REG-GO-1-4	Onderzoek en visievorming rond grootschalige kleinhandel Zuid-West-Vlaanderen: Zie actie "onderzoek en visie kleinhandel Zuid-West-Vlaanderen". Het onderzoek kleinhandel is ook grensoverschrijdend te bekijken gezien veranderingen over de grens een impact hebben op de regio. In eerste instantie wordt gekeken naar een ruime regio Lille-Kortrijk-Roeselare-Doornik. De beschikbare grensoverschrijdende gegevens worden verkend via Locatus, de Eurometropool (Leiedal) of andere kanalen, waaruit blijkt dat de gegevens uit Noord-Frankrijk zeer beperkt zijn. Verdere bevragingen en onderzoek zijn vereist.
	lopend	REG-GO-1-5	Opwaardering Seine-Schelde - BLAUWE RUIJTE
	nieuw	REG-GO-1-6	Werk, vorming en arbeidsmobiliteit, met inbegrip van de ruimtelijke-infrastructurale component (mobiliteit, huisvesting, dienstenaanbod)

