

# COLOFON

**DIT DOCUMENT IS EEN PUBLICATIE VAN:**

INTERCOMMUNALE VENECO

PANHUISSTRAAT 1, B-9070 DESTELBERGEN

T +32 (0)9 251 22 22 - E [INFO@VENECO.BE](mailto:INFO@VENECO.BE)

ALLE KAARTEN, FOTO'S EN BEELDEN ZIJN OPGEMAAKT DOOR DE  
INTERCOMMUNALE VENECO, TENZIJ ANDERS VERMELD.

DIT DOCUMENT KWAM TOT STAND IN HET KADER VAN DE SUBSIDIES  
VOOR PILOOTPROJECTEN BELEIDSPLAN RUIMTE VLAANDEREN  
(BRV) - OPROEP 2019





# AANLEIDING

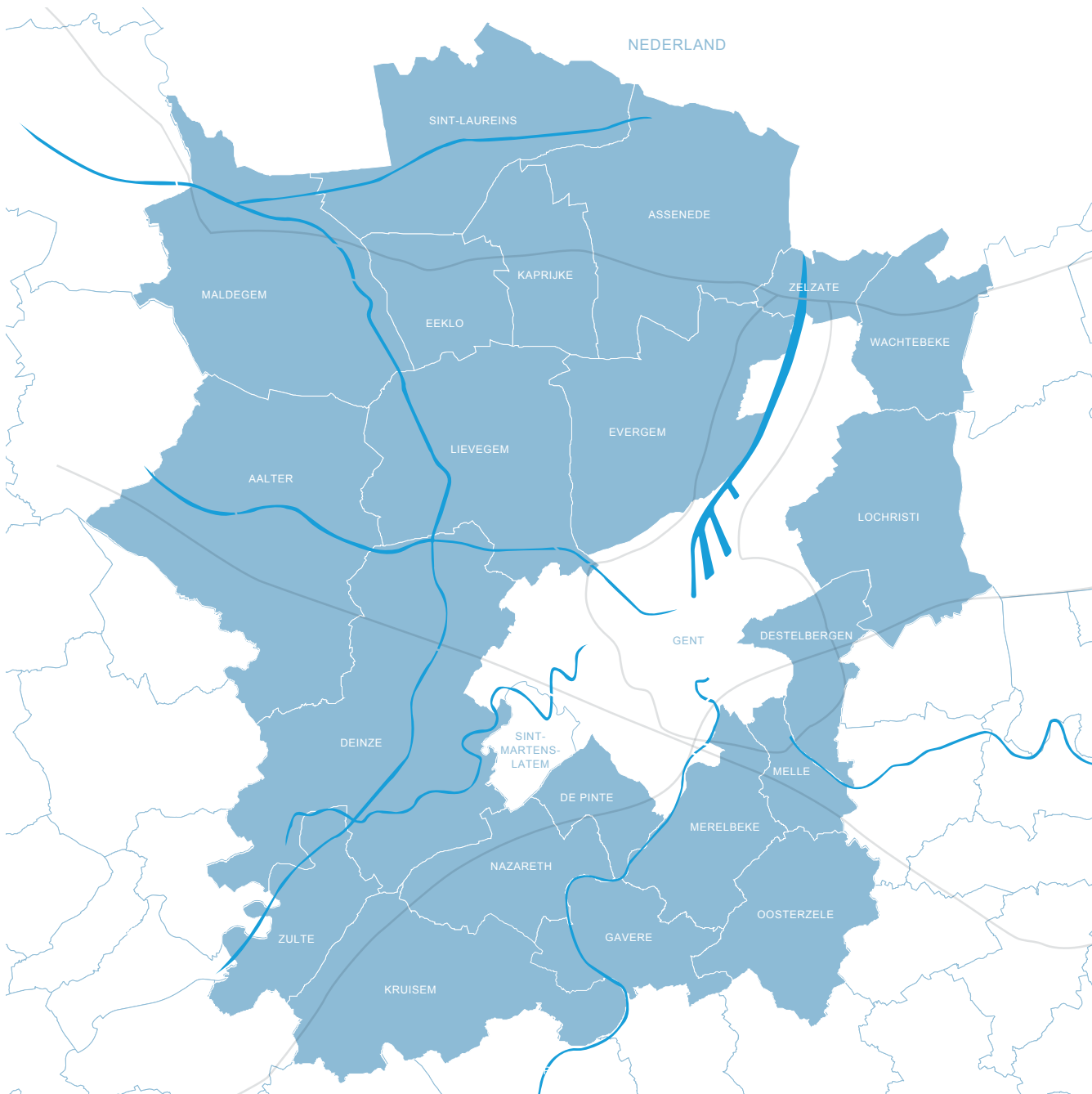
De ontwikkeling van een stad of gemeente is niet meer los te zien van de ruimere regio. Er zijn immers verschillende uitdagingen die het lokale schaalniveau overstijgen zoals de regionale bevolkingsgroei, de economische ontwikkeling, de klimaat- en mobiliteitsvraagstukken en het open ruimtebeleid. Het is noodzakelijk om alles nog meer in een regionaal perspectief te plaatsen en die uitdagingen samen met alle besturen en actoren op het veld aan te gaan.

De overheden beseffen dat bijkomend ruimtebeslag van woonontwikkelingen, bedrijventerreinen,... steeds meer botst op de grenzen van het maatschappelijk, ruimtelijk en ecologisch draagvlak. De beschikbare ruimte is eindig, ook in de regio rond Gent. Daarnaast dwingt de klimaattransitie ons om na te denken over een duurzame toekomst voor de regio.

De oproep voor pilootprojecten bij het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) bood de intercommunale Veneco een kader om na te denken over de ruimtelijke uitdagingen in de regio rond Gent. Dit resulteerde in deze **regioscan**.

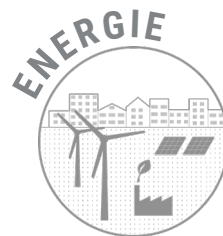


IN VLAANDEREN WORDT OP HEDEN NOG STEEDS 6 À 7 HECTARE PER DAG OPEN RUIMTE INGENOMEN VOOR MENSELIJKE ACTIVITEITEN (WONEN, ONDERNEMEN, VOORZIENINGEN, RECREATIE...). IN DE STRATEGISCHE VISIE VAN HET BELEIDSPAN RUIMTE VLAANDEREN WIL MEN HET BIJKOMEND GEMIDDELD DAGELIJKS RUIMTEBESLAG STAPSGEWIJS AFBOWEN EN TEGEN 2040 TERUGDRINGEN TOT 0 HECTARE.



# INHOUD

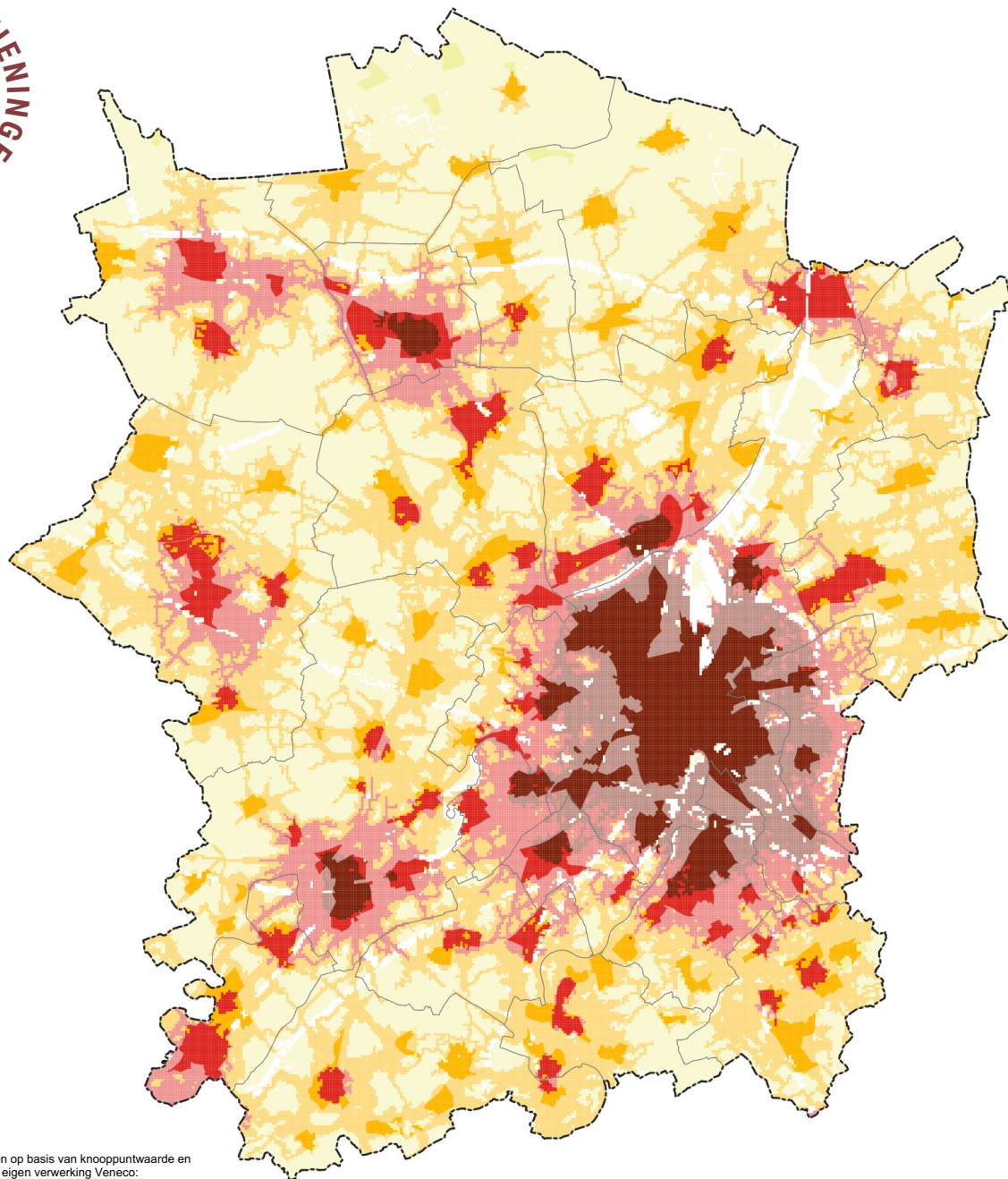
In het eerste deel van deze regioscan gaan we in op **5 cruciale thema's voor de regio**:



Per thema definiëren we de overkoepelende uitdagingen; gaan we in op de vraag hoe we deze uitdagingen gezamenlijk kunnen aanpakken en tonen we enkele inspirerende voorbeeldprojecten. Want streekontwikkeling is geen verhaal van een verre toekomst op papier, maar wel van het continu realiseren van acties op het terrein.

In het tweede deel van dit rapport tonen we **het resultaat van de scan per gemeente**. Voor 21 gemeenten en steden rond Gent werden een fiche en een kaart opgemaakt met enkele specifieke topics: het zijn aanbevelingen, aandachtspunten, kansen en opportuniteiten om de regionale uitdagingen te vertalen naar het lokale niveau.

In het laatste deel maken we de synthese voor deze regioscan. We definiëren **vijf klimaatkapstokken**, die we gebruiken voor het realiseren en faciliteren van projecten.



Totaal voorzieningenniveau

- Beperkt
- Matig
- Goed
- Zeer goed

**Bron:** VITO (Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen, 2015) & eigen verwerking Veneco: voorzieningenniveau van bebouwde kommen



# Waar en hoe vangen we demografische groei op?

## **Toename van 50.000 inwoners en 25.000 bijkomende huishoudens tegen 2035**

Uit de demografische prognoses<sup>1</sup> weten we dat de bevolking (en vooral het aantal huishoudens) in de komende decennia zal aangroeien in de regio rond Gent. Dit is vooral te wijten aan de vergrijzing en gezinsverdunding. We zullen dus een doordacht antwoord moeten geven op de vragen waar én hoe we deze demografische groei het best opvangen.

## **Bouwshift in Vlaanderen**

De Vlaamse overheid wil de bijkomende woonbehoeften opvangen door het realiseren van een 'bouwshift', waarbij het verhogen van het ruimtelijk rendement in het bestaand ruimtebeslag aantrekkelijker wordt dan ruimtelijk uitbreiden.

## **Kernversterking én het vrijwaren van open ruimte = communicerende vaten**

We vertalen deze 'bouwshift' naar het lokale niveau door enerzijds volop in te zetten op kernversterking en verdichting en anderzijds de open ruimte zoveel mogelijk te vrijwaren:

- Met kernversterking en verdichting doen we 'meer met dezelfde ruimte'. We doen dit op de meest geschikte locaties met een vlotte bereikbaarheid via openbaar vervoer én een goed voorzieningenniveau. We verhogen het ruimtelijke rendement van deze gunstige locaties dankzij slim en meervoudig ruimtegebruik: door gebouwen meer te schakelen en te stapelen (in de hoogte), door bestaande bebouwde ruimte te hergebruiken én door het slim combineren en delen van gebouwen en functies.
- Open ruimte vrijwaren door slecht gelegen en overbodige woonuitbreidingsgebieden (en soms zelfs slecht gelegen woongebieden) te herbestemmen in het voordeel van landbouw, natuur en/of bos.

## **Maatwerk binnen een regionale aanpak**

Deze principes in de praktijk brengen, vraagt een regionale aanpak, maar ook maatwerk. Daarom ontwikkelde Veneco een praktische tool om af te wegen of een bepaald gebied beantwoordt aan de principes van een duurzaam locatiebeleid. Met het regionaal afwegingskader woonontwikkelingen bieden we antwoorden op de vragen waar en welke mate van verdichting wenselijk is én welke woon(uitbreidings)gebieden we willen behouden of beter herbestemmen in het voordeel van de open ruimte. Dit wordt al in verschillende gemeenten toegepast bij de opmaak van ruimtelijke beleidsplannen en uitvoeringsplannen.

---

<sup>1</sup> Volgens de bevolkingsprognoses van de Vlaamse overheid zal de bevolking in de (vervoer)regio Gent in de periode 2020-2035 stijgen met 7,3% (van 688.903 naar 738.893 inwoners). In dezelfde periode zal ook het aantal huishoudens toenemen met 8,2%: van 295.567 naar 319.885 huishoudens.



### VOORBEELD 1: GAVERE DE WEVERIJ

IN HET CENTRUM VAN GAVERE WORDT EEN VERDICHINGSPROJECT MET EEN 40-TAL NIEUWE WOONEENHEDEN GEREALISEERD. RUIMTELIJKE VERDICHTING MET KWALITEITSVOLLE ARCHITECTUUR WORDT HIER GEKOPPELD AAN DE REALISATIE VAN NIEUW EN PUBLIEK TOEGANKELIJK BUURTGROEN, OP WANDELAFSTAND VAN ALLE CENTRUMVOORZIENINGEN.

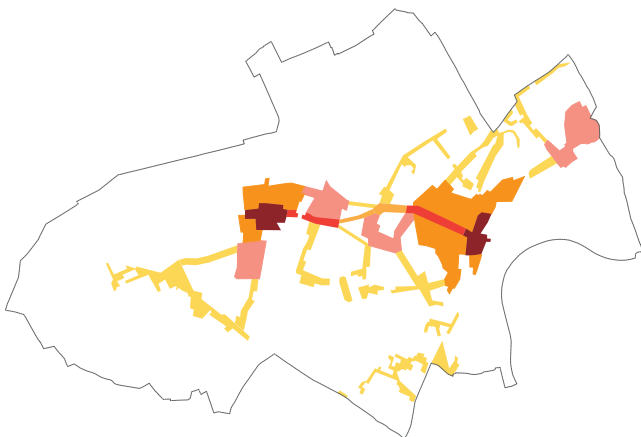
FOTOSIMULATIE: DE STEENOVEN, B2AI + DENIS DUJARDIN

### VOORBEELD 2: LIEVEGEM DREEF 10

IN DE DORPSKERN VAN ZOMERGEM (DEELGEMEENTE VAN LIEVEGEM) WORDT DE VERLATEN SITE VAN EEN VOORMALIG SCHOOLGEBOUW HERGEBRUIKT VOOR DE REALISATIE VAN EEN KLEINSCHALIG WOONINBREIDINGSPROJECT OP MAAT VAN HET DORP. DE STEDENBOUWKUNDIGE COMPOSITIE EN DE SFEER VAN DE OUDE SCHOOLSITE WERDEN GEÏNTEGREERD IN HET WINNENDE ARCHITECTUURONTWERP. DE SPEELPLAATS MET BOMEN WORDT HET HART VAN DE SITE, OMRINGD DOOR 13 WONINGEN.



MAQUETTE: DIERENDONCKBLANCHE ARCHITECTEN

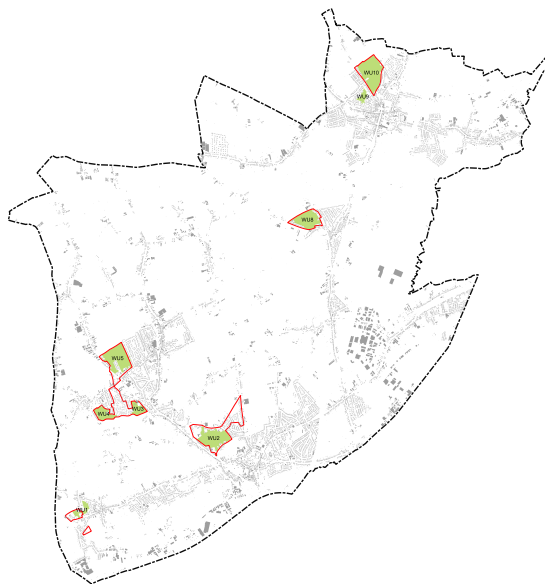


### **VOORBEELD 3: VERDICHINGSSTRATEGIE NAZARETH**

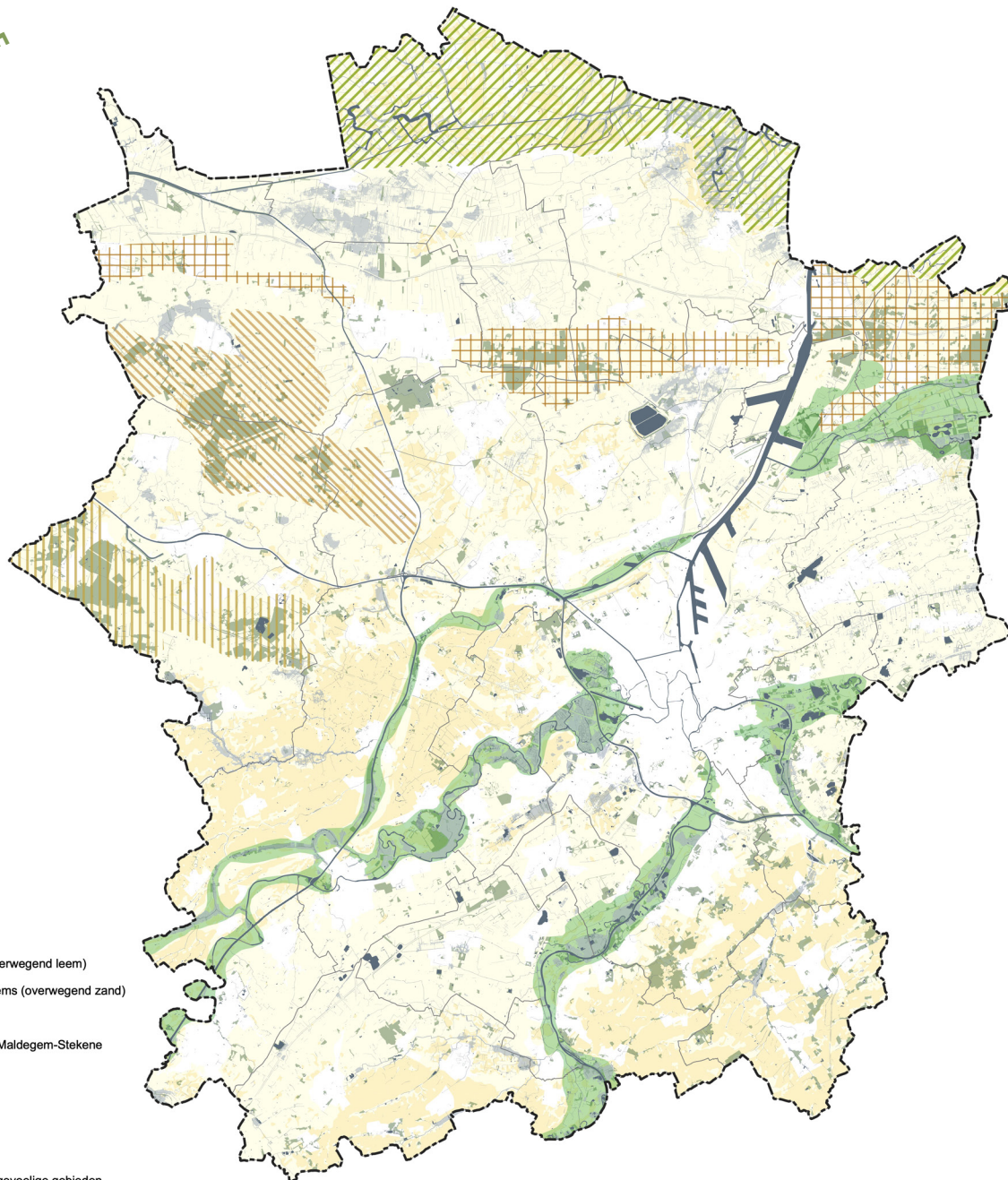
IN HET KADER VAN HET GEMEENTELIJK RUIMTELIJK BELEIDSPLAN NAZARETH WERD EEN VERDICHINGSSTRATEGIE OPGEBOUWD VOOR DE BESTAANDE WOONZONES. DE MATE VAN VERDICHTING OF VERDUNNING WORDT ONDERMEER BEPAALD OP BASIS VAN DE KNOOPPUNTWAARDE EN HET VOORZIENINGENNIVEAU VAN ELKE LOCATIE. OOK IN DE GEMEENTEN MERELBEKE, LOCHRISTI EN KAPRIJKE WORDEN REEDS VERGELIJKBARE ONDERZOEKEN UITGEVOERD.

### **VOORBEELD 4: RUP WOONUITBREIDINGSGBIEDEN IN EVERGEM**

DE GEMEENTE EVERGEM WIL DE OPEN RUIMTE ZOVEEL MOGELIJK VRIJWAREN EN MAAKT DAAROM EEN RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN OP OM ALLE NIET-GEREALISEERDE WOONUITBREIDINGSGBIEDEN DEFINITIEF TE SCHRAPPEN. OOK IN DE GEMEENTEN NAZARETH, MERELBEKE EN GAVERE ZIJN RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN IN OPMAAK OM SLECHT GELEGEN EN OVERBODIGE WOONUITBREIDINGSGBIEDEN TE HERBESTEMMEN IN HET VOORDEEL VAN DE OPEN RUIMTE.







- Vruchtbare bodems (overwegend leem)
- Minder vruchtbare bodems (overwegend zand)
- Cuesta van Zomergem
- Grote dekzandrug van Maldegem-Stekene
- Oude veldgebieden
- Polders
- Valleigebieden
- Boscomplexen
- Effectief overstromingsgevoelige gebieden



# Welk evenwicht tussen landbouw, water, natuur en bos?

## **Behoud van open ruimte**

De open ruimte kent vele gebruikers. In de eerste plaats zijn het de landbouwers die het grootste deel van de open ruimte beheren en voedsel produceren voor de samenleving. Daarnaast zijn er ook natuurliefhebbers die fauna en flora willen bewonderen, recreanten die willen wandelen of fietsen in de open ruimte en bezoekers van het bouwkundig en landschappelijk erfgoed. Deze verschillende gebruikers zijn het alvast over één uitgangspunt eens: de open ruimte moet zo veel mogelijk behouden blijven.

## **.. met veel uitdagingen**

De open ruimte staat onder druk door het groeiende ruimtebeslag van nieuwe woonontwikkelingen, bedrijventerreinen, lintbebouwing en zonevreemde constructies. Daarnaast zijn er in de open ruimte nog specifieke uitdagingen (ondermeer als gevolg van de klimaatverandering) zoals wateroverlast en -tekorten, bodemerosie en –verschraling, afname van milieu- en omgevingskwaliteit, ... Ook de biodiversiteit staat onder druk en dit leidt tot het lokaal verdwijnen van populaties, biotopen en ecosysteemdiensten. Om de regio leefbaar te houden voor mens, fauna en flora, moeten er de komende decennia meer kansen worden gecreëerd voor water, natuur en bos.

## **Geïntegreerde aanpak en samenwerking**

Om een antwoord te bieden op de verschillende uitdagingen zijn een geïntegreerde aanpak en een constructieve samenwerking en overleg noodzakelijk tussen de verschillende gebruikers en actoren in de open ruimte. Enkel zo komen we tot een goed evenwicht tussen landbouw, waterbeheer, landschapsopbouw, natuur- en bosontwikkeling.

## **Tijd voor actie op het terrein!**

In het verleden maakte de Vlaamse overheid reeds ruimtelijke gebiedsvisies voor landbouw, natuur en bos op. De opgave ligt nu vooral in het doorvertalen van deze gebiedsvisies naar concrete projecten en realisaties op het terrein.



### **VOORBEELD 1: RUILVERKAVELINGSPROJECT**

#### **SCHELDE-LEIE**

DE VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ (VLM) ZETTE HET RUILVERKAVELINGSPROJECT SCHELDE-LEIE OP DAT ZICH UITSTREKT OVER 2.700 HA OP HET GRONDGEBIED VAN DE GEMEENTEN NAZARETH, DE PINTE EN SINT-MARTENS-LATEM EN DE STEDEN GENT EN DEINZE. DOOR DE UITBOUW VAN HET PARKBOS GENT, DE REALISATIE VAN HET STADSBOS DEINZE EN DE UITBREIDING VAN DE HOSPICEBOSSEN IN NAZARETH VERHOOGT DE GRONDDRUK IN DE REGIO. DOOR HET RUILEN EN HERVERKAVELLEN VAN LANDBOUWGRONDEN WORDT DE AGRARISCHE STRUCTUUR VERBETERD EN WORDT TOCH BIJKOMENDE RUIMTE GECECREËRD VOOR NATUUR- EN BOSONTWIKKELING.

### **VOORBEELD 2: RODELAND**

RODELAND IS EEN LANDSCHAPSPROJECT OP HET GRONDGEBIED VAN DE GEMEENTEN GAVERE, MELLE, MERELBEKE EN OOSTERZELE. OVERHEDEN, NATUUR- EN LANDBOUWORGANISATIES EN ONDERZOEKSINSTELLINGEN WERKEN SAMEN OM HET LANDSCHAP ROND DE MAKEGEMSE BOSSEN, HET GENTBOS, HET AELMOESENEIEBOS EN DE BEEKVALLEIEN VAN DE GONDEBEEK, DE DRIESBEEK EN DE MOLENBEEK TE VERSTERKEN EN VERDER TE ONTWIKKELEN.



BRON: [HTTP://WWW.RODELAND.BE](http://www.rodeland.be)





### **VOORBEELD 3: BOMENCHARTER KAPRIJKE**

DE GEMEENTE KAPRIJKE ONDERTEKENDE HET BOMENCHARTER EN WIL IN DEZE LEGISLATUUR 6.500 BOMEN AANPLANTEN. BOMEN BIEDEN BESCHERMING TEGEN DE GEVOLGEN VAN DE KLIMAATOPWARMING ZOALS HITTE, DROOGTE EN OVERSTROMINGEN. ZE BEVORDEREN DE BIODIVERSITEIT VAN FAUNA EN FLORA, DE GEZONDHEID VAN DE MENS EN DE NATUURBELEVING. DAARNAAST VERVULLEN ZE EEN BUFFERENDE FUNCTIE TEGEN GELUIDSOVERLAST EN ZORGEN ZE VOOR EEN BETERE LUCHTKWALITEIT. OOK ANDERE STEDEN EN GEMEENTEN ONDERNEMEN DE KOMENDE JAREN VERSCHILLENDE BOMENPLANTACTIES.

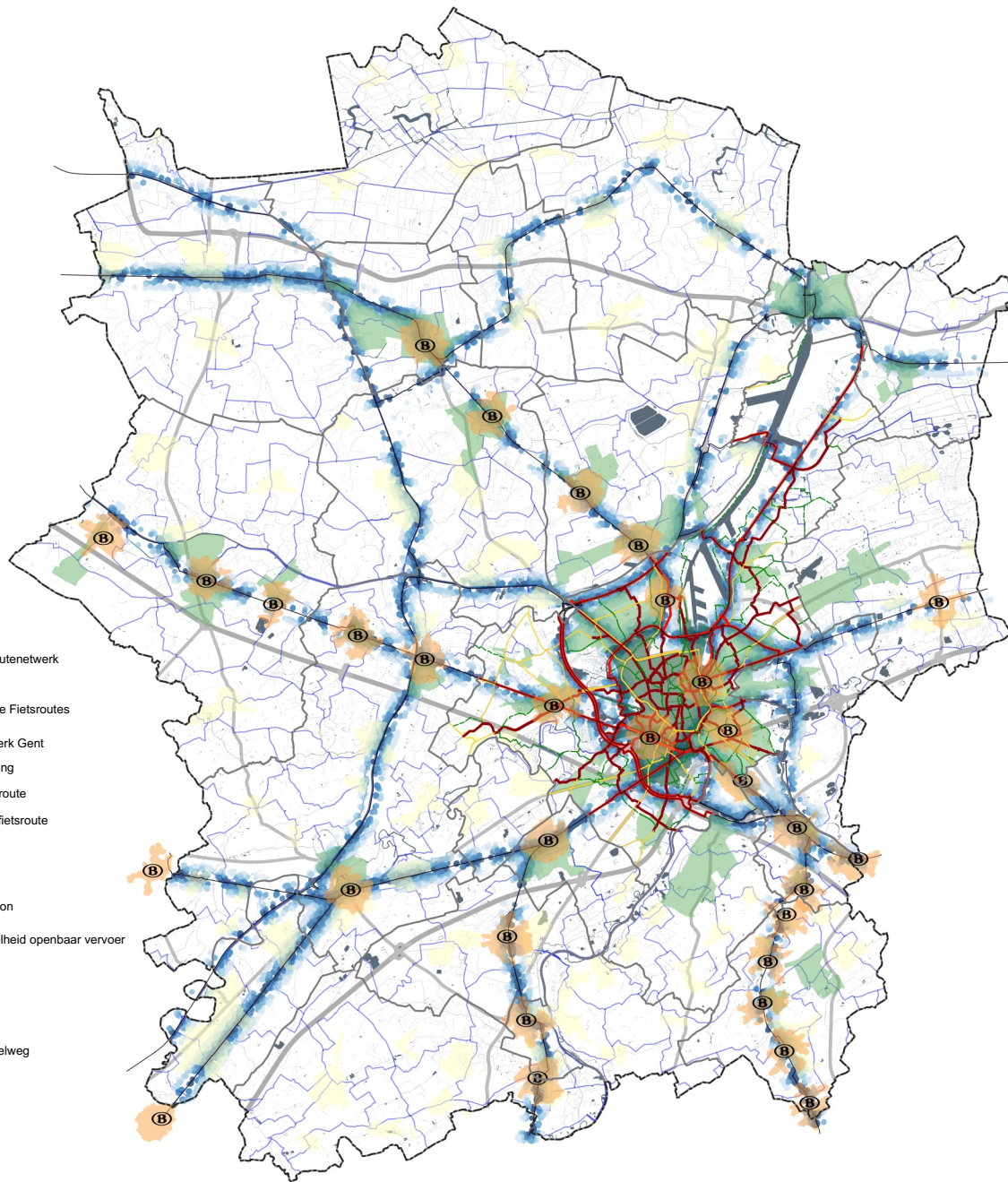
BRON: GEMEENTE KAPRIJKE

### **VOORBEELD 4: MACHELENPUT EN OUDE LEIE**

DE MACHELENPUT IS EEN AFGESLOTEN LEIEARM EN EEN IDYLLISCHE PLAATS DIE HEEL GELIEFD IS BIJ WANDELAARS, FIETTERS EN VISSERS. DIT NATUURGEBIED IS IETS MEER DAN 8 HECTARE GROOT EN LIGT VLAKBIJ HET DORPSCENTRUM VAN MACHELEN-AAN-DE-LEIE. AAN DE OEVER VAN DE OUDE LEIE WERD EEN NIEUWE PUBLIEKE RUIMTE GECREËERD. HET HERSTELT DE RELATIE TUSSEN DE HISTORISCHE DORPSKERN EN DEZE OUDE RIVIERARM.

FOTO: KOEN VAN DAMME







# Hoe houden we de regio bereikbaar en leefbaar?

## **Automobiliteit botst op haar grenzen**

De regio rond Gent heeft een vlotte autobereikbaarheid, die hoofdzakelijk te danken is aan de autosnelwegen, ringwegen en vele gewestwegen. Maar door de naoorlogse exponentiële groei worden het auto- en vrachtwagenverkeer stilaan slachtoffer van hun eigen succesverhaal. De verkeerscongestie neemt vooral op het hogere wegennet steeds meer toe en bedreigt de optimale bereikbaarheid. Bovendien blijft het gemotoriseerd wegverkeer een grote bron van milieuverontreiniging, verkeersonveiligheid en -onleefbaarheid.

## **Meer fiets & openbaar vervoer**

Om bereikbaarheid en leefbaarheid in evenwicht te houden zal men steeds sterker moeten inzetten op de alternatieve vervoersmiddelen. Hierbij wordt gestreefd naar een verschuiving (modal shift) van het autoverkeer naar beduidend meer gebruik van fiets, openbaar of collectief vervoer. Als alternatief voor het vrachtwagenverkeer moeten we meer inzetten op het goederentransport via water- of spoorwegen. Ook nieuwe technologieën zoals e-bikes, elektrische (op lange termijn zelfrijdende) voertuigen en innovatieve deelsystemen moeten de mobiliteit verduurzamen. Deze transitie naar duurzame mobiliteit moet zich vertalen in de aanleg van de publieke ruimte en moet de maatstaf zijn bij het ruimtelijk locatiebeleid. Hierbij koppelen we nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen aan de duurzame mobiliteitsmodi. Nabijheid en bereikbaarheid via openbaar vervoer vormen sturende ruimtelijke principes.

## **Regionaal mobiliteitsplan**

Het staat buiten kijf dat de transitie naar duurzame mobiliteit meer en meer een regionale samenwerking en organisatie vraagt. Dit krijgt verder vorm via de opmaak van het regionaal mobiliteitsplan voor de Vervoerregio Gent. Daarnaast zijn er ook specifieke regionale mobiliteitsdossiers (bijvoorbeeld de verdere uitbouw van de R4-West en R4-Oost, de E34-N49, de N60, complex project viaduct E17 Gentbrugge, ...).

## **En verfijning op lokaal niveau**

Op lokaal niveau kan men het mobiliteitsbeleid verder verfijnen, concretiseren en de nodige prioritaire acties bepalen, bijvoorbeeld om nieuwe veilige en comfortabele fietsinfrastructuur aan te leggen. Uit alle gemeentelijke beleidsplannen blijkt dat het aanleggen van meer en kwaliteitsvolle fietspaden een absolute topprioriteit vormt voor de lokale besturen. Daarnaast kan men ook verder invulling geven aan het nieuw concept van 'vervoer op maat', ondermeer door een netwerk van mobipunten uit te bouwen.



### **VOORBEELD 1: FIETSSNELWEGEN IN DE PINTE**

IN DE PINTE WERDEN DE NIEUWE FIETSSNELWEGEN F45 EN F7 AANGELEGD LANGS DE SPOORLIJNEN GENT-ODUNAARDE EN GENT-KORTRIJK. HIERDOOR ZIJN SNELLE, COMFORTABELE EN VEILIGE FIETS-VERPLAATSINGEN NAAR ONDERMEER GENT, DEINZE, NAZARETH-EKE EN GAVERE MOGELIJK GEWORDEN. OOK OP ANDERE PLAATSEN IN DE REGIO LEGGEN DE PROVINCIE OOST-VLAANDEREN EN DE VLAAMSE OVERHEID NIEUWE FIETSSNELWEGEN AAN (BV. LANGS DE SPOORWEGEN NAAR ANTWERPEN, BRUGGE EN EEKLO). IN GEMEENTEN ZOALS NAZARETH WORDT DIT THEMA OOK VERDER UITGEWERKT IN EEN FIETSBELEIDPLAN.

### **VOORBEELD 2: TRAMLIJN GENT-EVERGEM**

TRAMLIJN 1 WERD IN 1989 VERLENGD TOT IN EVERGEM. ZE LOOPT VAN FLANDERS EXPO, VIA HET SINT-PIETERSSTATION EN DWARS DOOR HET STADSCENTRUM VAN GENT TOT IN WONDELGEM EN EVERGEM, EN VORMT DE TRAMVERBINDING TUSSEN HET ZUIDEN EN HET NOORDEN VAN DE STAD. DIT WAS ÉÉN VAN DE LAATSTE PROJECTEN VAN DE MAATSCHAPPIJ VOOR INTERCOMMUNAAL VERVOER GENT. IN HET KADER VAN HET NIEUW REGIONAAL MOBILITEITSPLAN VOOR DE VERVOERREGIO GENT ZULLEN OOK NIEUWE HOOGWAARDIGE OPENBAAR VERVOERSVERBINDINGEN TUSSEN GENT EN DE OMLIGGENDE GEMEENTEN WORDEN ONDERZOCHT.





### **VOORBEELD 3: MOBIPUNT DEINZE**

BEGIN 2018 WERD HET EERSTE BELGISCHE MOBIPUNT, TEGENOVER DIENSTENCENTRUM LEIESPIEGEL IN DEINZE, OFFICIEEL INGEHULDIGD. HET BEVAT EEN OVERDEKTE FIETSENSTALLING, EEN FIETSPOMP, DEELFIETSEN, DEELAUTO'S EN EEN OPLAADPUNT VOOR ELEKTRISCHE WAGENS. HET OPENBAAR VERVOER IS OP WANDELAFSTAND BEREIKBAAR.

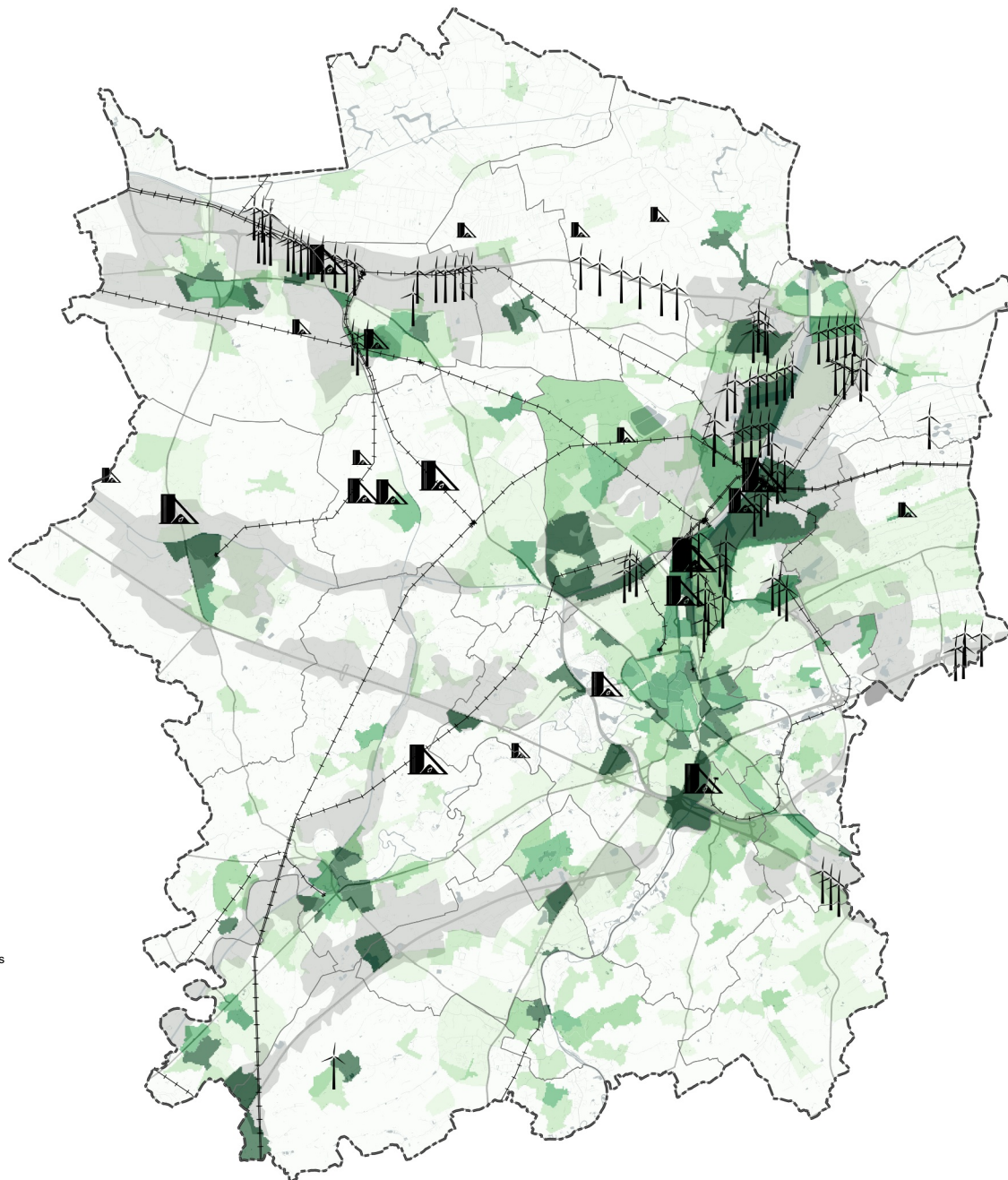
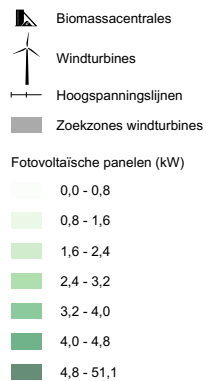
ONDERTUSSEN VOLGEN OOK VERSCHILLENDE ANDERE GEMEENTEN HET VOORBEELD OM EEN NETWERK VAN MOBIPUNTEN UIT TE BOUWEN.

### **VOORBEELD 4: DE BEVENDE HAZELAAR - GEMEENTE LIEVEGEM**

DE BEVENDE HAZELAAR VORMT EEN BIJZONDERE BELEVINGSPLEK OP HET KRUISPUNT VAN DRIE LANDELIJKE WEGEN IN WAARSCHOOT. ENKELE EENVOUDIGE INGEPEN ZORGEN VOOR EEN SNELHEIDSREMMEND EFFECT, BELEMMEREN HET ONGEWENSTE SLUIPVERKEER OP LANDELIJKE WEGEN EN BEVORDEREN DE LANDSCHAPSBELEVING EN HET FIETSCOMFORT. DIT VORMT EEN MOOI VOORBEELD VAN HET CONCEPT VAN 'STILLE KAMERS', DAT OOK IN ANDERE GEMEENTEN (BV. WACHTEBEKE EN NAZARETH) WORDT TOEGEPAST.









## Waar en hoe vangen we de energietransitie op?

### **Transitie van fossiele brandstoffen en kernenergie naar hernieuwbare energie**

Vlaanderen staat voor een ingrijpende energietransitie van fossiele brandstoffen en kernenergie naar hernieuwbare energie. We moeten enerzijds het bestaande energieverbruik reduceren door te streven naar een grotere energie-efficiëntie van het bestaande patrimonium (bv. met betere gebouwisolatie en energiezuinige systemen). Anderzijds moeten we diverse vormen van duurzame, hernieuwbare energietechnieken integreren: windturbines, warmtepompen, fotovoltaïsche panelen, warmtenetten, biomassa, ... Dit behelst ook een meer decentrale energieproductie en toekomstbestendige warmte-, koelte- en elektriciteitssystemen. En de vraag naar energietransport en -opslag (batterijen, grondopslag) komt steeds meer aan de orde.

### **Samenwerking rond energietransitie**

Deze energietransitie vereist engagement bij alle betrokkenen en op verschillende niveaus: van de individuele burger en de bedrijven, bij de lokale en hogere besturen. De provincie Oost-Vlaanderen wil de komende jaren regionale gebiedsvisies voor energielandschappen opmaken. En ook Veneco wil maximaal bijdragen tot de transitie naar een koolstofarme samenleving. Samen met de gemeenten en andere lokale en regionale actoren in de regio maken we werk van een aantrekkelijke, klimaatneutrale en adaptieve regio. We bieden ondersteuning aan de gemeenten in het realiseren van een lokaal energiebeleid en nemen een stimulerende rol op om de kansen die zich in de regio voordoen ten volle te benutten. We werken hierbij aan 7 strategische doelstellingen:

- Een regionaal ruimtelijk afwegingskader als basis voor een streekgebonden energiebeleid.
- Een voorbeeldfunctie opnemen en streven naar een energieneutrale werking.
- Werken als expertisecentrum rond energie.
- Ontwikkelen van duurzame bedrijventerreinen.
- Stimuleren en faciliteren van gezamenlijke duurzame initiatieven van bedrijven op de bedrijventerreinen.
- Faciliteren van energieloketten in alle aangesloten gemeenten via het Energiehuis Veneco.
- Initiëren en participeren in regionale of intergemeentelijke acties die bijdragen tot de klimaatdoelstellingen van de gemeenten (bv. groepsaankopen voor de verduurzaming van particuliere woningen of voor het plaatsen van zonnepanelen op overheidsgebouwen).



## **VOORBEELD 1: WINDTURBINES MET BURGERPARTICIPATIE IN EEKLO**

DE STAD EEKLO REALISEERDE AFGELOPEN TWINTIG JAAR EEN BIJZONDER AMBITIEUS WINDENERGIEPROJECT. TUSSEN 1999 EN 2002 WERD HET EERSTE PROJECT OPGESTART, DAT RESULTEERDE IN DE BOUW VAN 4 WINDTURBINES. IN DE PERIODE 2009-2012 KWAMEN ER DAAR NOG 4 BIJ EN IN HET NU LOPENDE PROJECT ZIJN ER 14 IN AANBOUW. IN 2020 WORDT ER AL MEER GROENE ELEKTRICITEIT GEPRODUCEERD DAN HET TOTALE VERBRUIK IN EEKLO. VEEL INWONERS ZIJN BOVENDIEN MEDE-EIGENAAR VAN 6 WINDTURBINES, WAT ZORGT VOOR EEN HOGE MAATSCHAPPELIJKE BETROKKENHEID.

FOTO: [WWW.ECOPOWER.BE](http://WWW.ECOPOWER.BE)

## **VOORBEELD 2: ZONNEPANELEN OP OVERHEIDSGEBOUWEN**

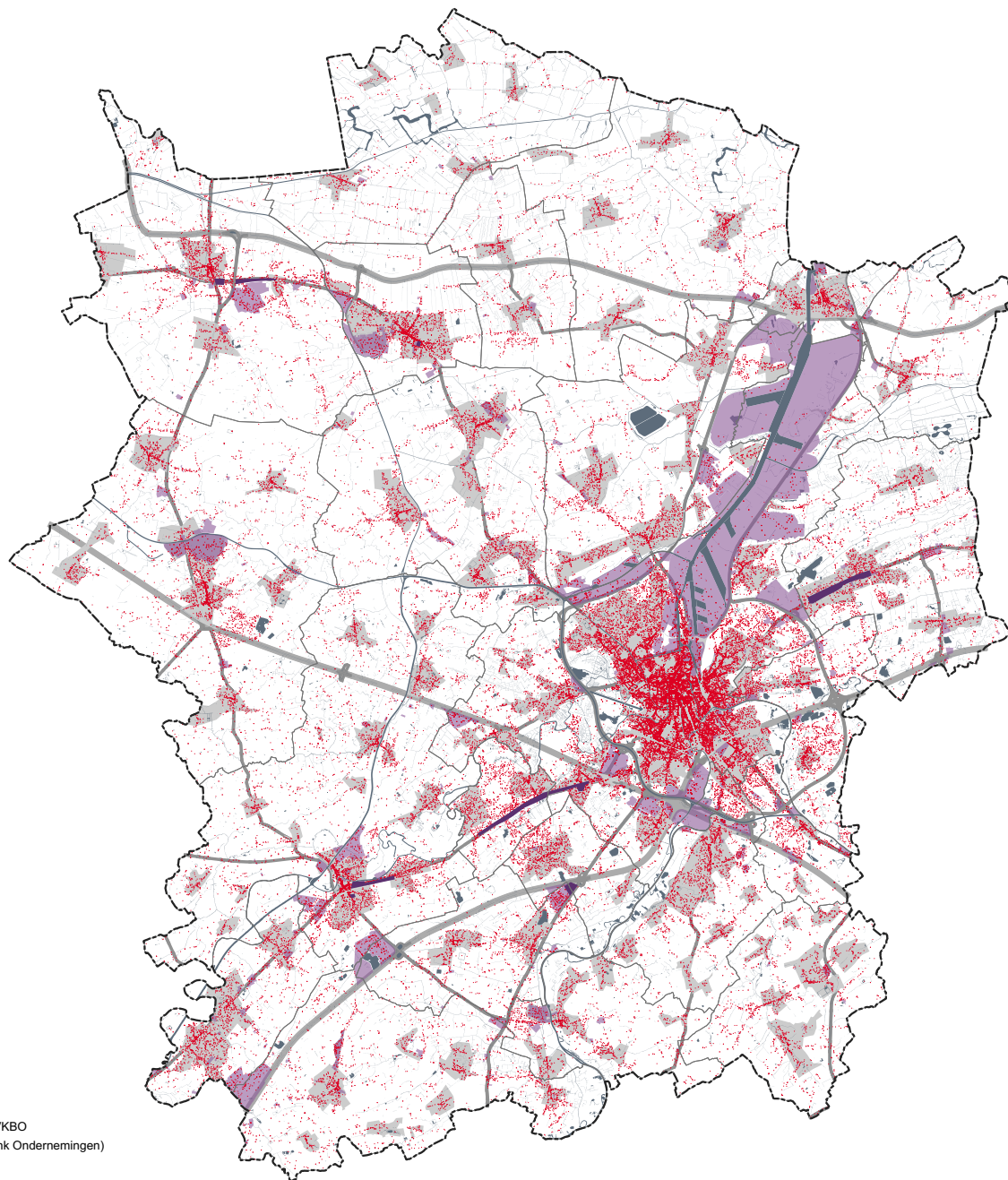
IN OPDRACHT VAN VERSCHILLENDE GEMEENTEN WERDEN OP MEER DAN 60 GEBOUWEN VAN OPENBARE BESTUREN NIEUWE ZONNEPANELEN GEPLAATST. VENECO STOND IN VOOR DE PROJECTCOÖRDINATIE EN TRAD OP ALS AANBESTEDENDE OVERHEID. MET HET VRIJGEKOMEN BUDGET INVESTEREN GEMEENTEN IN ANDERE DUURZAME PROJECTEN. EN MET DE BURGERPARTICIPATIE KRIJGEN INWONERS DE KANS OM MEE TE INVESTEREN. ONDERTUSSEN KRIJGT DIT OOK NAVOLGING IN ANDERE GEMEENTEN.

FOTO: DAVID SAMYN









- Bedrijventerreinen
- Baanwinkels
- Vestigingseenheden VKBO  
(Verrijkte Kruispuntbank Ondernemingen)
- Bebouwde kom

## Waar en hoe vangen we economische groei op?

### **Bouwshift, ook bij economische ontwikkelingen**

Net zoals bij het wonen streven we ook bij economische ontwikkelingen een 'bouwshift' na. We moeten steeds meer de voorkeur geven aan het revitaliseren, hergebruiken en verdichten van de bestaande ruimte om te ondernemen, en dit in plaats van het ontwikkelen van nieuwe, bijkomende te bestemmen bedrijventerreinen in de open ruimte (geen bijkomende greenfields). Zo wordt de open ruimte gespaard en een hoger ruimtelijk rendement gehaald uit de bestaande ruimte om te ondernemen.

### **Nood aan bijkomend onderzoek**

Deze 'bouwshift' is bij bedrijven echter veel minder vanzelfsprekend dan bij woonontwikkelingen, want het verhogen van het ruimtelijk rendement in bedrijventerreinen en op actieve bedrijfssites is veel complexer, omwille van bouwtechnische en constructieve vereisten, veiligheidsvoorschriften, praktische en organisatorische redenen... En de vraag naar grootschalige bedrijfspercelen blijft bestaan, omdat die niet altijd voorradig zijn binnen het bestaande aanbod. Daarom is een grondig onderzoek naar de toekomstige ruimtebehoeften voor bedrijvigheid zo belangrijk. En dit moet worden afgestemd op een slim locatiebeleid, duurzame mobiliteit en bereikbaarheid.

### **Niet enkel de kwantiteit, ook de ruimtelijke kwaliteit telt**

Bij het revitaliseren van bestaande, verouderde bedrijventerreinen moeten we niet enkel aandacht besteden aan intensief en zorgvuldig ruimtegebruik, maar ook andere acties en maatregelen zijn noodzakelijk: het vernieuwen van de weginfrastructuur (inclusief de aanleg van veilige fietsvoorzieningen), de (her)inrichting van groene bufferzones, de toepassing van de principes van integraal waterbeleid (met gescheiden rioleringsstelsels en vertraagde afvoer van het hemelwater), het bieden van gepaste oplossingen voor parkeer- of andere mobiliteitsvraagstukken, het voorzien van collectieve en ondersteunende functies, het benutten van de potenties voor hernieuwbare energie, ... Zo creëren we duurzame en kwaliteitsvolle werklocaties voor de toekomst.

### **Versterken van lokale economie**

Tot slot heeft ruimte om te ondernemen niet enkel betrekking op bedrijventerreinen maar ook op het verweven van lokale economie in steden en dorpskernen in al zijn vormen en facetten: handel, horeca, kantoren, diensten, kleinschalige ondernemingen, ... Door de principes van het integraal handelsvestigingsdecreet toe te passen versterken we de kleinhandel in kernen en vermijden we bijkomende baanwinkels.





**VOORBEELD 1: BEDRIJVENTERREIN DE PRIJKELS**  
 HET BEDRIJVENTERREIN DE PRIJKELS WORDT  
 UIGEBREID OP HET GRONDGEBIED VAN DEINZE,  
 NAZARETH EN KRUISEM. DIT WERD GEKOPPELD  
 AAN HET REVITALISEREN VAN HET BESTAANDE  
 BEDRIJVENTERREIN, WAARBIJ WORDT INGEZET OP  
 HET VERNIEUWEN VAN DE WEGINFRASTRUCTUUR,  
 DE AANLEG VAN MEER DAN 10 KM FIETSPADEN, DE  
 AANLEG VAN GROENBLAUWE ZONES, HET  
 STIMULEREN VAN INTENSIEF RUIMTEGEBRUIK EN  
 HET VERHOGEN VAN DE RUIMTELIJKE  
 BEELDKWALITEIT.

## **VOORBEELD 2: BEDRIJFSVERZAMELGEBOUW LOZEN BOER**

IN LOCHRISTI WERD OP HET BEDRIJVENTERREIN  
 LOZEN BOER EEN BEDRIJFSVERZAMELGEBOUW  
 VOOR KLEINE Ondernemingen GEREALISEERD.  
 DIT VORMT EEN MOOI VOORBEELD VAN INTENSIEF  
 EN GEDEELD RUIMTEGEBRUIK VOOR LOKALE  
 BEDRIJFVIGHEID.





### **VOORBEELD 3: KMO-ZONE TER MOTE**

IN NEVELE REALISEERDE VENECO HET LOKAAL BEDRIJVENTERREIN TER MOTE VOOR KLEINE EN MIDDELGROTE ONDERNEMINGEN. DANKZIJ EEN GROEIEND BEWUSTZIJN VAN KLIMAATVERANDERING PAKKEN VEEL BEDRIJVEN UIT MET HET GEBRUIK VAN HERNIEUWBARE ENERGIE OF EEN NULUITSTOOT VAN CO<sub>2</sub>.

OOK OP ANDERE PLAATSEN IN DE REGIO STREEFT VENECO BIJ DE ONTWIKKELING VAN NIEUWE BEDRIJVENTERREINEN NAAR CO<sub>2</sub>-NEUTRALITEIT. EN BIJ ZOWEL NIEUWE ALS BESTAANDE BEDRIJVENTERREINEN WORDT STEEDS MEER INGEZET OP BEDRIJVENTERREIN- EN PARKMANAGEMENT.

### **VOORBEELD 4: DETAILHANDELSPLAN NAZARETH**

DE GEMEENTE NAZARETH MAAKTE EEN DETAILHANDELSPLAN OP OM DE LOKALE KLEINHANDEL TE VERSTERKEN, IN HET BIJZONDER IN DE KERNWINKELGEBIEDEN VAN NAZARETH EN EKE. LEEGSTAND VAN WINKELZAKEN WORDT ACTIEF TEGENGEGAAN EN LOKALE ONDERNEMERS EN POP-UPINITATIEVEN WORDEN ONDERSTEUND MET FLANKERENDE MAATREGELEN. VERDERE RUIMTELIJKE VERSNIPPERING MET BIJKOMENDE BAANWINKELS WORDT VERMEDEN.

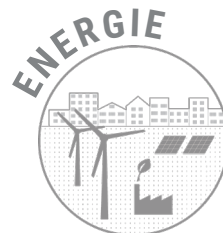


FOTO: SHUTTERSTOCK





# SCAN PER GEMEENTE

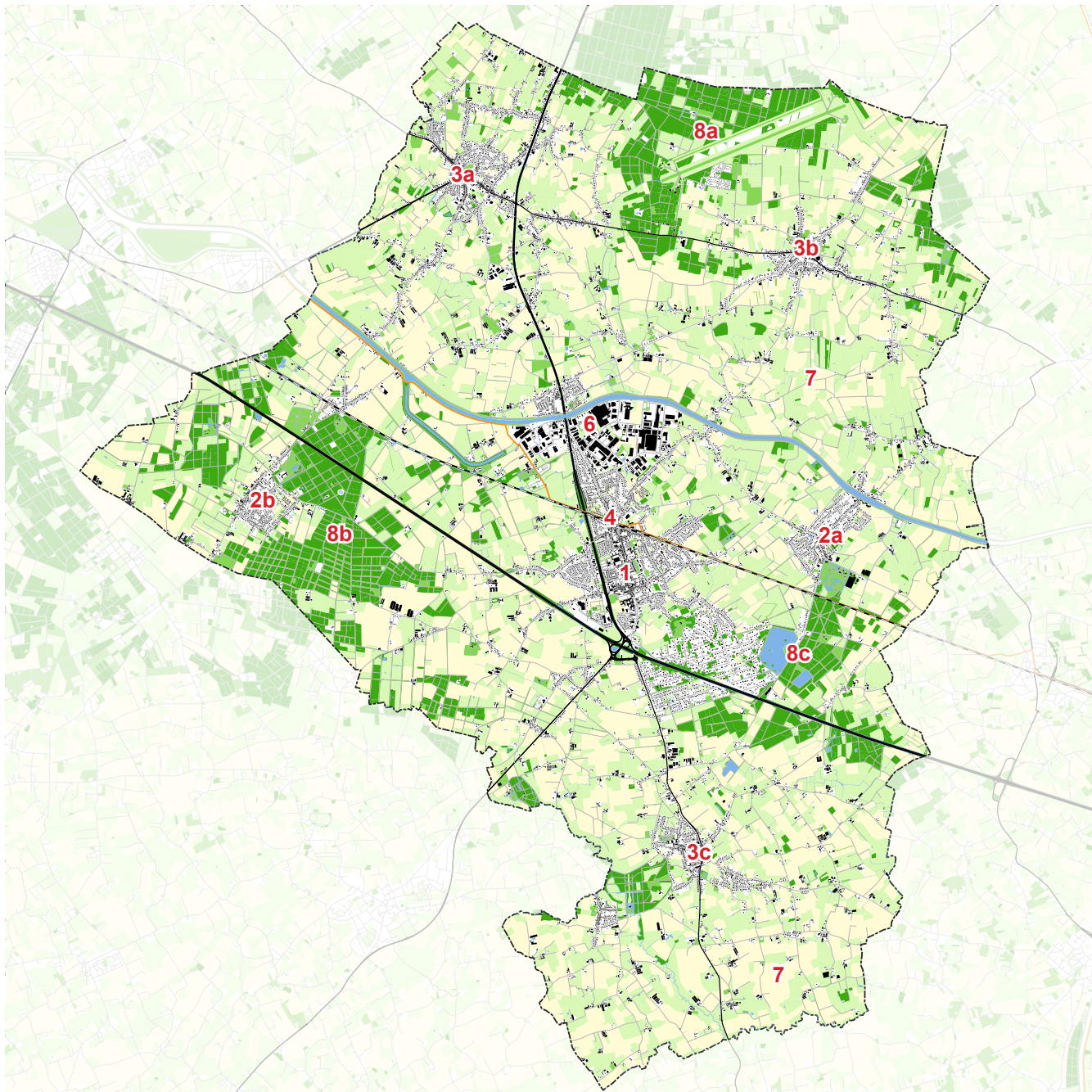


21 GEMEENTEN EN STEDEN VAN DE REGIO ROND GENT WERDEN GESCREEND OP DE 5 GROTE THEMA'S VAN DE REGIOSCAN. PER GEMEENTE WERD EEN FICHE EN KAART OPGEMAAKT MET ENKELE SPECIFIEKE TOPICS: HET ZIJN AANBEVELINGEN, AANDACHTSPUNTEN, KANSEN EN OPPORTUNITEITEN OM DE REGIONALE UITDAGINGEN TE VERTALEN NAAR HET LOKALE NIVEAU.

## Topics voor gemeente Aalter:

1. Aalter is geselecteerd als hoofddorp en heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Blijvend inzetten op kernversterking, verdichting en ruimtelijke kwaliteit. De stationsomgeving van Aalter wordt volledig opgewaardeerd.
2. Bellem (2a) en Sint-Maria-Aalter (2b) zijn geselecteerd als woonkernen en hebben een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. Knesselare (3a), Ursel (3b) en Lotenhulle (3c) hebben een beperkte ontwikkelingswaarde wegens gemiddeld voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
4. Kansen vervoerregio Gent: potenties van station van Aalter, selecties aanvullend net, versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen), vlotte multimodale bereikbaarheid via spoor (met aanleg bijkomend spoor) én water (kanaal Gent-oostende) én weg (kruising E40 - N44).
5. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken.
6. Tewerkstelling vooral in lokale economie, groot bedrijventerrein Woestyne langs kanaal Gent-Oostende (potenties van watergebonden bedrijvigheid en transport).
7. Vruchtbare landbouwgronden.
8. Groenblauw netwerk: Omgeving vliegveld van Ursel en Drongengoedbos (8a), boscomplexen rond Sint-Maria-Aalter met ondermeer Hoogveldbos (8b), bosrijke omgeving Markette, Loveld en Kraenepoel (8c), lokaal wijk- en buurtgroen ...

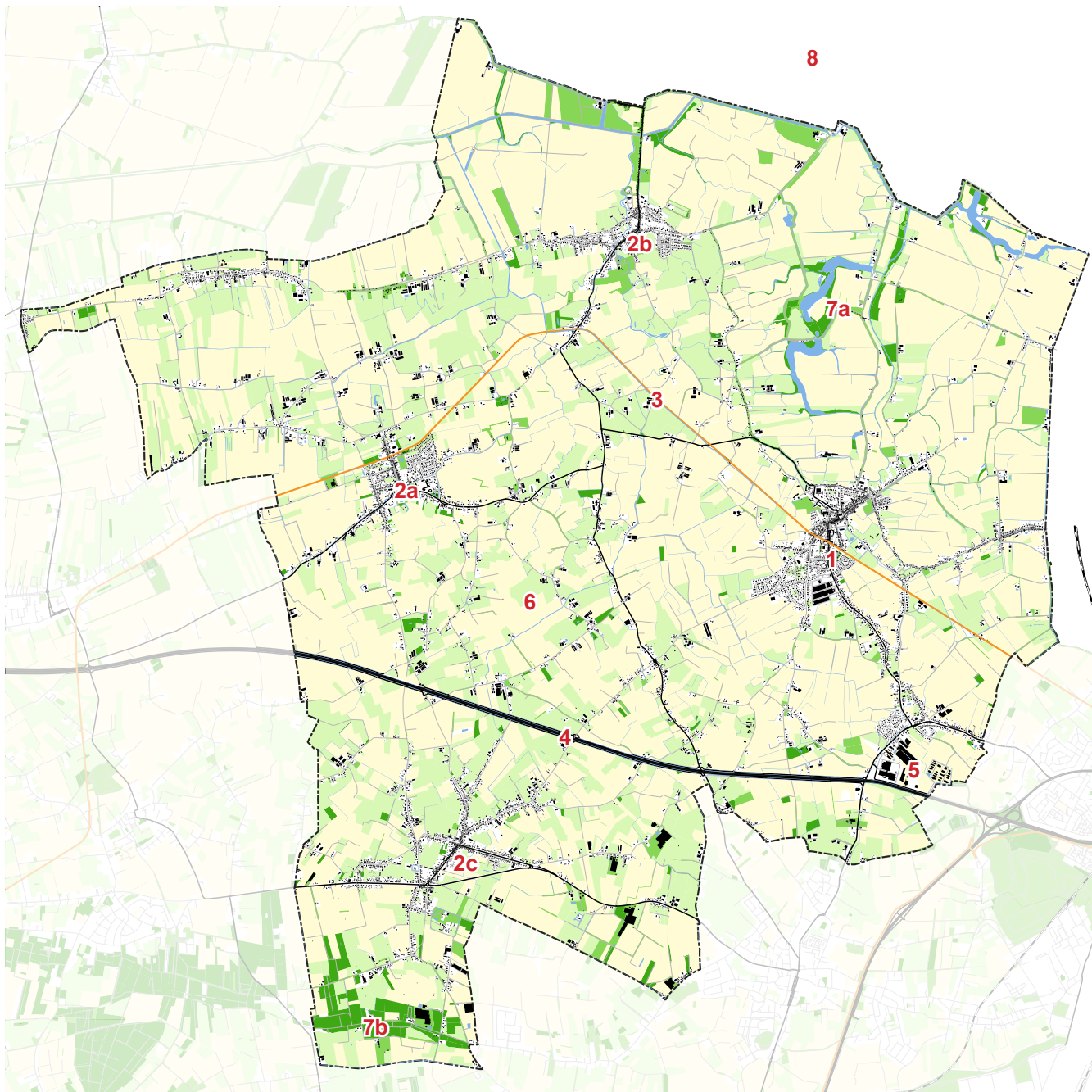






## Topics voor gemeente Assenede:

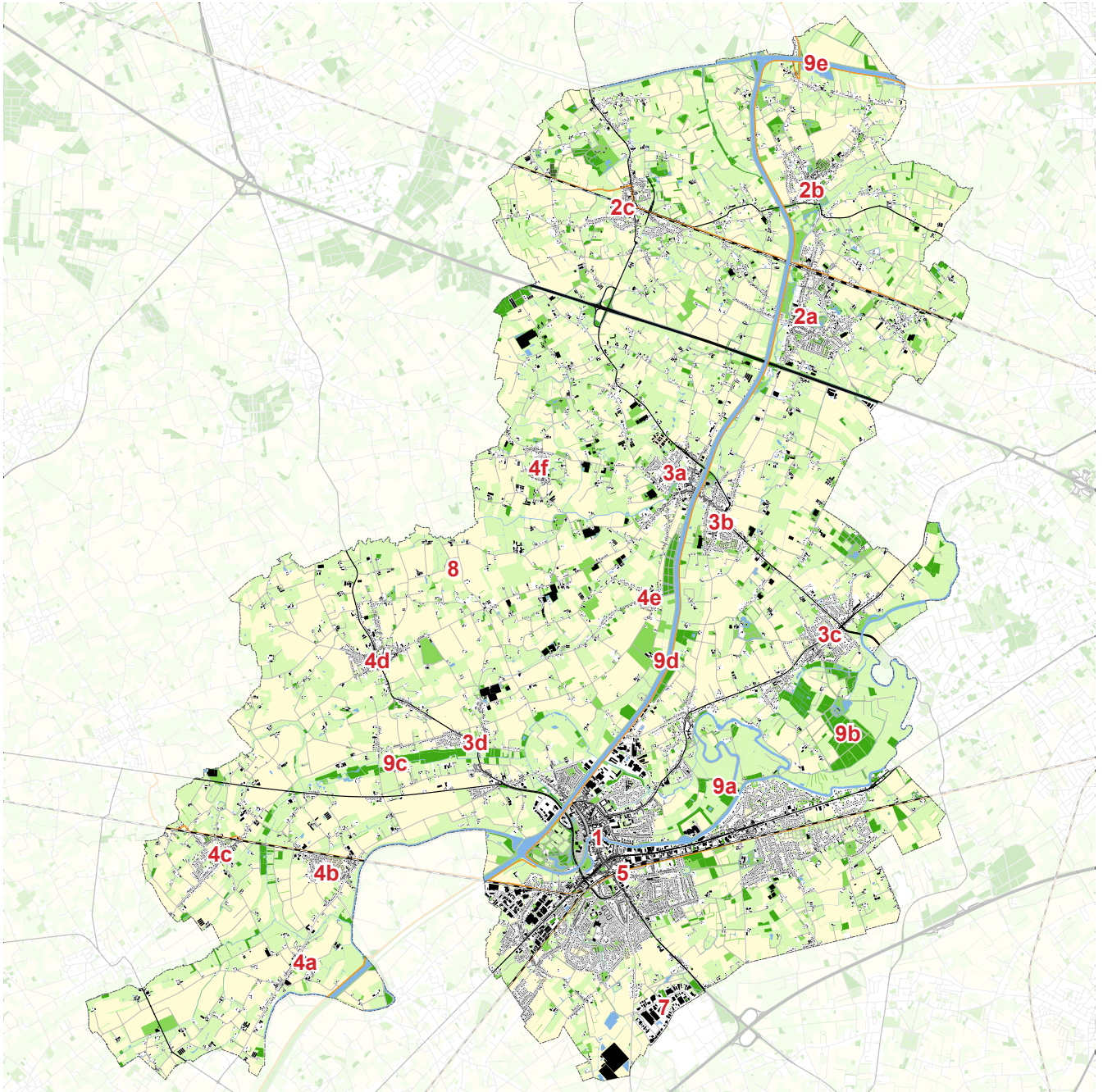
1. Assenede is geselecteerd als hoofddorp en heeft een matige ontwikkelingswaarde wegens gemiddeld voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Bij kernversterking streven we naar een hoge ruimtelijke kwaliteit (i.p.v. kwantiteit).
2. Bassevelde (2a), Boekhoute (2b) en Oosteklo (2c) zijn kleinere woonkernen en hebben een (zeer) beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. Kansen vervoerregio Gent: versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat, ombouwen N49/E34.
4. Windturbines: reeds veel langs N49/E34 en in Gentse kanaalzone.
5. Voldoende tewerkstellingsmogelijkheden dankzij de nabijheid van de Gentse kanaalzone en agglomeratie en uiteraard in eigen lokale economie. Nieuwe potenties in zoekzone B.E.K. (bijzonder economisch knooppunt - ook grondgebied Zelzate).
6. Vruchtbare landbouwgronden.
7. Groenblauw netwerk: Polder- en krekengebied (7a), Heidebos Antwerpse heirweg (7b).
8. Grenspositie met Nederland.



## Topics voor stad Deinze:

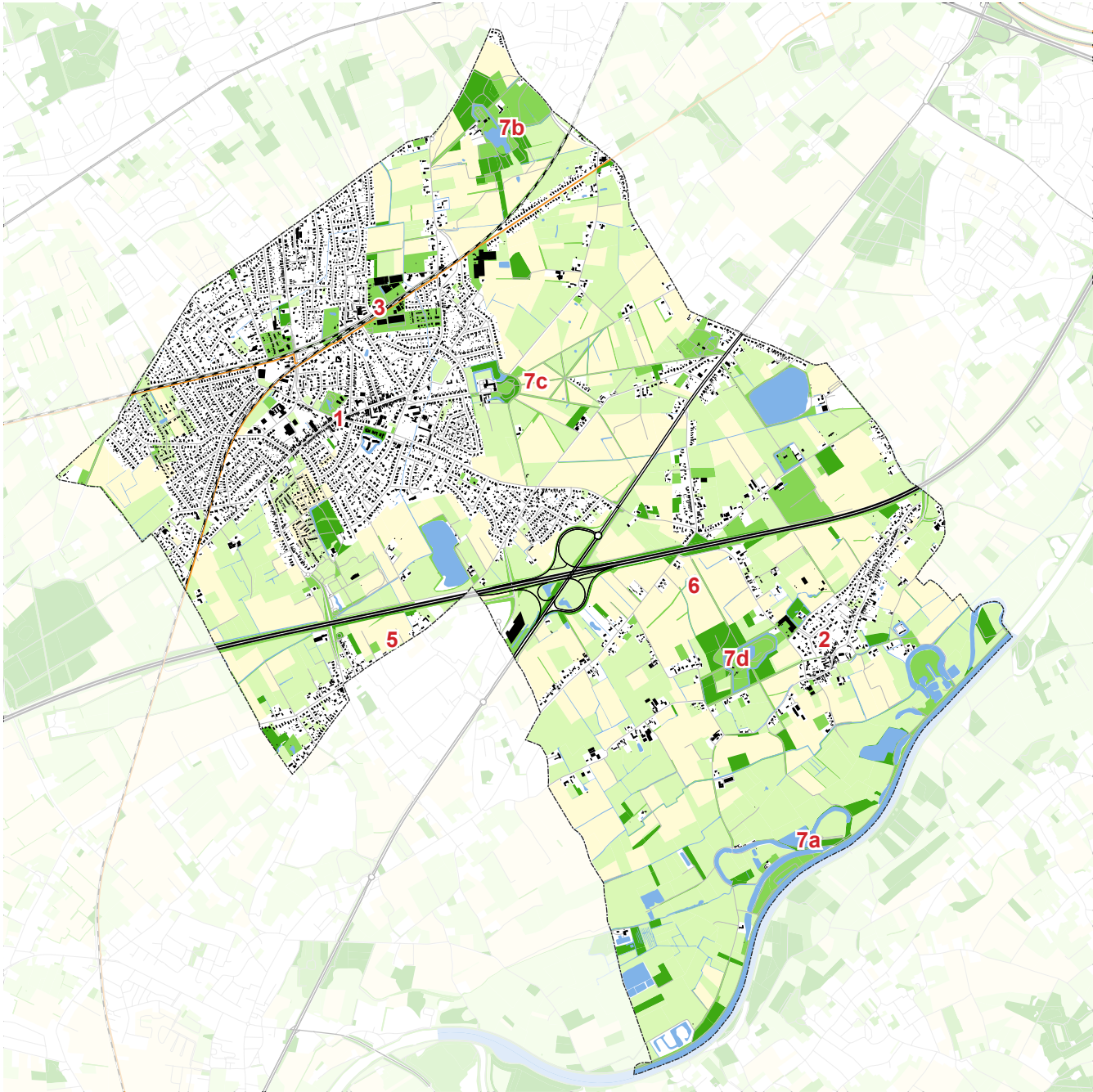
1. Deinze is geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied (inclusief Astene en Petegem-aan-de-Leie) en heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed tot zeer goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Blijvend inzetten op kernversterking, verdichting en ruimtelijke kwaliteit.
2. Landegem (2a), Merendree (2b), Hansbeke (2c) hebben een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. Nevele (3a), Vosselare (3b), Bachte-Maria-Leerne, Sint-Martens-Leerne (3c) en Zeveren (3d) hebben een beperkte ontwikkelingswaarde wegens gemiddeld voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
4. Gottem (4a), Grammene (4b), Wontergem (4c), Vinkt (4d), Meigem (4e) en Poesele (4f) hebben een (zeer) beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
5. Kansen vervoerregio Gent: potenties van station van Deinze (regionaal OV-knooppunt) en lokale treinhaltes Hansbeke en Landegem, selecties kernnet en aanvullend net, versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen), vlotte multimodale bereikbaarheid via spoor én water (kanalen) én weg (E17, E40).
6. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken.
7. Tewerkstelling vooral in lokale economie, grote bedrijventerreinen zoals De Prikels en langs het afleidingskanaal Leie (potenties van watergebonden bedrijvigheid en transport).
8. Vruchtbare landbouwgronden.
9. Groenblauw netwerk: oude Leievallei (9a), kasteel van Ooidonk (9b), Zeverenbeekvallei (9c), langs Afleidingskanaal van de Leie (9d), kanaal Gent-Oostende (9e)





## Topics voor gemeente De Pinte:

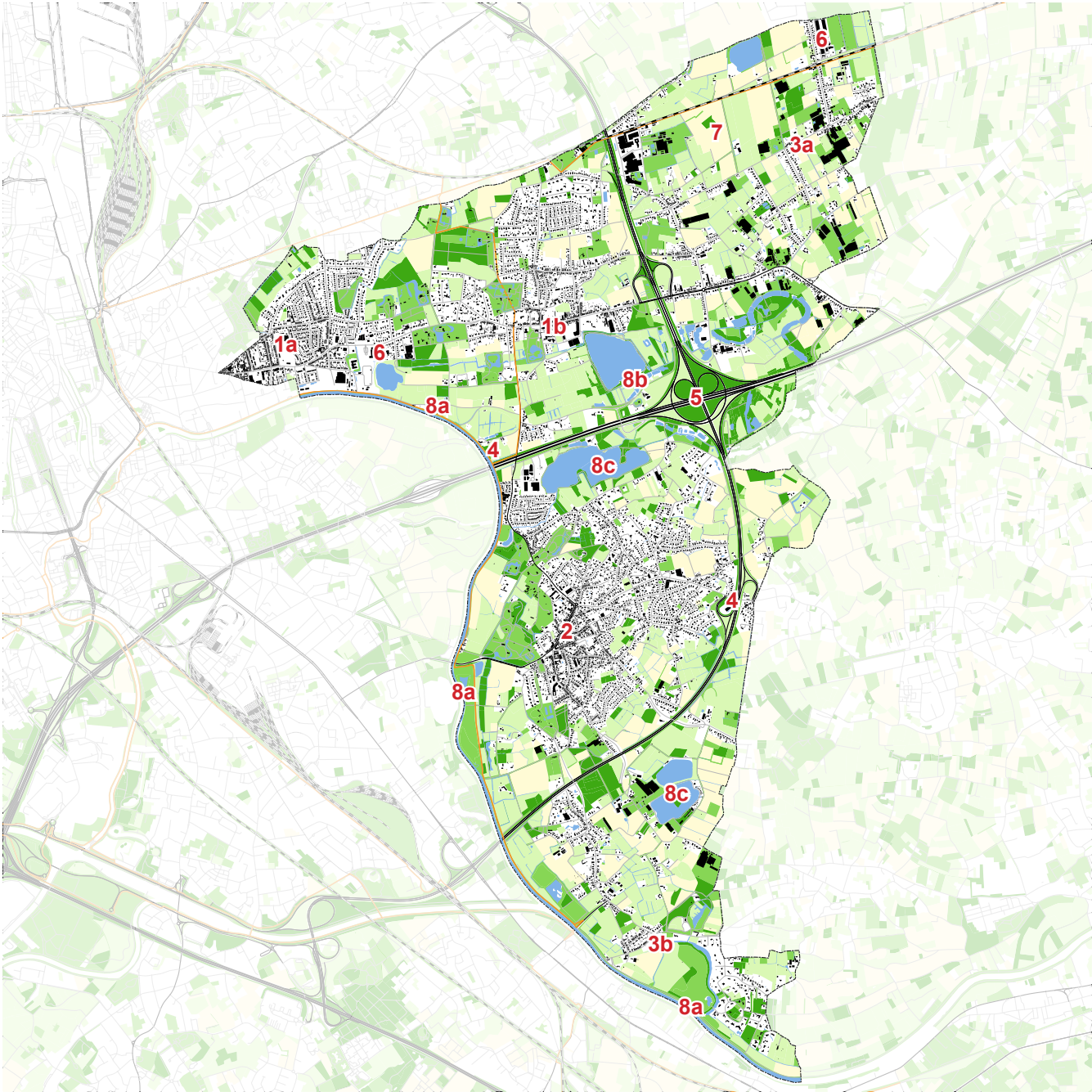
1. De Pinte maakt deel uit van het grootstedelijk gebied Gent en heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed tot zeer goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Blijvend inzetten op kernversterking, verdichting en ruimtelijke kwaliteit.
2. Zevergem heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en matige bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. Kansen vervoerregio Gent: potenties van station van De Pinte, selecties kernnet en aanvullend net, fietssnelwegen en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen), vlotte bereikbaarheid via E17 en N60.
4. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken.
5. Tewerkstelling vooral in lokale economie, uitbreiding KMO-zone aansluitend bij het bedrijventerrein Eke.
6. Vruchtbare landbouwgronden.
7. Groenblauw netwerk: Scheldevallei (7a), Parkbos kasteel Grand Noble (7b), Parkbos kasteel Scheldevelde (7c), Kasteelpark van Welden (7d).





## Topics voor gemeente Destelbergen:

1. Destelbergen behoort gedeeltelijk tot het grootstedelijk gebied Gent. Het westelijk deel (Eenbeekeinde) (1a) heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens (zeer) goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Het oostelijk deel (Destelbergen-centrum)(1b) heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en gemiddelde bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Blijvend inzetten op kernversterking, verdichting en ruimtelijke kwaliteit.
2. Heusden heeft in het centrum een goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Maar meer ten oosten en ten zuiden neemt deze ontwikkelingswaarde af.
3. Gehuchten zoals Peerdeke-Haenhoek (3a) en Bommels (3b) hebben een beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
4. Kansen vervoerregio: fietssnelwegen, selecties kernnet en aanvullend net en vervoer op maat, vlotte autobereikbaarheid via E17 en R4, aandachtspunten rond leefbaarheid langs R4.
5. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken (bv. windturbines langs E17 of R4).
6. Tewerkstelling in lokale economie, in bestaande KMO's (bv. Burgstraat en Panhuis), ...
7. Vruchtbare landbouwgronden en tuinbouw in het noordoosten.
8. Groenblauw netwerk: Scheldevallei (8a), Damvallei (8b), grote watervlaktes en oude turfputten (8c) langs E17 en R4, kasteelparken, beekvalleien.

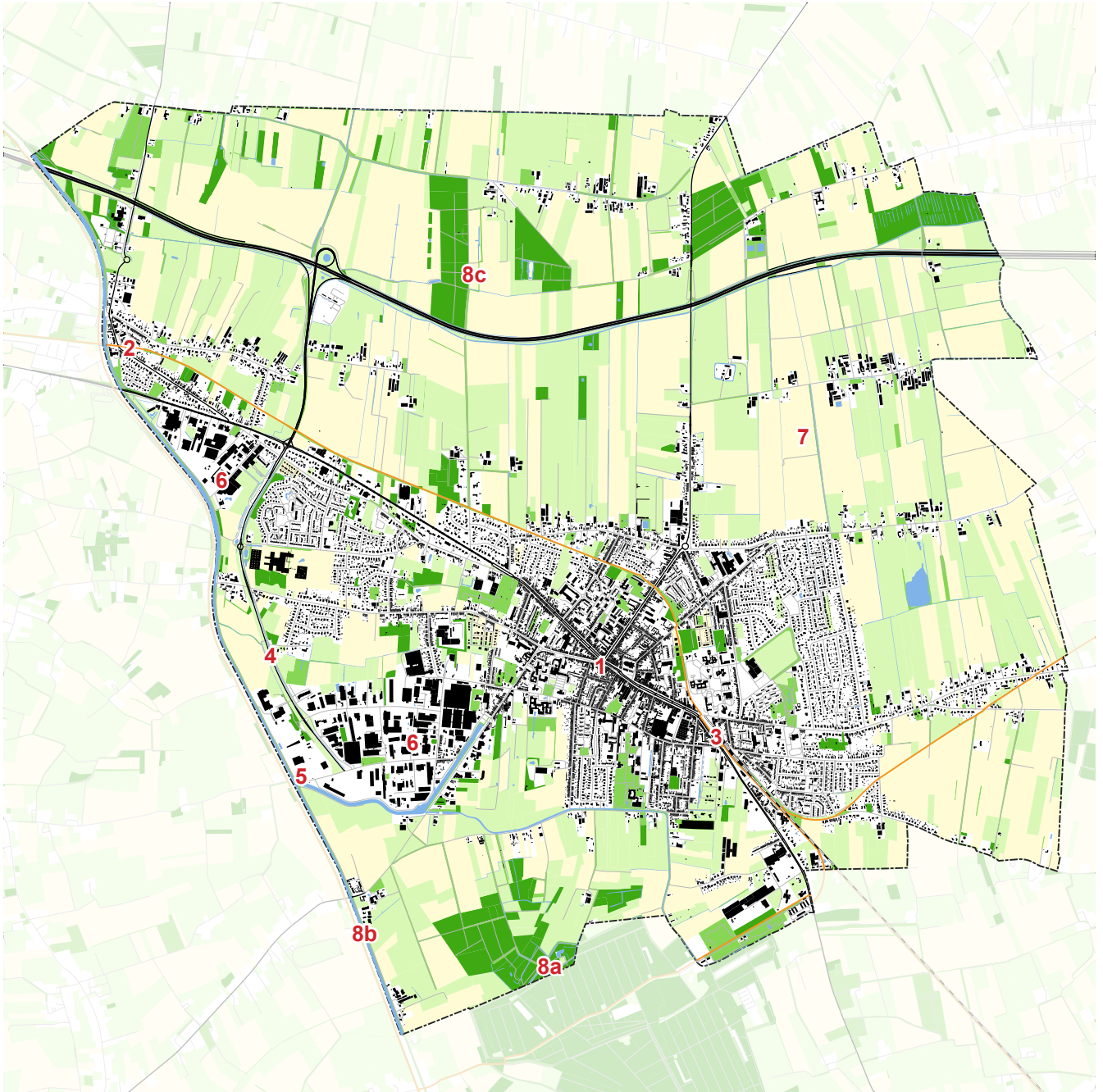


## Topics voor stad Eeklo:

1. Eeklo is geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied: dé centrumstad in het Meetjesland. Eeklo heeft een hoge ontwikkelingswaarde wegens zeer goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). De stad Eeklo heeft reeds een lange traditie van stadskernvernieuwing.
2. Balgerhoeke heeft een beperkte ontwikkelingswaarde wegens een beperkte bereikbaarheid via het openbaar vervoer en een gemiddeld voorzieningenniveau.
3. Kansen vervoerregio Gent: potenties van station van Eeklo, selecties aanvullend net, versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen).
4. Mobiliteitsvraagstukken: ombouwen N49/A11/E34 + realisatie van ringweg R43 rond Eeklo + transformatie N9 in centrum Eeklo.
5. Stad Eeklo zet reeds vele jaren sterk in op hernieuwbare energie: windturbines, zonnepanelen, warmtenetwerk (restwarmte vanuit verbrandingsoven) ...
6. Tewerkstelling vooral in lokale economie, verschillende bedrijventerreinen langs N9, omgeving ringweg R43 en kanaal van Eeklo.
7. Landbouwlandschap met typische 'meetjes' (lange smalle repelvormige percelen).
8. Groenblauw netwerk: provinciaal domein het Leen (8a), Schipdonkkanaal (8b), Meetjeslandse Krekengebied met grondwaterwinning & bossen ten noorden van Leopoldskanaal (8c), lokaal stads- en buurtgroen ...



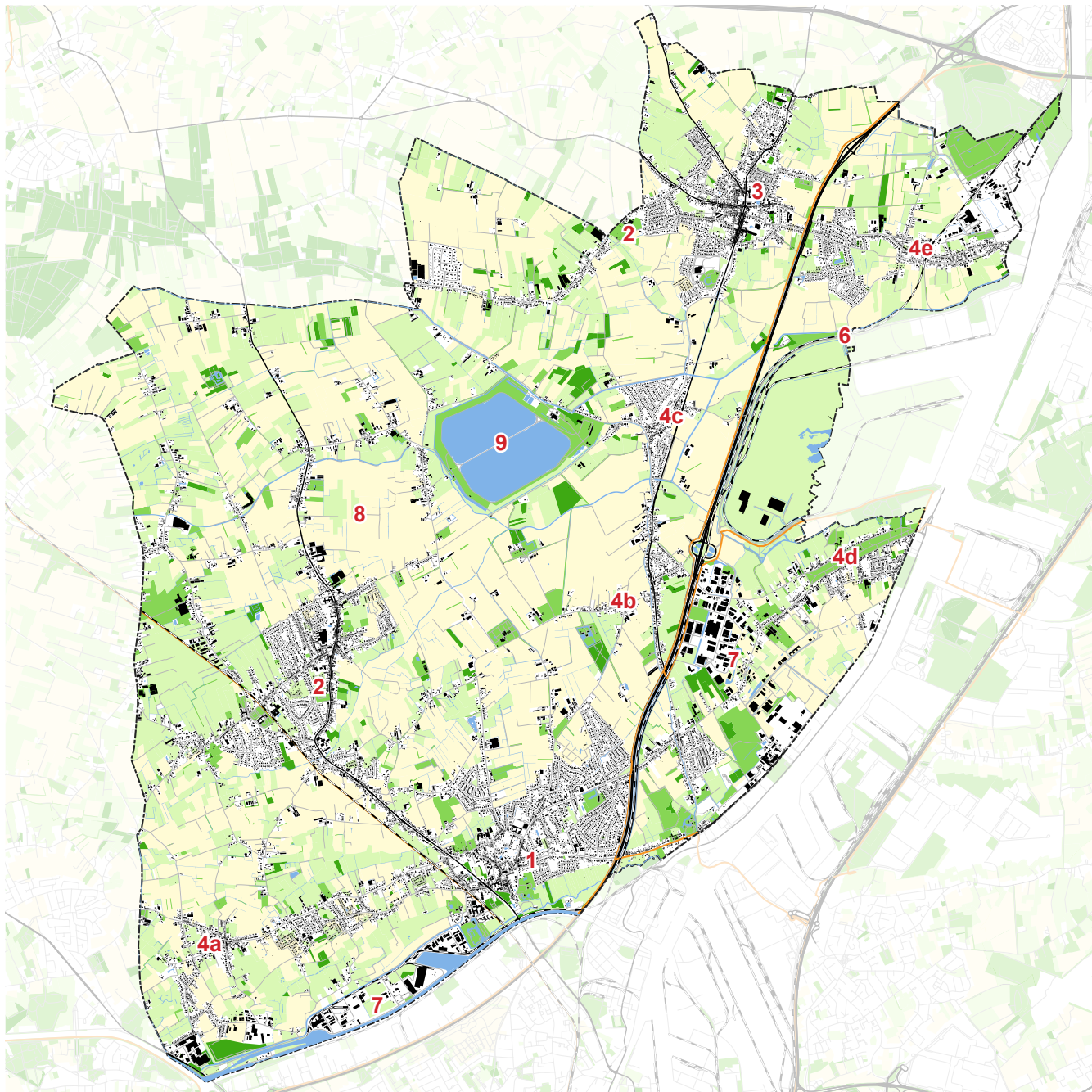




## Topics voor gemeente Evergem:

1. Evergem is een verstedelijkt hoofddorp (deel van grootstedelijk gebied Gent) met hoge ontwikkelingswaarde wegens zeer goede OV-bereikbaarheid en goed voorzieningenniveau (VITO).
2. Sleidinge is geselecteerd als hoofddorp en heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede OV-bereikbaarheid (VITO).
3. Ertvelde is geselecteerd als hoofddorp en heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en beperkte OV-bereikbaarheid (VITO).
4. Belzele (4a), Wippelgem (4b), Kluizen (4c), Doornzele (4d), Rieme (4e): kleinere woonkernen met (zeer) beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte OV-bereikbaarheid (VITO).
5. Kansen vervoerregio Gent: versterken van kernnet (Evergem), versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat, project R4-West.
6. Windturbines: langs R4 en in Gentse kanaalzone.
7. Voldoende tewerkstellingsmogelijkheden in verschillende kernen en bedrijventerreinen (deel van Gentse havengebied) en dankzij nabijheid van Gentse agglomeratie.
8. Vruchtbare landbouwgronden.
9. Waterspaarbekken Kluizen: van regionaal belang!
10. Groenblauw netwerk: geen grote bos- of natuurgebieden maar wel groene bufferzones bij Gentse havengebied, depressiegebieden langs (onbevaarbare) waterlopen, kasteelparken, ...



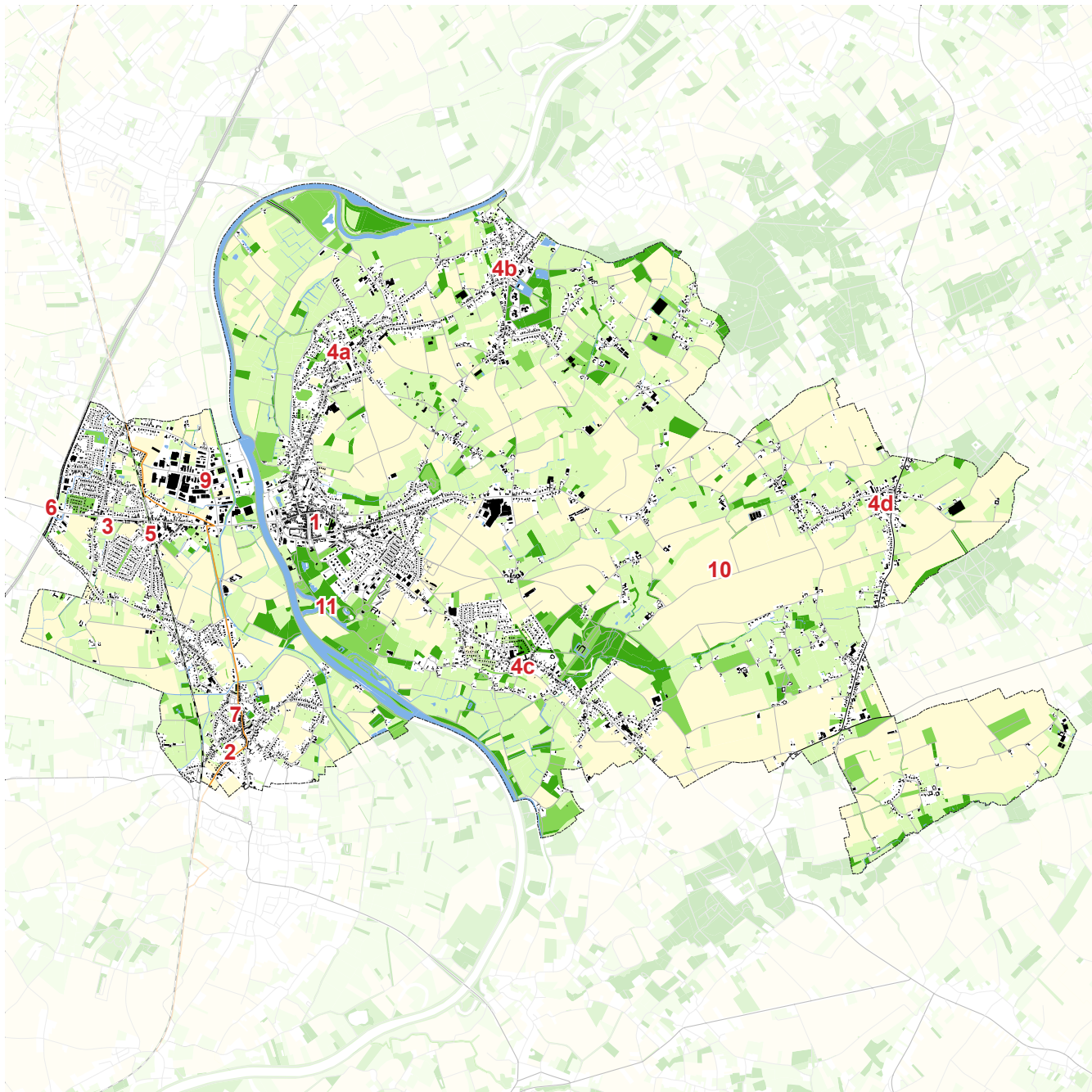




## Topics voor gemeente Gavere:

1. De dorpskern van Gavere is geselecteerd als hoofddorp en heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Blijvend inzetten op kernversterking en ruimtelijke kwaliteit. Reeds veel nieuwe bouwprojecten gepland en in uitvoering.
2. De dorpskern van Asper is geselecteerd als hoofddorp en heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. De stationsomgeving van Gavere-Asper heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
4. Semmerzake (4a), Vurste (4b), Dikkelvenne (4c) en Baaigem (4d) hebben een eerder lage ontwikkelingswaarde.
5. Kansen vervoerregio Gent: potenties van station Gavere-Asper op treinverbinding Gent-Oudenaarde, versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen).
6. Optimaliseren van N60 tot primaire weg.
7. Doortochtherinrichting Steenweg in Asper.
8. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken.
9. Tewerkstelling vooral in lokale economie en bedrijventerreinen Legen Heirweg & De Meire.
10. Vruchtbare landbouwgronden en behouden open ruimte (inclusief herbestemming van enkele woonuitbreidingsgebieden ten voordele van landbouw).
11. Groenblauw netwerk: Scheldevallei (ruimte voor natuurontwikkeling, natuurlijke waterberging), waardevolle kasteelparken, ...





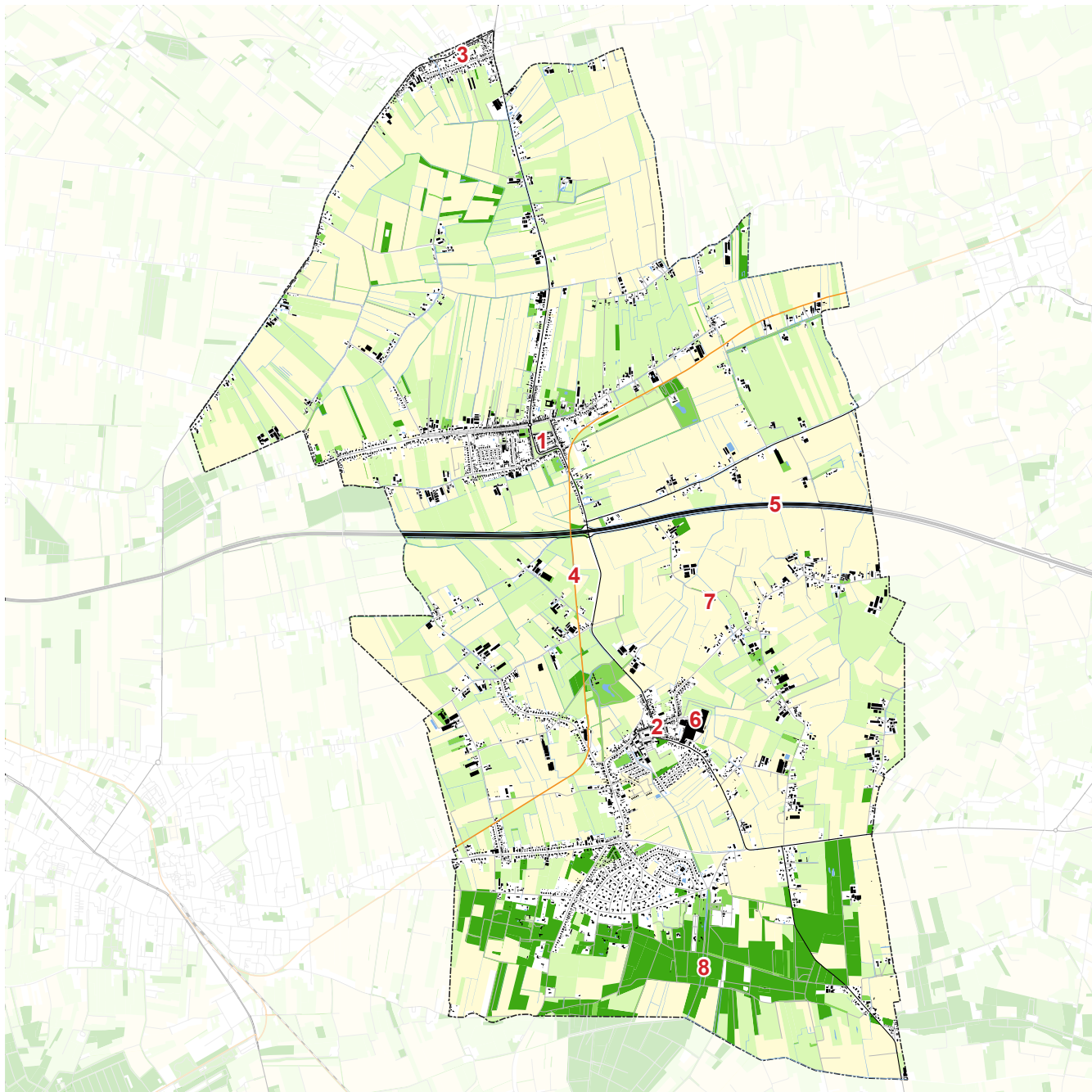
## Topics voor gemeente Kaprijke:

1. Kaprijke is samen met Lembeke geselecteerd als meerkernig hoofddorp. Kaprijke heeft een eerder beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Kaprijke heeft mooi, historisch centrum (Plein) met nog nieuwe kansen voor dorpskernvernieuwing.
2. Lembeke heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en beperkte OV-bereikbaarheid (VITO). Ook potenties voor dorpskernvernieuwing.
3. Bentille is een kleinere woonkern met een (zeer) beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte OV-bereikbaarheid (VITO).
4. Kansen vervoerregio Gent: versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat.
5. Potenties voor hernieuwbare energie: verder te onderzoeken (bv. windturbines langs N49/E34).
6. Tewerkstelling vooral in lokale economie, verweven in de dorpskernen (bv. Lotusfabriek) of in de agrarische sector. Grotere bedrijventerreinen liggen in naburige steden en gemeenten.
7. Vruchtbare landbouwgronden.
8. Groenblauw netwerk: Lembeekse bossen, het Bellebargiebos, kasteelparken, beekvalleien.



GEMEENTE  
KAPRIJKE

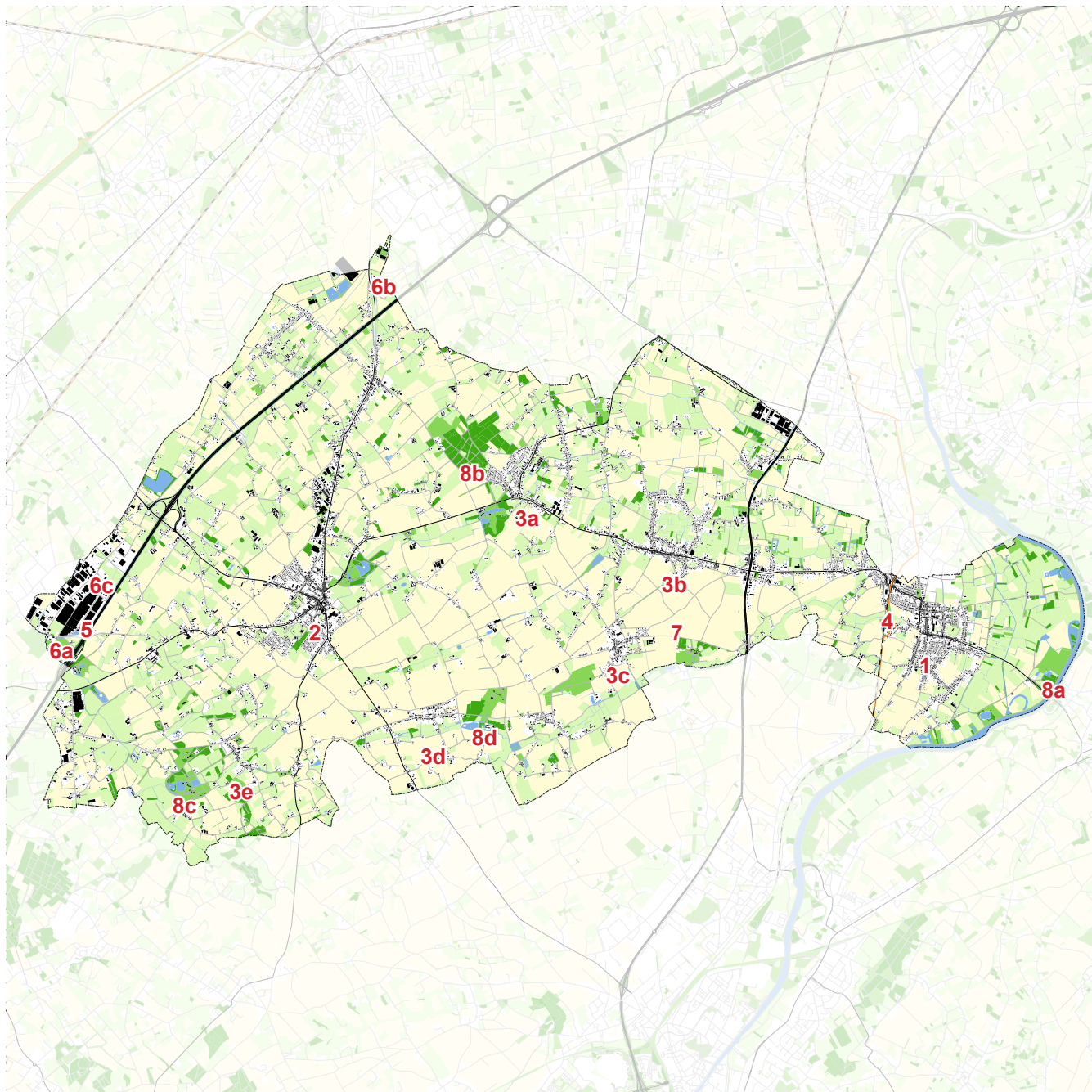




## Topics voor gemeente Kruisem:

1. Zingem is geselecteerd als hoofddorp en heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Blijvend inzetten op kernversterking, verdichting en ruimtelijke kwaliteit.
2. Kruishoutem is geselecteerd als hoofddorp en heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. Lozer (3a), Ouwegem (3b), Huise (3c), Wannegem-Lede (3d), Nokere (3e) hebben een beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
4. Kansen vervoerregio: potenties van Zingem-station, fietssnelweg, selecties aanvullend net en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen), vlotte autobereikbaarheid via E17.
5. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken (bv. zonnepanelen en windturbines in industriezone).
6. Tewerkstelling vooral in lokale economie en in bestaande industriezone Kruishoutem (6a). Nieuwe potenties in uitbreiding bedrijventerrein De Prijkels (6b) en zoekzone B.E.K. (6c).
7. Vruchtbare landbouwgronden.
8. Groenblauw netwerk: Scheldevallei (8a), Lozerbos (8b), beekvalleien en omgeving Kordaalbos (8c), Kasteelpark van Wannegem-Lede (8d).

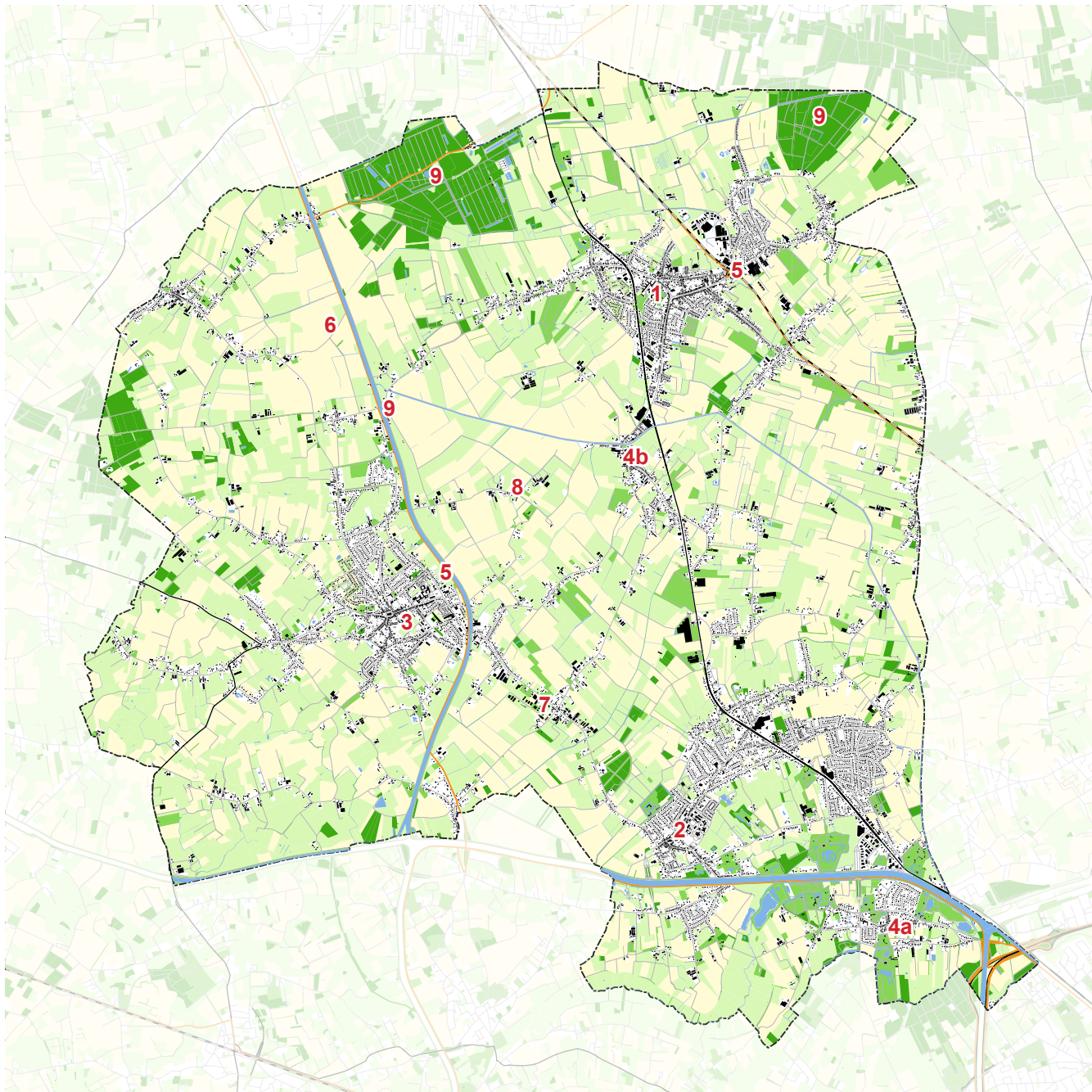






## Topics voor gemeente Lievegem:

1. Waarschoot is geselecteerd als hoofddorp en heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede OV-bereikbaarheid (VITO).
2. Lovendegem is ook geselecteerd als hoofddorp en heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. Zomergem is ook geselecteerd als hoofddorp en heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde (VITO). Belang van bouwkundig erfgoed in Zomergem.
4. Vinderhoute (4a) en Beke (4b) zijn kleinere woonkernen en hebben een gemiddelde ontwikkelingswaarde.
5. Kansen vervoerregio Gent: versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat. Zoektocht naar bindend verhaal tussen drie fusiegemeenten.
6. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken: bv. nieuwe windturbines?
7. Tewerkstelling vooral in lokale economie (ondermeer KMO-zone Mispelare) en in de aanpalende steden en gemeenten
8. Vruchtbare landbouwgronden.
9. Groenblauw netwerk: potenties langs Schipdonkkanaal, kanaal Gent-Oostende, de Lieve, provinciaal domein Het Leen, Kwadebossen, ...
10. Aandacht voor duurzaam waterbeleid (in relatie tot klimaatopwarming): problematiek van verdroging in bossen, belang van grondwaterwinning bij Waarschoot, ...

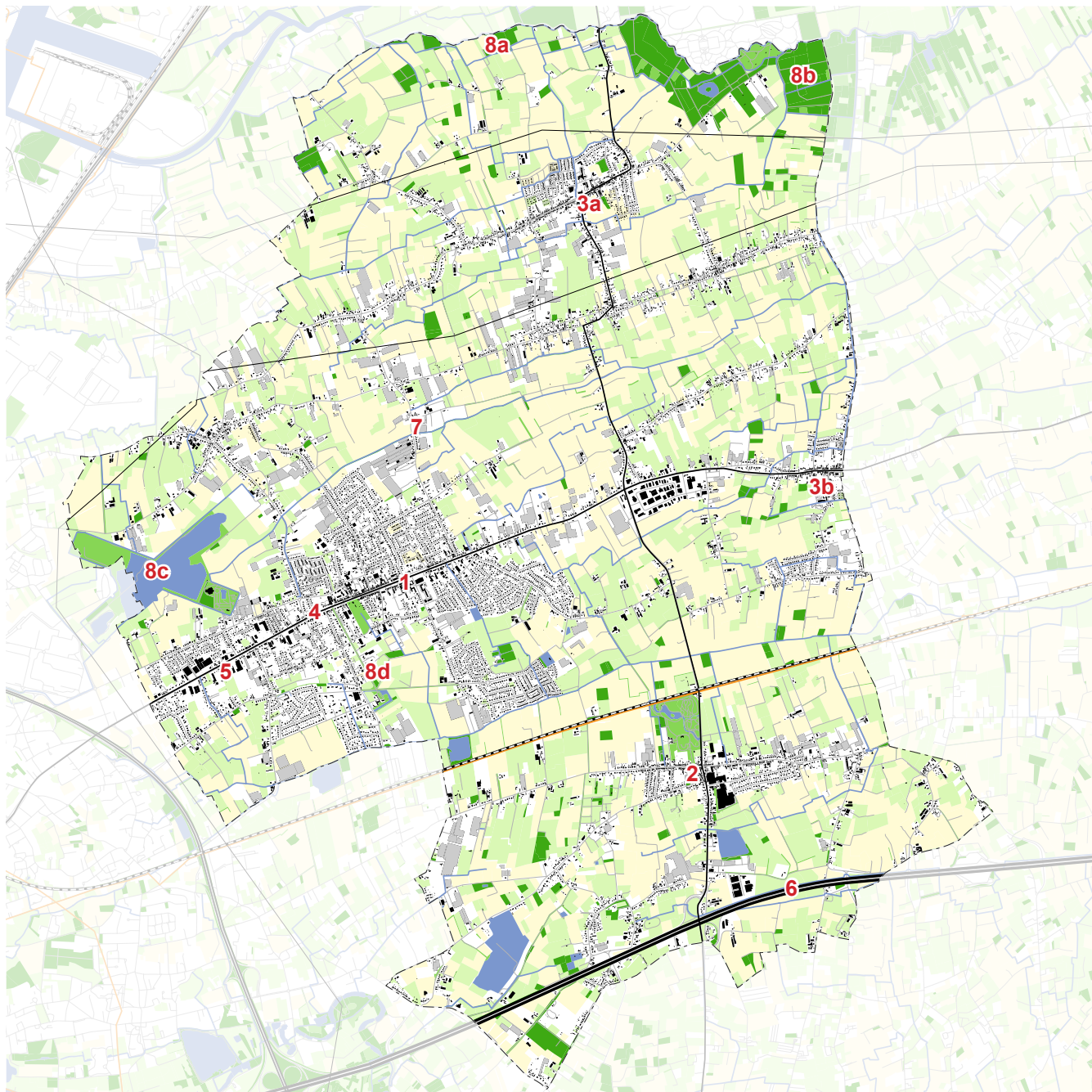


## Topics voor gemeente Lochristi:

1. Lochristi is geselecteerd als hoofddorp en heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). De gemeente zet sterk in op kernversterking en ruimtelijke kwaliteit.
2. Beervelde heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer dankzij de treinhalte (VITO). Specifieke sites (bv. meubelfabriek) bieden potenties voor reconversie & lokale economie.
3. Zaffelare (3a) en Zeveneken (3b) zijn kleinere woonkernen en hebben een beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer.
4. Openbaar vervoersaanbod in Lochristi te versterken (opgenomen in kernnet van vervoerregio Gent).
5. Belangrijke opgave N70: herinrichting gewestweg & verhogen van ruimtelijke kwaliteit in kleinhandelsconcentratie.
6. Reeds bestaande windturbines langs E17.
7. Bloemen- en sierteelt is belangrijke economische actor. Aandachtspunt rond nabestemming van verlaten serres.
8. Groenblauw netwerk: Moervaartvallei (8a), bossen domein Puyenbroeck (8b) + groenpool oud vliegveld Oostakker-Lochristi (8c), ook aandacht voor lokaal groen bv. kasteelparken, dreven en groene long in Lochristi (8d).



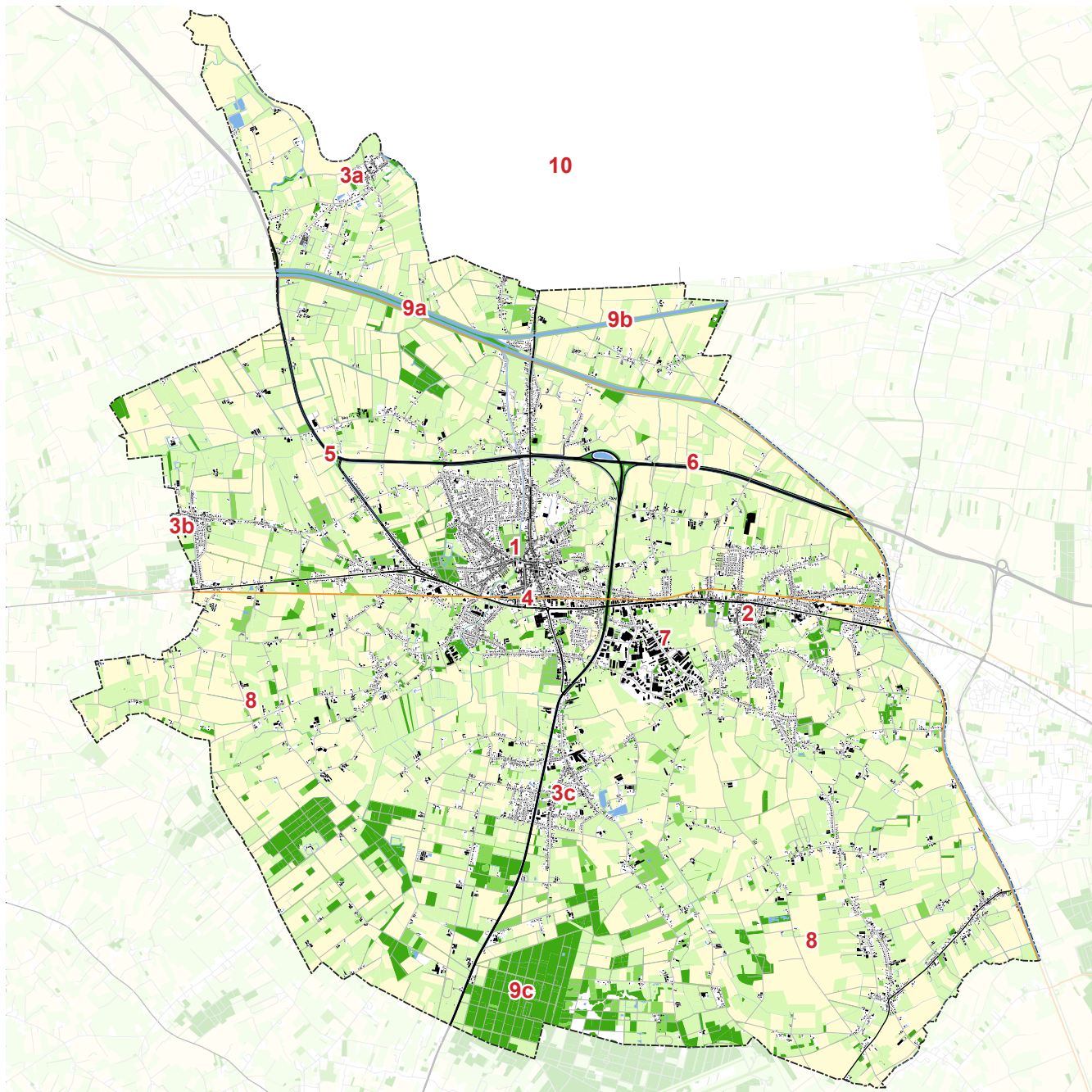




## Topics voor gemeente Maldegem:

1. Maldegem is geselecteerd als hoofddorp en heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Blijvend inzetten op kernversterking en ruimtelijke kwaliteit.
2. Adegem is geselecteerd als hoofddorp en heeft een matige ontwikkelingswaarde wegens gemiddeld voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. Middelburg (3a), Donk (3b) en Kleit (3c) hebben een lage ontwikkelingswaarde.
4. Kansen vervoerregio Gent: OV-verbindingen Eeklo-Maldegem-Brugge opgenomen in kernnet, versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen). Vraag voor het heractiveren spoorverbinding Eeklo-Maldegem.
5. Ombouwen N49/A11 en herinrichting N9 (veiligere fietspaden).
6. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken: bv. nieuwe windturbines langs N49?
7. Tewerkstelling vooral in lokale economie en bedrijvenpark Maldegem (met nieuwe uitbreidingszone) en in de aanpalende steden en gemeenten.
8. Vruchtbare landbouwgronden.
9. Groenblauw netwerk: potenties langs Schipdonkkanaal (9a) en Leopoldkanaal (9b), versterken van zuidelijke bosgordel rond Maldegemveld (9c) ...
10. Grenspositie met Nederland.



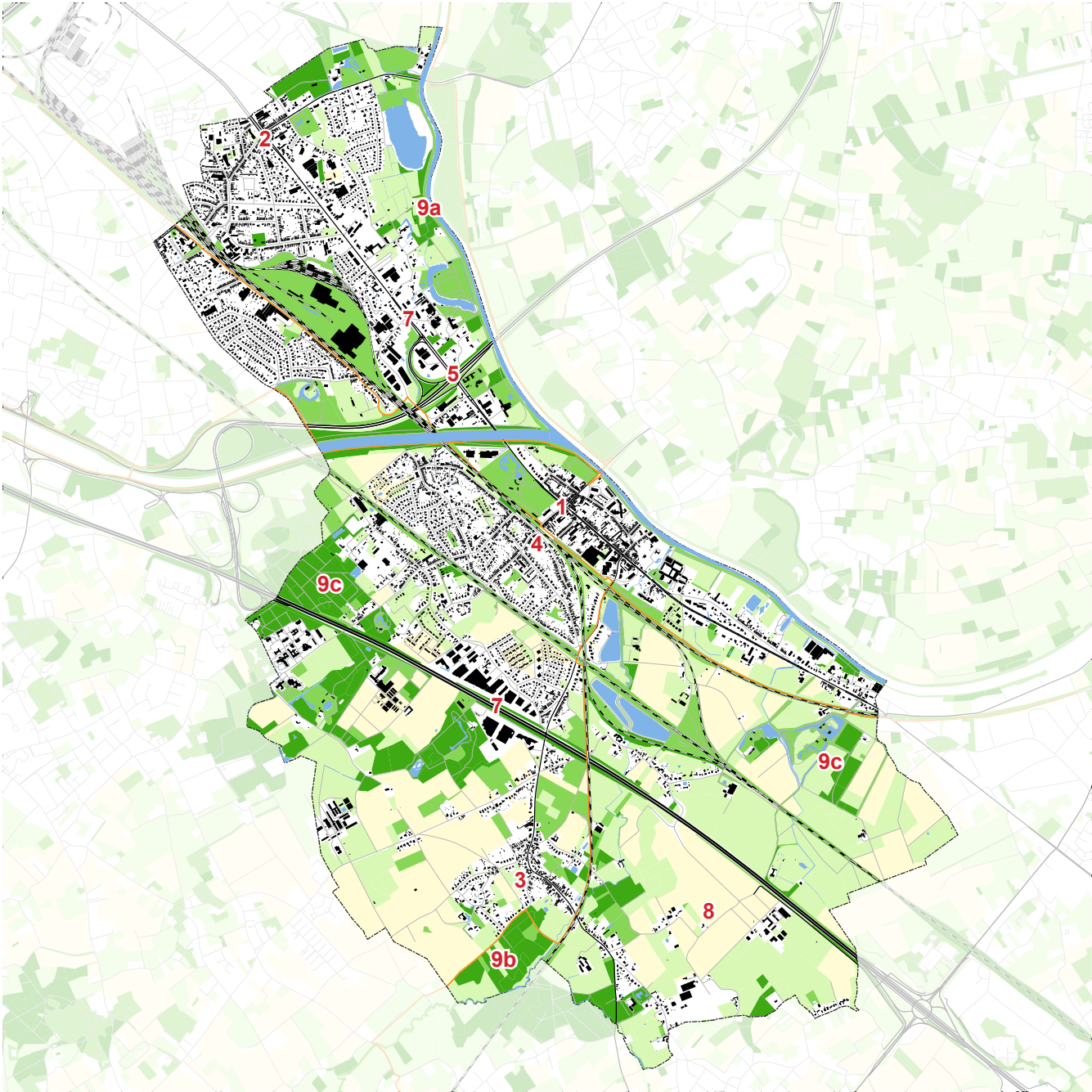




## Topics voor gemeente Melle:

1. Melle-centrum is geselecteerd als hoofddorp en heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). De gemeente zet reeds sterk in op kernversterking en ruimtelijke kwaliteit, ondermeer in de omgeving van het gemeentehuis.
2. Melle-Vogelhoek maakt deel uit van het grootstedelijk gebied Gent en heeft een hoge ontwikkelingswaarde (VITO). Potenties van tramhalte Melle Leeuw.
3. Gontrode heeft een beperktere ontwikkelingswaarde wegens een lagere bereikbaarheid via openbaar vervoer en een bescheiden voorzieningenniveau. Inzetten op het consolideren van de bestaande kwaliteiten van deze landelijke dorpskern.
4. Kansen vervoerregio Gent: potenties van station van Melle, selecties kernnet en aanvullend net, versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen).
5. Mobiliteitsvraagstukken R4-E40: evenwicht tussen bereikbaarheid en doorstroming versus verkeersveiligheid en leefbaarheid (ondermeer in relatie tot complex project Viaduct Gentbrugge).
6. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken.
7. Tewerkstelling vooral in lokale economie, cluster bedrijventerreinen omgeving E40 en R4/N9.
8. Vruchtbare landbouwgronden.
9. Groenblauw netwerk: Scheldevallei (9a), Aelmoeseneiebos (9b), kasteelparken (9c), lokaal buurtgroen ...

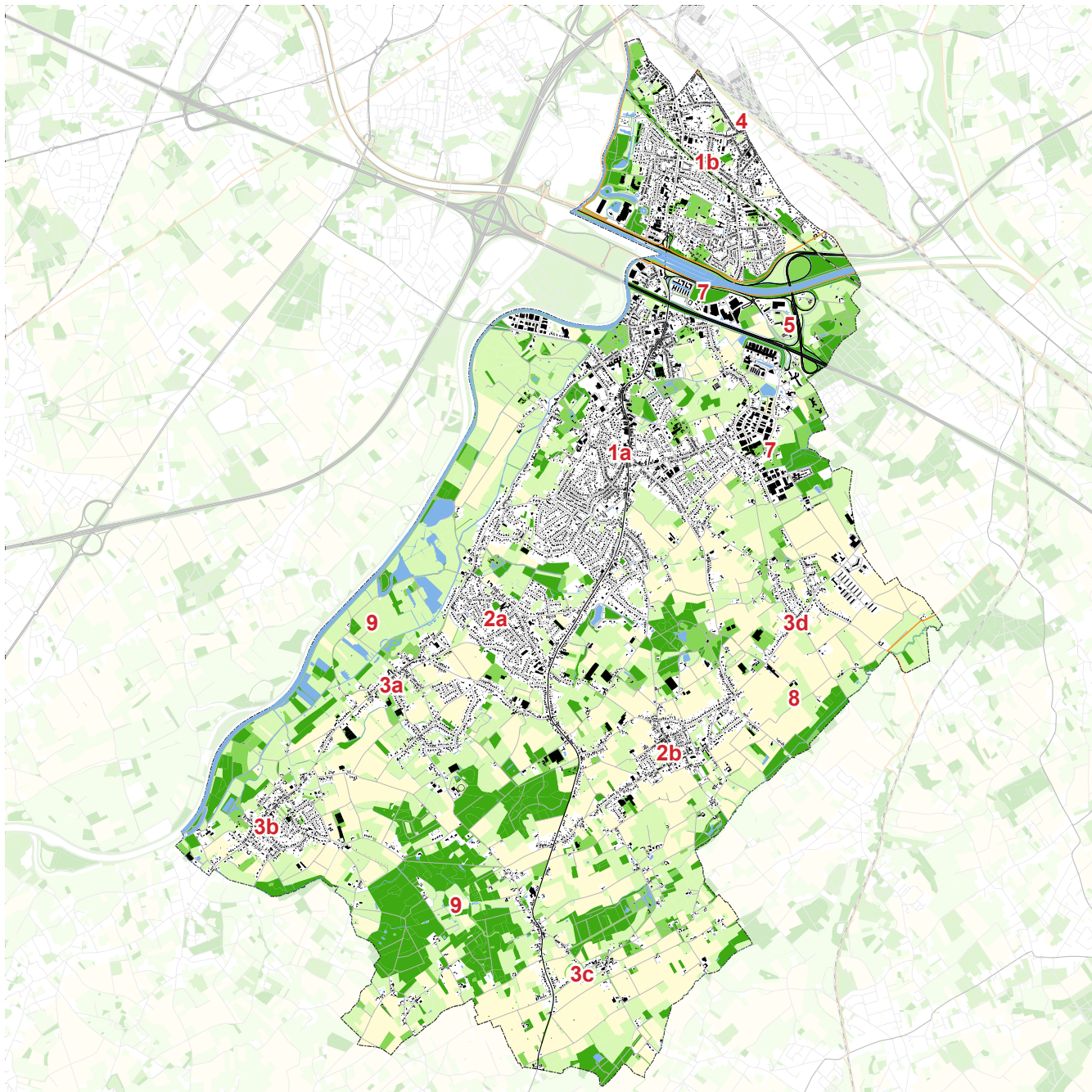




## Topics voor gemeente Merelbeke:

1. Merelbeke-centrum (1a) en de Flora-wijk (1b) maken beiden deel uit van het grootstedelijk gebied Gent. Ze hebben een hoge ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). De gemeente zet reeds sterk in op kernversterking en ruimtelijke kwaliteit, ondermeer in het project site Hebbelinck.
2. Kwenenbos (2a) en Bottelare (2b) hebben een gemiddelde ontwikkelingswaarde.
3. Schelderode (3a), Melsen (3b), Munte (3c) en Lemberge (3d) hebben een beperktere ontwikkelingswaarde. Inzetten op het consolideren van de bestaande kwaliteiten van deze landelijke dorpskernen.
4. Kansen vervoerregio Gent: potenties van station van Flora-Merelbeke, Hundelgemsesteenweg geselecteerd als kernnet A tussen Merelbeke en Gent, versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen).
5. Mobiliteitsvraagstukken E40-R4: evenwicht tussen bereikbaarheid en doorstroming versus verkeersveiligheid en leefbaarheid (ondermeer in relatie tot complex project Viaduct Gentbrugge, EFS-project Merelbeke Anders mobiel).
6. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken.
7. Tewerkstelling vooral in lokale economie, cluster bedrijventerreinen omgeving E40-R4, kennisinstellingen (UGent en ILVO) en zorginstellingen (Karus, ziekenhuis Lemberge...).
8. Vruchtbare landbouwgronden.
9. Groenblauw netwerk: Natuur- en bosontwikkeling Rodeland, Scheldevallei, versterken van lokaal buurtgroen en parken ...





## Topics voor gemeente Nazareth:

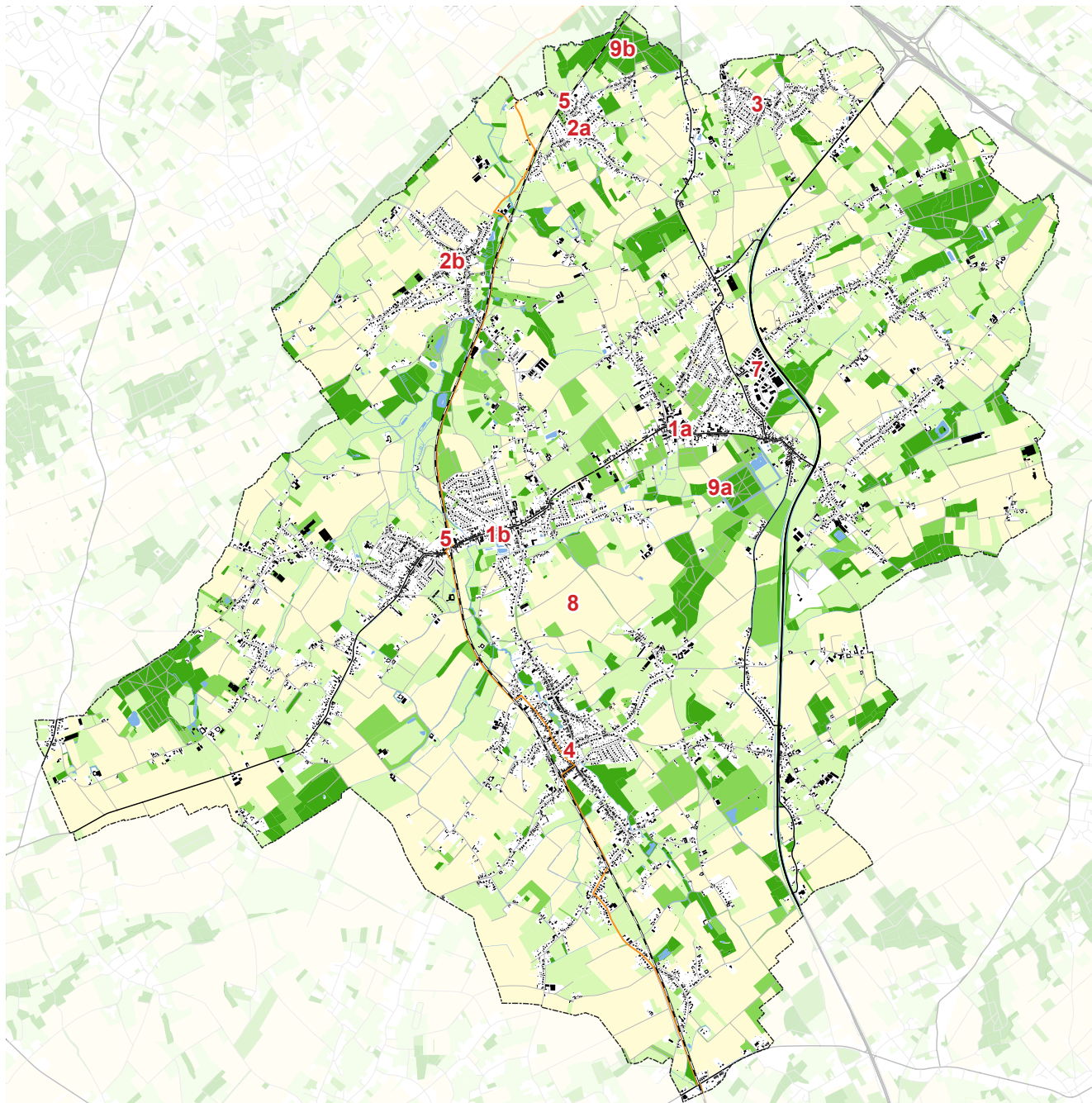
1. Nazareth heeft een gemiddelde tot goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en gemiddelde bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Blijvend inzetten op kernversterking, verdichting en ruimtelijke kwaliteit.
2. Eke heeft een goede ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Blijvend inzetten op kernversterking, verdichting en ruimtelijke kwaliteit.
3. Landuit heeft een beperkte ontwikkelingswaarde wegens gemiddeld voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
4. Kansen vervoerregio: potenties van treinhalte Eke-Nazareth, fietssnelweg, selecties aanvullend net en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen), watergebonden transport via Schelde, vlotte autobereikbaarheid via E17 en N60.
5. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken (bv. zonnepanelen en windturbines in industriezone en langs E17).
6. Tewerkstelling in lokale economie, in het bestaande bedrijventerrein Eke (6a), het bestaande bedrijventerrein De Prijkels (6b) en nieuwe potenties in de uitbreiding van De Prijkels (6c).
7. Vruchtbare landbouwgronden.
8. Groenblauw netwerk: Scheldevallei (8a), Hospicebossen (8b), Kasteelpark van Nazareth (8c), Kasteelpark van Eke (8d), beekvalleien, bv. de Biestenbeek (8e).





## Topics voor gemeente Oosterzele:

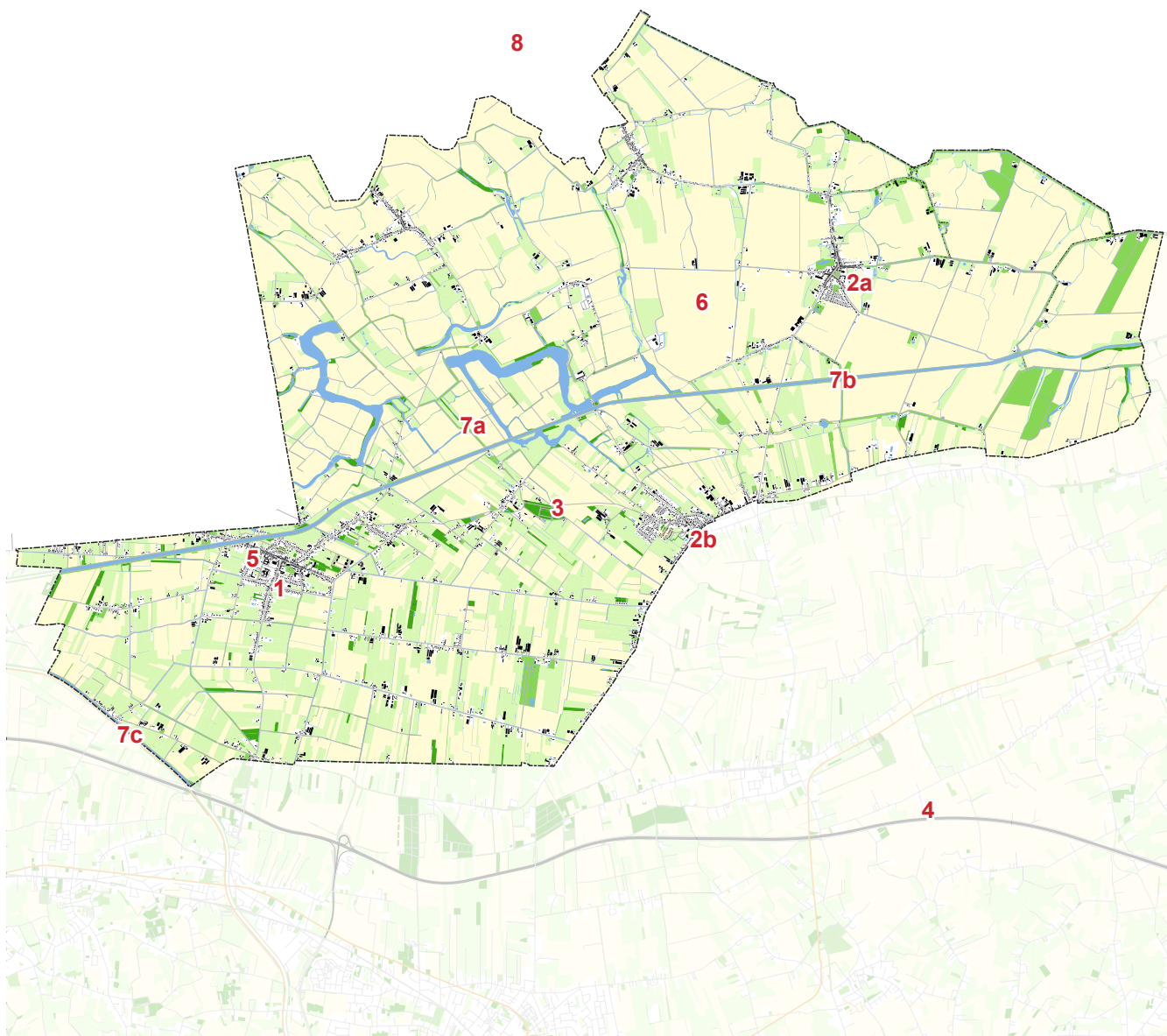
1. Oosterzele (1a) en Scheldewindeke (1b) hebben een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en matige bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
2. Landskouter (2a) en Moortsele (2b) hebben een goede ontwikkelingswaarde wegens gemiddeld tot goed voorzieningenniveau en goede bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. Gijzenzele heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens een gemiddelde bereikbaarheid via openbaar vervoer en een matig voorzieningenniveau (VITO).
4. Balegem heeft een matige ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en matige bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
5. Kansen vervoerregio: potenties van treinhalttes, fietssnelweg, selecties aanvullend net en vervoer op maat, vlotte autobereikbaarheid via E40 en N42.
6. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken.
7. Tewerkstelling in lokale economie, in bestaande KMO's (bv. Lange Ambachtstraat), ...
8. Vruchtbare landbouwgronden.
9. Groenblauw netwerk: verschillende boscomplexen met ondermeer het Hettingenbos (9a), Aelmoeseneiebos (9b), beekvalleien, ...



## Topics voor gemeente Sint-Laureins:

1. Sint-Laureins is geselecteerd als hoofddorp en heeft een beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
2. Watervliet (2a) en Bentille (2b) zijn kleinere woonkernen en hebben een (zeer) beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. Opgave mobiliteit: versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat.
4. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken. Windturbines langs E34/N49 (grondgebied Eeklo).
5. Tewerkstelling vooral in lokale economie, verweven in de dorpskernen of in de agrarische sector. Grotere bedrijventerreinen liggen in Eeklo of andere naburige steden en gemeenten.
6. Vruchtbare landbouwgronden.
7. Groenblauw netwerk: Polders en Krekengebied (7a) zijn een bijzonder mooi landschap met recreatief medegebruik, Leopoldkanaal (7b), Schipdonkkanaal (7c), ...
8. Grenspositie met Nederland.

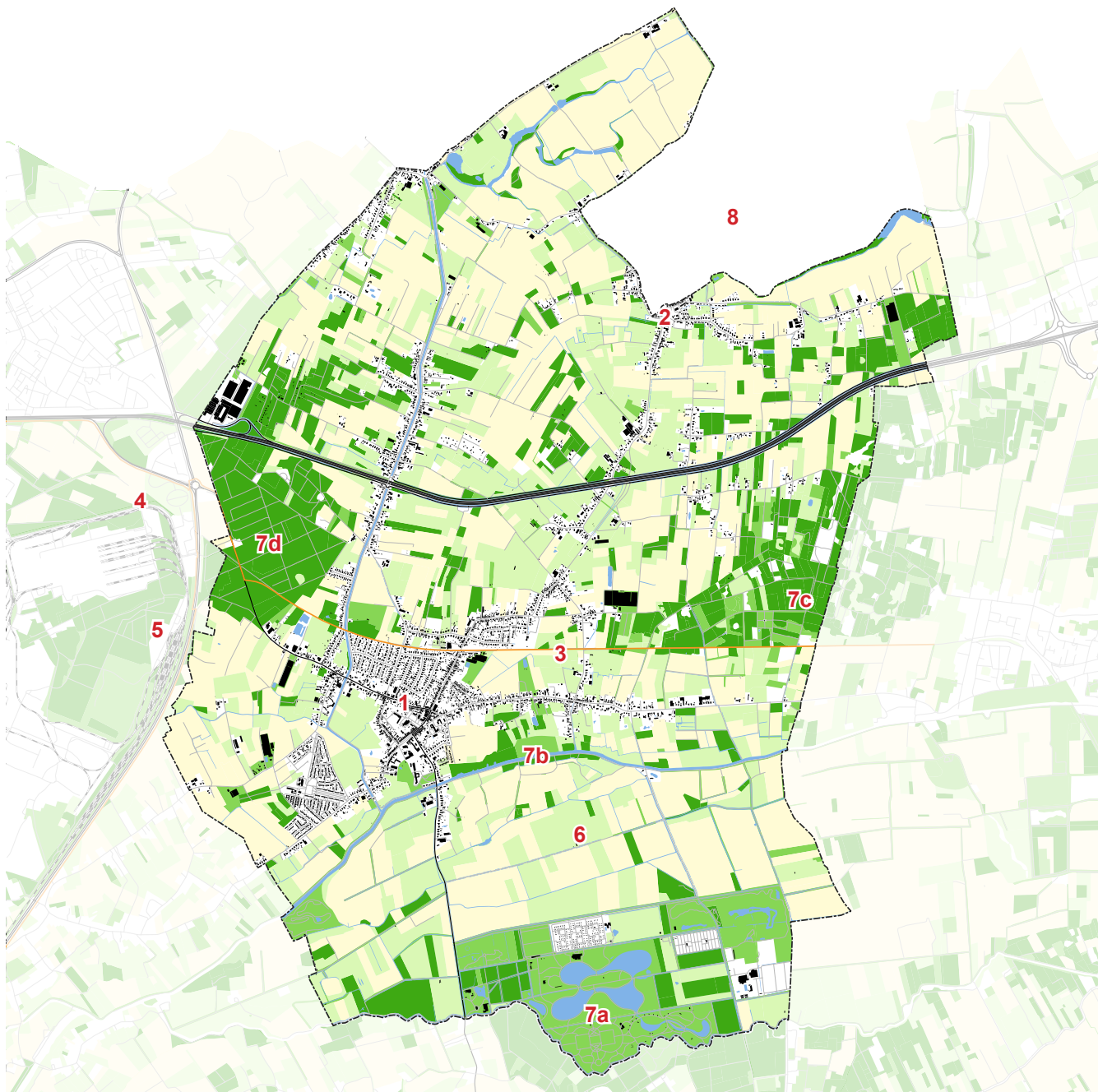




## Topics voor gemeente Wachtebeke:

1. Wachtebeke heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Bij kernversterking & verdichting streven we naar een hoge ruimtelijke kwaliteit (bv. kloostersite).
2. Overslag is een kleinere woonkern met (zeer) beperkte ontwikkelingswaarde wegens matig voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO).
3. Opgave mobiliteit: versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat.
4. Windturbines in Gentse kanaalzone (nabij R4 en E34).
5. Voldoende tewerkstellingsmogelijkheden dankzij nabijheid van Gentse kanaalzone en agglomeratie en uiteraard in eigen lokale economie.
6. Vruchtbare landbouwgronden.
7. Groenblauw netwerk: provinciaal domein Puyenbroeck (7a), Moervaartvallei (7b), Heidebos (7c), Kloosterbos (7d).
8. Grenspositie met Nederland.



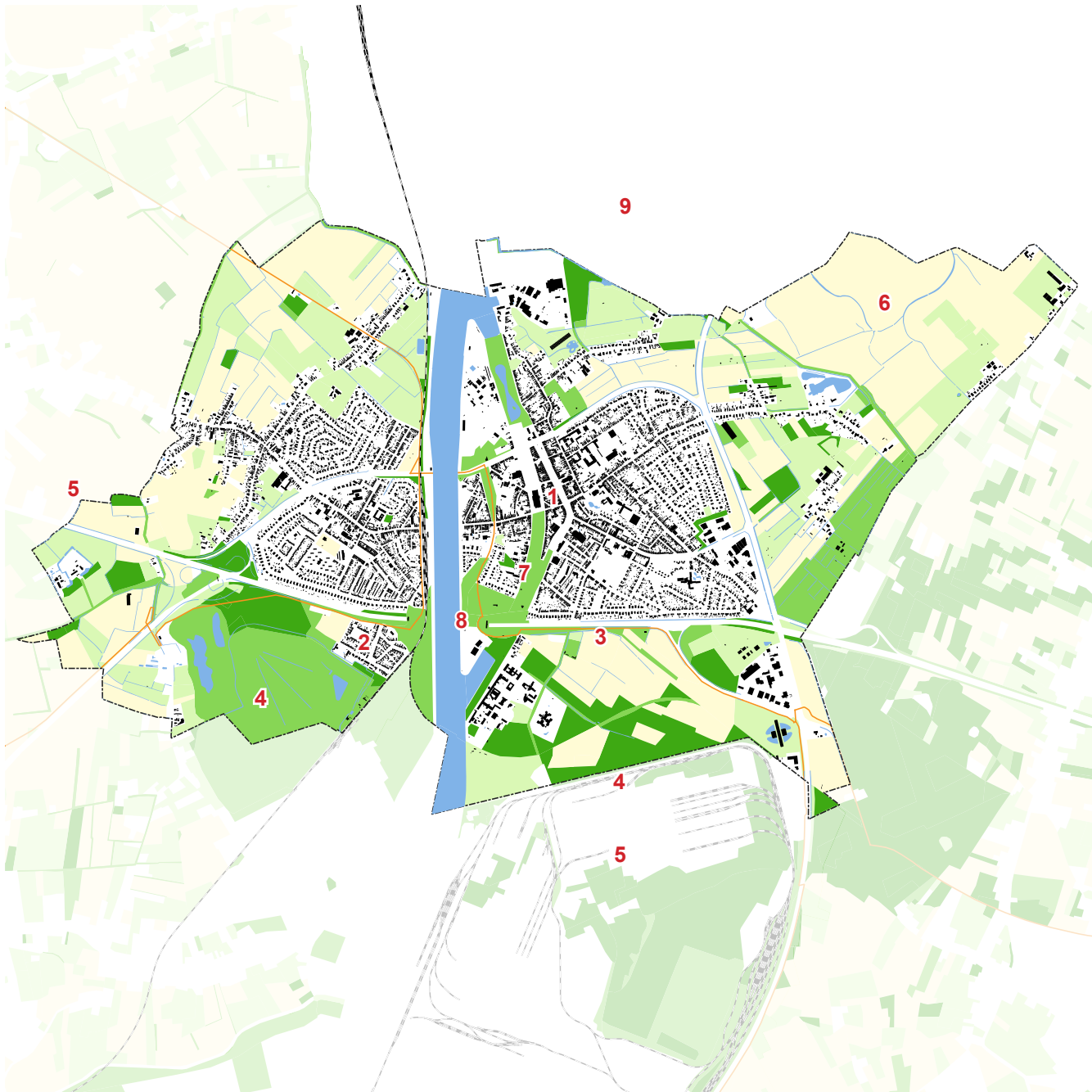


## Topics voor gemeente Zelzate:

1. Zelzate is geselecteerd als hoofddorp en heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en matige bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Inzetten op kernversterking en ruimtelijke kwaliteit.
2. Klein Rusland: bijzondere opgave rond woonkwaliteit, erfgoed, ruimtelijk isolement, socio-economisch profiel,... Masterplan in het kader van het project Gentse kanaalzone.
3. Kansen vervoerregio Gent: selecties van kernnet en aanvullend net, versterken van fietsnetwerk en vervoer op maat + kansen project R4-west en R4-oost.
4. Veel potenties voor hernieuwbare energie: reeds bestaande windturbines langs R4 en E34, zonnepanelenpark Zonneberg, restwarmte van industrie in havengebied.
5. Tewerkstelling vooral in lokale economie en in het nabijgelegen Gentse havengebied. Nieuwe potenties in zoekzone B.E.K. (bijzonder economisch knooppunt - ook grondgebied Assenede).
6. Vruchtbare landbouwgronden.
7. Groenblauwe netwerk: potenties oude kanaalarm, groene bufferzones in kanaalzone, uitdagingen rond leefkwaliteit & milieuhinder (fijn stof...).
8. Potenties Suikerkaai en waterfronten langs kanaal.
9. Grenspositie met Nederland.

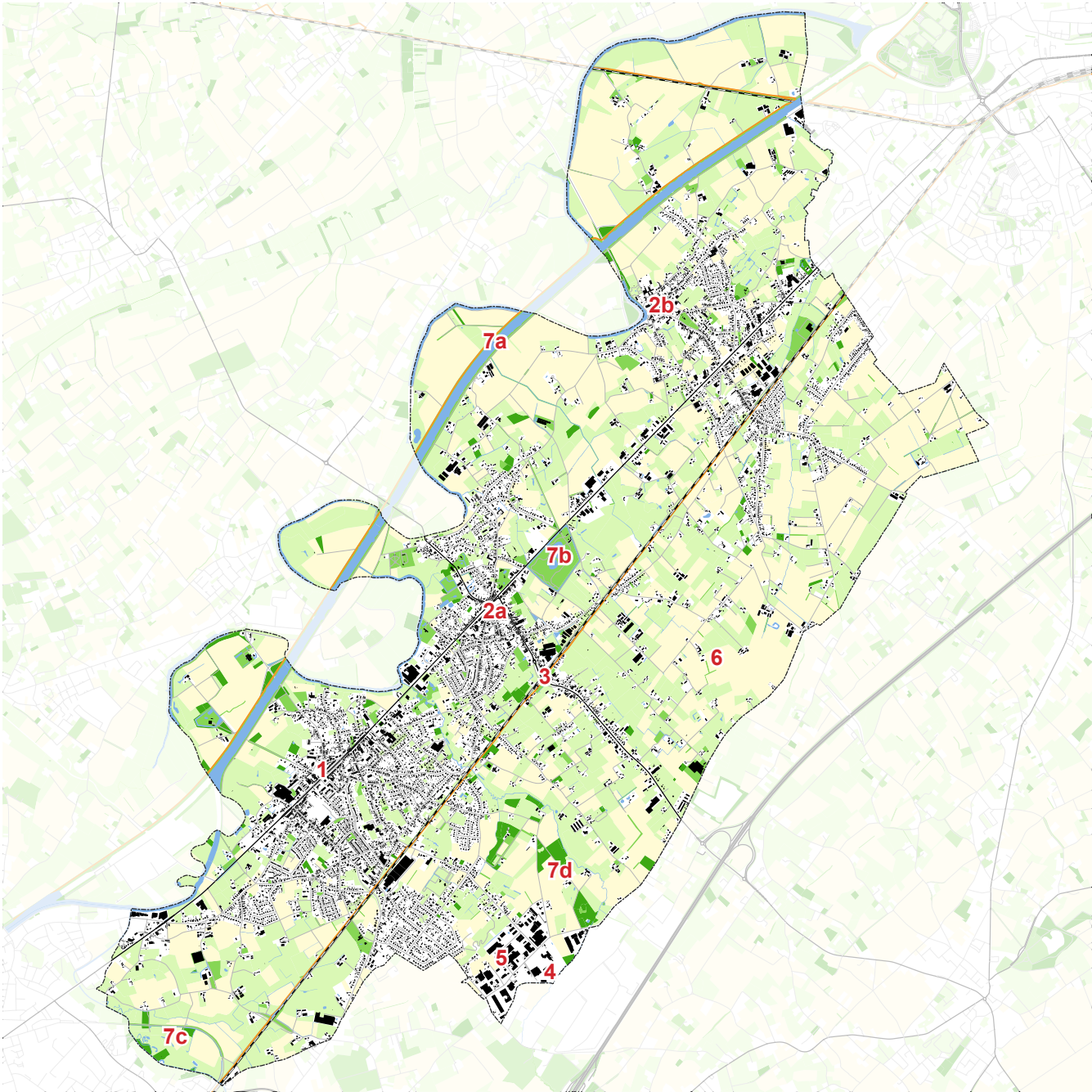






## Topics voor gemeente Zulte:

1. Zulte is geselecteerd als hoofddorp en heeft een gemiddelde ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en matige bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Blijvend inzetten op kernversterking, verdichting en ruimtelijke kwaliteit (zie ook Bouwmeesterscan Zulte).
2. Olsene (2a) en Machelen (2b) zijn geselecteerd als hoofddorpen en hebben een beperkte ontwikkelingswaarde wegens goed voorzieningenniveau en beperkte bereikbaarheid via openbaar vervoer (VITO). Machelen heeft sterke toeristisch-recreatieve troeven (o.a. Roger Raveelmuseum en oude Leie).
3. Kansen vervoerregio Gent: selectie kernnet tussen Waregem en Deinze, fietssnelwegen (langs spoorweg en langs Leie) en vervoer op maat (mobipunten, flex OV-systemen), vlotte autobereikbaarheid via E17.
4. Potenties voor hernieuwbare energie verder te onderzoeken (bv. zonnepanelen en windturbines in bedrijventerrein Zaubeeek).
5. Tewerkstelling vooral in lokale economie en in bedrijventerrein Zaubeeek. Nieuwe potenties in zoekzone B.E.K. (bijzonder economisch knooppunt - ook grondgebied Kruisem).
6. Vruchtbare landbouwgronden.
7. Groenblauw netwerk: Leievallei (7a), Kasteelpark Olsene (7b), Gaverbeekse meersen (7c), bebossing & Zaubeeekvallei (7d).



# SYNTHESE REGIOSCAN

## **Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en geïntegreerde benadering als rode draad**

De regio rond Gent is een groeiregio. Daarom zoeken we naar slimme oplossingen voor de beperkte ruimte die er beschikbaar is. We zoeken naar ruimte voor duurzame groei in levendige kernen, ruimte voor groenblauwe netwerken en ruimte voor duurzame economie en landbouw. En we zetten in op vlotte en duurzame bereikbaarheid en de transitie naar hernieuwbare energie. Zo zorgen we samen voor een kwaliteitsvolle leefomgeving.

Het versterken van de open ruimte en het faciliteren van ontwikkelingen op strategische locaties zijn communicerende vaten. We proberen hierbij een evenwicht te vinden vanuit een regionaal afwegingskader: de regioscan.

Het streven naar duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit vormen een uitgangspunt bij alle ontwikkelingen. En we vertrekken altijd vanuit een geïntegreerde aanpak waarbij de basisgedachte is dat verschillende disciplines elkaar kunnen versterken en zo een geheel vormen. Door deze geïntegreerde benadering vormen we automatisch samenwerkingsverbanden met andere partners, overheden én ondernemingen.

Op de volgende pagina vatten we de beleidsaanbevelingen voor de vijf verschillende thema's nog eens kort samen.



## Beleidsaanbevelingen vanuit de regioscan



Binnen het thema 'wonen en voorzieningen' is het energiezuinig renoveren of vervangen van het bestaand patrimonium de belangrijkste prioriteit voor het klimaatbeleid. Het woonaanbod in 2050 zal immers bestaan uit circa 80 à 90% van het bestaande (al dan niet aangepaste) patrimonium. En dit wordt gekoppeld aan de principes van de 'bouwshift' en een slim locatiebeleid. Om de demografische groei op te vangen zetten we in op kernversterking en verdichting op de meest geschikte locaties en vrijwaren we zoveel mogelijk de open ruimte.



Binnen het thema 'open ruimte' vertrekken we vanuit de basisdoelstelling om deze open ruimte maximaal te behouden. Om een antwoord te vinden op de klimaatuitdagingen en om de regio leefbaar te houden voor mens, fauna en flora, moeten de komende decennia meer kansen worden gecreëerd voor water, natuur en bos. Maar hierbij moet ook een juist evenwicht worden gevonden met de land- en tuinbouwsector als grootste beheerder van de open ruimte.



Binnen het thema 'mobiliteit' ligt de prioriteit op het stimuleren van alle initiatieven rond duurzame mobiliteit. We streven naar een modal shift van het autoverkeer naar beduidend meer gebruik van fiets, openbaar of collectief vervoer. Als alternatief voor het vrachtwagenverkeer moeten we meer inzetten op het goederentransport via water- of spoorwegen. Ook nieuwe technologieën en innovatieve deelsystemen zullen de mobiliteit verduurzamen.



Binnen het thema 'energie' ligt de klemtoon uiteraard op de transitie van fossiele brandstoffen en kernenergie naar groene hernieuwbare energie, in al zijn vormen en onderdelen. Dit impliceert een decentrale energieproductie en ook innovaties rond energietransport en -opslag. Deze energietransitie vereist engagement bij alle betrokkenen en op verschillende niveaus: van de individuele burger en de bedrijven, bij de lokale en hogere besturen.



Binnen het thema 'economie' moeten we ook inzetten op de bouwshift. De toekomstige ruimte om te ondernemen wordt ook sterk gekoppeld aan een slim locatiebeleid, duurzame mobiliteit en bereikbaarheid. Het revitaliseren van bestaande, verouderde bedrijventerreinen helpt om de ruimtelijke kwaliteit aanzienlijk te verhogen. En we versterken de lokale economie om levendige kernen te creëren en het lokaal ondernemerschap te ondersteunen.

