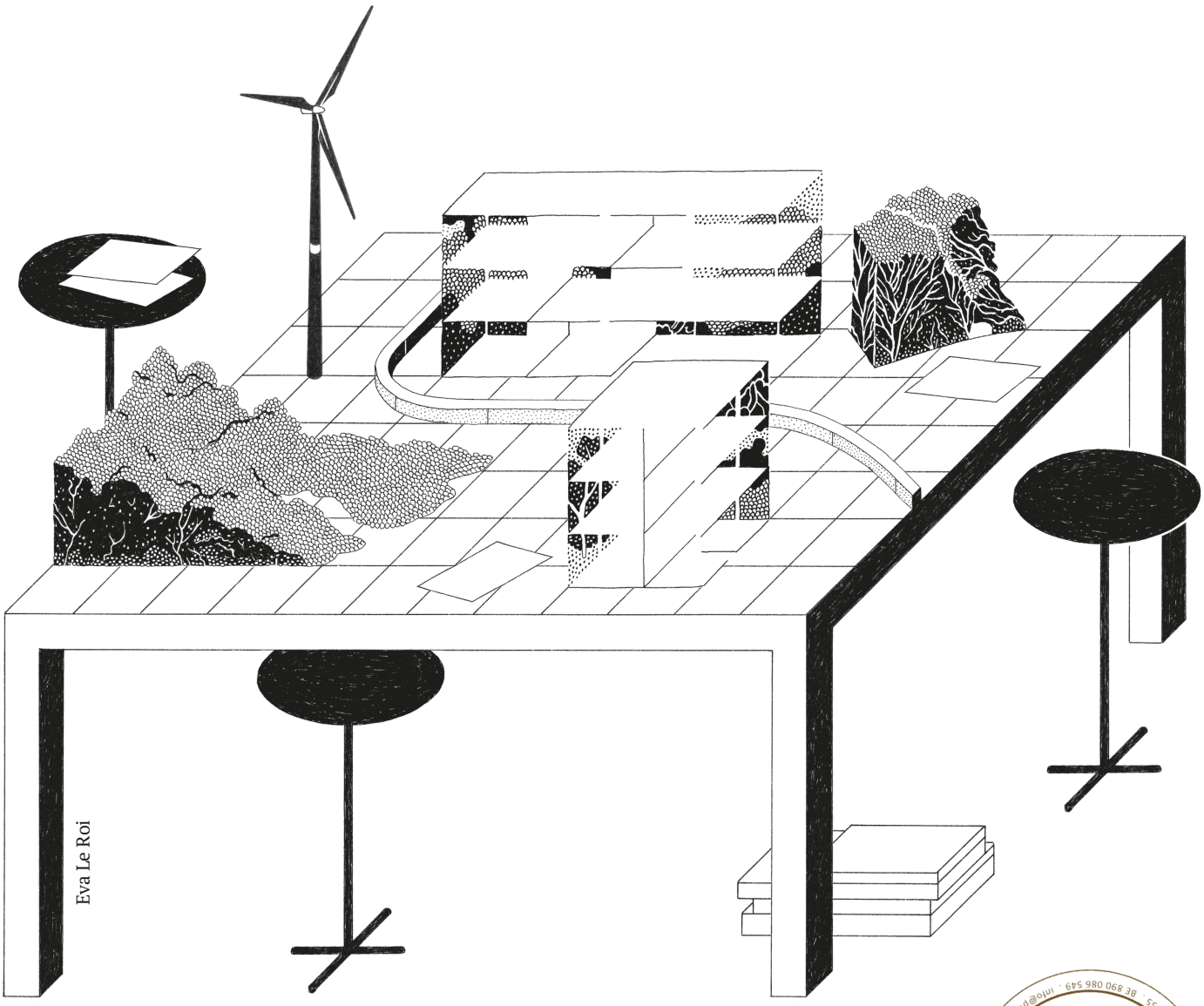
BWMSTR SCAN

WERVIK EINDRAPPORT

8 MEI 2019

PTA*rchitecten*



Eva Le Roi

www.ptarchitecten.be · PTArchitecten bvba · zwart paardstraat 15 · 1080 Brussel · +32 2 290 50 55 · BE 890 086 549 · info@ptarchitecten.be

De Bouwmeester Scan is het resultaat van een nauwe samenwerking
tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving,
de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos,
de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden
en Gemeenten.

Stuurgroep Bouwmeester Scan
Leo Van Broeck, Vlaams Bouwmeester
Frans Pauwels, Vlaamse Landmaatschappij
Tinne Van Passel, Provincie Antwerpen
Ben De Bruyn, Provincie Antwerpen
Tom De Bruyn, Provincie Vlaams-Brabant
Jeroen Nachtergaele, Agentschap voor Natuur en Bos
Kathleen De Paepe, Departement Omgeving
Ilse Van Roey, Departement Omgeving
Xavier Buijs, Vereniging van Vlaamse steden en Gemeenten
Erik Grietens, Bond Beter Leefmilieu
Philippe Vanwesenbeeck, Departement Duurzame Stedelijke Ontwikkeling en Ondernemen, Stad Gent
Tom Coppens, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen
Raf Ilsbroekx, Onderzoeksgroep voor stadsontwikkeling, UAntwerpen

Coördinator Bouwmeester Scan
Mario Deputter, Team Vlaams Bouwmeester

Grafisch Concept
www.gestalte.be

Tekening Bouwmeester Scan
www.eva-le-roi.com

Onderzoeksteam
PTA
Tine Van Herck, zaakvoerder en projectleider
Eva Gutscoven, projectverantwoordelijke
Florentine Sieux, medewerker
Silvia Pusceddu, medewerker
www.ptarchitecten.be
TRAJECT
Kristof Devriendt, mobiliteit
Marieke Maes, mobiliteit
www.traject.be
M _TECH
Michiel Boodts, publiek ondernemersschap
Elisa Van der Jeugd, energie en klimaat
www.m-tech.be

met bijzondere dank aan Bjoke Carron (KULeuven, Treescape-onderzoek) voor specifieke input m.b.t. bebossen

01.
VERKENNING

1.1 Situering van de gemeente 13
1.2 Kencijfers 14
1.3 Ruimtelijke beschrijving 16

02.
DIAGNOSE

OVERZICHT 19
2.1 Bebouwde ruimte 20
2.2 Mobiliteit 24
2.3 Open ruimte 27
2.4 Energie 30
2.5 Regelgeving & publiek ondernemerschap 32

03.
AMBITIE

SAMENVATTENDE AMBITIES 34
3.1 Dorp versus stad: complementair en niet dubbel op 36
3.2 Stedelijke concepten voor Wervik 'Betaalbare woonstad aan de Leie' 37
3.3 Natuur, natuur, natuur,... 38
3.4 Inhaalbeweging klimaatbeleid 39

04.
TRANSITIEAGENDA

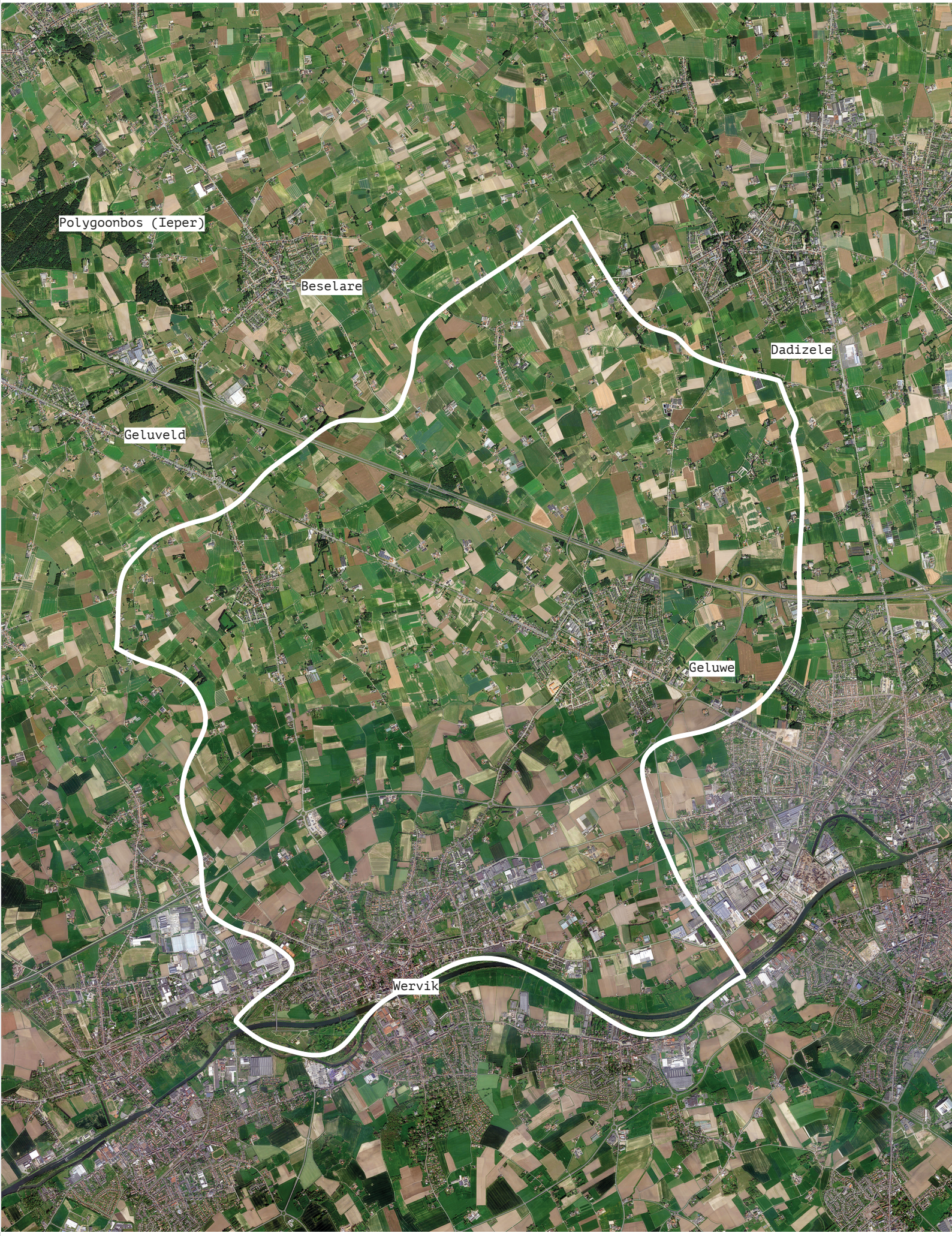
4.1 Quick wins 42
4.2 Strategische projecten 46
4.3 Programma's 62
4.4 Publieke slagkracht 76
4.5 Aanbevelingen aan het adres van hogere overheden 82

05.
BIJLAGEN

5.1 Vergelijkend onderzoek weefsel 86
5.2 Landbouwkamers: twee casestudies 90
5.3 Mobiliteit 94
5.4 Bedrijvigheid in Wervik 95
5.5 Nightingale rose diagram en gemeentefiche - cijfers 96
5.6 Methodologische nota I Nightingale rose diagram en gemeentefiche 98
5.7 Bibliografie en cartografie 100



Gemeente Wervik anno 1777 (Ferraris kaart)



Gemeente Wervik anno 2018 (Google maps)

LEESWIJZER

Dit rapport is opgebouwd uit 4 hoofdstukken die samen de urgenties en potenties van ruimtelijke en duurzaamheidsvraagstukken schetsen en een aanzet tot ambitieuze transitie meegeven. Waar een wil is, is een weg.

01. VERKENNING

Dit hoofdstuk geeft een eerste inkijk en een korte situering van de gemeente. Het bevat data en een ranking t.o.v. de 308 Vlaamse gemeentes.

02. DIAGNOSE

De diagnose behandelt 5 thema's met betrekking tot ruimtelijke & duurzaamheidsvraagstukken. De analyse streeft geen volledigheid na, maar tracht per thema de vinger op de wonde te leggen. Wat loopt er goed, wat minder, welke symptomen zijn er en waardoor worden deze veroorzaakt?

03. AMBITIE

Volgend uit de diagnose, worden verschillende ambities naar voren geschoven die een antwoord trachten te formuleren op de meest urgente ruimtelijke en duurzaamheidsvraagstukken waarmee de gemeente vandaag kampt.

04. TRANSITIEAGENDA

De transitieagenda biedt concrete handvaten om de vooropgestelde ambities ruimtelijk te vertalen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen quick wins (relatief makkelijk te implementeren), strategische projecten (locatiegebonden cases, hetzij urgent, hetzij met een hoog potentieel), programma's (uit te rollen over het volledige grondgebied) en tenslotte adviezen aan hogere overheden.

WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het gemeentebestuur van Wervik in het kader van de Bouwmeester Scan, een programma dat werd ontwikkeld door het Team Vlaams Bouwmeester in samenwerking met het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

De Bouwmeester Scan is een tool die lokale besturen in staat stelt voor het grondgebied van hun gemeente een diagnose te laten opmaken van de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes, met het oog op de ontwikkeling van een concrete agenda van projecten en beleidsmatige ingrepen voor de transitie naar een duurzame leefomgeving. De aandacht gaat hierbij in het bijzonder naar de link tussen het ruimtegebruik en de uitdagingen in het kader van de huidige klimaat- en energiecrisis. Het nakomen van mondiale afspraken rond duurzaamheid vergt inderdaad een radicale hertekening van ons ruimtelijk model. Dit kan ook zorgen voor een hogere kostenefficiëntie en brede maatschappelijke winsten.

De oplossing ligt onder meer in het vrijwaren en creëren van open ruimte, het maximaal benutten van de gebruikte ruimte, de ontwikkeling van nieuwe en betaalbare woonvormen, een efficiëntere mobiliteit en een duurzame energievoorziening. De transitie vereist bovendien publiek ondernemerschap en een toekomstbestendig wetgevend kader, omdat innovatie slechts mogelijk is via participatie en collectiviteit. Maar hoe pak je al deze uitdagingen concreet aan?

De Bouwmeester Scan werd ontwikkeld om steden en gemeenten bij deze opgave te ondersteunen. Een multidisciplinair team van deskundigen gaat na in hoeverre het huidige ruimtegebruik en het gevoerde beleid van de gemeente al beantwoorden aan de doelstellingen van de strategische visie Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, het Klimaatbeleidsplan 2013-2020 en het Meerjarenprogramma 2017-2020 van de Vlaamse Bouwmeester, en formuleert eerste aanzetten voor oplossingen. Deze nemen de vorm aan van een transitieagenda: een lijst van potentiële projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal zijn voor de ruimtelijke transitie in het bestudeerde gebied.

De Bouwmeester Scan is een snelle doorlichting die uitgevoerd wordt door een onafhankelijk onderzoeksteam en resulteert in een advies ter attentie van het lokaal bestuur. Het eindrapport vertolkt niet noodzakelijk het standpunt van de gemeentelijke beleidsmakers. De aangereikte transitieagenda is niet exhaustief. De focus ligt op strategische projecten en beleidsmatige ingrepen die cruciaal, effectief en representatief zijn en als hefboom kunnen fungeren voor de ruimtelijke transitie.



Stad Wervik en omgeving (Google Maps, 2018)





BWMSTR scan
Rangorde in Vlaanderen
vergelijking met referentiecategorie
Zie methodologische nota in 05. Bijlage

STAD WERVIK

SITUERING

Wervik ligt in het zuiden van West-Vlaanderen en grenst aan Wallonië (de gemeente Comines of Komen) en Frankrijk.

OPPERVLAKTE

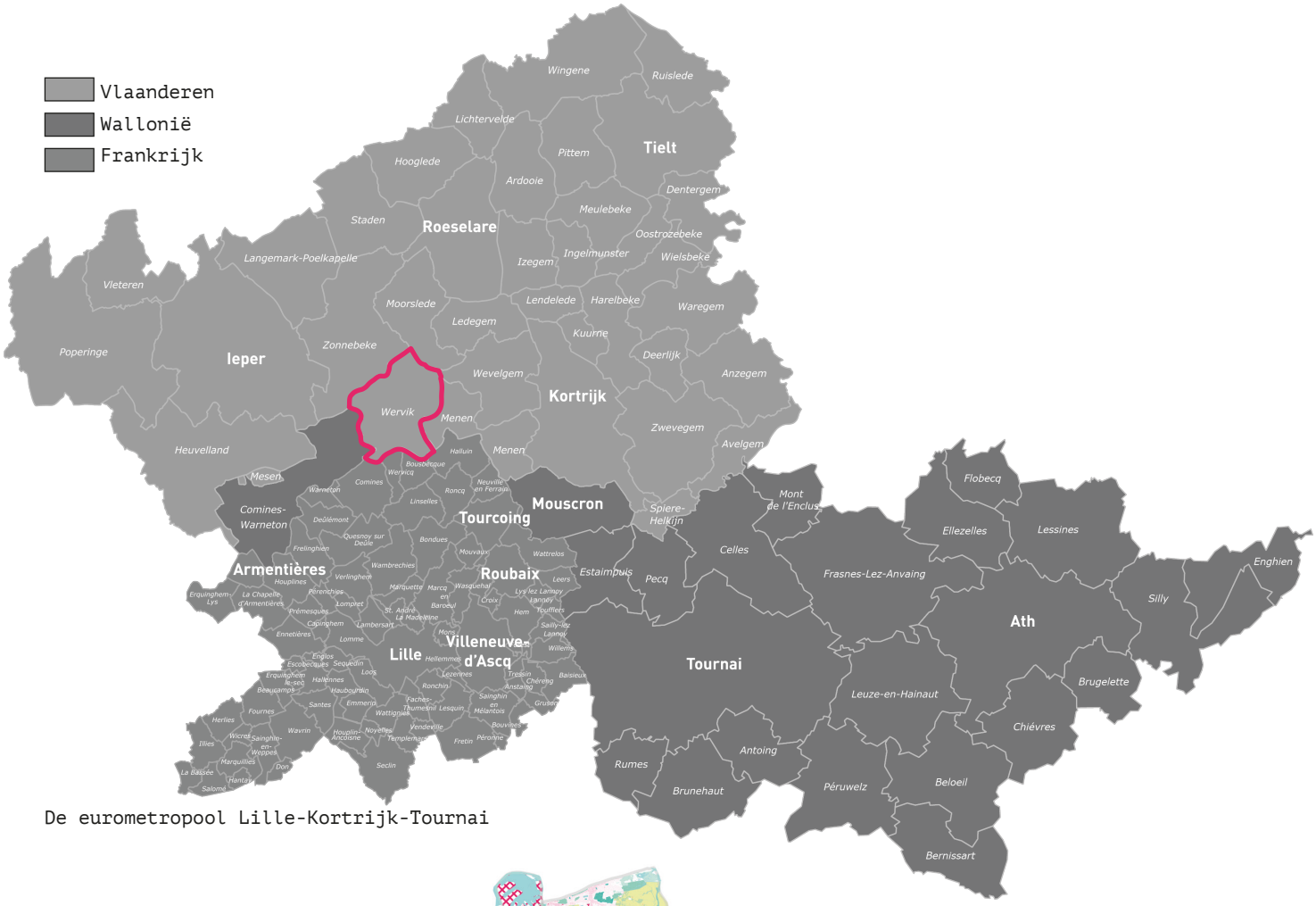
Wervik heeft een oppervlakte van 4361 ha.

INWONERS

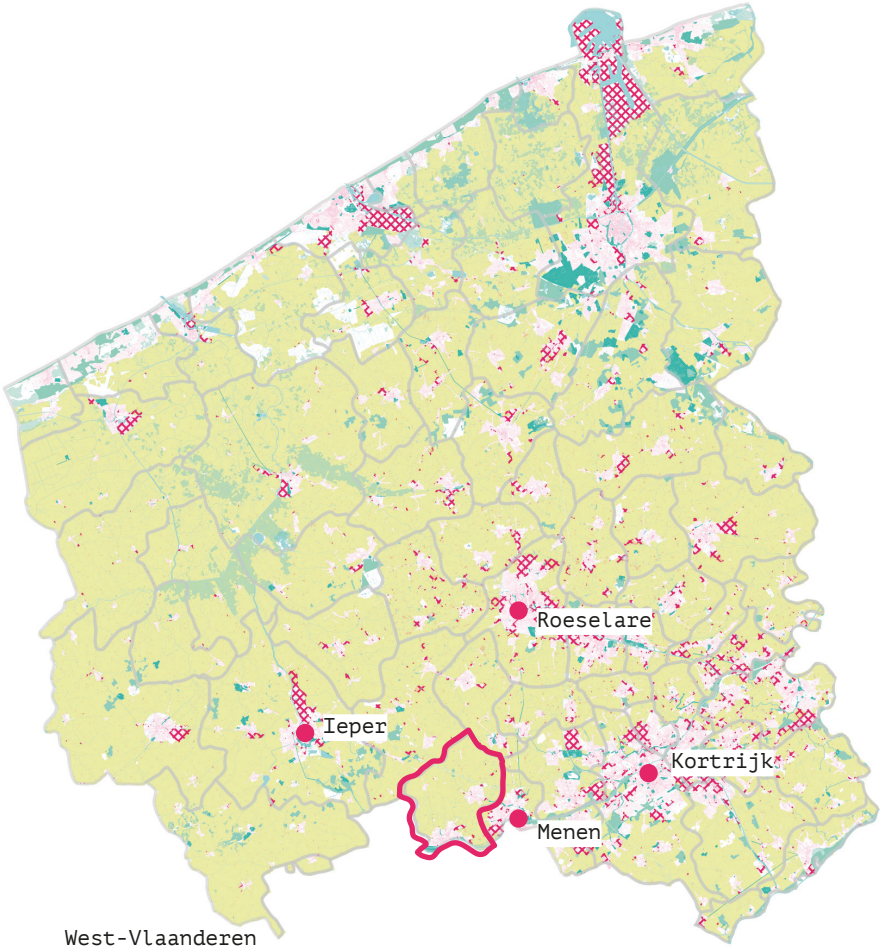
De gemeente Wervik telt 18.643 inwoners (2018). Dat zijn ca. 7.786 huishoudens (2017).

TEWERKSTELLING

In 2017 telde de potentiële beroepsbevolking 8.489 personen.



De eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai



West-Vlaanderen

reistijd (min.)
Steenakker, Wervik naar...

	auto	trein
Kortrijk	18 - 28	20
Ieper	20 - 28	19
Rijsel (Lille)	35 - 65	86

aantal inwoners	
Wervik	18.643
Menen	33.190
Kortrijk	76.265
Ieper	34.964
Roeselare	62.301

1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE

“ Wervik is een gemeente van grenzen."

Ligging en context

Wervik is een gemeente van grenzen, gelegen in het zuiden van West-Vlaanderen, in zowel de Westhoek als de Leiestreek. De Leie vormt de natuurlijke grens tussen Wervik en het Franse Wervicq-Sud. Ten westen van Wervik tenslotte bevindt zich de Waalse gemeente Komen (Comines). De belangrijkste naburige stedelijke gebieden zijn onder meer Menen, Kortrijk, Roeselare, Ieper, Armentières en de metropool Rijsel-Roubaix-Tourcoing.

Wervik maakt deel uit van de metropool Lille-Kortrijk-Tournai, een gebied van 3.589 km² met 152 Vlaamse, Waalse en Franse gemeentes en 2.1 miljoen inwoners.

Wervik behoort tot het werkingsgebied van de intercommunale WVI (heel West-Vlaanderen, exclusief het arrondissement Kortrijk) en Leiedal (Zuid-West-Vlaanderen).

Het grondgebied van de stad Wervik ligt volledig ten noorden van het stadscentrum, dat zelf op de grens met Frankrijk ligt. Ten noordoosten van het stadscentrum ligt het dorp Geluwe, de tweede grootste kern van Wervik.

Wervik maakt behalve voor culturele uitwisseling (festiviteiten als de Tabakstocht) nauwelijks gebruik van samenwerking of afstemming met het Franse Wervicq-Sud. De grens zorgt zo voor een rem op de kwaliteit in Wervik.



In 1713 werd de stad Wervik in tweeën gedeeld, de Leie als staatsgrens.
Deze kaart (Deventer, 1559-1564) toont de stad toen ze nog één was.

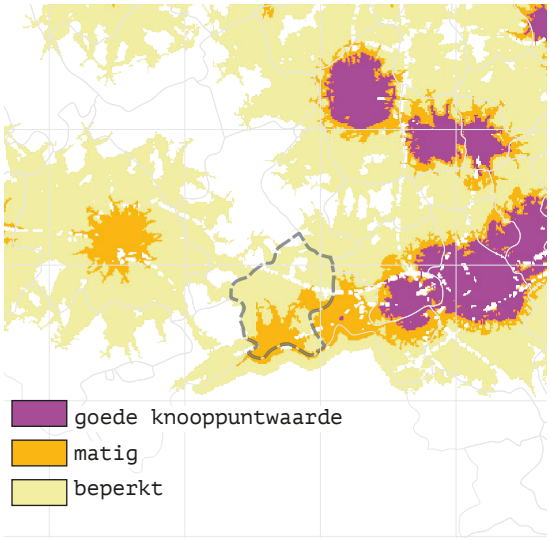
Situering binnen Vlaanderen en vergelijking met de gemiddelde plattelandsgemeente

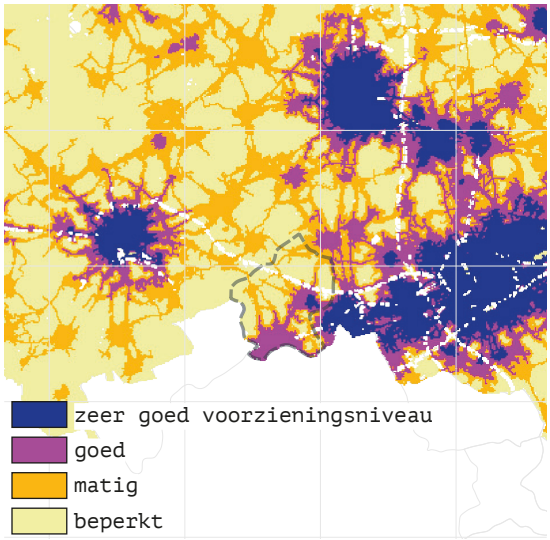
Het roosdiagram op de vorige pagina vergelijkt Wervik met het (Vlaamse) platteland (Vrind-classificatie, zie bijlage). Opvallend is dat Wervik zeer slecht scoort op alle indicatoren van de open ruimte. Slechts 13 % van de Wervikanen heeft een snelle toegang tot buurtgroen (de gemiddelde Vlaming is hier met 66 % beter af). Ook de afwezigheid van biologisch waardevol groen (slechts 2 %) is frappant (t.o.v. het Vlaams gemiddelde van 20%). Het ruimtelijk rendement (34 inw/ha) van Wervik is positiever dan deze van de gemiddelde Vlaamse plattelandsgemeente (23 inw/ha). Ook het percentage aan appartementen, halfopen en gesloten bebouwing ligt gevoelig hoger (78 %) dan het gemiddelde plattelandsgebied (46%) én het Vlaamse gebied (53 %). Dit wijst erop dat de Wervikaan dichter en compacter op elkaar woont dan dezelfde inwoner in een andere plattelandsgemeente.

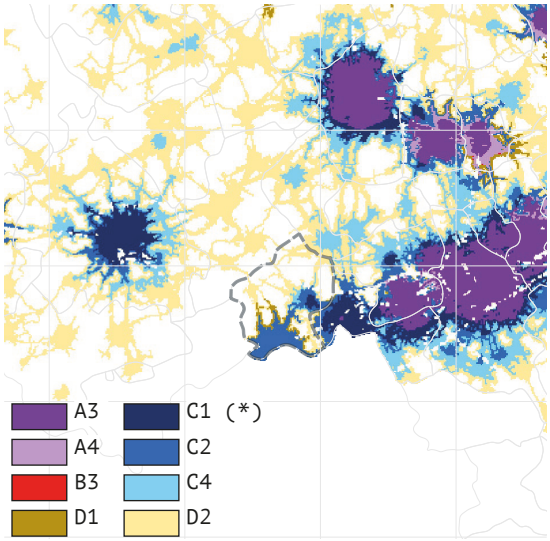
Mooie en slechte cijfers dus voor Wervik in vergelijking met het Vlaamse gemiddelde. Deze cijfers dienen echter wel in zijn context geplaatst te worden, want Vlaanderen zélf heeft natuurlijk ook geen goed rapport in vergelijking met andere Europese gebieden.

1.2 KENCIJFERS

1. Knooppuntwaarde © VITO
2. Voorzieningsniveau © VITO
3. Synthese © VITO







Alle cijfers hier besproken zijn afkomstig van het rapport 'Jouw cijfers in gemeente - editie 2018', tenzij anders vermeld.

RUIMTEBESLAG

Het ruimtebeslag in Wervik bedraagt 28 % (en ligt hiermee net onder het Vlaams gemiddelde). De gemeente doet hier behoorlijk beter dan buur Menen (49 %). Dit is echter niet moeilijk in te halen, want het aantal m² bebouwde oppervlak steeg er met 20% tussen 2005 en 2017, beduidend hoger dan het gemiddelde in Vlaanderen (i.e. 11%).

Hetzelfde wordt gereflecteerd in een betonsnelheid van 324 m²/dag in Wervik tussen 2005 en 2015 (ook beduidend hoger dan het Vlaams gemiddelde van 201 m²/dag). Wervik bouwt.

KNOOPPUNTWAARDE

Nergens in de gemeente Wervik werd de knooppuntwaarde als 'goed' gequoteerd. Dit reflecteert in de gemeentemonitor waaruit blijkt dat de Wervikaan relatief minder tevreden is over het aanbod van het openbaar vervoer dan de gemiddelde Vlaming.

Ook frappant is dat het voorzieningsniveau hoger ligt in Geluwe dan in 'stad' Wervik. Geluwe lijkt hier te genieten van zijn ligging nabij het meer uitgebreide voorzieningsapparaat van Menen. De helft van de Wervikanen is niét tevreden van de shopping- en winkelvoorzieningen.

WONEN

Wervik telde 8.327 woongelegenheden in 2017. 40% van deze gebouwen werd gebouwd voor 1964 wat resulteert in een betrekkelijk oud patrimonium in vergelijking met West-Vlaanderen en het Vlaamse Gewest. Daarnaast heeft Wervik een hoog aandeel aan sociale woningen (11,5 wooneenheden per 100 huishoudens).

BEVOLKING

Wanneer er wordt gekeken naar de bevolkingsgroei over een tijd van 10 jaar (+5,6%), zien we dat deze iets lager is dan deze in Vlaanderen (+6,5%). Een natuurlijke groei (meer geboortes dan sterfgevallen) en een positief migratiesaldo liggen aan de basis van deze stijging. Prognoses voorspellen een groei met 768 bewoners voor de periode 2017-2035. In 2017 waren er 18.689 inwoners ofwel 7.786 private huishoudens.

“ Het ruimtebeslag in Wervik (28 %) is relatief laag, maar de betonsnelheid is hoog. Op deze manier kan het buur Menen (49 %) snel inhalen."

ECONOMIE

Het gemiddeld inkomen per inwoner ligt onder het Vlaams gemiddelde. Daarnaast heeft Wervik een laag aantal handelspanden (17,44 per 1.000 inwoners, relatief lager dan de provincie (24,95) en het Vlaams Gewest (19,22)). Ook de winkelvloeroppervlakte per 1.000 inwoners is laag (1.044 m², veel lager dan de provincie (2.406 m²) en het Vlaams Gewest (2.036 m²).

De West-Vlaamse Kansarmoedeatlas (2017) identificeert drie kansarme buurten. Hierin wonen 2.788 inwoners of 1.233 huishoudens (16% van het totale aantal huishoudens in de gemeente). Deze buurten komen als bijzonder kwetsbaar uit de analyse: Sint-Jozef (Wervik), Van de Candelaerestraat (Wervik) en Witte Poort (Geluwe). Hierbij bestaat vooral een verhoogd risico op kwetsbare jongeren.

ZORG EN WELZIJN

Het kleinschalige Sint-Janshospitaal (24 bedden) wordt sinds 2013 uitgebaat door het Jan Yperman Ziekenhuis (Ieper). In Wervik en Geluwe werden woonzorgzones afgebakend en andere diensten voorzien opdat de oudere Wervikaan langer in zijn vertrouwde woonst kan blijven (boodschappendienst, klusjesdienst, taxidiensten). Voor gespecialiseerde zorg is de Wervikaan aangewezen op Menen (gefuseerd met Roeselare en Torhout), Ieper en Kortrijk.

Wervik heeft een populair cultureel centrum (‘t Forum). Daarnaast is er ook het nationaal tabaksmuseum. Hier ligt tevens de start van de populaire tabaksroute.

VRIJE TIJD

De Wervikaan is minder dan gemiddeld tevreden over de natuur-en groenvoorzieningen (60% tevreden t.o.v. 75% tevredenheid bij de Vlaming). Hij is ook minder opgetogen over de recreatievoorzieningen (58% tevredenheid t.o.v. 68%) en culturele voorzieningen (65% tevredenheid t.o.v. 72%). Hij doet wel iets meer sport-, culturele- en pleinevenementen mee dan de gemiddelde Vlaming.

Kronkelende smalle landbouwwegen maken het fietsen fijn. Er lopen dan ook verschillende fietsroutes door Wervik (tabaksroute, Kommezienroute, …). Door de rijke geschiedenis van de streek, zijn er ook interessante wandelingen te doen (Boerenkrijg (beginpunt in Terhand), het Kneuterpad, wandelpad Laag-Vlaanderen,…). De niet-dag toerist heeft keuze tussen charmante B&B's en een kampeerterrein voor campers (8 plaatsen) op de Balokken.

(*) De paarse kleuren wijzen op een goede knooppuntwaarde en voorzieningenniveau. Blauw op een matige knooppuntwaarde en een goed tot zeer goede voorzieningenniveau. Zie VITO (2016).



Wervik bouwt.



Het winkelvloeroppervlakte ligt relatief zeer laag.



Situering . schaal 1/50.000 (grid 2km)

1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

“ Net over de grens bouwen buurgemeenten Menen en Komen aan nieuwe industrieën. Buur Zonnebeke zet in op een aantrekkelijk wandelnetwerk.

EN STAD, EEN DORP, EEN WOONKERN EN EEN LINT

De gemeente bestaat uit de historische stad Wervik (zuiden), het recent nog sterk gegroeide dorp Geluwe (oosten), de relatief compacte woonkern Kruiseke (westen) en tenslotte het woonlint Terhand (noorden).

VAN LEIEVALLEI NAAR HEUVELLANDSCHAP

De open ruimte van Wervik gaat over van het Leiendal in het zuiden naar het typische West-Vlaamse heuvellandschap in het noorden. Dit landschap wordt verschillende keren doorsneden (van oost naar west) door verschillende gewestwegen (N8 en N58) en een autosnelweg (A19). De kernen Kruiseke en Terhand liggen op de hoogste punten van een heuvelrug (respectievelijk op ca. 46 m en 42 m) (GRS, 2006).

ROMEINS STRATENPATROON EN WEDEROPBOUWARCHITECTUUR

Een deel van het stratenpatroon (Nieuwstraat, Groenstraat, Donkerstraat) van de stad Wervik volgt uit de Romeinse nederzetting (dambordpatroon). Een ander belangrijk karakteriserend element van de stad zijn de rijen arbeiderswoningen in donkere baksteen en de wederopbouwarchitectuur (stijl in Art Deco en andere eclectische invloeden (Delepiere, A.-M., Huys, M.,1991)).

In 1975 fusioneerden Wervik en Geluwe. De fusie is door sommige Geluwenaren nog steeds niet verteerd. Geluwe was van oorsprong een klein landbouwdorp dat zijn groei te danken heeft aan de aanliggende gewestweg (N8). Het dorp heeft een neoclassicistische kern (wederopbouw onder leiding van Huib Hoste, die in grote lijnen het vooroorlogse stratenpatroon behield) . Het dorp werd exponentieel uitgebreid met verschillende verkavelingswijken (jaren ’90).

JONGE INDUSTRIE ZORGT VOOR TEWERKSTELLING

Fabrieken waren utopieën in de Westhoek. In 1952 staken dertienduizend arbeiders uit de Westhoek elke dag de grens over naar het geïndustrialiseerde Noord-Frankrijk (Mandelinck, 1979). Maar dit mechanisme lijkt nu omgedraaid aangezien de Fransen nu naar België komen en tewerk worden gesteld op de jonge industrieterreinen in en om Wervik.

De voornaamste industrieterreinen zijn Klingstraat (gemengd bedrijventerrein, zowel lokale als regionale bedrijvigheid) en Grensland, aansluitend op de bedrijventerreinen van Menen (vooral regionaal karakter). Daarnaast kijkt de gemeente uit naar de ontwikkeling van het nieuwe regionale bedrijventerrein Menen-West (ca. 70 ha op grondgebied van Menen en Wervik). Er bevinden zich twee kleinschalige bedrijventerreinen (lokaal karakter) aansluitend op de woonomgeving van Geluwe (Nijverheidslaan, Menenstraat). Daarnaast vinden we ook wat bedrijven in landelijk gebied terug. Deze ontwikkelden zich voornamelijk uit vroegere vlasindustrieën.



Lintgehucht Terhand



Het Sint-Janshospitaal, Wervik

02.
DIAGNOSE

OVERZICHT

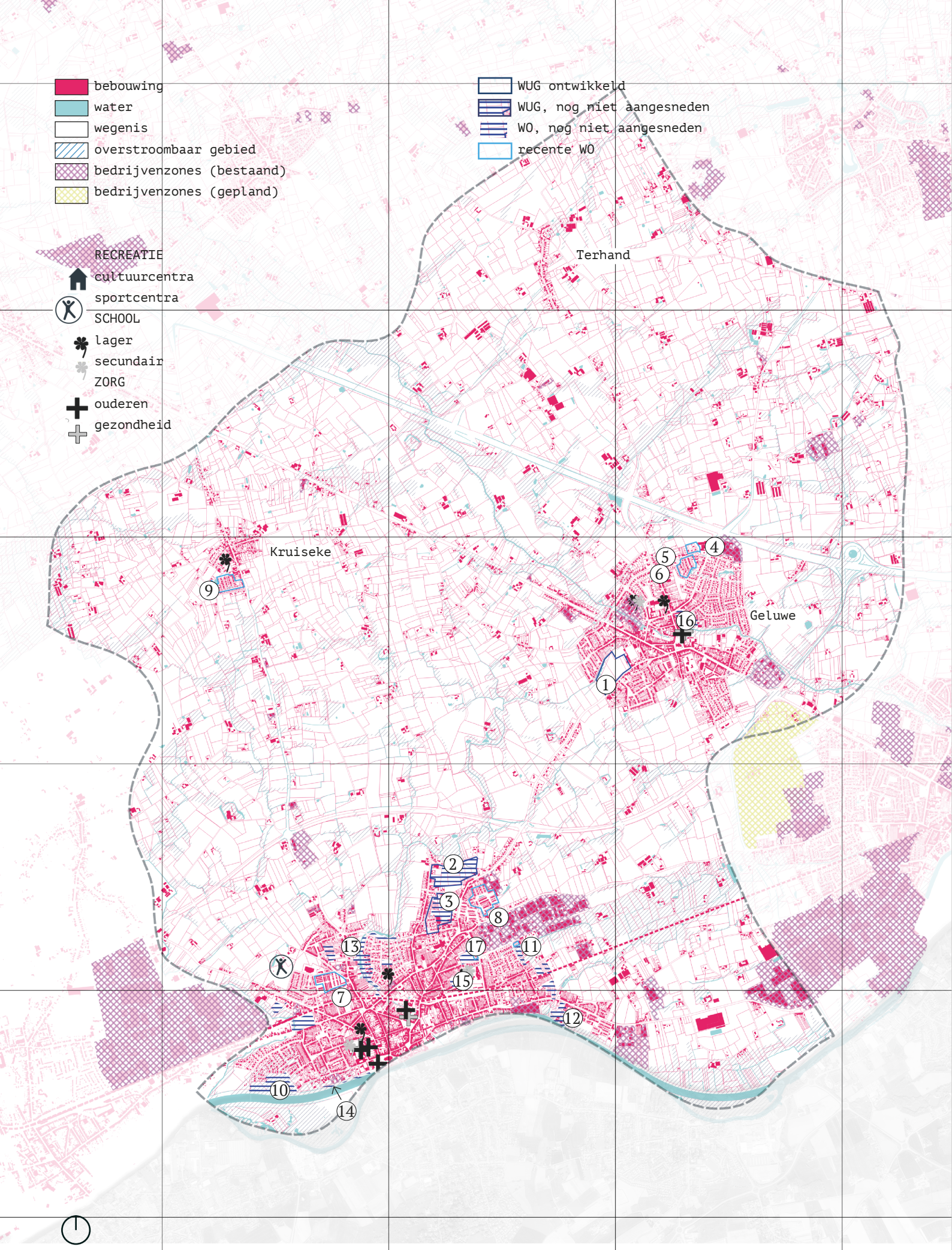
De bebouwde ruimte wordt gekenmerkt door 2 relatief compacte kernen : de historische stadskern Wervik en het uitdijende dorp Geluwe. Het aanbod van winkels en publieke voorzieningen geeft geen hiërarchie weer tussen Wervik en Geluwe. Dit dubbele aanbod verzwakt niet alleen het stadscentrum, maar genereert ook dubbele uitgaven. In Wervik worden de gezellige straatjes ingenomen door de auto en staan veel van de (art deco) vitrines leeg. Het stadshart van Wervik onderbenut zijn kwaliteiten (historisch centrum, (wederopbouw)architectuur, stad aan de Leie,...) met een onaantrekkelijk stadshart als gevolg.

Geluwe en omgeving worden gekenmerkt door een kleine compacte kern en 'landelijk' wonen in de vorm van verkavelingen. Dit resulteert in te lage dichtheden, oftewel een ruimtebelastende ontwikkeling die steeds verder uitdijt.

Auto´s overheersen de kernen van Wervik en Geluwe met zowel circulatie als parking. Dit zorgt voor een onveiligheidsgevoel en, samen met het ontbreken van een aangenaam fietsroutenetwerk, voor een hoog autogebruik. Duidelijker kiezen in het voordeel van trage weggebruikers verdienen sterk de aanbeveling. Met het station in Wervik centrum en de nabijheid van het station Menen heeft de stad grote troeven voor multimodale verplaatsingen in handen.

De landbouwpercelen, vroeger voorbehouden voor tabaksteelt, staan onder druk. Verpaarding, verkaveling, intensieve veehouderij, groeiende bedrijven geconsolideerd uit (geïsoleerde) vlasindustrieën,... nemen gestaag de ruimte in. Wervik heeft amper natuur. Een groot deel (de Balokken, herinrichting Oosthove) werd gecreëerd met hulp van het (Europese) grensoverschrijdende Interregproject Corrid'or en het (West-Vlaamse) project 'Groene Sporen'. Nu is het de beurt aan de gemeente zelf om natuurontwikkelingsprojecten op zijn gebied uit te rollen.

In Wervik lijkt de politieke ambitie voor een duurzaam parcours aanwezig te zijn, maar is er geen vertaling naar het lokale beleid en de administratie. Het huidig klimaatbeleid in Wervik blijft dan ook beperkt tot maatregelen met betrekking tot de gemeentelijke werking en het eigen patrimonium. Daarnaast wordt er ook actie ondernomen op bovenlokaal niveau, voornamelijk door de samenwerking met de Intercommunale Leiedal. Over de genomen maatregelen wordt echter maar in beperkte mate gecommuniceerd en er wordt niet ingezet op sensibilisering van de bevolking. Wervik moet dus werk maken van het ontwikkelen van een ambitieus klimaatbeleid waarbij onder meer ingezet wordt op sensibilisering en hernieuwbare energie.



Bebouwde ruimte . schaal 1/40.000 (grid 2km)

2.1 BEBOUWDE RUIMTE

> “ In Wervik ligt er nog veel open : de ruimte voor nieuwe woningen is talrijk en het bestaande woonbestand oud.”

HAALT GELUWE WERVIK STAD IN?

Het dorp Geluwe heeft een uitgebreid eigen voorzieningsapparaat. Door de nabijheid en goede connectie met Menen zijn de Geluwenaren ook meer gericht op Menen dan op Wervik. Geluwe lijkt als dorp en satelliet van Menen, het stadscentrum van Wervik voorbij te steken. Er zijn in Wervik dan ook geen winkels die ze in Geluwe niet hebben. Maar ook publieke voorzieningen (cultuurhuis, bibliotheek, sportinfrastructuur…) worden dubbel voorzien. Het bipolair aanbod van zorg, cultuur en handel verzwakt het stadscentrum van Wervik op 2 manieren : zowel de afzetmarkt (klanten) als de beschikbare middelen (budget) worden verkleind door in te zetten op 2 evenwaardige kernen. Door het dubbel aanbieden van voorzieningen stijgen bovendien de beheerskosten enorm, hetgeen op zijn beurt de beschikbare middelen doet krimpen.

WINKELSTRAAT-DNA IN WERVIK CENTRUM, MAAR AMPER WINKELS

Wandelstraten met prachtige maar meestal lege vitrines vormen herinneringen aan een levendig stadscentrum. De Wervikaan is dan ook alles behalve gelukkig met het aanbod (50% procent is ontevreden over het shopping-en winkelaanbod). De gemeente deed reeds pogingen om winkels te verplaatsen en te bundelen op de handelsas (Sint-Medardusstraat – Leiestraat – Vlamingenstraat – Molenstraat – station) door middel van het uitreiken van subsidies, maar zonder groot succes.



Een levendige Ooievaarsstraat in het stadshart van Wervik

DENS WOONWEEFSEL IN HISTORISCHE KERN, MAAR RECENTE PROJECTEN HANTEREN (TE) LAGE DICHTHEDEN (CIRCA 15 WO/HA)

In het historisch centrum van Wervik (case A, zie bijlage 1: vergelijkend onderzoek weefsel) kunnen we de grootste dichtheid terugvinden (ca. 35 wo/ha). De dichtheid van de onderzochte verkavelingen en projecten (case D, E, F, G) schommelen tussen de 10 à 17 wo/ha. Ook het aandeel weg per wooneenheid ligt hier een stuk hoger, rond de 100 m²/wo, in vergelijking met 39 m²/wo in het stadscentrum van Wervik.

Landelijk wonen als het nieuwe wonen, maar ten koste van de natuurlijke beekstructuren. Recente projecten voorzien in de meeste gevallen open en/of halfopen bebouwing, grote private tuinen en een royale straat voor de auto. De gemiddelde woondichtheid van de recente ontwikkelingen ligt rond 18 wo/ha.

De meanderende Sint-Jansbeek of de Reutelbeek vormt het schouwspel voor de burger die de aanliggende kavel kan betalen. De groene structuur wordt geprivatiseerd en de rug toegekeerd.

LAGE GROEIPROGNOSES: HET AANSNIJDEN VAN ONBEBOUWDE PERCELEN NIET LANGER VERANTWOORDBAAR

Volgens Leiedal (2016) zijn er nog zo’n 6.000 bijkomende woningen nodig in heel de regio Zuid-West-Vlaanderen tegen 2030 (t.o.v. een potentieel van 20.000



Enkele herinneringen aan een levendige winkelstraat.

woningen op onbebouwde bouwkavels). Daarnaast zullen er ook nog een heel deel bestaande woningen vrijkomen. Leiedal (2016) berekende een woonnood van 587 entiteiten voor de periode 2015-2022. Een ander rapport houdt echter rekening met een veel tragere groei: Statbel (2018) stelt dat er slechts 768 inwoners (ca. 384 huishoudens) zullen bijkomen in de periode 2017-2035. Op dit moment worden er reeds projecten gerealiseerd. Wanneer we dit aantal aftrekken (174, zie tabel), is er een woonnood van 594 (Leiedal, 2016) of 210 (Statbel, 2018). De nood ligt waarschijnlijk nog lager aangezien er ook al wat woningen bijgebouwd zijn die niet in rekening zijn gebracht en omdat er enkel werd gekeken naar grote ontwikkelingen.

In de verschillende woonuitbreidingsgebieden (WUG's) samen is er nog 10,5 van de 18,3 ha beschikbaar. Daarnaast ligt er nog 10 ha in woongebied dat in principe morgen kan worden ontwikkeld. Wanneer we rekenen aan een dichtheid van 18 wo/ha (gemiddelde dichtheid recente ontwikkelingen, uitgaande van het scenario BAU) betekent dit een aanbod van 382 woningen.

Dichtheden van 18 wo/ha zijn zeer ruimtebelastend en niet meer te verantwoorden. Indien dezelfde oppervlakte wordt aangesneden met een te hantereren dichtheid van 40 wo/ha, resulteert dit in een aanbod van 848 woningen, meer dan vier keer zoveel als de woonnood van 210 huishoudens.

Kortom, er is een overaanbod aan ontwikkelbare gronden en het aansnijden van deze gronden is onverantwoordbaar in relatie tot de beperkte woonvraag. Bovendien dient bekeken te worden in hoeverre de woonvraag kan opgevangen worden door verdichting van bestaande woongebieden. In ieder geval dienen de bebouwbare gronden grotendeels onbebouwd te blijven.

WOONONTWIKKELINGS- EN UITBREIDINGSGEBIEDEN NIET MEER AANSNIJDEN

Waar woninguitbreidingsgebieden zijn, liggen vaak kansen om open ruimte te vrijwaren. Wervik telt vandaag 3 WUG's. Het WUG Dourdan (nr. 1) werd gedeeltelijk bebouwd (groepswoningbouwproject, rusthuis en serviceflats, 2,5 ha) en gedeeltelijk omgezet naar een zone voor recreatie (RUP sportstadion, Geluwe)) (ca. 2,7 ha)

De makkelijkste percelen van het WUG Hoveniersstraat (nr. 3) werden reeds bebouwd (ca. 2,1 ha).

Het WUG Aststraat (nr. 2) is nog helemaal open voor ontwikkeling (ca. 6,5 ha). Op dit moment worden de niet bebouwde percelen in gebruik genomen voor landbouw.

Naast enkele losse percelen zijn er ook nog enkele grotere gebieden grenzend aan de Leie, klaar om aangesneden te worden (RUP West-Barrierestraat (ca. 5,6 ha) en RUP Koestraat (ca. 0,5 ha)). Ook van deze percelen moet de vraag gesteld worden of het wenselijk is deze te ontwikkelen. Zeker de percelen langs de Leie hebben potentieel voor natuurontwikkeling.

DOMINANTIE PARKING IN PUBLIEKE RUIMTE WORDT AANGEPAKT

In het stadscentrum van Wervik is er in de kleine compacte straten weinig ruimte voor parking. Daarnaast werden er weinig garages voorzien bij de wederopbouw van Wervik. De nood was er gewoonweg niet. Het gevolg is dat iedereen zijn wagen achter moet laten op de publieke ruimte en dat verschillende binnengebieden worden ingenomen door garageboxen. De voornaamste pleinen (Sint-Maartensplein, Steenakker en de Vrijdagmarkt) bestaan vandaag voornamelijk uit wegen en parkeren, maar de gemeente doet moeite. Met nieuwe ontwikkelingen zoals de verbreding en heraanleg van het jaagpad (recent opgeleverd), de herinrichting van het parkeerplein Steenakker (minder parkeren, in ontwerpfase), het inrichtingsplan Beselarestraat (Geluwe, in ontwerpfase) en het domein Oosthove probeert de gemeente de publieke ruimte aantrekkelijker te maken en een echte centrale plek te creëren met ruimte voor de zachte weggebruiker.

WEDEROPBOUWARCHITECTUUR EN ERFGOED TE KOOP

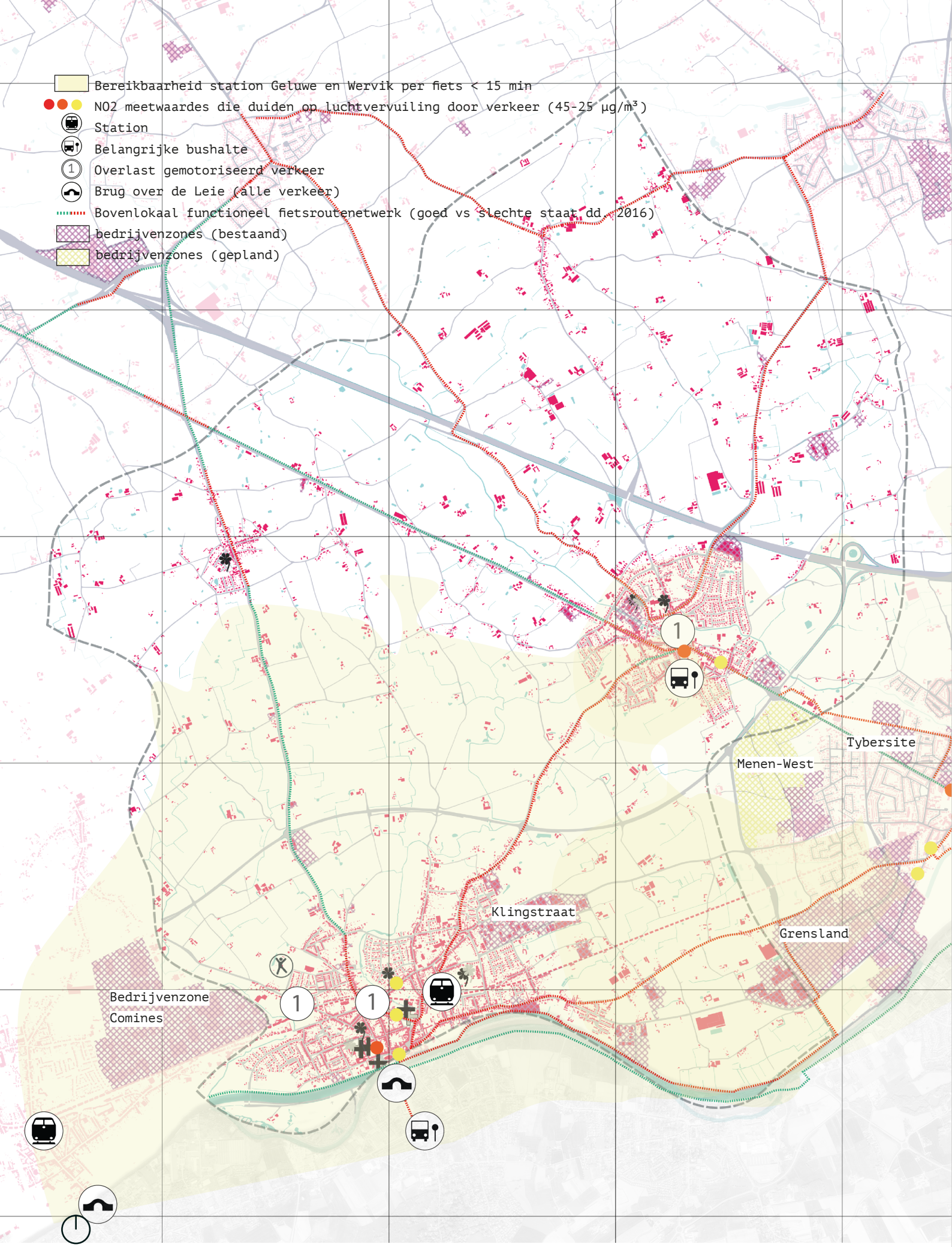
De kleine compacte straten barsten van de prachtige vitrines. De gordijnen zijn echter gesloten. Ook Hoste's Ijzerwinkel (feestzaal) staat te koop.

	Gebied	Locatie	Beschrijving	vandaag: Oppervlakte [ha]	vandaag: # woningen (gerealiseerd of gepland)	vandaag: woondichtheid (gerealiseerd of gepland) (wo/ha)	vandaag: Herbestemd als open ruimte (ha)	vandaag: Bestemd als bebouwde ruimte (geen wonen) (ha)	vandaag: Saldo woonuitbreiding (ha)	potentieel: Potentieel # wo (18wo/ha)	potentieel: Potentieel # wo (40wo/ha)	potentieel: Potentieel # wo door verdichting aangesneden WUG's (40wo/ha)	potentieel: Potentieel te herbestemmen als natuur
	Woonuitbreidingsgebieden Gewestplan (WUG)												
1	Dourdan	Geluwe	groepswoningbouw, deels omgezet naar recreatie	5,7	-	-	2,7	3,0	0,0	-	-	-	-
2	Aststraat	Wervik	niet ontwikkeld	6,5	0	0	0,0	0,0	6,5	117	260	-	6,5
3	Hoveniersstraat	Wervik	deels bebouwd (2,1 ha)	2,1	26	12	0,0	0,0	0,0	-	-	58	-
			vastgesteld als inbreidingsgebied in RUP (4,0 ha)	4,0	0	0	0,0	0,0	4,0	72	160	-	4,0
	Andere woonontwikkelingsgebieden (WO)												
4	Moerput	Geluwe	recent gerealiseerd (na 2006)	0,9	10	11	0,0	0,0	0,0	-	-	26	-
5	Stampkotstraat	Geluwe	recent gerealiseerd (na 2006)	1,1	19	17	0,0	0,0	0,0	-	-	25	-
6	Beselarestraat	Geluwe	recent gerealiseerd (na 2006)	1,3	21	16	0,0	0,0	0,0	-	-	31	-
7	Zuidelaan	Wervik	recent gerealiseerd (na 2006)	0,8	16	20	0,0	0,0	0,0	-	-	16	-
8	Hoogweg	Wervik	recent gerealiseerd (na 2006)	4,1	86	21	0,0	0,0	0,0	-	-	78	-
9	Kruiseke	Wervik	recent gerealiseerd (na 2006)	3,7	54	15	0,0	0,0	0,0	-	-	94	-
10	RUP West-Barrierestraat	Wervik	vastgesteld als woongebied	5,6	-	-	0,0	0,0	5,6	101	224	-	5,6
11	RUP Prinsenstraat - Rapetstraat	Wervik	vastgesteld als woongebied	2,5	-	-	0,0	0,0	2,5	45	100	-	2,5
12	Riemeers	Wervik	deel is nog ontwikkelbaar	0,7	0	0	0,0	0,0	0,7	13	28	-	0,7
13	BPA Brielensesteenweg	Wervik	deels ontwikkeld, deels inbreidingsgebied	1,4	-	-	0,0	0,0	0,0	25	56	-	1,4
14	RUP Koestraat	Wervik	tuinen en achterkanten naar woongebied	0,5	-	-	0,0	0,0	0,5	9	20	-	0,5
15	Loskaaistraat-Ooststraat	Wervik	wordt ontwikkeld door intercommunale WVI	2,8	38	14	0,0	0,0	0,0	-	-	74	-
16	Beselarestraat	Geluwe	inrichtingsplan opgemaakt door Leiedal	1,1	65	59	?	?	0,0	-	-	0	-
17	Ooststraat	Wervik	Winvorm project	1,5	41	27	0,0	0,0	0,0	-	-	19	-
18	Stampkotstraat	Geluwe	Ons Onderdak i.s.m. CVBA De Leie	1,5	30	20	0,0	0,0	0,0	-	-	30	-

vandaag	totale oppervlakte grotere woongebieden recent aangesneden of in realisatie (ha)	18,8
	totale oppervlakte WUG in gewestplan (ha)	18,3
	totale oppervlakte onaangesneden WO in gewestplan (grotere gehelen) (ha)	20,5
	totale oppervlakte WUG omgezet naar open ruimte (ha)	2,7
	totale oppervlakte saldo woonuitbreiding (ha)	19,8
	totaal aantal woningen die vandaag of in de nabije toekomst ontwikkeld worden	174
potentieel	totaal potentieel aantal woningen in onaangesneden WUG/WO gewestplan (18 wo/ha)	382
	totaal potentieel aantal woningen in onaangesneden WUG/WO gewestplan (40 wo/ha)	848
	totaal potentieel aantal woningen door verdichting aangesneden WUG/WO gewestplan (40 wo/ha)	451
	totale oppervlakte resterend woongebied (onbebouwd) omzetbaar naar open ruimte (ha)	21,2

UITBREIDING BEDRIJVENZONES VAN SPOOR NAAR (AUTO)WEG

De grootste en voornaamste bedrijvenzones (zie kaart mobiliteit en bedrijvigheid op volgende pagina) bevinden zich in de buurt van het spoor en de Leie. De geplande bedrijvenzones (Menen-West, gedeeltelijk op grondgebied Wervik en Tybersite, helemaal op grondgebied van Menen) liggen verder van de Leie en lijken eerder geörienteeerd naar de gewest-en snelwegen. Het is jammer dat de nieuwe bedrijvenzones zowel voor woon-werk verkeer als vrachtvervoer op het wegennet geënt zijn. Alternatieven van spoor en water zijn enkel mogelijk aan de bedrijvenzone Grensland.



Mobiliteit en bedrijvigheid. schaal 1/40.000 (grid 2km)

2.2 MOBILITEIT

> “ De wegenis in het centrum heeft geen hiërarchie waardoor er overal overlast is door het verkeer.”

WOONKWALITEIT IN WERVIK EN GELUWE WORDT GEHYPOTHEKEERD DOOR GEMOTORISEERD VERKEER

Het uitgebreide parkeerareaal en de steenwegen die de centra van Wervik en Geluwe kruisen, zijn schadelijk voor de woonkwaliteit. De luchtkwaliteit is er in bepaalde straten slecht (De Standaard, 2018) (zie overzichtskaart). Het nauwe Romeinse stratenpatroon in Wervik zonder enige hiërarchie zorgt voor diffuse verkeersstromen waardoor het volledige centrum van de stad sterk gedomineerd wordt door het autoverkeer, mede ook door het smalle gabarit. Het aantal Leieoversteken is beperkt (zie overzichtskaart mobiliteit) en de brug die Wervik met Frankrijk verbindt ligt pal in het centrum. De creatie van een nieuwe brug in Menen via de doortrekking van de ringweg bleek een te beperkte ontlasting van de verkeersstromen door Wervik centrum te bieden en was ondermeer daarom niet wenselijk (2010). Anderzijds bleek uit de studie een significante toename van de verkeersintensiteiten in het centrum van Wervik naar aanleiding van de komst van het bedrijventerrein Menen-West. De komst van Menen-West vormt dus een verdere bedreiging voor de leefkwaliteit in Wervik en de kansen voor traag verkeer zoals de fiets en te voet gaan.

Een slimme parkeernorm in de gemeentelijke stedenbouwkundige verordening ontbreekt waardoor ook via nieuwe ontwikkelingen het autogebruik niet in de juiste richting wordt gestuurd (parkeernorm nauwelijks gezoneerd, geen norm voor deelwagens noch voor elektrische wagens). De fietsparkeerrichtlijnen gekoppeld aan nieuwe ontwikkelingen zijn weinig ambitieus.

De ontsluiting van en naar de A19 (N58) is druk bereden en zorgt op piekmomenten voor wachtrijen aan de rotonde met de N8. Door ontwikkelingen van het bedrijventerrein Menen-Wervik, zal deze alleen maar toenemen. Plannen tot ontdubbeling van het aantal rijstroken van de N58 ten oosten van de ringlaan (N338) moet dit tegengaan.

VERKEERSONVEILIGHEIDSGEVOEL EN EEN ONVOLDOENDE KWALITATIEF FIETSNETWERK BEPAALT MEE DE VERVOERSWIJZEKEUZE

Doordat het gemotoriseerd verkeer op het grondgebied van de stad vrij spel krijgt en er simpelweg geen kwaliteitsvolle ruimte is voor fietsers, is het verkeersonveiligheidsgevoel hoog. Slechts 42% van de ondervraagden vindt het veilig om te fietsen in Wervik. In het Vlaams Gewest ligt dit gemiddeld op 52% (stad Wervik, 2018).”

Het onveiligheidsgevoel, het ontbreken van een kwalitatief fietsnetwerk (zie overzichtskaart mobiliteit) en de uitgebreide autoinfrastructuur verleiden inwoners, scholieren en bezoekers richting autogebruik. Slechts respectievelijk 45% van de Wervikanen verplaatst zich wekelijks te voet over korte afstanden (tegenover 52% op Vlaams niveau). Ook fietsen over korte afstanden gebeurt in Wervik minder dan het Vlaamse gemiddelde (35% in Wervik vs. 38% op Vlaams niveau). Specifiek voor woon-werkverkeer kiezen dan weer duidelijk meer Werviknaren dan het Vlaams gemiddeld voor de fiets; 21% vs. 15% in Vlaanderen (FOD mobiliteit, 2015). De geplande verdere uitbouw van de fietssnelweg F371 langs de Leie zal hiertoe bijdragen.

Met het uitstippelen van fietsveilige routes, een proefproject voor zone 30 in het centrum van Wervik, 2 “zoen & vroemzones” en 1 schoolstraat worden eerste voorzichtige stappen genomen om de verkeersveiligheid en -leefbaarheid te verbeteren. Om effect te hebben, zijn meer verregaande maatregelen gewenst.

BEREIDHEID OM IN TE ZETTEN OP FIETS IS ER, NU ACTIE

Duurzame mobiliteit is ondanks de overlast door gemotoriseerd verkeer in de centra (zie overzichtskaart mobiliteit) voorlopig geen beleidsthema in Wervik en nog onvoldoende verankerd in de administratie. De stad beschikt niet over een kwalitatief fietsroute- of wandelroutenetwerk en zet niet in op dataverzameling rond fietsen.

De locatie van de fietslaadpunten zijn niet vanuit fietsersperspectief gekozen. Succesvolle laadpunten bevinden zich op plaatsen met een lange stallingsduur (attractiepolen zoals sportfaciliteiten) en in combinatie met een overdekte kwalitatieve fietsenstalling.

Met één fietsparkeerplaats per woning is de parkeernorm voor fietsen te laag. Met dienstfietsen, een fietschallenge en een hoge fietsvergoeding voor

> “ Het onveiligheidsgevoel, het ontbreken van een kwalitatief fietsnetwerk en de uitgebreide autoinfrastructuur verleiden inwoners, scholieren en bezoekers richting autogebruik.”

de werknemers neemt de stad haar voorbeeldrol als werkgever al op. Via communicatie zou de stad deze inspanningen kunnen verzilveren door te sensibiliseren richting bewoners en andere werkgevers.

De landelijke zones in het noorden en de Leievallei in het zuiden van de gemeente hebben veel potentieel voor de fiets- en voetgangersbeleving. Er is geen/ nauwelijks contact met de Franse buren rond mobiliteit. De aan Franse kant gesloten voetgangersbrug over de Leie ter hoogte van de Balokken getuigt hiervan.

TREINVERBINDING IEPER-KORTRIJK EN RIJSEL (!) ALS TROEF

Voor bepaalde trajecten beschikt Wervik over een vrij goed openbaar vervoersaanbod zoals vanuit Wervik naar Menen/ Kortrijk / Ieper (elk uur een IC-trein en drie extra pendeltreinen in de ochtend en avond) of vanuit Geluwe naar Ieper/ Menen (elk uur een bus met één extra pendelbus). Met 11% stijging in het aantal reizigers tussen 2015 en 2017 trekt het treingebruik verder aan. Een trend die kracht moet worden bijgezet. De ligging van het station direct in het centrum, en de nabijheid van het station Menen voor Geluwnaren, maken dat de stations prima bereikbaar zijn met de fiets (zie resultaten reistijdanalyse op mobiliteitskaart).

Dat inwoners van Wervik centrum op een steenworp van een bus- (vanuit Wervicq-Sud) en treinverbinding (vanuit Comines) naar Rijsel verwijderd zijn, wordt niet in de verf gezet, terwijl dit vanuit recreatief oogpunt interessant kan zijn.

Door de afwezigheid van deelfiets- of deelautosystemen en hoogwaardige fietsparkeerplaatsen aan openbaar vervoerhaltes (met uitzondering van het station van Wervik), is er maar beperkt sprake van het faciliteren van multimodale verplaatsingen.

Het OV-aanbod binnen de gemeente is beperkt tot belbusverbindingen (69 & 29) terwijl uit de verplaatsingsstromen duidelijke verplaatsingsnoden tussen Geluwe en Wervik blijken (Traject, 2018). Gezien de beperkte afstand (5 km) en de opmars van elektrische fietsen, is inzetten op een kwalitatieve fietsverbinding tussen beide kernen hierop een goed antwoord. Ook de fietsverbinding Wervik – Kruiseke – Ieper blijkt op basis van de analyse van verplaatsingsstromen beloftevol en verdient meer aandacht (Traject, 2018).



Sint-Medardusstraat, vernoemd naar de aanliggende kerk: rijden of parkeren.



Fietsoplaadpunt

2.3 OPEN RUIMTE

"Natuurloze gemeente waar ook het landbouwgebied gestaag afneemt."

TABAKSTEELT VERLIEST TERREIN

De vruchtbare zandleemgronden zorgden er mede voor dat Wervik het epicentrum was van de tabaksteelt. Na het stopzetten van de Europese subsidies daalde het aantal tabaksboeren zienderogen (van 300 in 2006 naar 50 in 2013 (De Kegel, 2013)). Op dit moment bestaat de landbouw volgens de gemeente vooral uit grondgebonden gewassen (maïs, tarwe,...) en akkerbouw. Sommige landbouwers verkopen de producten ook lokaal, maar deze vormen eerder uitzonderingen. De gemeente ziet ook een schaalvergroting van de landbouw (bijvoorbeeld grote uitbreiding kippenkwekerij ter hoogte van de Oude Beselarestraat).

Verder werd in 2005 (BPA Ten Brielensesteenweg) ongeveer 6 ha landbouwgebied omgezet naar sportzone. Door het herlokaliseren van de oude sporttereinen naar dat gebied, werd in het centrum plaats vrijgemaakt voor wonen.

BIOLOGISCH MINDER WAARDEVOL

De biologische waarderingskaart toont vooral het ecologisch belang aan van de Leievallei. De rest van Wervik wordt aangeduid als biologisch minder waardevol, kleine landschapselementen (KLE) buiten beschouwing gelaten. Belangrijke gebieden omvatten de Leievallei (de Balokken, een groen eiland omzoomd door water, met aansluitend een parkbegraafplaats, de Leiemeersen (deelgebied Laag-Vlaanderen), het aanliggende eiland Bousbecque (ca. 37 ha)) en de kleinere beekvalleien (de Sint-Jansbeek kent nog een natuurlijk en meanderend verloop).

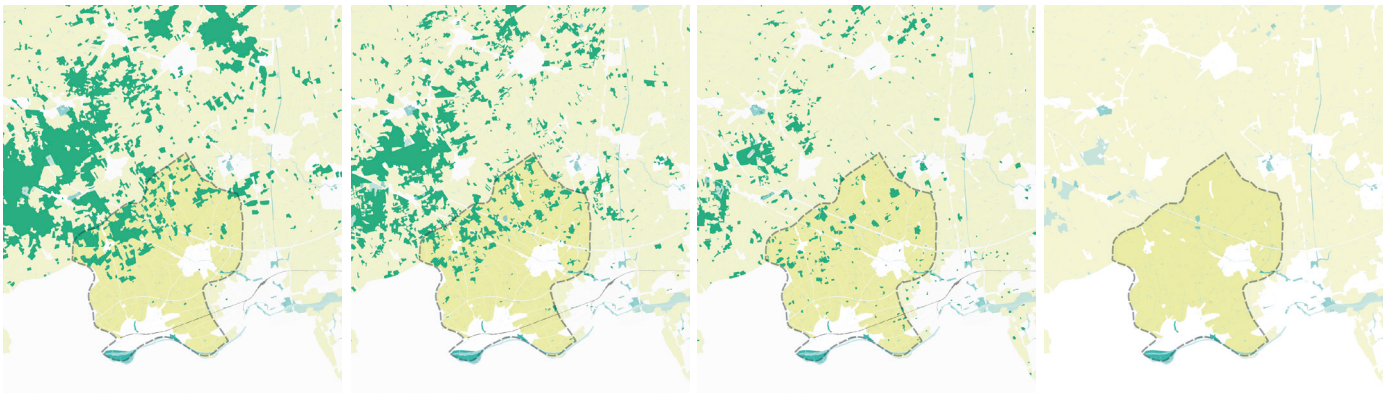
De Balokken, één van de enige natuurelementen van de stad, werd ontwikkeld op een oude stortplaats op één van de afgesneden meanders die ontstonden bij het rechttrekken van de Leie.

DE LEIE ALS DRAGER VAN VERVOER, MAAR OOK VAN NATUURWAARDE EN RECREATIEF GEBRUIK

De Leie is recent toegankelijk gemaakt voor schepen tot 1.350 ton (Sweco, 2018), waardoor het een rol kan vervullen in functie van verkeer en vervoer. Naast het ecologisch belang en de recreatieve dimensie, kan deze gezien worden als bron van stedelijke en economische dynamiek (Sweco, 2018). De werken aan de Leie hebben lange tijd aangesleept. Mede hierdoor heeft de stadsontwikkeling van Wervik centrum stil gelegen. Nu de de werken aan de Leie achter de rug zijn, moet Wervik centrum een inhaalbeweging inzetten.

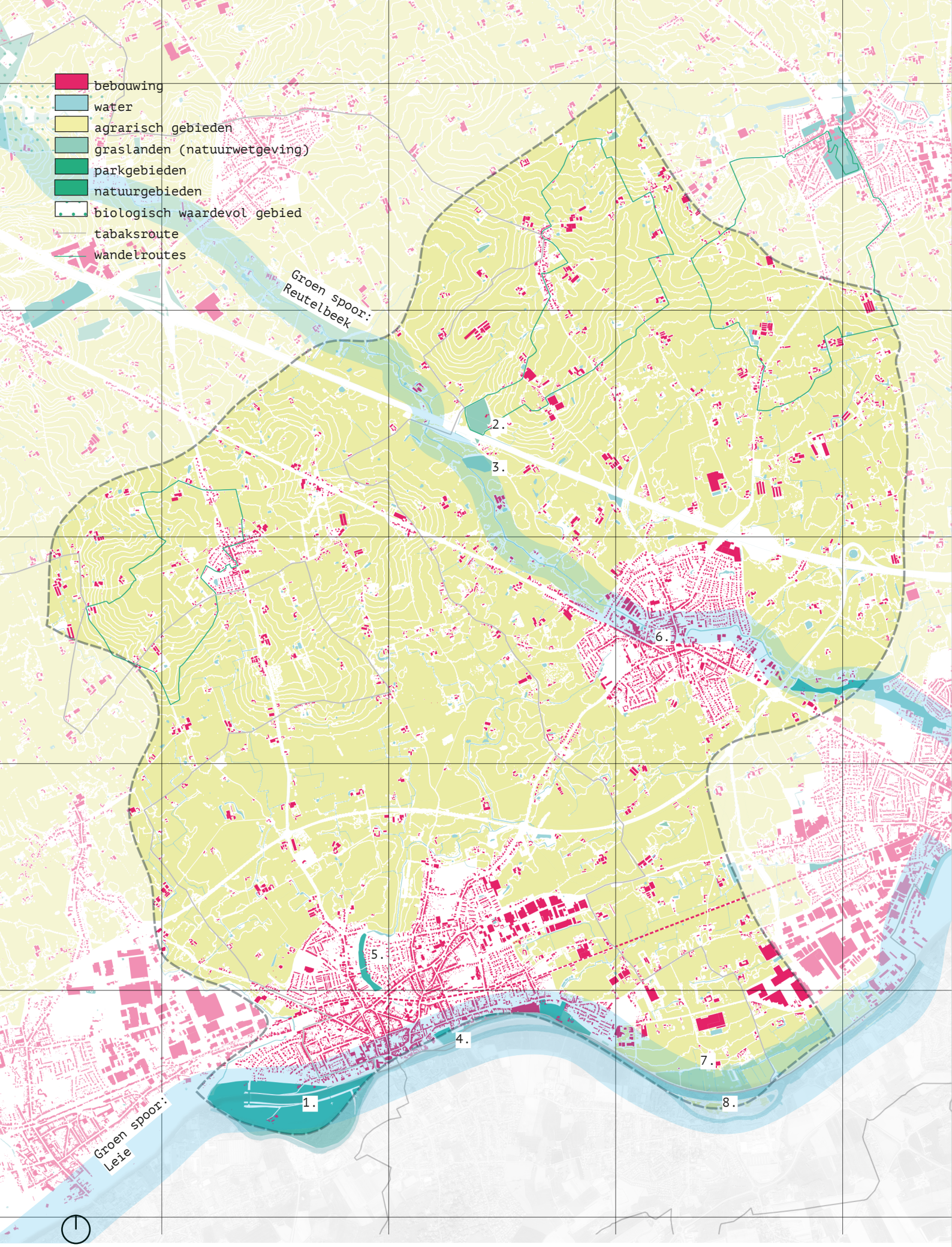
LANDBOUWKAMERS HEBBEN EIGEN KARAKTER

Landbouwkamers kunnen worden gedefinieerd als gebieden die voornamelijk door landbouw worden ingenomen. De kamers worden afgebakend door primaire en lokale wegen. Binnenin de kamers bevinden er zich dus in theorie enkel landbouw en/of andere landelijke wegen.



Ferraris kaart (1777-1778) | Vandermaelen kaart (1846-1854) | Topografische kaart (1910-1940) | Huidige situatie (2019)

Evolutie bosgebieden te Wervik en omgeving



Open ruimte . schaal 1/40.000 (grid 2km)

	Bestaande natuur	ha	mensvrij	status
1	Balokken	36	0	park
2	Congo-bos	5	5	bos
3	Moeremaai	2,7	2,7	bos
4	Oosthovesite	1,8	0	park
5	Provinciale St.-Jansbeek	2,9	0	park
6	Park Reutelbeek	4	0	park
	TOTAAL	**52,4**	**7,7**	
	TOTAAL AANDEEL	**1,2%**	**0,2%**	

	Potentie natuur	ha	mensvrij	status
7	Leiemeersen	15,2	0	landbouw
8	eiland Bousbecque	12	12	landbouw
	TOTAAL	**27,2**	**12**	
	TOTAAL AANDEEL	**0,6%**	**0,3%**	

tabel: aandeel natuur en park in Wervik



De Balokken (rechts) en begraafplaatspark (links), een mooie start voor het grensoverschrijdend landschapspark

Er werden twee landbouwkamers verder onderzocht (zie bijlage 2). We zien dat elke kamer zijn eigen accenten heeft. Sommige kamers zijn zeer fietsvriendelijk, anderen zijn meer in trek bij de wandelaars. Hier liggen mooie potenties om het karakter te versterken.

NATUURLOZE GEMEENTE MET POTENTIEEL GROENE BEEKVALLEIEN

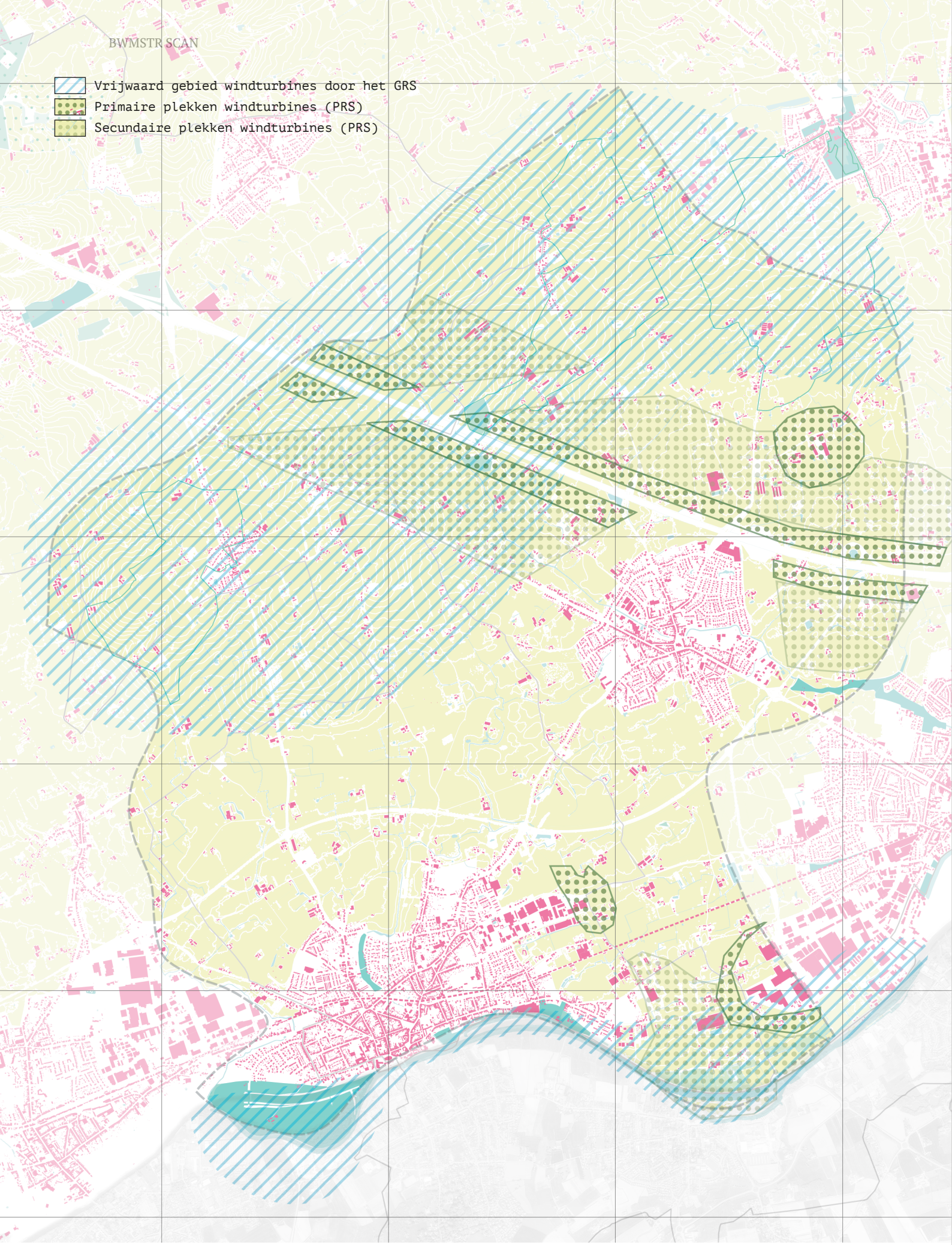
Met het project 'Groene Sporen' probeert Leiedal met andere actoren een samenhangend netwerk te creëren van groene structuren. Deze groene sporen snijden Wervik met twee vingers in de vorm van de Leie en de Reutelbeek. De enige stukjes natuur langs de groene sporen zijn het Congo-bos (populier) en Moeremaai (eik), beiden langs de Reutelbeek. De twee bossen vormen restanten van de vroegere lintbebossing. Dit is in totaal ca. 7,5 ha natuur. Als we voor Wervik 10 % natuur willen, betekent dit nog zo'n 429 ha extra.

Door het Europese Interregproject Corrid'or i.s.m. het project 'Groene Sporen' werden al stappen gezet (creatie Balokken, ontwikkeling Oosthovesite), maar deze beperken zich in grote mate tot (niet-samenhangende) parkstructuren. Er zijn nog missing links in het grensoverschrijdend Leielandschap dat Europa wil ontwikkelen. Een waardevol startpunt zou de Leiemeersen zijn. Dit gebied bestaat onder meer uit kleinschalige graslanden en een rijke maar zeer kwetsbare fauna en flora. Het gebied bevindt zich echter tussen twee industriezones (Pontstraat te Wervik en Grensland te Menen).

De verdieping van de Leie voor de passage van een tonnenmaat van 4.500 ton zal worden gecompenseerd met 'rivierherstel'. De ambitie geformuleerd door ANB bestaat erin de Leie haar natuurlijk karakter terug te geven (door onder meer de realisatie van natuurlijke oevers en de vernatting van meersgebieden).

BOMEN ALS OPLOSSING?

Een simulatie van de evolutie van de bossen in Wervik toont een grote afname. Vooral de twee wereldoorlogen kunnen gezien worden als de grote boosdoeners voor het verdwijnen van de meeste uitgestrekte bosrestanten van het vroegere oerbos. In het naburige Zonnebeke werd echter besloten ze de percelen (gedeeltelijk) terug aan te planten met het uitgestrekte Polygoonbos als resultaat.



Confrontratie ideaal vrijwaard gebied winturbines (GRS) en primaire locaties (PRS). schaal 1/40.000 (grid 2km)

2.4 ENERGIE I KLIMAAT

"De politieke ambitie lijkt aanwezig te zijn, maar er is geen vertaling naar het lokale beleid en de administratie."

EEN POLITIEKE AMBITIE, MAAR GEEN VERTALING NAAR LOKAAL BELEID EN ADMINISTRATIE

Eind 2013 ondertekende Wervik, samen met de overige 12 steden en gemeenten uit Zuid-West-Vlaanderen het Burgemeestersconvenant en engageerde zich zo tot het reduceren van de CO2-uitstoot met 20%. Met ondersteuning van de intercommunale Leiedal werd een actieplan opgesteld waarin vijf overkoepelende doelstellingen naar voor geschoven worden. Tegen 2050 wil de regio Zuid-West-Vlaanderen een klimaatneutrale regio worden, onder begeleiding van Leiedal (Leiedal, 2014 & 2018).

In Wervik is echter geen sprake van een echte visie en een doorgedreven beleid rond duurzaamheid. Genomen maatregelen beperken zich tot de gemeentelijke werking en het eigen patrimonium. Er wordt niet ingezet op sensibilisering van de bevolking, noch wordt er gecommuniceerd over de ondertekende ambities en de genomen acties. De politieke ambitie lijkt aanwezig te zijn, maar er is geen vertaling naar het lokale beleid en de administratie.

DE CO2-EMISSIES STIJGEN, MAAR DE LOKALE ENERGIEPRODUCTIE IS NET GENOEG OM DIT TE COUNTEREN

Uit de CO2-inventarissen blijkt dat de CO2-emissies gestegen zijn in Wervik met 2,71% (2016 t.o.v. 2011). Door de toename van de hernieuwbare energieproductie op het grondgebied, kon deze stijging wel gecounterd worden. Ondanks de stijging van de CO2-uitstoot t.o.v. 2011, is volgens de metingen van Leiedal de CO2-uitstoot met 2% gedaald in 2017 t.o.v. 2005. Blijvende aandacht is nodig om de doelstellingen uit het Burgemeestersconvenant en ZeroRegio te behalen, met oog voor metingen en bijkomende actie.

HERNIEUWBARE ENERGIE BLIJFT BEPERKT TOT ZONNEPANELEN DOOR EEN RESTRICTIEF BELEIDSKADER

De hernieuwbare energieproductie op het grondgebied van Wervik is gestegen in 2016 (7.032 MW) met 113% t.o.v. 2011 (3.301 MW), door een toename van het aantal zonenpanelen. Het aandeel lokaal geproduceerde duurzame energie (8,1% in 2017) is echter onvoldoende om de doelstelling van 13% tegen 2020 te realiseren (Leiedal, 2018).

De plaatsing van windturbines is tot nog toe altijd gestrand in de vergunningsfase. In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan worden de Leievallei en het Noordelijk golvend open-ruimtegebied namelijk aangeduid als twee gebieden waar geen windturbines geplaatst mogen worden. Voornamelijk het laatste gebied leent zich echter uitstekend tot windturbines door de aanwezigheid van grote lijninfrastructuur en de afwezigheid van grote woonkernen, zoals bevestigd door een studie van Leiedal (Vandewiele & Cox, 2019).

ONVOLDOENDE OOG VOOR KLIMAATADAPTATIE & KLIMAATBESTENDIG INRICHTEN

Naast het mitigeren van klimaatverandering, is het belangrijk om aandacht te hebben voor het klimaatbestendig inrichten van zowel de openbare als de private ruimte. De zes voornaamste aspecten zijn ontharden, afschermen, ruimte voor water, bebossen, ventileren en beheersen van de warmteopname (Klimaat en Ruimte, s.d.). Aan ontharden, afschermen en ruimte voor water wordt in beperkte mate aandacht besteed op vergunningsniveau.

Sector	Doelstelling voor 2020	Evolutie in CO_2-uitstoot (2016 t.o.v. 2011)
Tertiaire sector	-	8,60%
Woningen	-	-3,62%
Bedrijven	-	5,43%
Mobiliteit: Openbaar vervoer	-	-13,95%
Mobiliteit: Overig	-	9,73%
Landbouw	-	-7,76%
Totaal	-20%	2,71%

Burgemeesterconvenant (2011;2016)

2.5 REGELGEVING & PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP

ALGEMEEN: JURIDISCH EN BELEIDSMATIG KADER

De stad Wervik beschikt sinds april 2006 over een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (GRS). Het grondgebied is opgedeeld in zeven deelruimten waaraan telkens ontwikkelingsperspectieven toebedeeld zijn, namelijk de kernen van Wervik en Geluwe, Kruiseke, Terhand, de Leievallei, Centraal open-ruimtegebied en Noordelijk golvend open-ruimtegebied. In de verstedelijkte kernen van Wervik en Geluwe wordt de verdere ontwikkeling van woningen en voorzieningen vooropgesteld bij voorkeur nabij bestaande voorzieningen om de bereikbaarheid te garanderen. Daarnaast zet Wervik, conform het GRS, in op de wooninvulling van goed gelegen binnengebieden, selectieve verdichting en reconversie van gebouwen die hun functie hebben verloren. Tenslotte gaat in deze kernen ook aandacht naar de versterking van de bedrijvigheid en de recreatieve troeven. Kruiseke en Terhand worden in het GRS gezien als leefbare gehuchten (o.m. door de inrichting van N303 doorheen Kruiseke). De verdere ontwikkelingen op het vlak van woningen en voorzieningen worden beperkter ingevuld dan in de stedelijke kernen. Zo zet Wervik in deze twee gehuchten wat bewoning betreft in de eerste plaats in op renovatie van het bestaande woningpatrimonium en reconversie van bestaande gebouwen (bv. oud schoolgebouw in Terhand ombouwen tot woongebouw). De Leievallei wordt uitgebouwd tot natuurlijke en recreatieve as aansluitend aan de kern van Wervik. Het gebied tussen Wervik en Menen wordt voorzien als open-ruimtegebied, met onder meer een versterkt waardevol meersenlandschap. Het Centraal en Noordelijk open-ruimtegebied wordt hoofdzakelijk ingevuld als samenhangend landbouwgebied, met ruimte voor landschappelijke en ecologische infrastructuur. In het Noordelijk open-ruimtegebied, aansluitend bij Heuvelland, wordt ook het toeristisch-recreatief medegebruik ondersteund (fietsen en wandelen).

Het grondgebied Wervik is gelegen in het gewestplan 'Poperinge-Ieper', goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 14 augustus 1979. Het grootste gedeelte van het grondgebied van de Stad Wervik is bestemd tot agrarisch gebied. De stedelijke kernen van Wervik en Geluwe zijn grotendeels bestemd tot woongebied. De gehuchten Kruiseke en Terhand zijn bestemd tot woongebieden met landelijk karakter.

Op de gemeentelijke website van Wervik staan er 22 BPA's en 15 RUP's. Het merendeel van de BPA's en RUP's hebben betrekking op de inrichting van woonwijken binnen de stadskern. Slechts één BPA ging over de bestemming van een parkgebied (de Balokken) en een beperkt gedeelte heeft betrekking op industrie en zonevreemde bedrijven.

Een enkele keer werd agrarisch gebied omgezet in woongebied (RUP Menensesteenweg, Prinsenstraat, Rapetstraat), maar dit was bedoeld als afronding van het woongebied naar de uitgestrekte open ruimte. Het werd, zoals voorgeschreven door het GSR, gecompenseerd door elders WUG te schrappen. Wervik (en Geluwe) beschikken enkel over WUG binnen de stadskern. Wervik heeft zijn deel omgezet naar zone voor woningbouw en inbreidingsgebied (RUP Hovenierstraat). Zolang het niet gaat om WUG gelegen buiten de stadskern (en de woningbehoefte volgt uiteraard), gaat dit niet in tegen de doelstellingen van het BRV.

Voor de zonevreemde bedrijven werden er via RUP's ontwikkelingsmogelijkheden gecreëerd. Dit zijn er slechts een beperkt aantal en de opvatting uit het GRS dat zonevreemde bedrijven in het buitengebied kunnen blijven bestaan, maar nieuwe zonevreemde bedrijven niet zijn toegelaten, wordt gehandhaafd door in de bestemmingsvoorschriften te voorzien dat er zich geen andere bedrijf kan vestigen bij het stopzetten van de activiteiten, tenzij er een nieuwe afweging gebeurt.

Qua participatie heeft Wervik goedwerkende strategische adviesraden (GECORO, Milieuraad en Mobiliteitsraad). Betrokkenheid van de burgers wordt georganiseerd o.m. via bewonersplatforms en specifieke (ad hoc) dossiergebonden toelichtingen.

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de vastgestelde ruimtelijke knelpunten op het vlak van regelgeving en publiek ondernemerschap.

TE HOGE VERHARDINGSGRAAD EN TE VEEL HINDERNISSEN VOOR EEN KWALITATIEF RUIMTELIJK RENDEMENT

Met een bebouwbare oppervlakte van 82% van het grondgebied heeft de stad Wervik een hoge verhardingsgraad. Bovendien verhinderen heel wat stedenbouwkundige voorschriften de verhoging van het kwalitatief ruimtelijk rendement (meer doen op minder ruimte). In de stedenbouwkundige voorschriften wordt steeds een onderscheid gemaakt tussen enerzijds gesloten en anderzijds open en halfopen bebouwing. Meergezinswoningen worden maar zelden toegelaten en enkel in gesloten bebouwing. Het aantal maximaal

toegelaten bouwlagen is steeds 2 (plus max. 1 onder het dak, maar dit mag dan geen volwaardige leefruimte zijn). Het valt op dat er binnen het stadscentrum nog veel ruimte gelaten wordt voor open en halfopen bebouwing, wat zwaar weegt op het ruimtebeslag. Ook worden er regelmatig inbreidingszones voorzien voor toekomstige woningen, waarbij meergezinswoningen opnieuw niet toegelaten zijn. Daarnaast is er weinig aandacht voor groengebied en onthardingsprojecten binnen het centrum. In de bestemmingsplannen wordt er naast de woon- en inbreidingszones, nooit een bijhorend gebied als park ingericht.

De verdichtingsprojecten wenst men aan de Leie te brengen, door reconversie van de in onbruik geraakte bedrijfsgebouwen naar projecten voor meergezinswoningen (RUP Koestraat). Het centrum wenst men te ontdichten (RD GRS p. 125). Dat is op zich niet strijdig met het BRV, maar er stelt zich de vraag waarom er binnen de stadskern nog zoveel ruimte voorzien wordt voor open en halfopen bebouwing, waarbij men mikt op een woondichtheid van 10 à 15 woningen per hectare. Daarenboven is het steeds voor elke woning verplicht min. 1 parkeerplaats te voorzien op eigen terrein of op een afstand van 400 m (de zgn. parkeergarages, waarvoor slechts 1 bouwlaag is toegelaten). In de centra van Wervik gaat in de stedenbouwkundige voorschriften veel te weinig aandacht naar verdichting en verweving.

Aangezien het merendeel van de bestemmingsplannen betrekking hebben op wonen, kan er flexibeler met de stedenbouwkundige voorschriften worden omgegaan in plaats van opsplitsingen in gesloten woonzone en open of halfopen woonzone, waarbij de verdeling tussen hoofd- en nevenbestemming per eenheid max. 70/30 bedraagt. Hierdoor wordt het bijna onmogelijk om aan verweving van verschillende functies binnen een en hetzelfde gebouw te doen, wat het BRV net voorschrijft. Eenmaal is er de bestemming centrumgebied (RUP Leiekant), waarbinnen mogelijk: wonen, kleinschalige lokale detailhandel, horeca (inclusief kamergebonden logies), diensten, openbare voorzieningen, kantoren en vrije beroepen en de daarbij horende koeren, tuinen, bergingen, parkeervoorzieningen, inritten en garages. Het gaat echter maar om een zeer beperkte oppervlakte.

Tenslotte heeft Wervik ook nog een zeer gedetailleerde gemeentelijke stedenbouwkundige verordening, waarin onder meer strikte minimale oppervlaktes worden voorzien voor binnenruimten van woningen. Dit is uiteraard ook een belangrijke drempel voor het verhogen van het ruimtelijk rendement.

AANTASTING VAN AGRARISCH LANDSCHAP DOOR BEWONING

Het agrarisch landschap buiten de kernen van Wervik en Geluwe wordt gekenmerkt door verspreide zonevreemde woningen. Naast de ernstige bedreiging voor het landschap hypothekeren deze woningen de ontwikkelingsmogelijkheden van de professionele landbouw. Zonevreemde bewoning genereert immers klachten over geur- en geluidshinder die eigen zijn aan de landbouwactiviteit en brengt zo de landbouwexploitaties in het gedrang.

Tenslotte vormen ook de gehuchten Kruiseke en Terhand, bestemd als woongebieden met landelijk karakter, een aantasting van het open ruimtegebied. Verdere ontwikkeling in deze gehuchten is niet aangewezen. Reconversieprojecten (bv. oud schoolgebouw in Terhand) zijn geen voorbeeld van KWALITATIEF ruimtelijk rendement. In deze gehuchten is een uitdoofbeleid aangewezen.

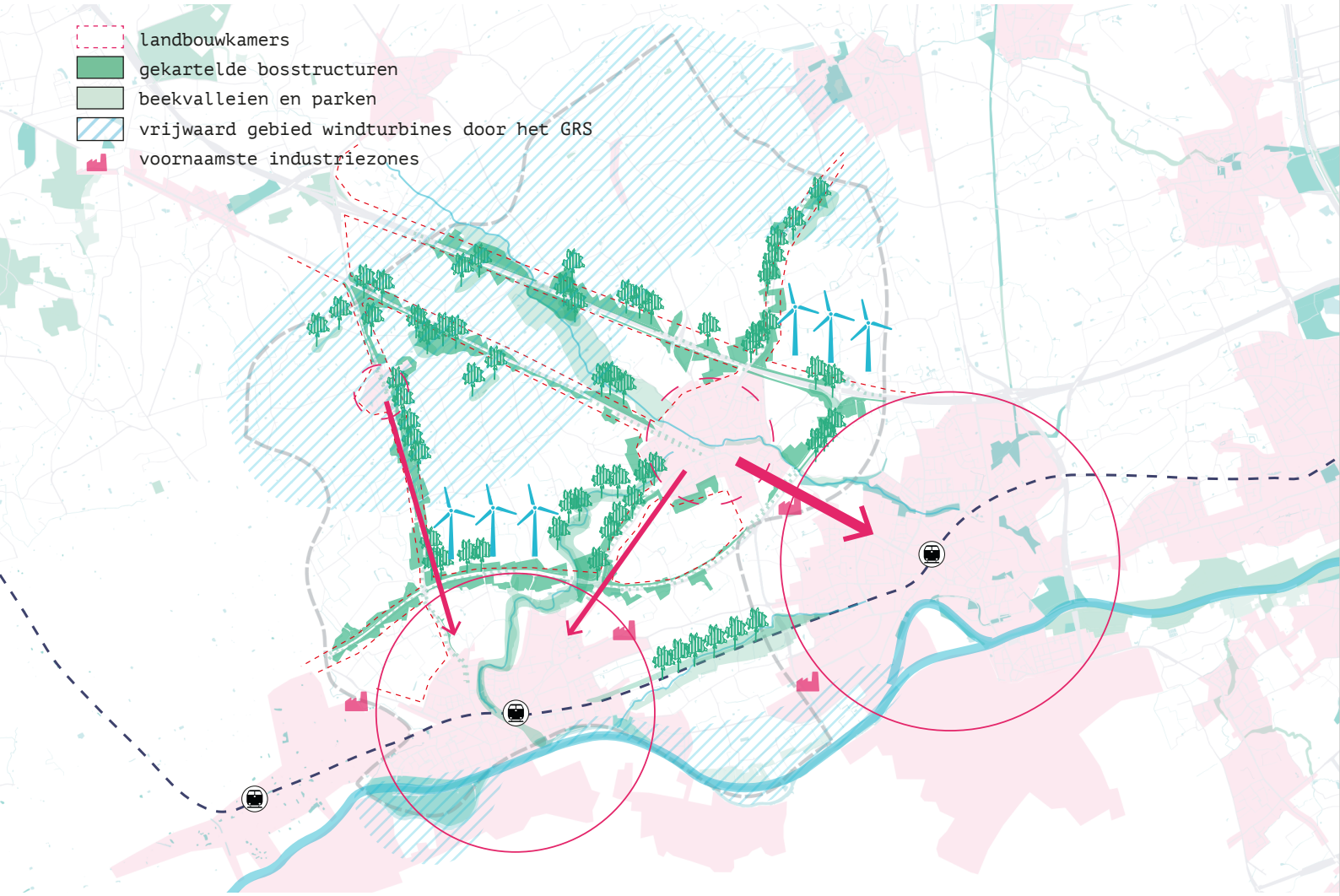
LEEGSTAANDE AGRARISCHE GEBOUWEN

Door de jaarlijkse afname van landbouwexploitaties komen meer en meer landbouwgebouwen leeg te staan. Deze leegstaande gebouwen nemen open ruimte in en tellen mee in het ruimtebeslag en de verhardingsgraad, zonder dat die nog enige meerwaarde hebben.

Goed gelegen gebouwen, die meer bepaald bij de kern aansluiten, kunnen eventueel dienst doen voor andere kleinschalige functies, zoals ambachtelijke bedrijven of diensten, die geen of slechts een zeer geringe impact hebben op de hoofdfunctie landbouw. Andere gebouwen zijn dan weer een aantasting voor de open ruimte en kunnen beter verdwijnen.

DRUK OP DE HANDELSKERNEN & TE WEINIG KWALITATIEVE GROENE PUBLIEKE RUIMTE

De baanwinkels langs de belangrijkste invalswegen naar Wervik tasten het kleinhandelsweefsel en bijgevolg ook de aantrekkelijkheid van de handelskernen van Wervik en Geluwe aan en zorgen voor een mobiliteitsdruk. Wervik kent een hoge verhardingsgraad. Er is veel te weinig ruimte voor kwalitatieve groene publieke ruimte in de kernen.


landbouwkamers
gekartelde bosstructuren
beekvalleien en parken
vrijwaard gebied windturbines door het GRS
voornaamste industriezones

SAMENVATTENDE AMBITIES

	KERN-VERSTERKING	MOBILITEIT	OPEN RUIMTE	ENERGIE	ONDER-NEMERSCHAP
01. Dorp versus stad: Complementair en niet dubbel op	×	×			
02. Stedelijke concepten voor Wervik 'Betaalbare woonstad aan de Leie'	×	×	×		×
03. Natuur, natuur, natuur,...		×	×	×	
04. Inhaalbeweging klimaatbeleid			×	×	×

3.1 DORP VERSUS STAD: COMPLEMENTAIR EN NIET DUBBEL OP

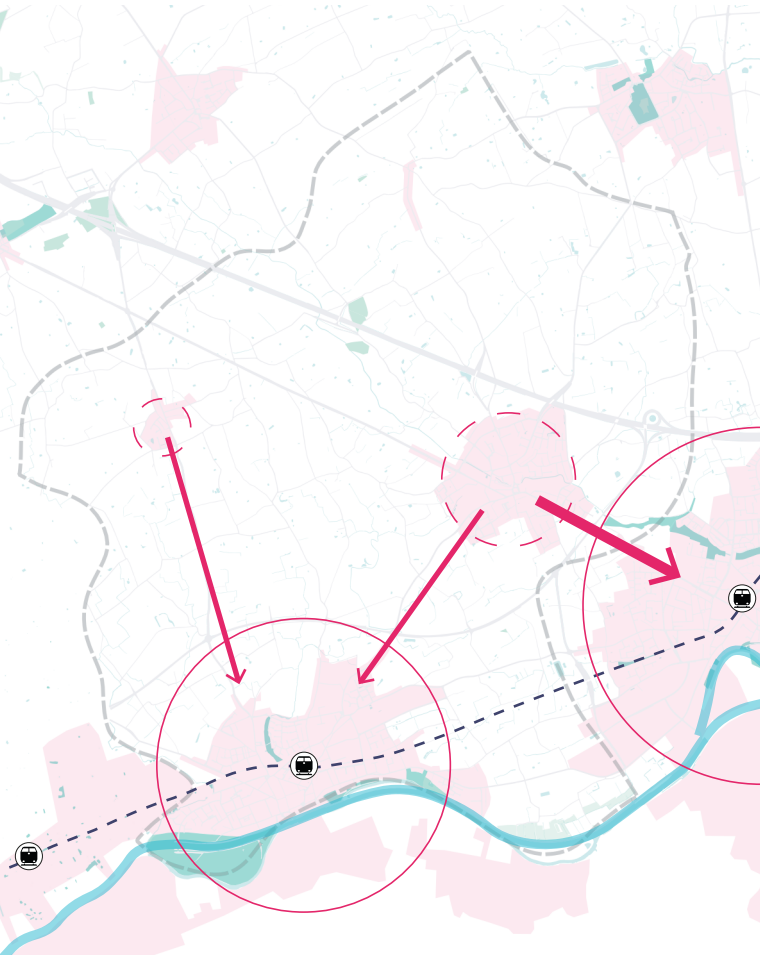
“ De voorbije 10 jaar werd het accent op verdelen gelegd. "
(lid schepencollege)

ZET STRATEGISCH IN OP DE 'STAD'

Wervik heeft een grote opportuniteit: een NMBS station écht in het centrum met een relatief snelle connectie naar Kortrijk, Ieper en Gent. Daarnaast zorgen een dens stedelijk weefsel, de Leie en de wederopbouwarchitectuur voor een mooie blauwdruk voor een ambitieuze stad. De potentie ligt er maar het laatste decennium werd in verhouding meer geïnvesteerd in Geluwe. Deze ambitie wil het bestuur aanmoedigen om volmondig voor hun stad te kiezen en strategisch te investeren in ontwikkeling van het stadshart.

LAAT GELUWE EEN DORP ZIJN

Het te auto-afhankelijke Geluwe blijft het karakter van ‘dorp’ behouden en mag niet in concurrentie staan met de stad. Geluwe beschikt over basisfaciliteiten maar is voor grotere voorzieningen afhankelijk van Wervik of Menen. Dit is gezond (lees noodzakelijk) voor de leefbaarheid van deze steden. Vrees ook de concurrentie van Menen niet, maar probeer complementair te zijn in het aanbod zodat beschikbare middelen optimaal worden ingezet.



VRIJWAAR DE OPEN RUIMTE

Bijkomende woonvraag wordt georiënteerd naar Wervik-stad. Door streng op te treden tegen bebouwing of herbestemming in open ruimte, wordt deze gevrijwaard. Bovendien heeft het stadshart de extra inwoners nodig.

MOBILITEITSPLAN DIVERSIFICEERT

Een ambitieus mobiliteitsplan maakt het onderscheid tussen de stad en het dorp. Het plan bewerkstelligt een autoluw stadscentrum voor Wervik en een gemoedelijk dorpsplein voor Geluwe.

Door het optimaliseren van verbindingen wordt er ingezit op een duurzame mobiliteit naar het stadshart van Wervik, maar ook tussen Geluwe en Menen (fietspad Reutelbeek) en tussen Wervik en Menen (fietsostrade).

POSITIONEER WERVIK / WERVICQ-SUD IN EUROMETROPOOL RIJSEL-KORTRIJK-DOORNIK

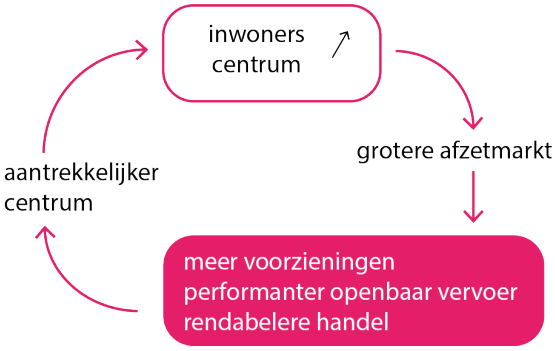
De administraties en politiek van de twee stadshelften; Wervik en Wervicq-Sud leren elkaar en elkaars thema´s (echt) kennen waardoor de stad al haar ontwikkelingskansen grijpt. Door structurele uitwisseling en samenwerking -ook met het Waalse Komen- rond de thema´s economie, wonen en mobiliteit, benut Wervik haar 360° radius. Alleen zo groeit ze uit tot een stadskern van belang in de Eurometropool. De taalbarrière en de barrière in cultuurverschillen wordt door taalprogramma´s gericht op vakjargon aangepakt. Per thema worden doordacht grensoverschrijdende gespreksrondes samengesteld zodat het verschil in gemeentelijke bevoegdheden wordt overbrugd en er -via bijvoorbeeld participatie van de regio's en provincies- slagkrachtig overleg ontstaat (Europese subsidies).

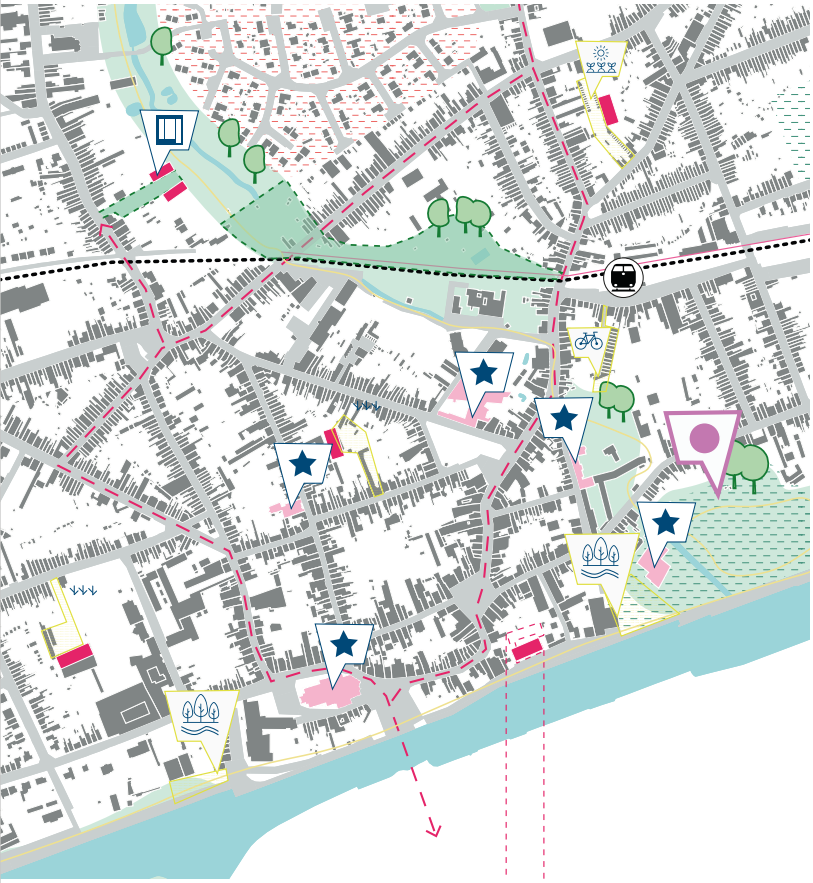
3.2 STEDELIJKE CONCEPTEN VOOR WERVIK 'BETAALBARE WOONSTAD AAN DE LEIE'

" Door de Leiewerken heeft de tijd hier 20 jaar stilgestaan. "
(lid GECORO)

VRAAG VERHOGEN DOOR AANTREKKELIJKHEID TE VERHOGEN WAARDOOR OOK HET VOORZIENINGENNIVEAU KAN AANSTERKEN

Een aantrekkelijke omgeving geeft de aanzet van een opwaartse spiraal met meer bewoners in het centrum, en bijgevolg, meer voorzieningen, een levendiger handelsapparaat, etc.





HOGER, DIVERSER ÉN AANGENAMER DOOR HET INTRODUCEREN VAN STEDELIJKE CONCEPTEN

Stedelijke woontypologieën densifiëren

Wervik is een stad en moet zich profileren als dusdanig. Het mag hoger, diverser én aangenamer. Wervik moet de mensen enthousiasmeren over het wonen in de stad en dat kan dus alleen met aantrekkelijke open en publieke ruimtes waar naast meer dense woontypologiëen kunnen verschijnen.

Buurtgroen geeft lucht aan de stad

Verhandelbare bouwrechten kunnen een instrument zijn voor het ontpitten van bouwblokken, waarbij meer ruimte wordt vrijgemaakt om o.a. aangename groenruimtes in de stad te creëren.

Identiteit ontkiemt uit wat er is

Wervik bezit architecturale pareltjes, veelal wederopbouwarchitectuur, die leeg staan en/of in verval zijn. Deze gebouwen hebben echter de potentie om te evalueren naar architecturale trekpleisters en identiteit te geven aan de stad.

Gezicht aan de leie

Geef de stad een sterk gezicht aan de Leie en profiteer van de waterkant als aantrekkelijke publieke ruimte met bovenlokale aantrekkingskracht.

Autovrij centrum + slimme parkeernorm

Geef de publieke ruimte meer ademruimte en ontwikkel een visie voor de parkeerproblematiek. Een slim circulatieplan combineert bereikbaarheid met ruimte voor de zwakke weggebruiker.

Leegstand en imago aanpakken

Typische stedelijke problemen zijn verloedering, leegstand en een slecht imago van vaak kwetsbare buurten. Voer een actief beleid tegen leegstand en start een citymarketingstraject op om het imago aan te pakken.

3.3 NATUUR, NATUUR, NATUUR,...

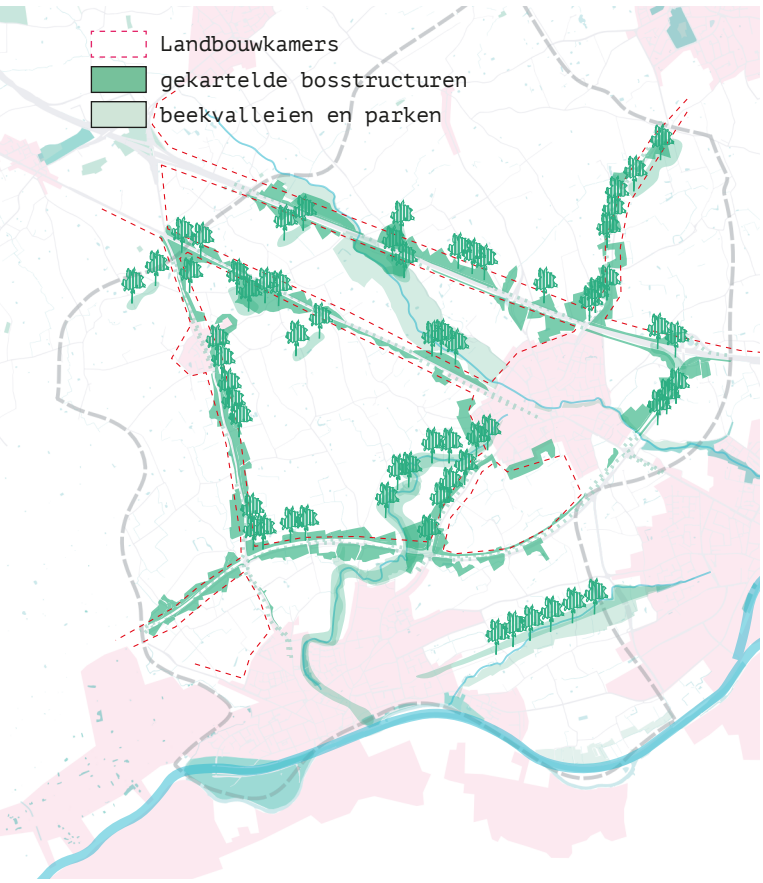
“ Wat we niet veel hebben, kunnen we veel bijmaken. "
(lid schepencollege)

BEBOS VOLGENS DE PRINCIPES VAN ‘TREESCAPE’ (BJOKE CARRON)

Wervik bezit slechts 0,2% bos. Eén van de belangrijkste pistes voor het creëren van een veerkrachtige en ecologisch waardevolle open ruimte, is het vergroten van de ‘canopy cover’, door het integreren en verbinden van kleinere boom- en boselementen.

Het principe van Treescape wordt hiervoor naar voren geschoven. Hierbij wordt ingezet op het combineren van boom- en boselementen met andere functies: wonen + bos, werken + bos, infrastructuur + bos en landbouw + bos. Door boom- en boselementen te combineren met andere functies moet voor bebossing a priori geen grote oppervlakte (landbouw)grond verdwijnen, maar worden toch interessante boomstructuren gerealiseerd die een belangrijke bijdrage bieden voor ecosysteemdiensten.

Voor Wervik zijn infrastructuur + bos (zie PR: gekartelde boom-en bosstructuren bakenen landbouwkamers af) en landbouw + bos (zie PR: agroforestry) de meest interessante pistes.



WATER ALS INITIATOR EN DRAGER VOOR NATUUR

De Leie en Reutelbeek vormen belangrijke structuren waarlangs natuur wordt uitgebouwd. Leiedal ontwikkelt deze groenstructuren als 'Groene sporen' en ook ANB zet hier al op in. De Reutelbeek wordt als beekdal terug herkenbaar gemaakt in het landschap, gericht op natuurontwikkeling, waterberging en goede aansluitingen met erfgoed en dorp. Deze lopende initiatieven zijn zeer belangrijk als ecologische verbindingen en moeten alle kansen krijgen. Binnen deze projecten kunnen de natuurambities (vs zachte wegen) nog worden opgeschaald. In ieder geval is het belangrijk dat in de beekvalleien geen bijkomend ruimte wordt verhard of ontwikkeld.

WEG WEG BINNEN LANDBOUWKAMER

A.d.h.v. de landbouwkamers wordt een duidelijke hiërarchie gebracht in het uitgebreide netwerk van landbouwwegen. De hiërarchisch lagere landbouwwegen, gelegen binnenin de landbouwkamers, kunnen (deels) worden onthard en al dan niet ingeschakeld in een zacht netwerk.

Wervik ligt op de grens en in de twee West-Vlaamse toeristische regio's. Heuvelland en de Leiestreek. Deze kunnen verder worden verweven. Het karakter van de landbouwkamers wordt versterkt en waar van toepassing wordt de bestaande verharding omgevormd naar een (zacht) recreatief netwerk.

CLUSTER EN VERDICHT AGRO-INDUSTRIE

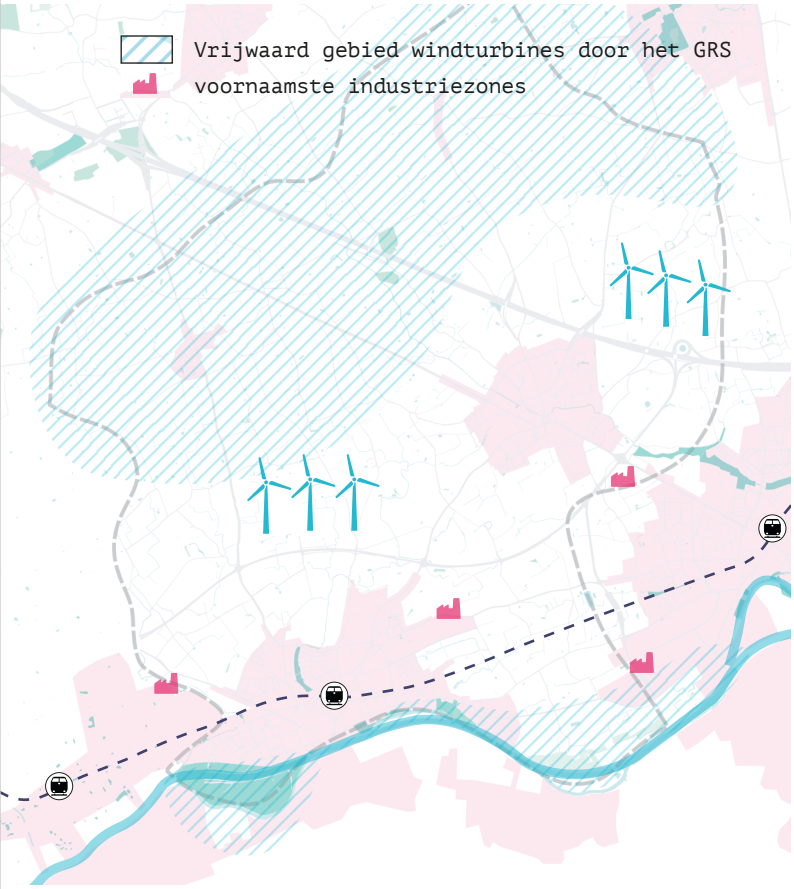
Agro-industrieën beginnen of uitbreiden? Dat kan alleen op de juiste plek. Door het koppelen van voorwaarden en het bepalen van agro-industrieclusters moeten tegelijkertijd open ruimte en agro-industrie kunnen groeien. Wervik brengt de locaties in kaart, onderscheidt voortzettingslocaties en transformatielocaties en wijst duurzame locaties aan voor intensieve landbouwactiviteiten.

3.4 INHAALBEWEGING KLIMAATBELEID

" Wervik is gelegen in de meest windrijke provincie van ons land, uitstekende ligging voor de plaatsing van windturbines, maar toch zijn er geen. "

ROL EEN AMBITIEUS KLIMAATBELEID UIT OP VERSCHILLENDE SCHAALNIVEAUS

Om klaar te zijn voor de veranderingen die klimaatverandering met zich mee brengt, is het belangrijk om een brede beleidsvisie rond klimaat te ontwikkelen. In deze visie moet zowel aandacht besteed worden aan klimaatmitigatie als -adaptatie. In deze geïntegreerde visie moet de transitie naar een klimaatneutrale regio voorop staan. Enkel door aandacht te hebben voor de verwevenheid en mogelijke spanningsvelden tussen verschillende beleidsdomeinen zoals mobiliteit, ruimtelijke ordening, open ruimte en klimaat kan er een gedegen beleid gevoerd worden.



SENSIBILISEER DE BEVOLKING, BETREK DE LANDBOUWSECTOR EN RESPONSABILISEER DE INDUSTRIE.

Om draagvlak te creëren bij de bevolking, is het belangrijk om in te zetten op de ontwikkeling van een gedragen visie. In plaats van de diverse stakeholders pas te betrekken of te informeren in de eindfase, moet de bevolking, de landbouw én de industrie betrokken worden bij de start van de visieontwikkeling. Vraag enerzijds wat de verwachtingen zijn rond een duurzame stad en anderzijds welke problemen leven bij de bevolking en de diverse sectoren.

Stippel nadien een concreet actieplan uit om de geformuleerde visie te vertalen naar het lokaal beleid. De opgenomen maatregelen moeten inzetten op verschillende beleidsdomeinen én moeten kaderen binnen de bredere visie. Ook in deze fase kan de burger betrokken worden. Een methodiek hiervoor is “budget games” , waarbij burgers bepalen aan welke projecten ze geld willen geven.

GEEF HET GOEDE VOORBEELD.

Het betrekken van de bevolking, landbouw en industrie bij het uitstippelen van een klimaatbeleid is een belangrijke eerste stap. Deze strategische visie maakt het ook gemakkelijker om genomen beslissingen en maatregelen te kaderen binnen een groter geheel waardoor burgers meer begrip zullen opbrengen voor maatregelen. Wervik moet bijgevolg voldoende communiceren. Ook moet de stad het goede voorbeeld geven, zodat de inzet van het stadsbestuur en de administratie duidelijk is voor de bevolking.

MOEDIG HERNIEUWBARE ENERGIE AAN. PAS HET WINDMOLENBELEID AAN.

Tot slot is het belangrijk dat Wervik inzet op de productie van hernieuwbare energie. Een belangrijke eerste stap hierin is het aanpassen van het huidig ruimtelijk beleid inzake windturbines. Wervik is gelegen in de meest windrijke provincie van ons land, uitstekend gelegen voor de plaatsing van windturbines.

04.

TRANSITIEAGENDA

	AMBITIE 1: DORP VERSUS STAD	AMBITIE 2: KERNVERSTERKING WERVIK STAD	AMBITIE 3: NATUUR, NATUUR, NATUUR,...	AMBITIE 4: INHAALBEWEGING KLIMAATBELEID
QUICK WINS				
QW1. overige gebieden voor woonuitbreiding schrappen en omzetten naar natuurgebied		x	x	
QW2. heraanplanting populieren langs beekpark		x	x	
QW3. ambitieuze mobiliteitsambtenaar en klimaatsambtenaar aanstellen				x
QW4. grensoverschrijdende bereikbaarheidsfiche draagt bij aan citybranding van wervik	x	x		
QW5. pandenfonds ter herwaardering van de (wederopbouw)architectuur & ter bevordering van de kernversterking		x		
QW6. communiceer & responsabiliseer rond duurzaamheid en klimaat (zowel stadsdiensten als inwoners)				x
QW7. verdichten bedrijvenzone klingstraat		x	x	
STRATEGISCHE PROJECTEN				
SP1. versterken stadshart wervik	x	x		
SP2. zuurstof voor wervik door nieuw circulatieplan		x		
SP3. opschalen ambitie oosthoven site: zwembad als sculptuur & zwemmen in de leie		x		
SP4. koester landschapspark leiekanten			x	
SP5. meanderend natuurpark sint-jans beek		x	x	
SP6. plaats voor water wordt ook plaats voor natuur			x	x
SP7. bos+infrastructuur: fietsostrade koppelen aan bosstructuur		x	x	
SP8. met een autofilter krijgt geluwe een dorpsplein	x			
PROGRAMMA'S				
PR1. keuzes maken in beleidsplan - efficiënter gebruik van middelen	x			
PR2. gediversifieerd verdichtingsbeleid stad versus dorp	x			
PR3. citymarketing ‘wonen aan de leie voor iedereen’		x		
PR4. bos + landbouw: inzetten op agroforestry			x	
PR5. bos + infrastructuur gekartelde boom- en bosstructuren bakenen landbouwkamers af			x	
PR6. bos + wonen			x	
PR7. weg weg binnen landbouw			x	
PR8. realiseer een fietsnetwerk	x			
PR9. upgrade wervik door een integraal fietsbeleid		x		
PR10. zet actief in op hernieuwbare energie				x
PR11. maak woningen energiezuinig				x

	AMBITIE 1: DORP VERSUS STAD	AMBITIE 2: KERNVERSTERKING WERVIK STAD	AMBITIE 3: NATUUR, NATUUR, NATUUR,...	AMBITIE 4: INHAALBEWEGING KLIMAATBELEID
PUBLIEKE SLAGKRACHT				
PSK1. werk concrete onthardingsvoorstellen uit			x	
PSK2. verhoog het ruimtelijk rendement op goed gelegen locaties		x		
PSK3. vrijwaring van het landschap van bewoning			x	
PSK4. maak gebruik van stedenbouwkundige lasten (vergunningen) en verordeningen voor meer groene en publieke ruimten			x	
PSK5. maak gebruik van het convenant/contractensysteem voor goedgelegen leegstaande agrarische bedrijfsruimten			x	
PSK6. bescherm de handelskernen en beperk de vestigingsmogelijkheden voor baanwinkels		x		
PSK7. maak werk van een slagkrachtig handhavingsbeleid		x	x	
PSK8. voorverkooprecht voor stadshart van Wervik		x		
ADVIEZEN AAN HOGERE OVERHEDEN				
AHO1. gemeentefinanciering niet enkel per kop maar ook per boom			x	
AHO2. provinciale richtlijnen windmolens versoepelen				x
AHO3. verhinder nieuwe baanwinkelzone langs n8 in menen		x		
AHO4. zet het verdichten van goed gelegen bedrijvenzones op één.			x	x

4.1 QUICK WINS

QW1. OVERIGE GEBIEDEN VOOR WOONUITBREIDING SCHRAPPEN EN OMZETTEN NAAR NATUURGEBIED

Zoals gebleken uit de diagnose, heeft Wervik genoeg verdichtingsmogelijkheden zonder dat hiervoor open ruimte moeten worden aangesneden. Er zijn andere meer strategische gebieden zoals bijvoorbeeld de wijk Begonialaan (bestaande woondichtheid van slechts 10 wo/ha) en de wijk Molenmeersen om deze op te vangen (zie ook SP1: Ambitieuze stadsontwikkeling voor stadshart Wervik).

De enige juiste keuze voor de overige WUG's is deze om te zetten naar een open ruimte bestemming. Het binnengebied van WUG Hoveniersstraat (nr. 1, ca. 4 ha) en WUG Aststraat (nr. 2, ca. 6,5 ha) zijn vandaag braakliggende terreinen en landbouwgronden. Deze kunnen worden behouden als open ruimte en eventueel bebost.

Ook de niet bebouwde kavels van het RUP-West-Barrierestraat (nr. 3, ca. 5,6 ha) zouden moeten worden bevroren en kunnen, als gebied aan de Leie, worden herbestemd als natuur of open ruimtegebied.

Het GRS voorziet op lange termijn een woonproject op de locatie van het bedrijf Confortluxe (nr. 4, ca. 1,9 ha). Door de strategische locatie aan de Leie is de site echter veel geschikter om deze uit te breiden naar natuur of landschapspark (zie ook SP4: koester landschapspark Leieranden). Al deze projecten samen zouden goed zijn voor ca. 18 ha natuurgebied.

Aangezien de woonvraag in Wervik momenteel relatief laag ligt, kan geargumenteerd worden dat er geen planschade van toepassing is.



QW2. HERAANPLANTING POPULIEREN LANGS BEEKPARK

Omdat de populieren ter hoogte van het beekpark aan het einde van hun jaren waren, werden ze omgekapt. Er werden er echter geen nieuwe aangeplant. Deze herplanting kan een symbolische start zijn van de gemeente om boomstructuren in de gemeente een plaats te geven en beeldbepalende bomen aan het landschap terug te geven.



Populieren worden gerooid langs de provinciale Sint-Jansbeek, Molenmeersen (Vanthuyne, 2016)

QW3. AMBITIEUZE MOBILITEITSAMBTENAAR EN KLIMAATSAMBTENAAR AANSTELLEN

Duurzaamheid en mobiliteit zijn takenpakketten die een medewerker van het stadbestuur er niet zomaar bij kan nemen. Gezien de wil, de grote uitdagingen en de noodzakelijke integrale aanpak, zijn voor duurzaamheid en mobiliteit twee gedreven profielen nodig die als regisseur en aanjager de visievorming en operationalisering in de volledige administratie voor hun rekening nemen. Wat betreft mobiliteit is een zij-instromer mits voldoende vorming zeker mogelijk.

QW4. GRENSOVERSCHRIJDENDE BEREIKBAARHEIDSFICHE DRAAGT BIJ AAN CITYBRANDING VAN WERVIK

Het overzicht over alle openbaar vervoersmogelijkheden is in een louter Belgische context soms complex. In het grensgebied is dit een nog grotere uitdaging. Voor de inwoners van Wervik en de buurgemeenten wordt via een grensoverschrijdende bereikbaarheidsfiche duidelijk hoe interessant hun grensligging is als alle mobiliteitsopties op een rijtje staan. Het bruisende stadscentrum van Lille (met TGV-station) is immers makkelijk bereikbaar, ook op een duurzame manier. Zo kan je met een directe bus uit Wervicq-Sud 1 keer per uur naar het hart van Rijsel.

WERVIK - LILLE		Reistijd		
OPTIE 1: via station Comines	**Afstand**	**Auto**	**Fiets**	**OV**
Wervik station - Gare Comines	4,6	12 min	16 min	27 min / elk uur
Comines station - Lille Flandres	20,3	/	56 min	40 min/ 5 treinen per dag
OPTIE 2: direct	20,1	35 min	1u 13 min	50 min / 1x per uur > Bushalte Europe in Wervicq-Sud (1 km) (3 extra mogelijkheden per uur mits overstap OV)

Verbinding Wervik - Rijsel

QW5. PANDENFONDS TER HERWAARDERING VAN DE (WEDEROPBOUW)ARCHITECTUUR & TER BEVORDERING VAN DE KERNVERSTERKING

De ruimte raakt op. We moeten meer met dezelfde oppervlakte. Een interessant principe is behouden door te ontwikkelen'. Erfgoed kan hier acteren als een hefboom voor ruimtelijke planning. Hierbij ligt de uitdaging erin de vraag naar ruimte af te stemmen op het aanbod van leegstaand erfgoed. Dit erfgoed is tevens onontbeerlijk voor het versterken van het merk Wervik. Een start is het uitvoeren van een patrimoniumstudie om uit te kijken waar de ‘winsten van Wervik’ zich bevinden. Daarnaast is het belangrijk dat Wervik een intergenerationele visie ontwikkelt en bepaalt waar zijn prioriteiten liggen. Kan de gemeente niet terug een rol spelen in de herbestemming van de kapel 't Susterhuus? Hebben de verschillende (toneel)verenigingen in Wervik nog steeds een plaatsgebrek?

Stad kortrijk richtte in samenwerking met een private investeerder een Pandenfonds nv op. Doel van de nv pandenfonds is om gedurende een periode van minimum 10 jaar in te staan voor de herwaardering van een werkingsgebied in het stadshart door middel van vastgoedprojecten, het wegwerken van leegstand en het bevorderen van wonen en andere functies in de binnenstad. Het loont de moeite te onderzoeken of voor de stad Wervik een gelijkaardige aanpak mogelijk is.

Tenslotte ontspinnen de webshops zich als belangrijke nieuwe spelers op de markt die d.m.v. pop-up winkels hun naamsbekendheid willen vergroten. De gemeente kan hier samen met vastgoedeigenaren actief op zoek gaan naar nieuwe en jonge ondernemers en zo zijn vitrines weer levendig maken.





1. Schrijnwerk (art-deco)
2. Zwembad door L. Knockaert

QW6. COMMUNICEER & RESPONSABILISEER ROND DUURZAAMHEID EN KLIMAAT (ZOWEL STADSDIENSTEN ALS INWONERS)

De bewoners van Wervik moeten overtuigd worden van het belang van duurzaamheid en klimaatverandering. Momenteel geeft Wervik aan dat er een gebrek aan draagvlak is, maar wordt er geen actie ondernomen om dit draagvlak zelf te creëren. Er moet gecommuniceerd worden over klimaatverandering, de impact ervan op Wervik op korte en lange termijn, de ondertekende beleidsverklaringen en de genomen engagementen. Wervik moet duidelijk maken aan zijn burgers dat het tijd is om actie te ondernemen én dat het stadsbestuur bereid is om hier ook op in te zetten.

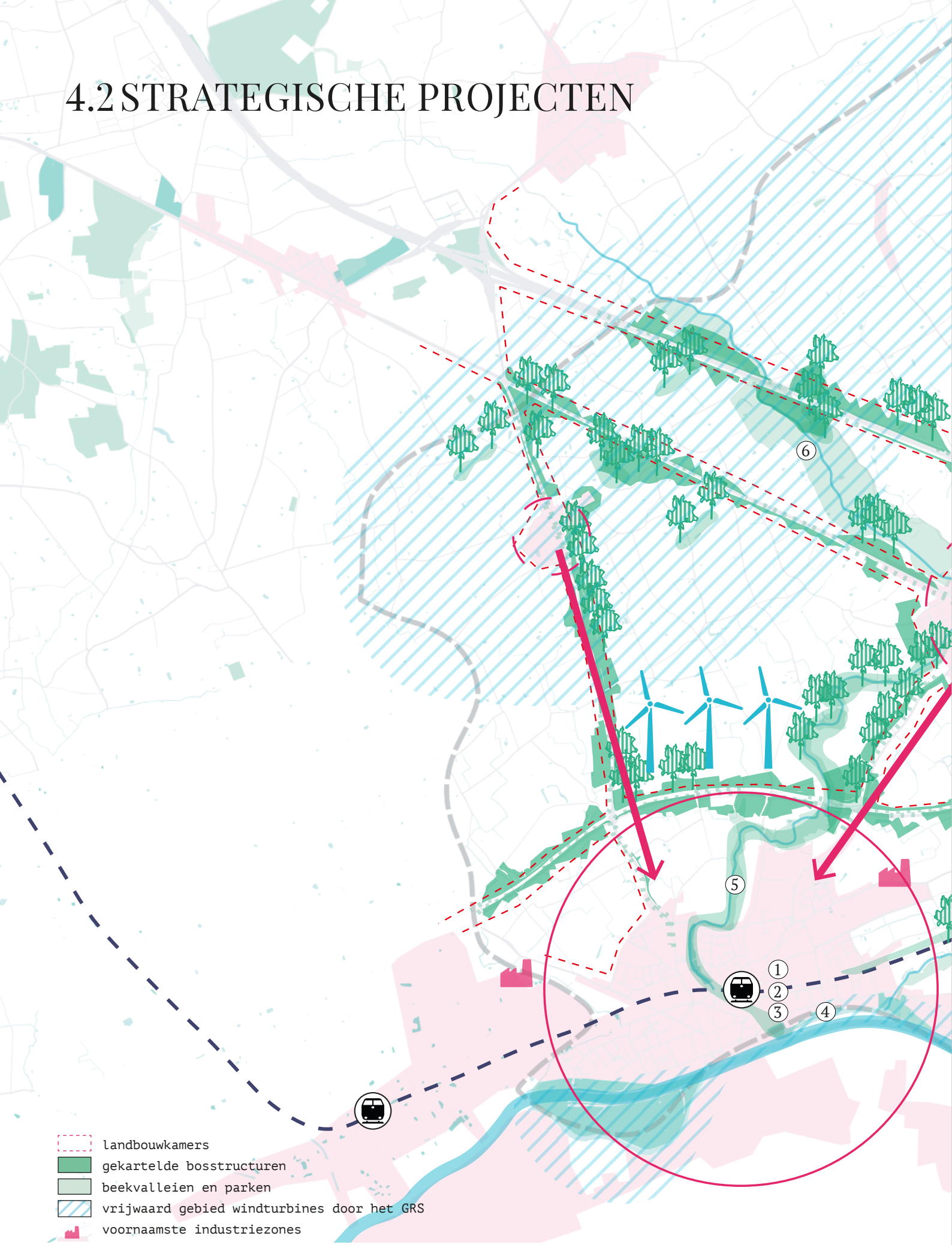
Al te vaak verwarren mensen klimaatverandering met andere milieu- en duurzaamheidsproblemen of slagen er niet in om hoofdzaak van bijzaak te scheiden. Een gedragen klimaatbeleid uitstippelen binnen de administratie start dus met het informeren van het personeel over klimaatverandering, de belangrijkste oorzaken, de gevolgen en de impact ervan op ons leefmilieu. Het is belangrijk dat het personeel oorzaak en gevolg kan scheiden, én weet welke ingrepen een impact hebben op klimaatverandering.

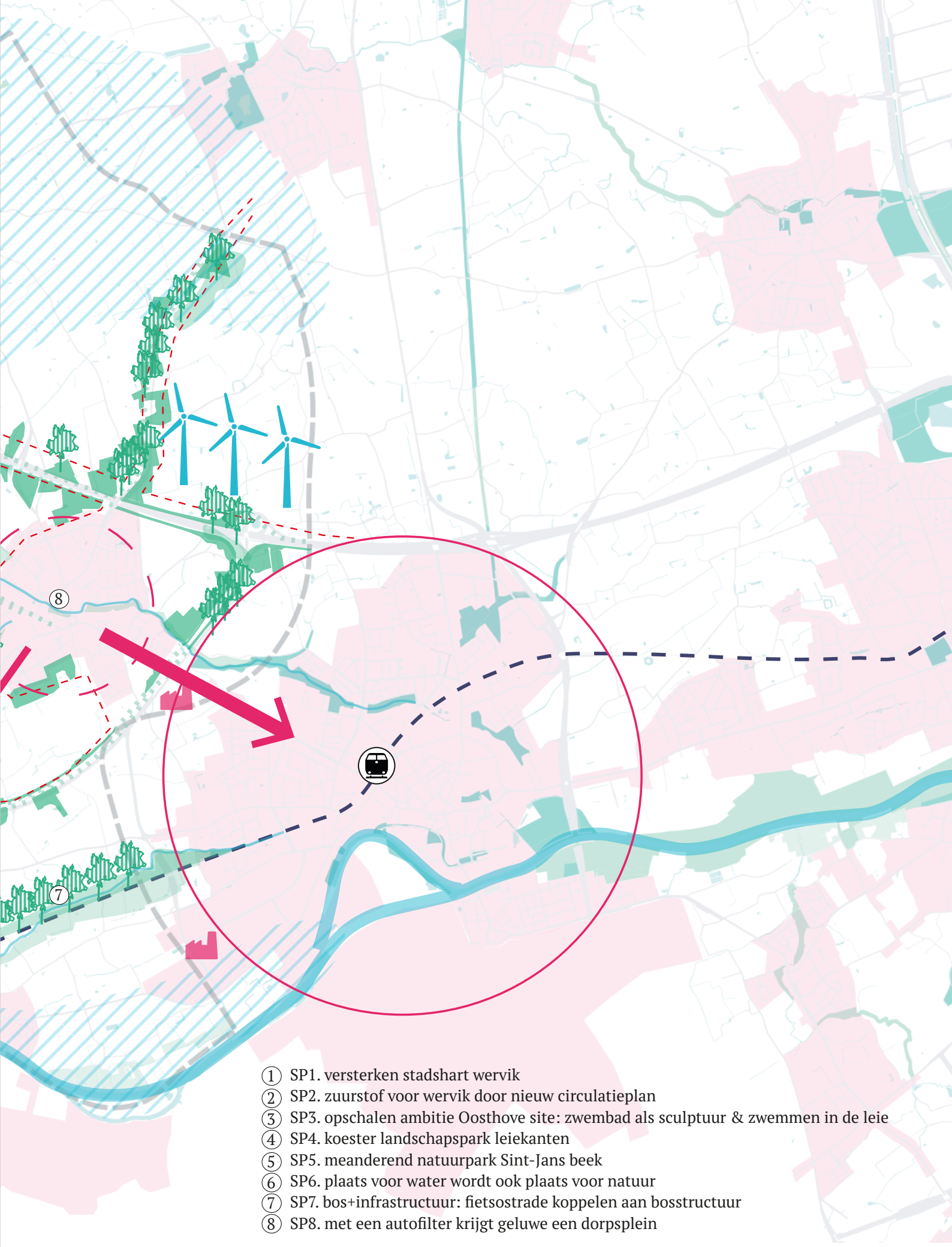
Een methodiek hiervoor is “budget games” , waarbij burgers bepalen aan welke projecten ze geld willen geven. Er wordt een virtueel budget ter beschikking gesteld en een lijst met projecten en hun kostprijs. Door in kleine groepen te onderhandelen over welke projecten prioritair zijn, krijgt de stad een duidelijk beeld van de prioriteiten van haar bevolking. Een belangrijk aandachtspunt is de rol van de stad zelf: er mag enkel ondersteund worden bij vragen om de uitkomst niet te beïnvloeden. Een initiatief zoals budget games kan een beleid inzicht geven in de bevolking, de prioriteiten en helpt bijgevolg om een concreet en gedragen actieplan op te stellen. Om de slaagkansen van dit actieplan te verhogen, moet er nadien intern ingezet worden op het formuleren van duidelijke doelstellingen, verantwoordelijkheden en het concretiseren van de timing.



bron : VOKA (https://www.voka.be/lobbydossiers/klimaat-en-energie)

4.2 STRATEGISCHE PROJECTEN





① SP1. versterken stadshart wervik
② SP2. zuurstof voor wervik door nieuw circulatieplan
③ SP3. opschalen ambitie Oosthove site: zwembad als sculptuur & zwemmen in de leie
④ SP4. koester landschapspark leiekanten
⑤ SP5. meanderend natuurpark Sint-Jans beek
⑥ SP6. plaats voor water wordt ook plaats voor natuur
⑦ SP7. bos+infrastructuur: fietsostrade koppelen aan bosstructuur
⑧ SP8. met een autofilter krijgt geluwe een dorpsplein

“ Change the dream and you can change the city."
Reinhold e.a. (2011)

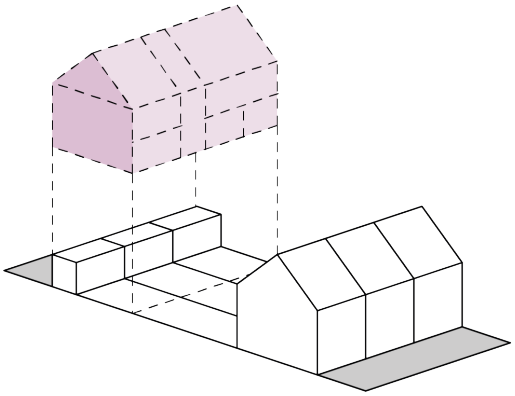
SP1. AMBITIEUZE STADSONTWIKKELING VOOR STADSHART WERVIK

Als ambitie werd gesteld om resoluut te kiezen voor kernversterking in het stadshart en zo een opwaartse spiraal te creëren : aangenamer, aantrekkelijker, meer inwoners, meer voorzieningen, … Het uitbouwen van een volledige visie voor de versterking van het stadshart is een studie op zich waarbij een proces met verschillende stakeholders belangrijk is.

Hier alvast enkele voorstellen met als doel te inspireren en enthousiasmeren om van het stadscentrum het aantrekkelijk kloppend hart van de gemeente en zijn directe omgeving te maken.

1. Ontdubbel diepe kavels

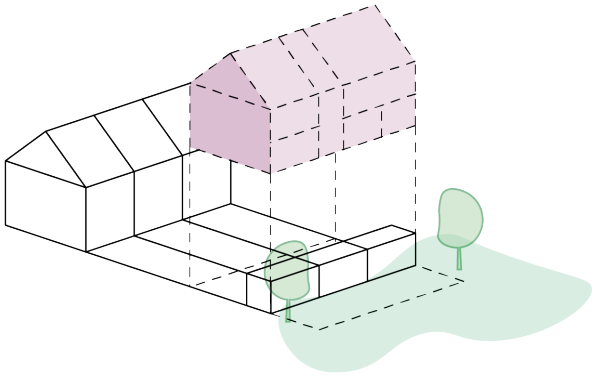
In Wervik bestaan er verschillende (achter) straten met rijen garageboxen als gezicht. Deze garageboxen vormen het sluitstuk van een rijwoning met een diepe tuin. Doordat een enkele rij woningen zowel langs voor als langs achter omsloten en verhard wordt, leidt dit tot een grote belasting van de ruimte. In deze wijken ligt een grote potentie om te verdichten.



De garageboxen kunnen vervangen worden door gestapelde wooneenheden met eventueel ondergronds parkeren. Op deze manier wordt eveneens ingezet op een gediversifieerd woonaanbod (zie ook programma ‘Gediversifieerd verdichtingsbeleid stad versus dorp’).

2. Ontpit bouwblok tussen Leie en spoor voor buurtgroen en inbreiding

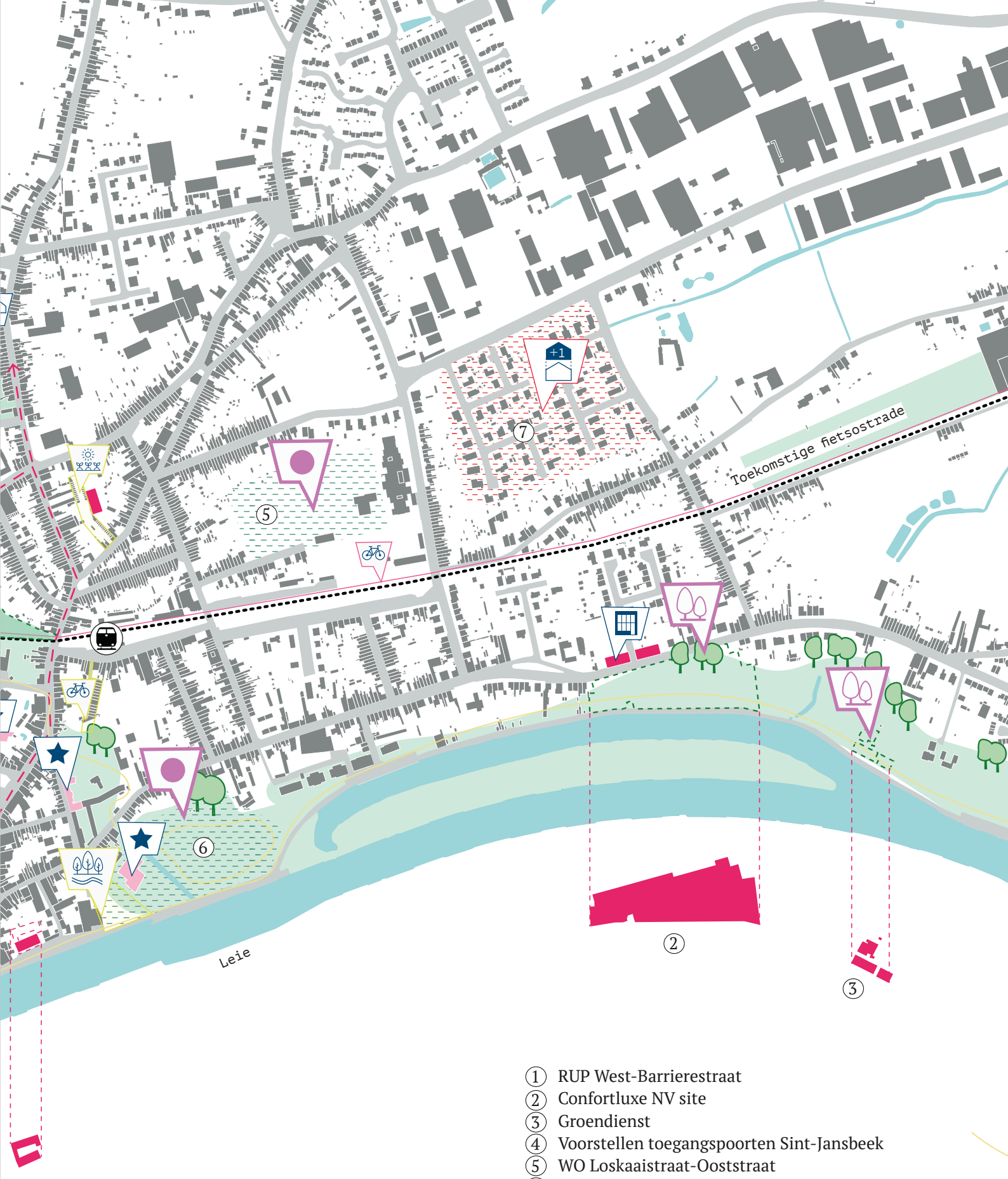
Door het voorzien van gebundelde parkeergelegenheden op meer strategische plekken op de rand van het centrum enerzijds (ondergronds in verdichtingsprojecten, ,…) en het bewerkstelligen van een modal shift anderzijds, dient de gemeente een visie te ontwikkelen voor de vele binnengebieden met garageboxen die het centrum rijk is. De binnengebieden worden proactief in kaart gebracht en vormen de start van het licht, lucht en groen brengen in de bouwblokken. Anderzijds bieden ze mogelijkheden voor inbreidingsprojecten. Gebied per gebied moet deze oefening worden gemaakt. Zo kunnen garageboxen aan het water evolueren naar verdichtingsprojecten, garageboxen in een dens bouwblok naar een buurtpark en andere parkeerterreinen in de buurt van het station naar een zachte (groene) verbinding. Het is aangewezen dat door of in opdracht van de stad pro-actief ontwerpend onderzoek wordt opgestart zodat men met duidelijke krijtlijnen en randvoorwaarde aan tafel gaat zitten als geïnteresseerde ontwikkelaars zich aanbieden. Sommige gebieden kunnen worden opgenomen in een actief (grond-) en pandenbeleid (zie ook QW5).





Stadshart Wervik (google maps, 2019)


Strategieën
Verdichten kavels (diepe percelen)
Ontpitten bouwblokken voor buurt-
groen en inbreiding
Intensifiëren randen
Zachte verbinding
Onthardingsprojecten
Erfgoed
Verdichten verkavelingen
Opschroeven ambitieniveau
Mogelijke sending sites
(uitbreiding park en Leierand)
Sint-Janbeek
Wervicq-Sud
1
4
4
8
+1



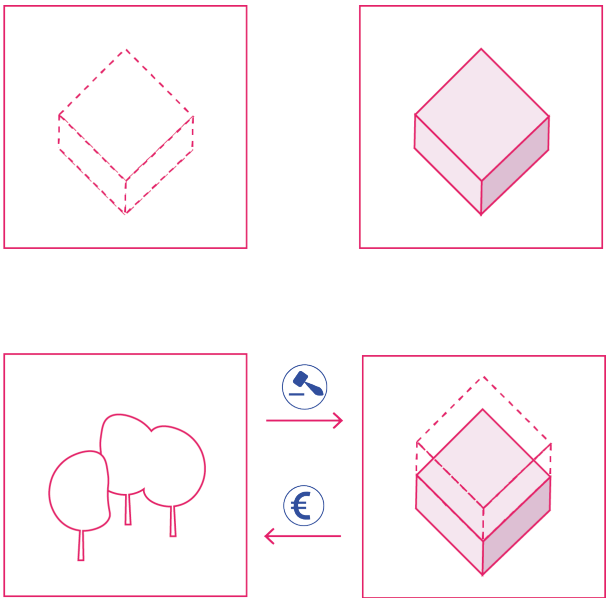
1. RUP West-Barrierestraat
2. Confortluxe NV site
3. Groendienst
4. Voorstellen toegangspoorten Sint-Jansbeek
5. WO Loskaaistraat-Ooststraat
6. Oosthove park
7. wijk 'Begonialaan - Violierenlaan - Tulpenlaan'
8. wijk 'Molenmeersen'

3. Hanteer verhandelbare ontwikkelingsrechten

Het ontpitten van het bouwblok geeft aanleiding tot inbreidingsprojecten. Dergelijke densere projecten worden gecompenseerd door buurtgroen binnen de kern of natuurontwikkeling buiten het stadshart. Een instrument dat de gemeente hierbij kan hanteren, is verhandelbare ontwikkelingsrechten (VOR). Het aantal ontwikkelaars actief in Wervik is relatief beperkt hetgeen een verhandelen of ruilen van onwikkelingsrechten eenvoudiger maakt.

Sending sites
(sites gegeerd voor uitdoven of behoud open ruimte)

Receiving sites
(sites gegeerd voor extra ontwikkeling en verdichting)

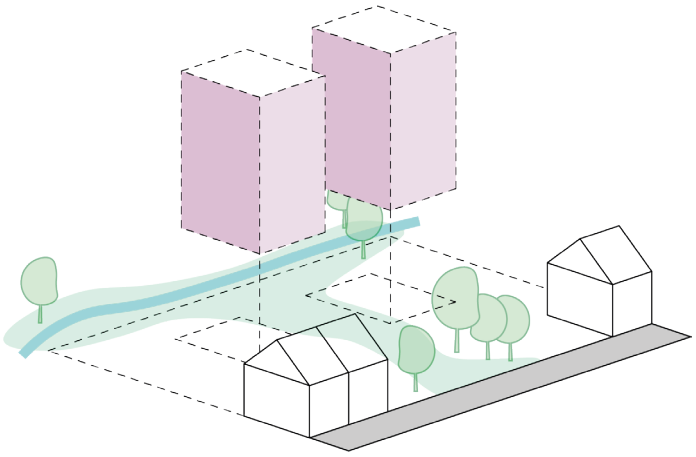


onbebouwde percelen in linten of buiten het centrum, strategische kavels of waardevolle bebouwde puzzelstukjes voor het vervolledigen van de groene corridor, sites aan de Leierand

dense (woon)bakens aan de Sint-Jans beek park, randen Leierand (in het centrum), achterkanten kavels met garageboxen

4. Groene corridor door het centrum met hier en daar densere woonbakens

Buurtgroen maakt gelukkig. Door het Sint-Jans beek park te verbinden met de Oosthove site kan Wervik hiervan worden voorzien. Er bevinden zich reeds enkele enclaves rond deze blauwe structuur (kloostersite 't Susterhuis, de bibliotheek, de brandweerkazerne, enkele waardevolle private tuinen (of park),...). Het structureel verbinden van deze sites kan leiden tot een centraliserende publieke groene as. Door het opleggen van stedenbouwkundige lasten kan bij de verdere ontwikkelingen van deze sites een groene verbinding gegarandeerd worden. Toegangen naar de groene corridor kunnen worden ontwikkeld als dense (woon)bakens. Ruimte vrijmaken voor dit park kan met dergelijke densere projecten ook gecompenseerd worden.



Groene corridor + dense woonbakens

5. Verdichten van goed gelegen verkavelingen

Op 12 minuten wandelafstand van het station ligt de wijk 'Begonialaan - Violierenlaan - Tulpenlaan' (zie ook bijlage 1, case D). Met een dichtheid van slechts 10 wo/ha, voornamelijk bestaand uit vrijstaande villa's (gelijkvloers + slechts één dakverdiep) is het verdichten door ophogen een logische stap. Dezelfde karakteristieken kleuren ook de wijk 'Molenmeersen'. Deze twee wijken, bouwjaar tussen 1970-1980, werden niet toevallig gebouwd in de jaren waar de kavelgroottes gemiddeld de grootste waren.

Het (collectief?) verdichtings en renovatieprogramma (na ca. 50 jaar zullen enkele elementen aan renovatie toe zijn) zou hier ook gepaard moeten gaan met het verder ontharden van het grote aantal aan doodlopende straten in deze twee wijken. Minder verharding en meer ruimte voor moestuintjes, collectieve serres, een buurtbos, een rietveld voor het zuiveren van afvalwater?

In deze context zou ook de geplande verkaveling aan het station in vraag kunnen gesteld worden. De ontwikkeling 'Loskaaistraat-Ooststraat' (nr. 15) bestaat uit traditionele verkavelingen (open (!), halfopen (!) en gesloten woningen met privé tuinen) en doodlopende straten (14 wo/ha). Ook hier zou een wervend plan op zijn plaats zijn, zeker in combinatie met de naburige school (denk aan densere woonvormen in combinatie met een productief landschap (hoe leerrijk zou een zelfpluktuin of speelbos niet voor de leerlingen zijn?), denk aan nieuwe zinvolle coalities (wat als de groendienst en de school zouden kunnen samenwerken? (De Bruyn, 2016)),...). In dit opzicht is het project 'Ooststraat' veel inspirerender waarbij wordt uitgegaan van één grote (auto-vrije) woontuin met flexibele woonvormen (kangoeroewonen, woon-werkwonen, co-housing, levensloopbestendig wonen).

6. Identiteit ontkiemt uit wat er is

Het bestaand potentieel wordt ingezet als katalysator voor een aantrekkelijk centrum. Het zwembad, de kloostersite, de bibliotheek, de Sint-Jansbeek, het Jan Ypermanziekenhuis met kapel, t'Isermael, de scholen, het tabaksmuseum, alsook het "klein erfgoed" in het straatbeeld... zijn enkele elementen die bijdragen tot de identiteit van Wervik.

7. Wervik centrum biedt gediversifieerd woonaanbod

Ontwikkel voor Wervik centrum een strategie m.b.t. een gediversifieerd woonaanbod. In het stadshart vind je verschillende ruimtelijke condities terug die aanleiding geven tot diverse woonvormen :

- Appartementen aan groene ruimte, de Leie of één van de vele pleintjes.
- Grondgebonden gezinswoningen in de kleine historische woonstraatjes.
- Huidige parkeerstraatjes (er zijn er verschillende) vervangen door ondergronds parkeren + (gestapeld) wonen of patiowoningen.
- Verkavelingen in de buurt van het station verdichten maar compenseren met buurtgroen.
- Beluiken als co-housing.
- Patrimonium inzetten voor karaktervolle stadswoning

SP2. ZUURSTOF VOOR WERVIK DOOR NIEUW CIRCULATIEPLAN

Stap 1: Opwaardering Wervik door bewoners-parkeren, randparkings voor bezoekers en een duidelijke parkeer-/verkeergeleiding

Bezoekers voor het stadcentrum van Wervik kunnen vlot vier parkings bereiken via een duidelijke bestemmingslus (met een duidelijke circulatie). De huidige bestemmingsas wordt een ruimere en langere bestemmingsboulevard vanaf (de Leie via) het stadhuis tot het station.

Vanaf het noorden kunnen automobilisten respectievelijk terecht in tegenwijzerzin op de parkings Gassite (ter vervanging van Steenakker), Sint-Medarduskerk, de parking aan het zwembad en de stationsparking. Daarna zetten ze hun traject verder als voetganger op kwalitatieve wandelroutes in het historisch stadscentrum.

Op de parkeerlus en Steenakker blijven nog een handvol parkings voor kortparkeerders ter beschikking. Bewoners en bestemmingsverkeer voor de autoluwe zone afgebakend door de bestemmingslus (zoals de ouders die naar de crèche in de Nieuwstraat willen of leveranciers) kunnen als vergunninghouder met hun auto´s tot op hun bestemming rijden. Door het systeem van vergunningen wordt komaf gemaakt met doorgaand verkeer in de dicht bebouwde wijken.

Stap 2: Ruimte voor zacht verkeer op de bestemmingslus en aangename wandelroutes vanaf de parkings

De door het eenrichtingsverkeer vrijgekomen publieke ruimte gaat integraal naar voetgangers en fietsers. Duidelijke signalisatie naar de stadskern, het station en de Leie, zitmogelijkheden onderweg, aangepaste verlichting, aanleg van groenstroken en geveltuinen,… verhogen de belevingswaarde bij het shoppen/ bezoeken. Ook de scholieren en inwoners profiteren hiervan.

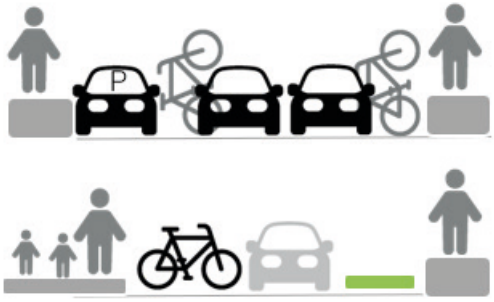
Stap 3: Fietsroutes in het centrum met ondermeer een aantrekkelijke fietslus van het jaagpad tot het station

De fietsers genieten door de circulatiemaatregelen (zie stap 1) van de vrijgekomen ruimte door een fijnmazig fijn fietsnetwerk die de scholen en handelaars op een veilige manier met de woonwijken verbindt. Recreatieve fietsers worden verleid om hun fietstocht in het historische centrum van Wervik aan te vatten, er even te pauzeren of hun tocht er te beëindigen. In afstemming met Leiedal wordt gezorgd voor een duidelijke signalisatie naar “Wervik centrum (1´)” en “Station Wervik (2´)” vanaf de fietssnelwegen F371 ‘langs de Leie’ (en deze tot in Wervik te verlengen fietssnelweg “langs spoor 69”) (Provincie West-Vlaanderen, 2018). Samen met Wervicq-Sud worden ook recreanten van de overzijde van het water naar Wervik geleid.

Stap 4: Focus op beperkt aantal ontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer ten voordele van aangename fietsontsluitingsassen

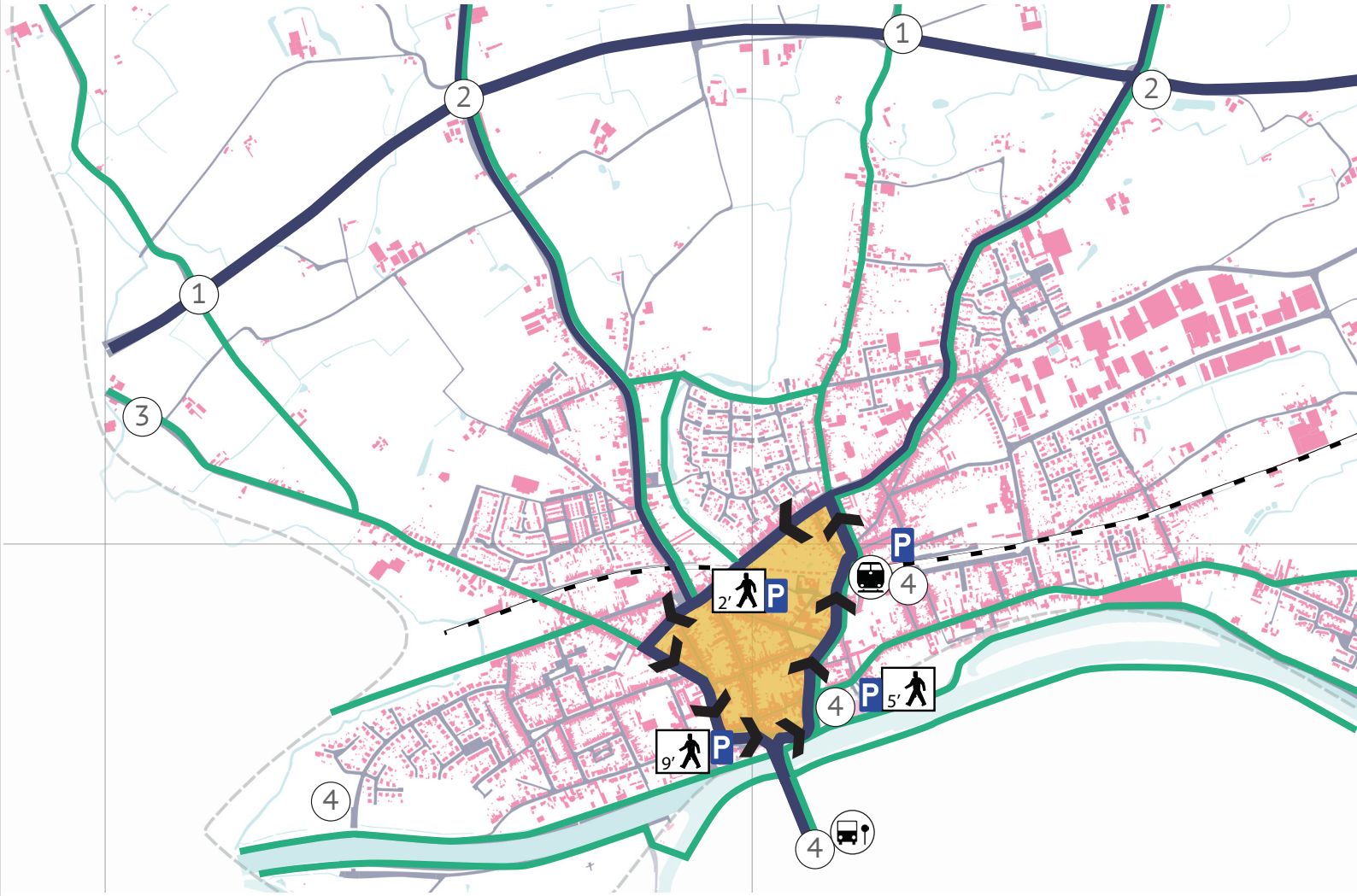
Wervik tackelt de problematiek van de verkeersstromen die vanuit elke hoek de stadskern bereiken door ook in te zetten op een beperkt aantal aanrij- en vertrekroutes voor gemotoriseerd verkeer (zie overzichtskaart). Onderzocht wordt of de Ten Brielensesteenweg nog wel nodig is als zoveelste aanrijmogelijkheid voor gemotoriseerde voertuigen.

Ouders in Wervik hebben door de aangepaste circulatie met een beperktere rol voor gemotoriseerd verkeer opnieuw het vertrouwen om hun kinderen met de fiets (en te voet) naar school te brengen en sturen. Wervikanen gaan ook opnieuw vaker en nog liever met de fiets naar het werk. De handelaars profiteren van het hoger aandeel zacht verkeer; uit een onderzoek in Dendermonde (en internationaal) is gebleken dat fietsende klanten vaker langs komen dan klanten met de auto (Hellemont, 2014) waardoor handelaars hun omzet potentieel met tot 30% zien stijgen (Lawlor, 2013). De leegstand daalt met 17% (Carmona et al, 2018).



Herverdeling van de ruimte ten voordele van voetgangers en fietsers op de parkeerlus (bv. Speldenstraat voor (boven) en na (onder))

Autoluwe zone (toegankelijk voor vergunningshouders: bv. bewoners en leveranciers)
Aantal minuten wandelen randparking <-> Steenakker
Fietsas
Voornaamste ontsluitingswegen gemotoriseerd verkeer
Circulatiemaatregel
Bushalte met verbinding naar Rijsel
1 Enkel ongelijke kruising fietsers en landbouwvoertuigen (geen doorgang auto's)
2 Fietstunnel of fietsbrug bij kruispunt gemotoriseerd verkeer
3 Knip voor gemotoriseerd verkeer, doorgaand zacht verkeer (te onderzoeken)
4 Mobipunt met deelmobiliteit (elektrische fiets, evt. auto,...) (te onderzoeken)



Mobiliteit: Wervik to be

SP3. OPSCHALEN AMBITIE OOSTHOVE SITE : ZWEMBAD ALS SCULPTUUR & ZWEMMEN IN DE LEIE

De ligging en potenties van de Oosthovesite (ca. 1,8 ha) zijn strategisch voor de citymarketing van Wervik : ligging langs de Leie, langs toekomstige fietsostrade, groene omgeving, brutalistisch zwembad, aansluitend aan stadscentrum, … Door de ambities op te schalen, kan de site de stad meer op de kaart zetten. Ontwikkel het als een pool met bovenlokale aantrekkingskracht. Enkele denkpistes :

Brutalistische zwembad krijgt 2de leven

Het brutalistische zwembad leidt aan betonrot, maar is wel een gebouw met unieke architecturale waarden en eigen karakter. Dit zwembad afbreken voor het bouwen van een nieuw zwembad-in-een-dozijn zou zonde zijn (te meer omdat Menen vlakbij ook een zwembad heeft). De verwarmingskosten van het bestaande gebouw zijn torenhoog, maar er zijn zeker alternatieven: als feestruimte, cultuurhuis, open lucht museum, overdekte publieke ruimte, of gewoon sculptuur, …? Mooie referentievoorbeelden zijn de herbestemming van een zwembad naar een museum (La Piscine, Roubaix) en het Spaardersbad als gemeenschappelijke tuin in Gouda.

Open lucht zwembad met (op termijn) Leiewater

Zet in op complementariteit en uniciteit door te kiezen voor een openlucht zwembad op de oever van de Leie. Koppel hier een ambitie aan om op termijn het bad te vullen met water van de Leie. Een concrete positieve doelstelling die kan ingezet worden in een sensibiliseringscampagne rond waterbeleid.





1. Kerk Bossuit, Avelgem
2. Bassin de la Vilette, Parijs

SP4. KOESTER LANDSCHAPSPARK LEIEKANTEN

Voor het stadshart van Wervik stellen we een hoge woondichtheid voorop. Dit betekent echter niet dat de Leiekanten het moeten ontgelden. Deze blijven, het kader van het Europese Interreg-programma volgend, voorbehouden voor het grensoverschrijdende landschapspark.

Reeds bebouwde ruimtes (zoals de confortluxe site) dienen op lange termijn plaats te maken voor dit park. Andere plaatsen die zich bevinden in het stadshart kunnen wel evalueren naar densere woonprojecten (zoals de dubbelhoge garageboxen). In deze zone worden de bestaande achterkanten weer kwalitatieve voorkanten. De verkavelingen die zich langs deze rand bevinden (zoals RUP West-Barrierestraat, ca. 5,6 ha) dienen te worden herzien. Dit RUP (18 wo/ha) schrijft een inefficiënt woonmodel voor dat in geen enkel opzicht kadert in het idee van het landschapspark. Daarnaast vormen de groendienst en de Confortluxe site (nu industriezone, ca. 1,9 ha) ook strategische plekken voor de ontwikkeling van het landschapspark. Hiervoor kan een aanvraag tot onthardingssubsidie worden ingediend (zie SP1: versterken stadshart Wervik).

Buiten het stadshart dienen de Leiemeersen (ca. 15,2 ha) verwend te worden. Laat het gebied evolueren naar een volwaardig natuurgebied- en breidt waar mogelijk de natuurontwikkeling langs de Leie verder uit.



SP5. MEANDEREND NATUURPARK SINT-JANS BEEK

De Sint-Jans beek is een blauw-groene meanderende as. Deze groene vinger kan zich uitstrekken van het stadshart van Wervik tot Geluwe dorpsplein.

In Wervik loopt deze over in een stadspark. Een groene long voor het centrum. Punctuele verdichtingen langs het park kunnen fungeren als toegangspoorten tot het park.

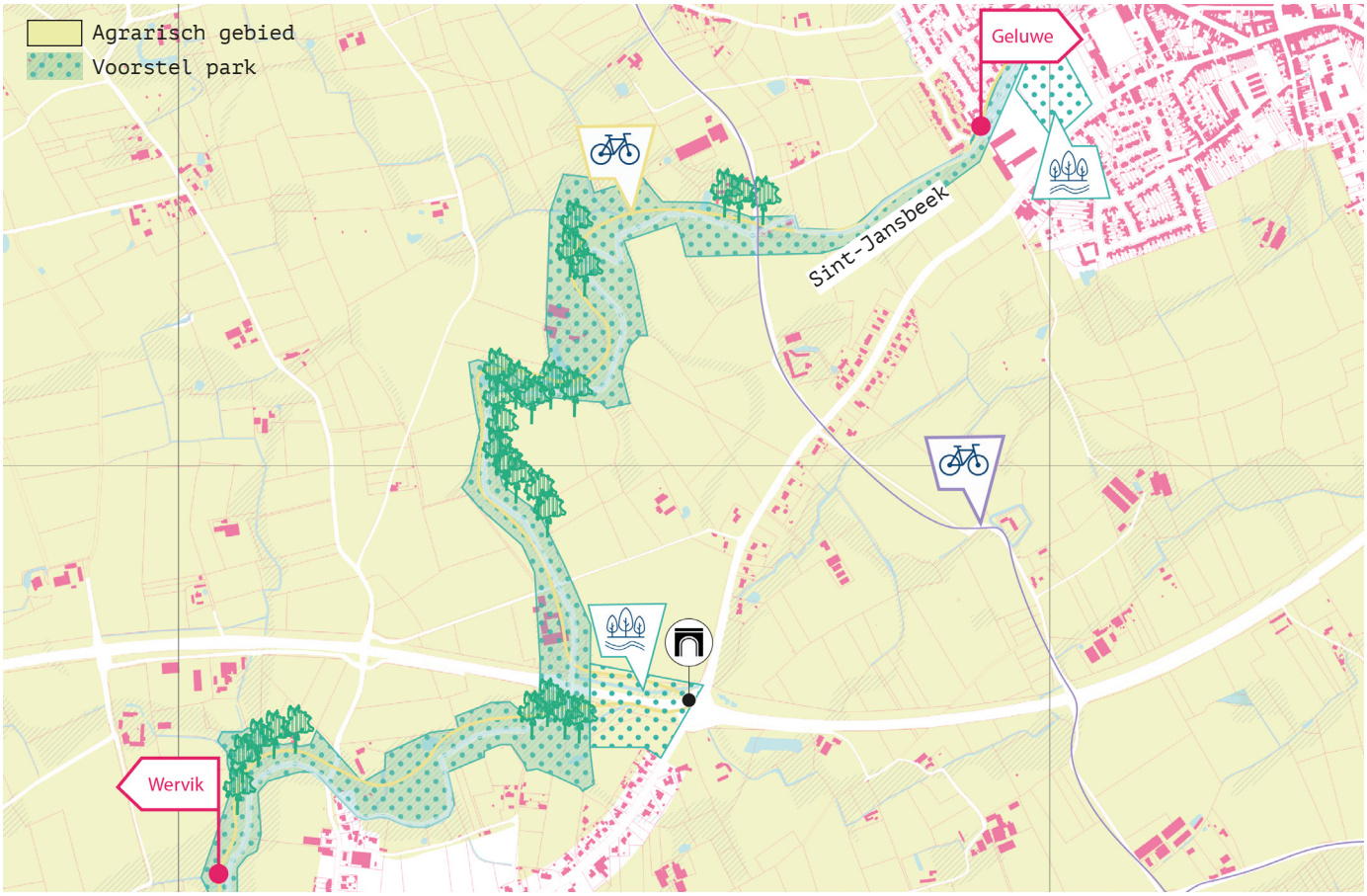
Door het terug aanplanten van populieren wordt het meanderend karakter in de verf gezet en terug zichtbaar. Het landschap wordt aantrekkelijker, wat dan ook een win is voor de dichtbij gelegen recreatieve fietsnetwerken. Tenslotte kan het park zélf aanleiding geven aan een recreatieve as tussen Wervik en Geluwe. De natuur moet in dit park primeren, maar de zachte verbinding kan wel een middel zijn voor de verwezenlijking ervan.

Fietsbrug of fietstunnel

Sites die de gemeente in handen heeft en direct kunnen worden ontwikkeld naar groen of tijdelijke natuur (quick wins)

Nieuw recreatief fietsnetwerk

Bestaande tabaksroute



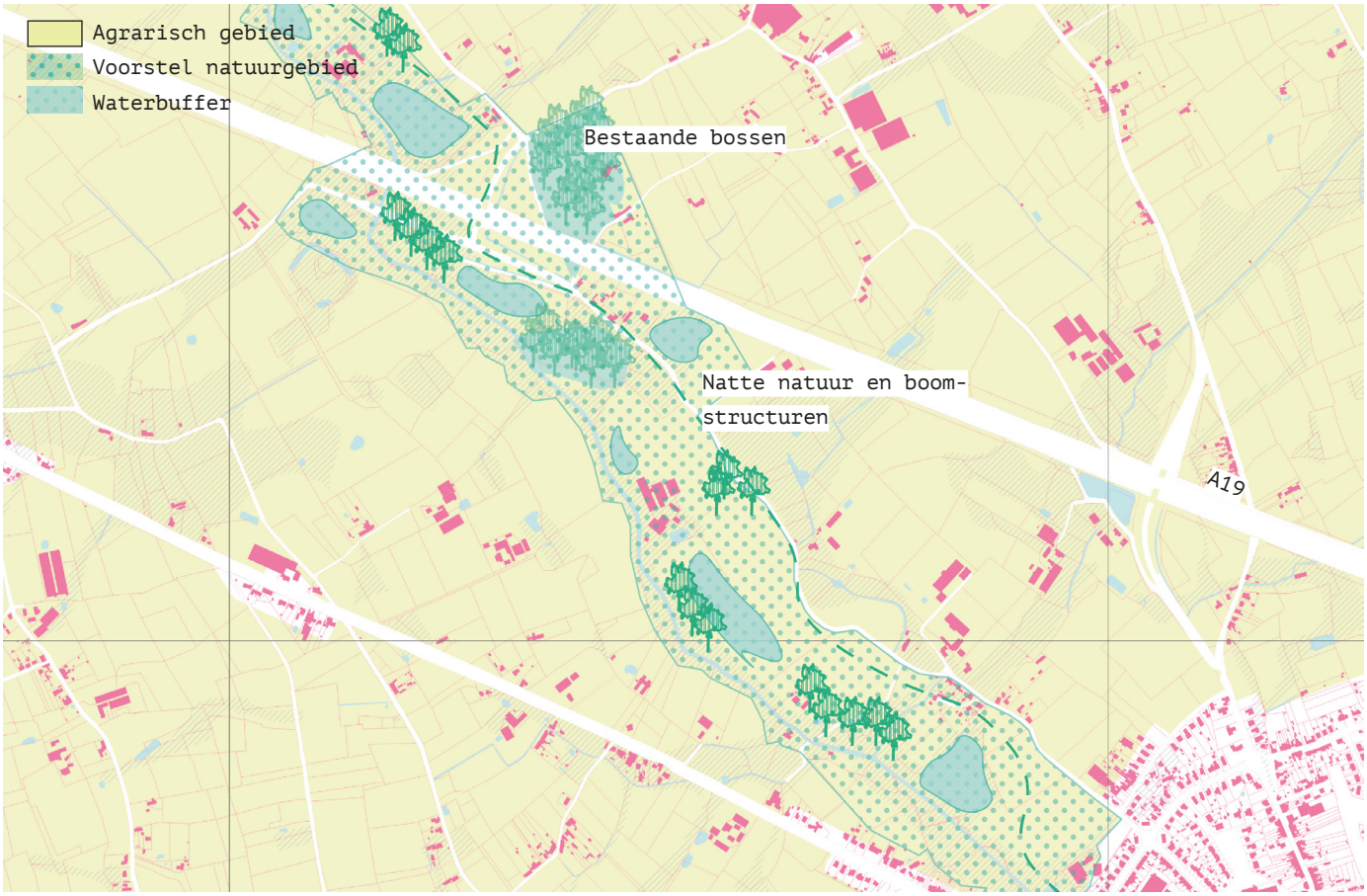
Het meanderende Sint-Janspark

SP6. PLAATS VOOR WATER WORDT OOK PLAATS VOOR NATUUR

Geluwe heeft de laatste jaren vaak te kampen met wateroverlast. Bij zware regenval komen verschillende gebieden langs de Reutelbeek blank te staan. Het rapport 'Overstromingen in het Leiebekken' (2010) duidt op een klassiek wateroverlastknelpunt op de Geluwebeek-Reutelbeek ter hoogte van het op- en afrittencompex van de A19 omdat deze in een zeer lage kom is gelegen. Door meer opwaarts de waterbergingsfunctie terug te geven, zijn er minder ingrijpende maatregelen nodig in Geluwe zelf, waar ook het lager gelegen Menen baat bij zal hebben.

Het aanleggen van watercorridors heeft economische consequenties. De sleutel ligt in het samenwerken met de betrokken partijen, via een compensatieregeling voor landbouwers bv. Dit is echter een win-win.

Het langer vasthouden van water heeft voordelen voor de economie (namelijk, genoeg water voor stad, landbouw en industrie), het leefklimaat (verkoeling tijdens de zomers) en de natuur (behoud van biodiversiteit). Door het opzetten van een fonds kunnen de nodige kosten zelfs terugverdiend worden. Indien er ergens anders open ruimte wordt aangeboord door woningbouw, wegverbreding,.... dan zal het desbetreffende bedrijf of overheid dit moeten compenseren door hierin te investeren (referentie ARK, Kempen-Broek).



Watercorridor langs de Reutelbeek

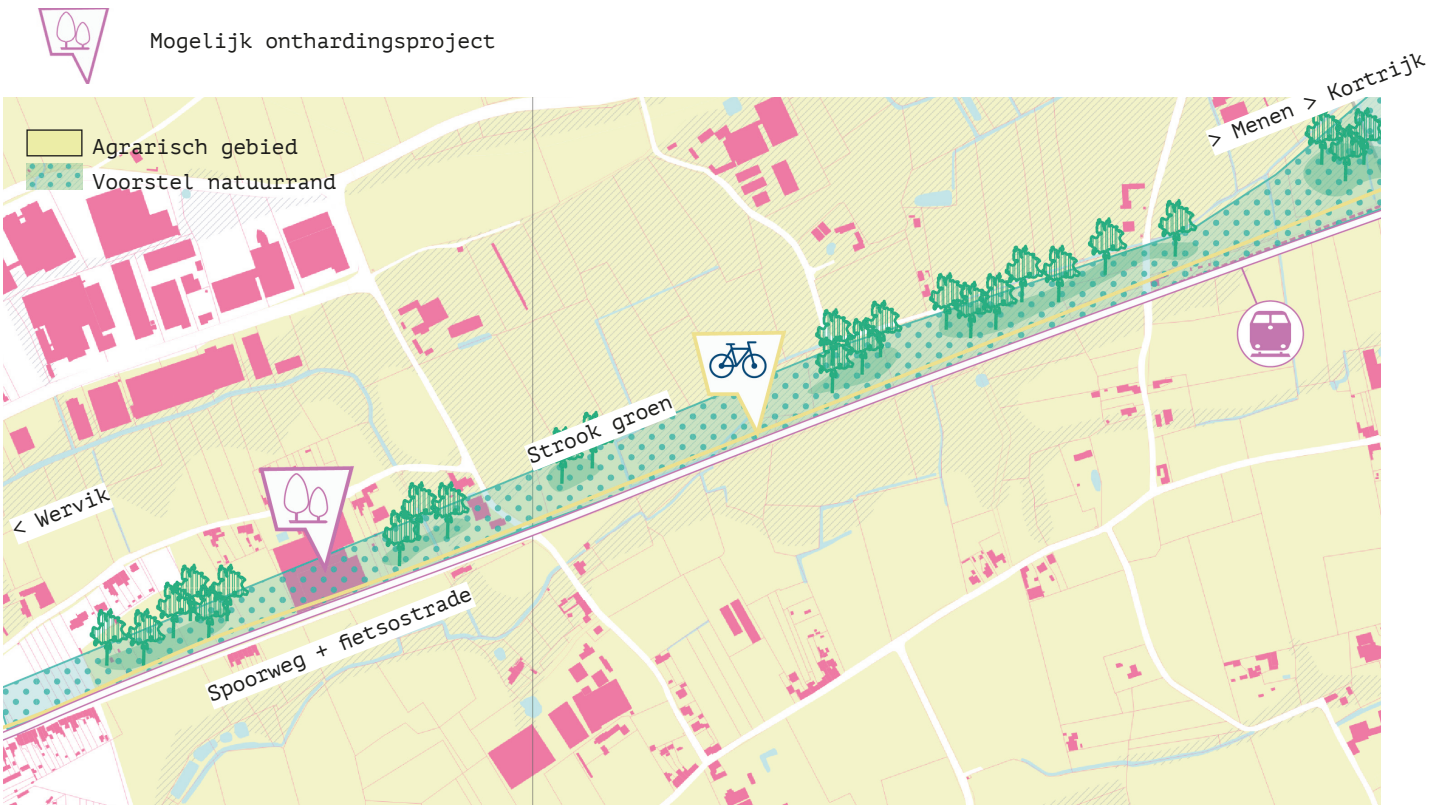
SP7. BOS+INFRASTRUCTUUR FIETSOSTRADE KOPPELEN AAN BOSSTRUCTUUR

De provincie plant een fietsostrade langs het spoor Kortrijk - Menen. Een studie oordeelde dat een fietsroute langs het spoor tot in Wervik vanwege te veel ruimtelijke conflicten en te weinig fietspotentieel onnodig is. De stad Wervik moet hier bij de provincie toch voor ijveren! Fietsgebruik volgt ook infrastructuur. En Wervikanen hebben fiets-DNA.

Gestoeld op het principe 'infrastructuur + bos' (treescape, Bjoke Carron) is het interessant om deze werken aan te grijpen om een ecologische bosverbinding te realiseren. Er wordt een breedte van 15 m (parallel met de spoorweg) onteigend in plaats van de benodigde 5 m voor het fietspad.

De extra meters worden aangeplant met verschillende boomvariëteiten en betekenen niet enkel een ecologische meerwaarde maar verhogen ook de belevingswaarde van het fietspad.

Een mogelijk onthardingsproject is de herlocalisatie van de industrieloodsen van Veys Tabak nv naar de nabijgelegen industriezone.



Fietsostrade koppelen aan bosstructuur

SP8. MET EEN AUTOFILTER KRIJGT GELUWE EEN DORPSPLEIN

Stap 1: Auto´s filteren als kans

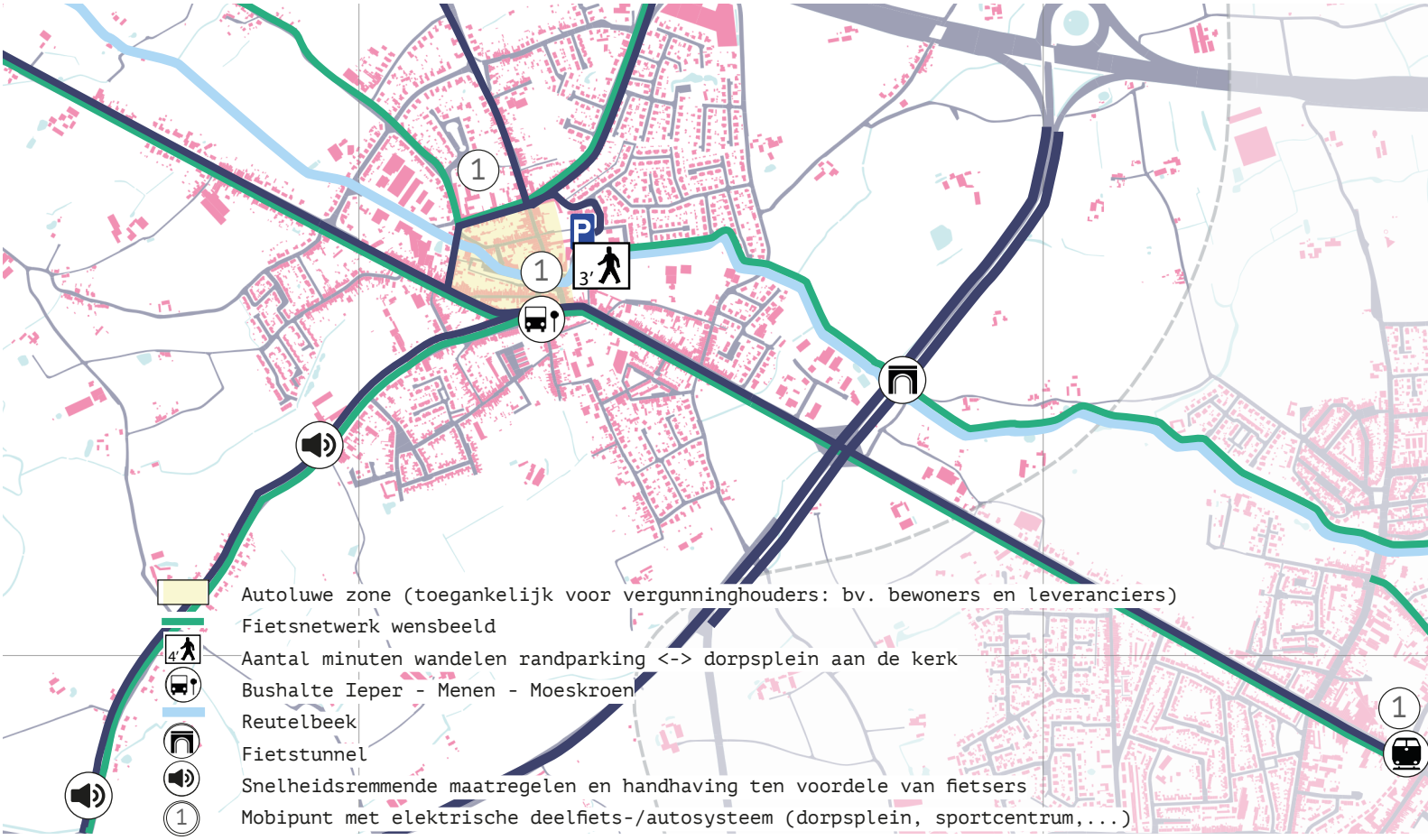
Geluwe maakt komaf met de hoge verkeersstromen in de dorpskern door een autofilter op de Beselarestraat. Hierdoor krijgt Geluwe een dorpsplein. De Reutelbeek kan de nodige ruimte innemen en vormt een aangenaam kader voor de voetganger en fietser (zie overzichtskaart mobiliteit Geluwe).

Stap 2A: gebundelde parkeerfaciliteiten via herinrichting Beselarestraat

Het Sint-Denijsplein wordt een echt plein (en dus autovrij) door uitzonderlijk met een eerder ruime parkeernorm te werken bij de nieuwe ontwikkeling van de Beselarestraat (zie overzichtskaart mobiliteit Geluwe). In plaats van de huidige 1 parkeerplaats per woning, kan bijvoorbeeld een norm tot 2 parkeerplaatsen worden gerealiseerd (exacte norm te berekenen op basis van studie naar parkeerdruk) met initieel 2 parkeerplaatsen voor deelauto´s (met uitbreidingsmogelijkheden naar vijf) en een vijftal parkeerplaatsen voor elektrische wagens (met uitbreidingsmogelijkheden naar 10). Ook wordt expliciet ingezet op gedeeld gebruik van de parking. Zo zijn er op drie minuten stappen van de kerk voldoende parkeerfaciliteiten voor bezoekers van het woonzorgcentrum, mensen die hun boodschappen doen en inwoners.

Stap 2B: opzetten van een deelautoproject voor het centrum van Geluwe

De gemeente zet in samenwerking met partners (bijvoorbeeld de ontwikkelaar en eventueel winkeliers) een deelautoproject op. Gedurende een langere periode faciliteert ze hiermee het verandertraject naar gedeelde mobiliteit. Het project verloopt gefaseerd door initieel een proefabbonement van 1 jaar voor inwoners te voorzien. Vanaf 20.000 km per auto is het deelautosysteem zelfbedruipend. Ervaringen van Cambio leren dat financiële ondersteuning voor een deelautoproject ongeveer 8 jaar nodig is.



Mobiliteit: Geluwe to be

4.3 PROGRAMMA'S

PR1. KEUZES MAKEN IN BELEIDSPLAN EFFICIËNTER GEBRUIK VAN MIDDELEN

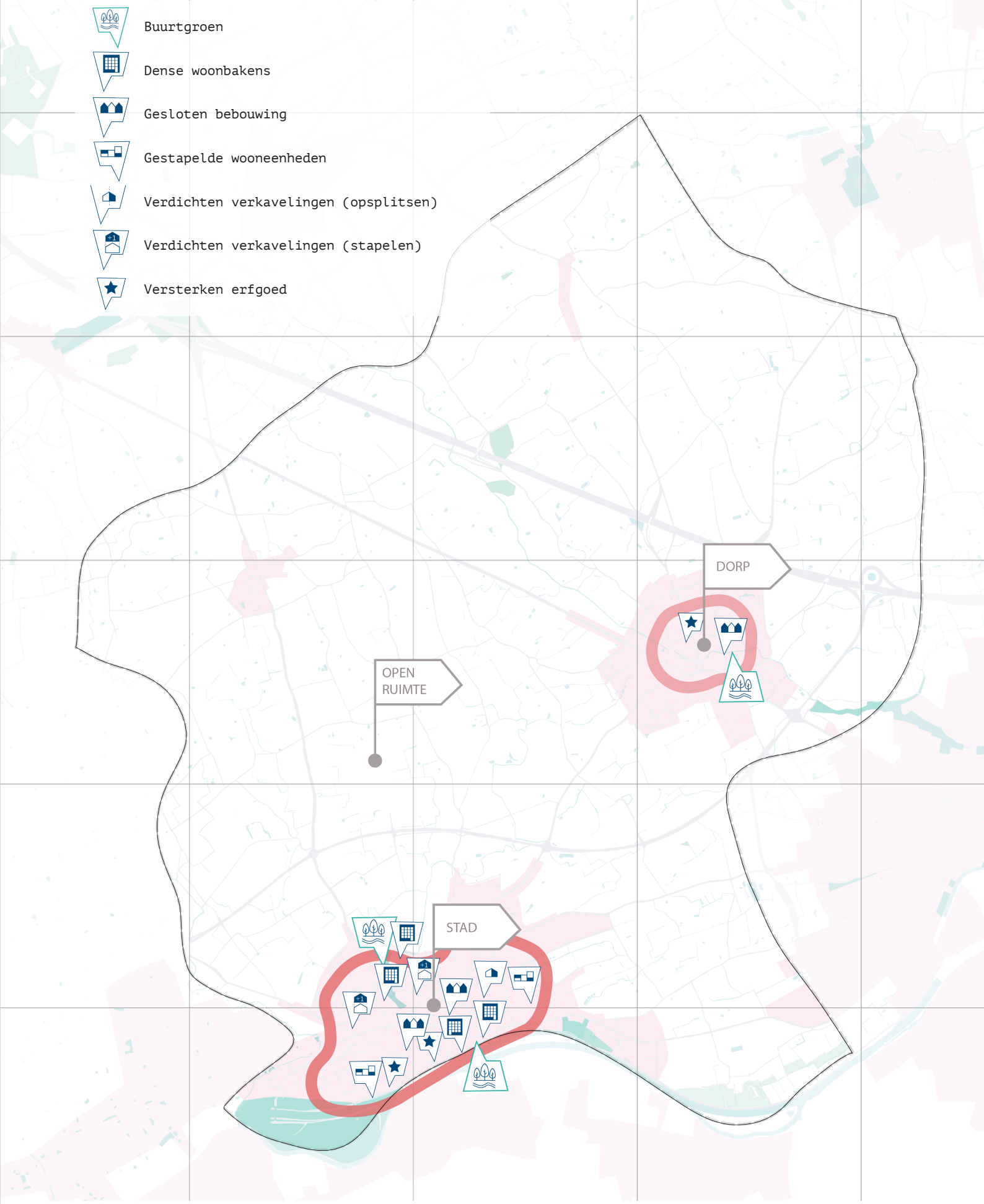
Er is nooit geld voor alles. De gemeente moet daarom strategische keuzes maken in zijn beleidsplan en meerjarenbegroting. Deze keuzes worden gekaderd en gecommuniceerd naar de burger in een duidelijke visie. Geen dubbel op, maar complementariteit met een duidelijk onderscheid in aanbod voorzieningen tussen de stad Wervik en het dorp Geluwe. Ook buiten de gemeentegrenzen de complementariteit opzoeken i.p.v. concurrentie. Waarom is het eigenlijk een probleem als de Geluwenaar in Menen gaat zwemmen? Probeer daarentegen een aanbod te voorzien dat de Menenaar af en toe ook eens naar Wervik brengt.

PR2. GEDIVERSIFIEERD VERDICHTINGSBELEID STAD VERSUS DORP

In Wervik wordt het stedelijk karakter versterkt door het introduceren van stedelijke concepten. Geluwe wordt eerder gezien als een woondorp met duurzame verbindingen naar Wervik en Menen. Geluwe sluit hierbij zijn dorpsstructuur en zijn bijhorende identiteit in de armen. Dit vertaalt zich ook in een gediversifieerd verdichtingsbeleid. Onderstaand schema formuleert hiertoe een eerste aanzet. Horizontaal wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden (Stadshart Wervik, Geluwe, rest) en vertikaal worden aspecten uit het verdichtingsbeleid behandeld (snelheid, dichtheid, flankerende maatregelen, maatschappelijke winsten). Verder onderzoek dient deze aanzet te verfijnen.

	Stadshart Wervik	**Dorpskern Geluwe**	**Open ruimte (linten) Dorp- & stadsrand Steenwegen**
Snelheid	Zo snel mogelijk	Niet stimuleren	Absoluut niet meer toelaten
Dichtheid	> 40 wo/ha	Te onderzoeken	Stoppen (rand) Ontdichten (open ruimte / linten)
Typologie	Gediversifieerd woonaanbod	Compact grondgebonden	Hier geen opdeling of appartementisering toelaten
flankerende maatregelen	Buurtgroen Slim parkeerbeleid (oplossing voor bestaande parkeerproblematiek) Voorzieningen	Absoluut flankerende maatregelen nodig voor duurzame mobiliteit (promoten verplichte deelwagens, elektrische deelfietsen, investeren in zachte verbindingen naar Menen en Wervik).	
maatschappelijke meerwaarde	Versterken van kernfunctie en performantie openbaar vervoer	Versterken dorpsstructuur en behoud identiteit	Beschermen van de open ruimte

Gediversifieerd verdichtingsbeleid


Buurtgroen
Dense woonbakens
Gesloten bebouwing
Gestapelde wooneenheden
Verdichten verkavelingen (opsplitsen)
Verdichten verkavelingen (stapelen)
Versterken erfgoed
DORP
OPEN RUIMTE
STAD

PR3. CITYMARKETING
‘WONEN AAN DE LEIE VOOR IEDEREEN’

Wervik kampt met een slecht imago, maar heeft heel wat troeven die meer in de verf kunnen worden gezet. Om de kernversterking van het stadshart te laten slagen, is het aanpakken van het imago essentieel. Stel een (hip) communicatiebureau aan om nieuwe inwoners aan te trekken en de stad als alternatief voor het landelijk wonen te promoten. Uit te spelen troeven zijn:

- aangenaam centrum aan de Leie
- nog zeer betaalbaar wonen
- prachtige openbare ruimte aan het water
- op 13 min (!) sporen van Kortrijk en Ieper
- vlotte busverbinding met Rijsel
- veel fiets-en wandelplezier
- moderne (wederopbouw)architectuur, …



Wonen aan de Leie voor iedereen

PR4. BOS + LANDBOUW
INZETTEN OP AGROFORESTRY

Boslandbouw (agroforestry) combineert landbouwgewassen of veehouderij met de productie van houtige gewassen op eenzelfde perceel. Dit vertaalt zich in het combineren van gewassen en bomen enerzijds (bv: populier + maïs, referentie: herenboeren Wilhelminapark, Boxtel) en veehouderij en bomen anderzijds (bv: notenbomen + koeien, referentie: project door Wim Van Roessel, Riel).

De voordelen zijn talrijk. De boslandbouw draagt bij aan heel wat maatschappelijke diensten (bescherming tegen erosie, bomen bufferen regeninslag, creatie van een gunstig microklimaat met functionele biodiversiteit, koolstofopslag, geen of minder bemesting...). Maar ook voor de boer zijn er voordelen (risicospreiding door inkomsten te diversifiëren, hogere biomassaproductie dan bij monocultuur,...) (BOS+, 2019; Vilt, 2007).

Andere vormen van agroforestry zijn voedselbossen ('foodforest') of (pluk)boomgaarden. Een voedselbos heeft dezelfde gelaagdheid als een natuurlijke bosrand en bestaat uit bomen, struiken en planten die (zo veel mogelijk) eetbaar zijn. Deze principes zijn ook combineerbaar met verschillende vormen van coöperatieve landbouw (referentie: Polderveld, Westkapelle).

Om zijn bostekorten weg te werken, kan de gemeente inzetten op het aanmoedigen en/of (financieel) ondersteunen van agroforestry. Dit begint bij het opzetten van een sensibiliseringsprogramma op verschillende niveaus: gemeente, intercommunale Leiedal, Boerenbond.

Enkele initiatieven kunnen zijn:

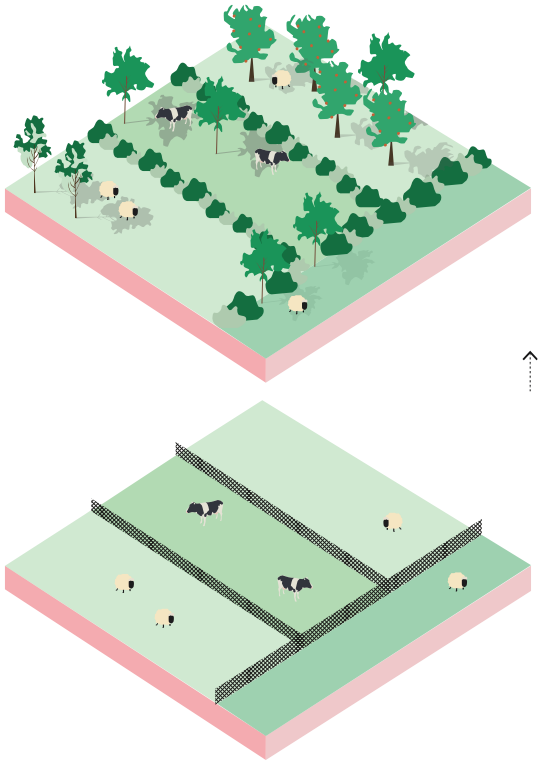
- Zet in de kijker dat de landbouwers een gedeeltelijke terugbetaling (max. 80 %) kunnen ontvangen voor de aanplant van hun bomen (meer info: www.agroforestryvlaanderen.be).

- Start agroforestry-pilots op

- Geef een vergoeding voor de landbouwers voor de maatschappelijke diensten die de bomen leveren (bv. koolstofhandel).

- Het aanmoedigen van coöperatieve landbouwbedrijven waarbij de consument actief mee in het verhaal stapt.

- Harder optreden tegen het verdwijnen van kleine landschapselementen(met of zonder kapvergunning).



agro-forestry

PR5. BOS + INFRASTRUCTUUR GEKARTELDE BOOM- EN BOSSTRUCTUREN BAKENEN LANDBOUWKAMERS AF

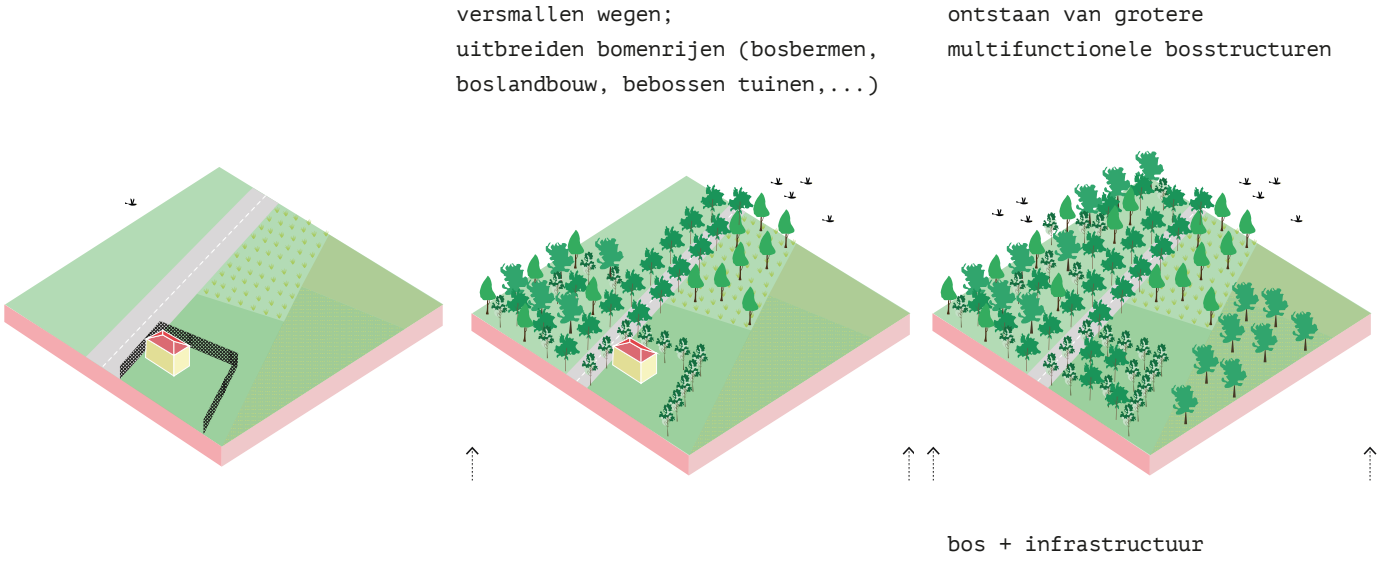
De ambitie ‘natuur, natuur, natuur,…’ wordt hier vertaald naar een biodiverse en multifunctionele bebossingsstrategie. Wervik hoeft hiermee niet zijn landbouwkamers ‘aan te snijden’, maar kan de bebossing ophangen aan de ruimtelijke structuren die deze kamers afbakenen, in hoofdzaak de combinatie van wegen met lintbebouwing. Langs de wegen kunnen enkele of dubbele bomenrijen gekoppeld worden met in breedte variërende bosbermen, beboste (voor)tuinen, boslandbouwpercelen, enz.

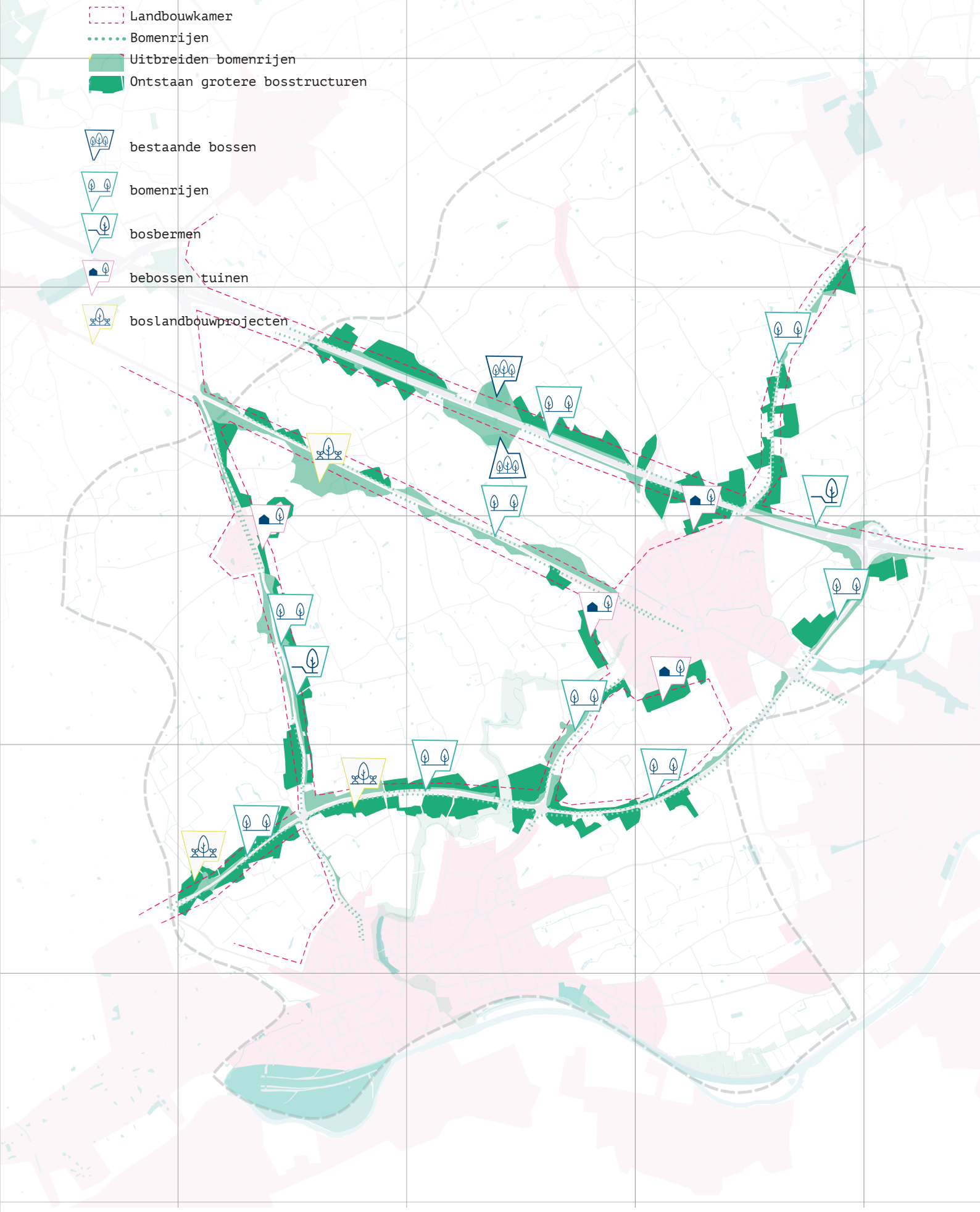
Op deze manier ontstaat een gekartelde boom- en bosstructuur die gefaseerd kan gerealiseerd worden door telkens boom- en boselementen toe te voegen, bv. bij het verdwijnen van lintbebouwing.

Stap 1 – gedeeltelijke inname publieke ruimte oftewel versmallen van wegen voor de aanplanting van bomenrijen.

Stap 2 – uitbreiden bomenrijen door aanhechting van boom- en boselementen (in de vorm van bosbermen, bebossen van tuinen, boslandbouwprojecten, enz.)

Stap 3 – ontstaan van grotere multifunctionele bosstructuren langs de wegen en rond de landbouwkamers.





Treescape toegepast

PR6: WEG WEG BINNEN LANDBOUWKAMERS

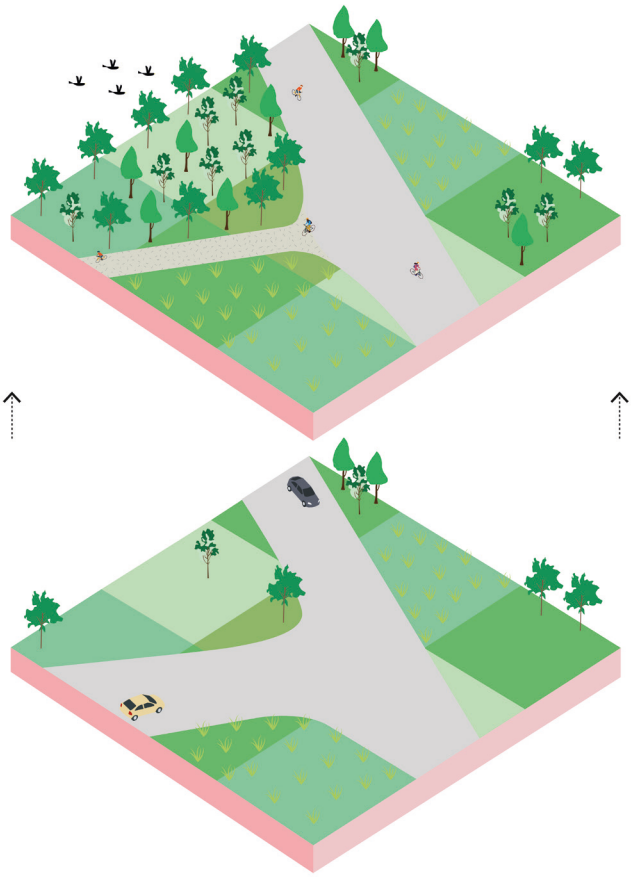
Dit programma verweeft twee elementen. Eerst en vooral wil het inzetten op het uitvoeren van het functietoekenningsplan landbouwwegen Westhoek (2011). Het ontharden van de landbouwwegen is an sich al een voordeel (lees: minder onderhoudskosten en meer groen). Daarnaast ligt de winst in een verlaagde mobiliteitsdruk.

Door een onhard en/of versmald profiel kan bijvoorbeeld de sluiproute naar Geluwe (zie bijlage 2, landbouwkamers: 2 case studies, case 2) worden ontmoedigd om zo de fietser weer op nummer één te zetten. Deze weg is daarbij deel van het fietsnet.

Ten tweede wil dit programma de diverse accenten van de verschillende landbouwkamers verder versterken. Door het differentiëren van het type ontharding ontstaan er aantrekkelijke 'wandel'-landbouwkamers en 'fiets'-landbouwkamers. In de 'wandel'-landbouwkamers kan dan bijvoorbeeld gekozen worden voor een totale ontharding (veldwegen, enkel één smalle verharding,...), waarbij de 'fiets'-landbouwkamers eerder half verharde oplossingen (karrespoor, 'enkel karrespoor') op hun plaats zijn. Het ontharden van wegen laat nog steeds de toegang van landbouwvoertuigen toe. Tenslotte wordt er nog een derde typologie geïntroduceerd, namelijk 'ontharding met beperkte autotoegankelijkheid'. Dit betreft wegen waarlangs er zich nog enkele wooneenheden bevinden en waarmee rekening moet gehouden worden bij het ontharden. Een voorbeeld van dit soort ontharding is een karrespoor.

Voor de uitvoering van dit programma kunnen belangrijke fietsroutes (tabaksroute, fietsnet), gevaarlijke sluipwegen en wandelwegen worden geprioritiseerd (zie aangeduide wegen in bijlage 2, landbouwkamers: 2 cases).

Voor een dergelijk programma 'weg weg' kan de gemeente subsidies aanvragen bij de Vlaamse Overheid. Het programma Proeftuinen ontharding van het departement omgeving zet hier specifiek op in.

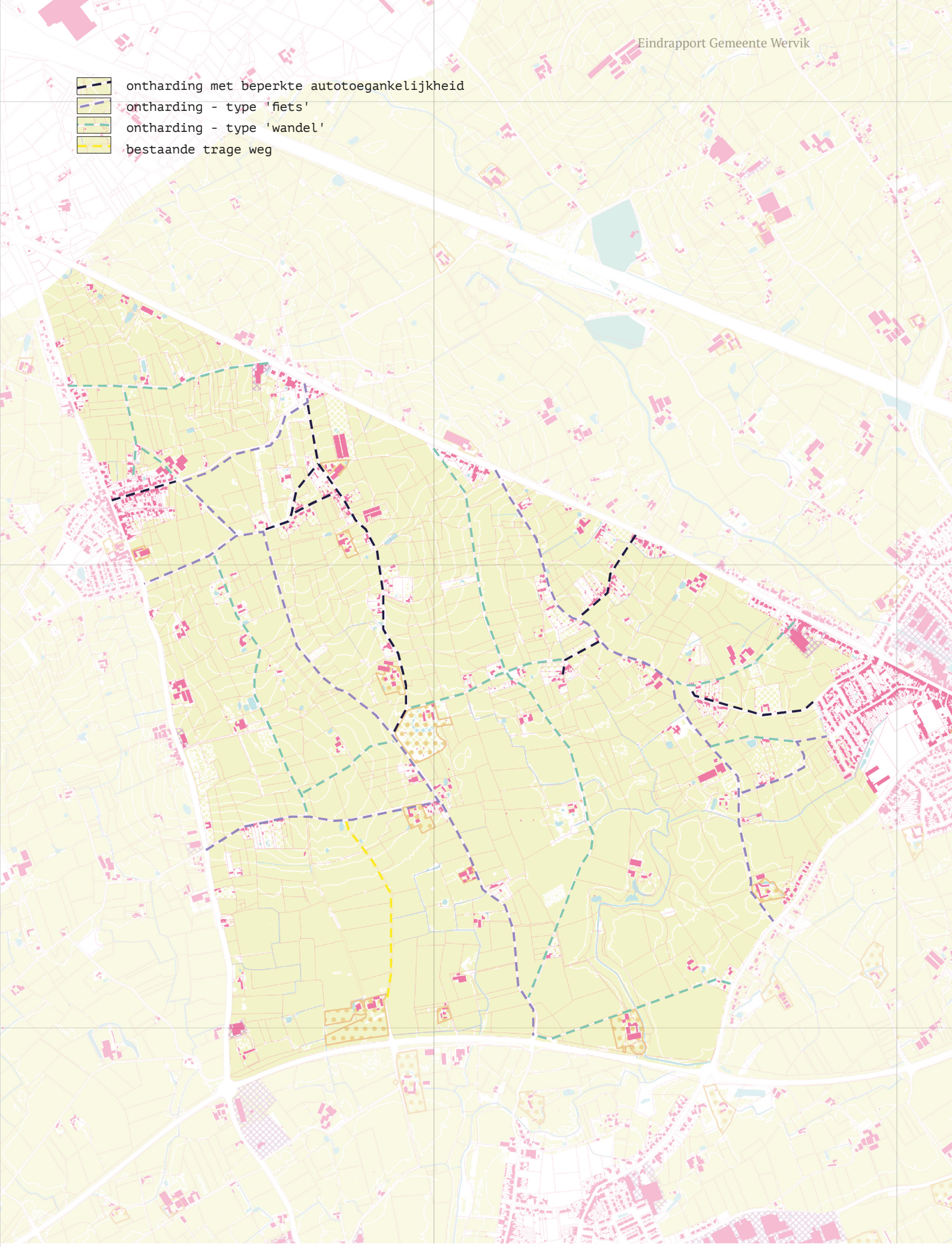


Knippen en ontharden





1. Ontharding type 'wandel' (grindweg naast strook gras) (Maarten Van Tieghem, 2018)
2. Ontharding type 'fiets' (karrespoor) (VLM)



Weg weg toegepast

PR7: BOS + WONEN : MEER NATUUR VOOR VERKAVELINGEN ROND GELUWE

Binnen het principe van treescape, wordt eveneens ingezet op de combinatie van wonen en bos. Voor Wervik liggen hier interessante potenties in de verkavelingen rond Geluwe en Kruiseke:

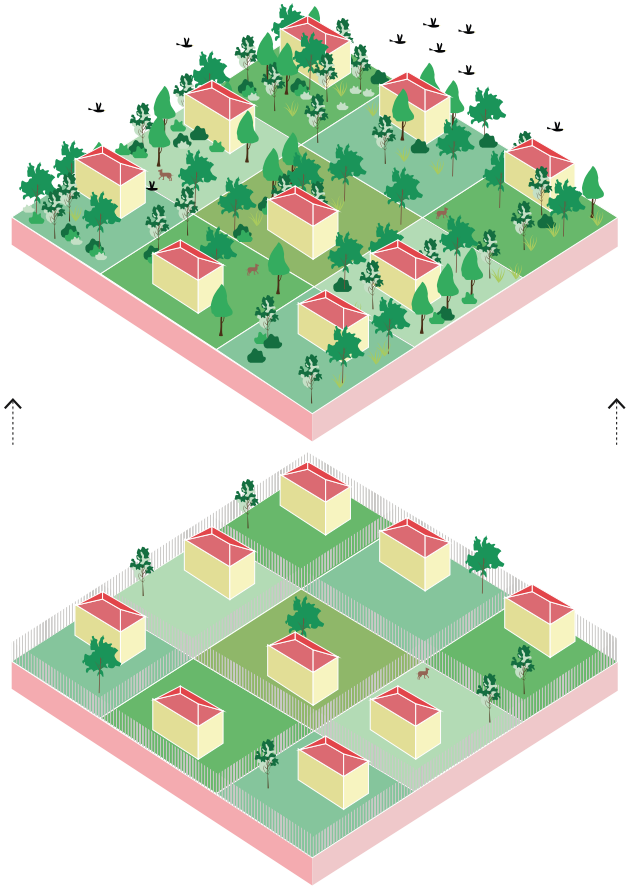
Spoor 1. opstarten 'natuurontwikkeling in tuinen'

De bewoners van Geluwe kunnen geënthousiasmeerd worden om zélf bij te dragen aan de natuurontwikkeling. Geen of doordringbare afscheidingen die migrerende dieren en planten niet hinderen, zijn hier het doel. Niet ieder tuintje zijn kotje, maar grote aaneengesloten tuinen met een (groter) tuinhuis voor gedeeld tuinmateriaal. Deze collectieve tuinen zijn niet gekarakteriseerd door omheiningen en afsluitingen, maar evolueren naar één groenstructuur waarbij bestaande landschapselementen kunnen worden geïntegreerd. Hierdoor wordt bijvoorbeeld bijgedragen aan de natuurdoelstelling van Natura2000 voor het verbinden van de belangrijke gevarieerde streekeigen bossen.

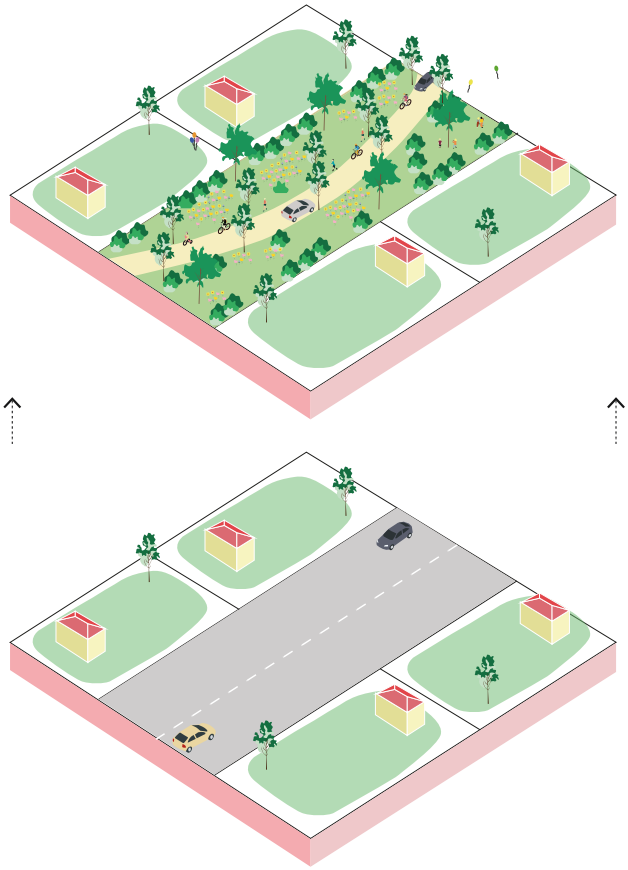
Enkele instrumenten zijn het oprichten van bewonersgroepen en het uitstippelen van trajecten met bijvoorbeeld een innovatiesteunpunt. Op die manier kan vanuit de bewoners zelf aan natuurontwikkeling worden gedaan. Dit is de zachte weg.

Daarnaast kan ook een harde weg worden bewandeld. De oudere verkavelingen zullen stilaan van eigenaar veranderen. Indien dit gepaard gaat met grondige renovatiewerken waarvoor een vergunning nodig is, kunnen in de vergunning natuurondersteunende maatregelen voor de tuinen worden opgelegd. Hiervoor wordt een gemeentelijke verordening opgemaakt. Uit te werken maatregelen zijn :

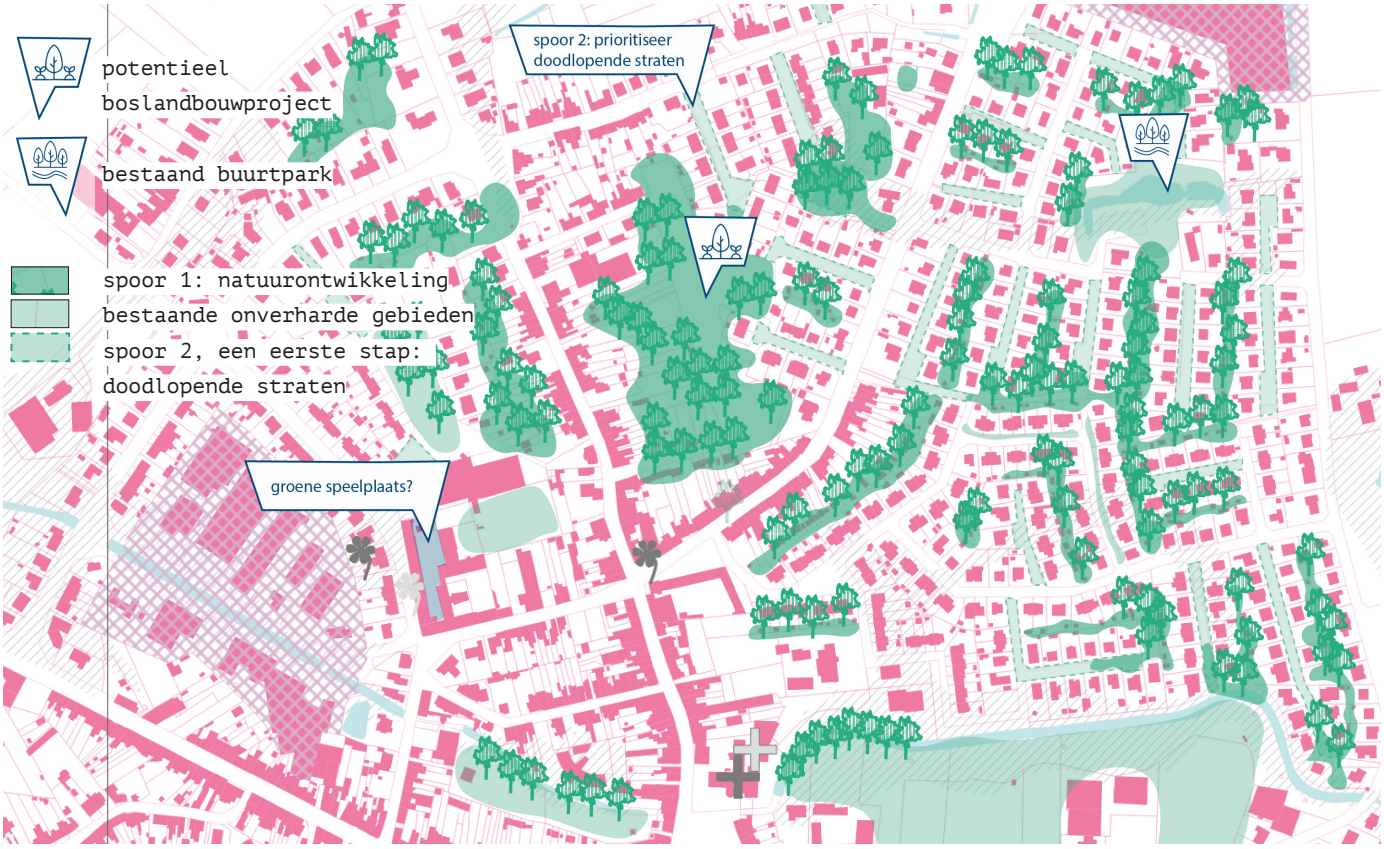
. Poreuse afsluitingen
. Beplanting met inheemse soorten
. Aandeel laten verwilderen
. Ontharding
. ...



spoor 1
Natuurontwikkeling in tuinen



Spoor 2
Natuur neemt publieke ruimte in



spoor 2 natuur neemt publieke ruimte over

Dit programma richt zich in de eerste plaats op de veelal overgedimensioneerde publieke ruimte in de verkavelingen. Door het zeer versnipperde karakter ligt in de verkavelingen de oppervlakte publieke ruimte per inwoner zeer hoog (zie analyse van het weefsel, bijlage 1). Mede ten gevolge van de lage densiteit en de uitgestrektheid, is de publieke ruimte in de verkavelingen onderbenut. Ze fungeert niet of nauwelijks als ontmoetingsplek of sociale ruimte omdat ze niet gericht is op de zwakke weggebruiker, maar vooral omdat er te weinig gebruikers voorhanden zijn. Met een densiteit in de verkavelingen van 10 à 15 wo/ha en met een grondinname van tot 20% wegenis, kom je op meer dan 50 m² wegenis/inwoner. Er zijn kortom te weinig gebruikers om deze publieke ruimte te activeren. De maatschappelijke kost van deze publieke ruimte is daarnaast enorm. Denk maar aan de aanleg en onderhoud van de wegenis en de nutsvoorzieningen.

Een 2de spoor binnen dit programma bestaat er uit de overtollige publieke ruimte terug te geven aan de natuur.

Voor doodlopende straten in de verkavelingen wordt een nieuw straatprofiel opgesteld met één enkel rijvak van maximum 2m50. Op die manier wordt de helft tot ¾ van deze oppervlakte teruggegeven aan de natuur. Deze groenzone kan men gecontroleerd laten verwilderen, al dan niet met integratie van elementen ter ondersteuning van een natuurlijk waterbeheer (greppels, grachten, ….). Hetzelfde versmalde straatprofiel kan worden toegepast in verkavelingen in lusvorm.

De doelstelling van deze concrete aanpak is:

. Meer ruimte te bieden voor ecologische verbindingen en verwilderde natuur.

. In combinatie met maatregelen m.b.t. tuinen draagt dit ook bij tot het herstellen van migraties van fauna en flora.

. De ontharding in de praktijk om te zetten, hetgeen bijdraagt tot de waterhuishouding.

. Zachte vervoersmodi stimuleren door het verkeer te vertragen, elke straat wordt op die manier deel van een zacht netwerk dat zowel recreatief als functioneel kan worden ingezet.

. Luchtkwaliteit en geluidsoverlast verminderen door het verkeer te vertragen.

. Onderhoudskost verlagen.

. Een aangename woonomgeving in de natuur.

Het is evident dat deze aanpak in de eerste plaats wordt toegepast in de oudste woonwijken waar de wegenis stilaan aan vervangen toe is.

PR8: REALISEER EEN FIETSNETWERK

Stap 1: Ruimte voor de fiets in centrum Geluwe en centrum Wervik

Het belang van het inperken van de rol van de auto in het centrum via circulatiemaatregelen en een streng parkeerbeleid voor het stimuleren van het fietsgebruik kan niet genoeg benadrukt worden. Enkel zo wordt komaf gemaakt met de huidige gevaarlijke of ontbrekende fietspaden (zie bovenvermelde Strategische projecten “Wervik centrum” en “Geluwe centrum”).

Stap 2: Wervikstraat wordt fietsbelevingsas

Fietsers krijgen een aangename fietsroute vanuit Geluwe richting Wervik aangeboden (zie overzichtskaart mobiliteit Geluwe). Ten voordele van de fietsers wordt het snelheidsregime van de Wervikstraat naar 30 kilometer per uur aangepast. Het snelheidsregime wordt ondersteund door een herverdeling van de wegenis ten voordele van fietsers en met handhaving van de snelheid (flitscamera of trajectcontrole). Auto´s worden mede hierdoor gestimuleerd om de uitgelezen autoinfrastructuur richting Wervik te nemen via de Menenstraat en Hogepoortstraat, wat slechts 2 minuten extra tijd kost (zie onderstaande tabel).

Stap 3: Fietsbelevingsas Geluwe centrum naar Wervik en overige verbindingen

Ook krijgen fietsers er een alternatieve fietsroute in het groen, langs de Reutelbeek bij om naar het station van Menen te rijden. Een extra fietstunnel ter hoogte van de N8 maakt hier deel van uit.

In verdere fases wordt ook gefocust op het opkrikken van de kwaliteit van de overige fietsverbindingen met hoge fietsintensiteiten (zie bovenlokaal fietsnetwerk in slechte staat op de overzichtskaart mobiliteit).

Stap 4: Deelfietsen in het mobipunt aan het station als start voor het Wervikse/ Leiedalse (?) mobipuntennetwerk

Door het ter beschikking stellen van elektrische deelfietsen aan het station, kunnen ook bezoekers op een vlotte manier het stadscentrum verkennen. In tweede instantie komen er bij een positieve kosten- batenanalyse ook mobipunten ter hoogte van het zwembad, het stadhuis, de Balokken en de bushalte Europa in Wervicq-Sud en in de kernen van Terhand, Kruiseke en Geluwe. Zo ontstaat een mobipuntnetwerk. Aan elk mobipunt vinden bewoners naast mobiliteitsdiensten (zoals bijvoorbeeld elektrische deelfiets, een deelauto, een fietsherstelzuil, een oplaadpunt,…) ook andere faciliteiten (zoals horeca, een pakjesautomaat, een bibliotheekautomaat, …). Op termijn daalt het prive-autogebruik evenredig met het gebruik van deelfiets- en autosystemen en zal de parkeervraag stap voor stap worden afgebouwd.

			Saldo	
	Tijd	Km	Tijd	Km
Centrum Geluwe - Centrum Wervik				
Via Wervikstraat	8´	4,6	+2´	+1,7
Via Menenstraat/ Hogepoortstraat	10´	6,3		

Alternatieve ontsluiting van Geluwe naar Wervik via de Menenstraat/ Hogepoortstraat kost amper twee minuten extra tijd

PR9: UPGRADE WERVIK DOOR EEN INTEGRAAL FIETSBELEID

Stap 1: Meten is weten

Start met het verzamelen van fietsdata op de voornaamste fietsroutes. Zo wordt de impact van het fietsbeleid gemonitord en worden bewoners aangezet tot nóg meer fietsen (zie bijvoorbeeld de fietstelpalen langs fietssnelwegen). Deelname aan de fietstelweken georganiseerd door Fietsberaad kan hiervan onderdeel uitmaken en is eenvoudig te organiseren. Communiceer vervolgens over de resultaten.

Stap 2: Bedrijfsvervoersplan stad Wervik als voorbeeld voor scholen en bedrijven

Via bedrijfsvervoersplannen en schoolvervoersplannen worden zoveel mogelijk werknemers en scholieren (en hun ouders) aangemoedigd om zich duurzaam te verplaatsen. De stad Wervik en elke school ontwikkelt een ambitieus, maar realistisch actieplan op maat. Door het verder stimuleren van fietsen voor woon-werkverkeer ziet de stad Wervik (en de bedrijven in Wervik) het ziekteverzuim onder haar medewerkers dalen (27% bij bedrijven die voordien fietsgebruik niet stimuleerden volgens de National Institute for Health and Care Excellence, 2012). Door een alliantie te smeden met de scholen bereikt de stad een 2100-tal leerlingen en hun families (Departement Onderwijs en Vorming, 2018). Zoals eerder aangegeven, duidde de haalbaarheidstudie voor de nieuwe brug in Menen op significante toenames van de verkeersintensiteiten in het centrum van Wervik door de komst van het bedrijventerrein Menen-West. De gemeente moet er dan ook alles aan doen om pro-actief met de bedrijven die er zullen komen bedrijfsvervoersplannen en logistieke plannen met duurzame ambities op te stellen. Ook kan ze exploitanten van bedrijventerreinen hierop aanspreken.

Stap 3: Denk na over een fietsparkeerbeleid per doelgroep afgestemd op het fietsroutenetwerk

Langparkerende fietsers (bijvoorbeeld bij de sporthal, het zwembad en de bib) kunnen terecht in overdekte, ruime fietsenstallingen, ook als ze een bakfiets bij hebben. Kortparkeerders vinden dicht bij hun bestemming (winkels, horeca,…) onoverdekte, goede aanbindmogelijkheden. Door het opleggen van een fietsparkeernorm voor nieuwe ontwikkelingen staat de gemeente er niet alleen voor bij het bieden van comfort aan fietsers (en dus bij het structureel beïnvloeden van de vervoerswijzekeuzes).

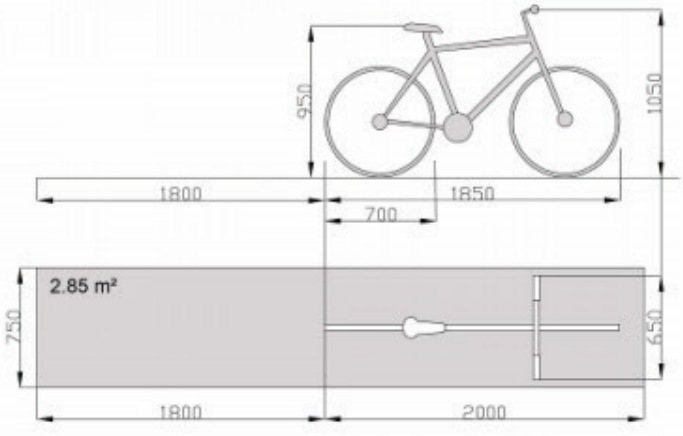
De fietsparkeernorm bestaat uit ondermeer;

• één fietsparkeerplaats per hoofdkussen (met een omvang van 2,85 m² per plaats; zie onderstaande figuur),

• minimum 5% van de fietsparkeerplaatsen voorzien voor buitenmaatse fietsen (bakfietsen etc.)

• bevoordeelde locatie van de fietsparkeerplaats ten opzichte van de autoparkeerplaats op minder dan 30 meter van de ingang

•….



Duurzame gebouwen worden voorzien van voldoende ruime fietsenstallingen (Leefmilieu Brussel, 2013)

PR10. ZET ACTIEF IN OP HERNIEUWBARE ENERGIE

Momenteel wordt er in Wervik enkel hernieuwbare energie geproduceerd door middel van fotovoltaische panelen. Door een bepaling in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) zijn windturbines momenteel enkel toegestaan in één van de drie landschappelijke zones in Wervik, namelijk het Centraal open-ruimtegebied. In combinatie met het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS) waarin opgelegd wordt dat windturbines enkel mogen ingeplant worden naast twee of meer grootschalige ruimtelijk structurerende elementen, waarvan minstens één van deze structurerende elementen een vlakvormig ruimtelijk structurerend element moet zijn, is het aantal sites waar windturbines geplaatst kunnen worden binnen het huidig beleidskader beperkt. Nochtans leent het gebied rond Wervik zich goed voor windturbines – door de afwezigheid van Natura 2000-gebieden, erkende erfgoedlandschappen en een beperkte aanwezigheid van relictzones, puntrelicten en ankerplaatsen.

Volgend stappenplan kan gevolgd worden om actief in te zetten op hernieuwbare energie:

Stap 1 – Benut de daken van bedrijven, gemeentelijk patrimonium en landbouwloodsen d.m.v. het plaatsen van zonnepanelen. Overweeg burgerparticipatie via zonnedelen.

Stap 2 – Geef als gemeentebestuur het goede voorbeeld door in te zetten op de productie van hernieuwbare energie én te communiceren hierover.

Stap 3 – Stimuleer landbouwbedrijven om land duurzaam te gebruiken om de CO2-emissie te reduceren (bv. grasbufferstroken, omvorming schrale landbouwgrond naar bos of drasland, aanplanting groenbedekkers, verbeter bodemkwaliteit, meerjarige gewassen, organisch stofgehalte bevorderen, neerslaginfiltratie, …) en promoot entherische methaanmitigatie (bv. aanpassing voederrantsoenen, voedermanagement, …) bij veebedrijven.

Stap 4 – Voer een positief beleid rond windturbines.

I. Schrap de bepaling in het GRS die stelt dat de inplanting van windturbines in de Leievallei en het noordelijk golvend open-ruimtegebied niet ondersteund wordt.

II. Ontwikkel een beleidskader om minimaal 20% en bij voorkeur 50% aan rechtstreekse participatie (burgers en lokale overheden) in nieuwe energieprojecten te garanderen.

III. Wegens het burgerprotest tegen windturbines in het verleden moet aandacht besteed worden aan een goede ruimtelijke inplanting van de windturbines. Volgende stappen dienen hierbij genomen te worden:

i. Beoordeel het landschappelijk karakter van het gebied. Schenk bij deze beoordeling aandacht aan de kenmerkende karakteristieken van dit landschap. Kijk naar de geologie, vegetatie, bodem en bestaande infrastructuur van elk gebied.

ii. Diep de landschappelijke analyse uit om tot een begrip te komen van de historische evolutie die het landschap ondergaan heeft en ondervraag de bevolking om te komen tot belangrijke landschappelijke karakteristieken. Onderzoek hoe het implementeren van windturbines dit landschap of de beleving ervan kan veranderen. Schenk aandacht aan horizontale en verticale lijnen en overige infrastructuur. De schaal van de windturbine ten opzichte van andere landschappelijke bakens bepaalt mee de visuele impact.

iii. Heb aandacht voor de kenmerken van de windturbine en de visuele impact hiervan. Belangrijke aspecten zijn grootte, model, kleur, afwerking en de proportie van de mast ten opzichte van de wieken. Ook de draaisnelheid heeft een impact op de beleving van het landschap. Hecht aandacht aan de consistentie van de turbines.

IV. Na het verkrijgen van inzicht in de waarde van het landschap voor de bevolking kan er participatief overgegaan worden tot een planmatige, intergemeentelijke locatiebepaling. De volgende stappen dienen hierbij genomen te worden:

i. Betrek de bevolking vroegtijdig bij dit proces. Belangrijk is transparantie.

Vertel burgers in hoeverre ze de uitkomst kunnen beïnvloeden. Schenk bij de uitwerking van het participatieproces aandacht aan de eerlijkheid ervan, zowel op procedureel niveau als op uitkomstniveau. Tot slot moet aandacht besteed worden aan emoties bij de communicatie en moet de psychologische afstand van de burger tot het communicatiemiddel zo klein mogelijkheid gehouden worden (Krens, 2011).

ii.Neem mitigerende acties om de landschappelijke impact zo klein mogelijk te houden (bv. aanplanten bomenrijen, onteigenen zonevreemde gebouwen).

V. Neem de nodige voorbereiding met het oog op de invoering van windrechten, zoals het afbakenen van zones en het uitvoeren van onderzoek naar milieueffecten op planniveau. Overleg met projectontwikkelaars over afgesloten opstalovereenkomsten. Werk samen een overeenkomst uit rond de verdeling van de windoogst (cf. rechtstreekse participatie) en de opstalvergoedingen.

VI. Ondersteun burgers bij het oprichten van een coöperatie. Volg hierbij de zeven coöperatieve principes, ook wel ICA-principes genoemd (Coopkracht, s.d.).

PR 11. MAAK WONINGEN ENERGIEZUINIG

Het merendeel van de CO2-uitstoot op het grondgebied van Wervik is afkomstig van woningen. Met een aandeel van 41% ligt dit cijfer beduidend hoger dan het Zuid West-Vlaams gemiddelde van 24% (Leiedal, 2018). Dit wordt verklaard door het hoge aandeel oude woningen. 40,1% van de woningen is gebouwd voor 1946. Slechts 26,9% van de woningen dateert van na 1981 (Wervik, 2018). Wervik kan haar beleid afstemmen op de zogenaamde Trias Energetica:

Stap 1 - Beperk het energieverbruik in woningen

• Geef als stadsbestuur het goede voorbeeld en communiceer hierover naar de bevolking. Bij een mogelijke renovatie kan het zwembad dienen als voorbeeldproject.

• Sensibiliseer de bevolking over energiereducerende maatregelen zoals LED-verlichting, isoleren van verwarmingsbuizen, dichten van koudebruggen, vervangen van oude toestellen en de mogelijke financiële winsten

• Pas het huidig premiebeleid aan. Neem criteria op rond energie-efficiëntie in de verbeteringspremie en neem energie-efficiënt renoveren op in de verhuurderspremie. Overweeg een premie voor het plaatsen van hoogrendementsglas en isolatie.

• Communiceer naar de bevolking over de bestaande technologieën en de voor- en nadelen ervan en mogelijk subsidies en premies. Door infosessies te organiseren op wijkniveau, kan een groter publiek bereikt worden.

• Communiceer naar huurders over de mogelijkheid om vochtproblemen te melden aan het stadsbestuur. Schenk aandacht aan mogelijke onzekerheden hieromtrent.

• Werk samen met het sociaal verhuurkantoor om de renovatie van sociale woningen te bevorderen.

• Promoot de oprichting van een gemeentelijk bedrijf of privébedrijf dat (huur-)woningen renoveert op vlak van energie om de eerste jaren de energiebesparing op te strijken. Na de terugverdientijd kan de bewoner profiteren van de renovaties.

• Stimuleer lagetemperatuurverwarming en vloerverwarming.

Stap 2 - Gebruik energie uit reststromen (wijkniveau en bedrijventerreinen).

In de conceptfase voor nieuwe wijken of bedrijventerreinen kan gekeken worden naar mogelijkheden om reststromen te benutten.

Stap 3 - Gebruik energie uit hernieuwbare bronnen

Promoot de aankoop van zonnepanelen en zonneboilers door het organiseren van infoavonden op wijkniveau en het opzetten van een groepsaankoop.

Stap 4 - Gebruik eindige bronnen zo efficiënt mogelijk

• Organiseer een infoavond over warmtepompen, met aandacht voor de verschillende types, de voor- en nadelen en de terugverdientijd.

• Overweeg een premie voor hoogrendementsketels.

4.4 PUBLIEKE SLAGKRACHT

PS1. WERK CONCRETE ONTHARDINGSVOORSTELLEN UIT

Met de projectoproep 'Proeftuinen ontharding' wil de Vlaamse overheid initiatieven en inspanningen rond ontharding stimuleren en ondersteunen. Ook gemeenten kunnen een beroep doen op inhoudelijke expertise, communicatie en subsidies.

De eerste projectoproep heeft gelopen tot en met 9 november 2018. Een subsidieaanvraag kon ingediend worden die tot 75% van de kosten kan dekken en maximaal 250.000 euro kan bedragen. Naar alle waarschijnlijkheid zullen er nieuwe projectoproepen volgen.

De beoogde projecten kunnen zowel slaan op effectieve ontharding (quick win), zoals het ontharden van een weg of plein, het herbestemmen van bouwgrond / uitbreidingsgebied naar een openruimtebestemming, het organiseren van een eigen subsidieregelement rond kleinere particuliere quick-win-onthardingsprojecten, als het voeren van onderzoeken en ontwikkelen van ruimtelijke visie op ontharding op langere termijn.

Alleen directe kosten als onderdeel van het project gekoppeld aan de uitvoering van het ontharden op het terrein kunnen worden ingebracht:

- investeringskosten
- werkingskosten
- personeelskosten

In de stad Wervik zou bijvoorbeeld in het kader van de volgende Vlaamse projectoproep een RUP-voorstel tot schrapping van de landelijke woongebieden in de gehuchten Kruiseke en Terhand en een project met toepassing van verhandelbare ontwikkelingsrechten kunnen ingediend worden.

PS2. VERHOOG HET RUIMTELIJK RENDEMENT OP GOED GELEGEN LOCATIES

Zoals hoger aangegeven, belemmeren inrichtingsvoorschriften in diverse gemeentelijke RUP's en BPA's de verhoging van het ruimtelijk rendement in de kernen van Wervik en Geluwe. In de zogenaamde Codextrein is een 'soepele' wijzigingsprocedure voorzien voor de wijziging van dergelijke inrichtingsvoorschriften (art. 4.4.7/1 VCRO). Deze regeling moet nog in werking treden middels een uitvoeringsbesluit, wat reeds definitief is goedgekeurd door de Vlaamse Regering, maar nog in het Belgisch Staatsblad moet gepubliceerd worden. Bovendien zijn de inrichtingsvoorschriften van BPA's (alsook van verkavelingen) ouder dan 15 jaar op zich niet langer een voldoende basis om vergunningen te weigeren. Deze voorschriften kunnen wel nog doorwerken in de beoordeling van de "goede ruimtelijke ordening".

PS3. VRIJWARING VAN HET LANDSCHAP VAN BEWONING

Zoals hoger aangegeven kenmerkt het landschap in de omgeving van Wervik zich door verspreide bewoning, in belangrijke mate zonevreemd in agrarisch gebied. Een ander belangrijk probleem is het landelijk woongebied in de gehuchten van Kruiseke en Terhand en de aanwezige lintbebouwing. Verdere aantasting van het gebied is niet aangewezen. Hieronder gaan we dieper in op mogelijke instrumenten om deze doelstelling te bereiken.

3.1. Bevriezing woningbouw via vergunningsbeleid

De eerste (goedkoopste en minst arbeidsintensieve) piste is om de verdere aansnijding van de woongebieden in het open landschap te "bevriezen" via het vergunningsbeleid.

De aangevraagde vergunningen kunnen immers geweigerd worden op basis van de beoordelingscriteria over de 'goede ruimtelijke ordening'. Voor de toepassing van deze piste wensen wij het belang van een afdoende en kwaliteitsvolle motivering in de vergunningsbeslissing te benadrukken.

Artikel 4.3.1 VCRO bepaalt dat een vergunning onder meer moet worden geweigerd als het aangevraagde onverenigbaar is met de goede ruimtelijke ordening en reikt hiervoor de beoordelingscriteria aan, o.m. het principe "kwalitatieve ruimtelijk rendementsverhoging". Meer doen op minder ruimte is zeker een goed uitgangspunt, maar is op zich ruim onvoldoende. Zo is de bouw van een appartementsgebouw in het midden van een open ruimtegebied, op ruime afstand van collectieve vervoersknooppunten ruimtelijk volstrekt onaanvaardbaar. Daarentegen kan de renovatie van een woning in

de kern, in de onmiddellijke omgeving van openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en voorzieningen, waarbij het aantal woongelegenheden binnen dezelfde vloeroppervlakte wordt verdubbeld door verhoging bouwlagen of door intensivering, wel aan het principe van kwalitatief ruimtelijk rendementsverhoging beantwoorden.

De bevriezing van bijkomende realisatie van woningen in het open landschap via het vergunningenbeleid houdt in dat er geen bijkomende personeelsinzet nodig is en er in principe geen extra kosten aan verbonden zijn. Het nadeel van deze ad hoc-piste is het gebrek aan rechtszekerheid. Het is ook allerminst zeker of de eigenaar zal vergoed worden voor verlies aan ontwikkelingskansen op zijn perceel (planschade). Een bebouwbare grond geeft immers niet automatisch het recht op een vergunning. De eigenaar zal moeten aantonen dat hij door de houding van het betrokken bestuur de facto onteigend wordt door de absolute onmogelijkheid om te bouwen en dat de weigering door Wervik manifest onredelijk is. De andere mogelijke hieronder beschreven pistes houden de herbestemming van de gebieden in, wat uiteraard de rechtszekerheid ten goede komt, maar die pistes zijn dan wel weer arbeidsintensief en kostelijk (opmaakprocedures, planschade,…).

3.2.RUP en planschadevergoeding

Volgens de huidige regelgeving kunnen de landelijke woongebieden Kruiseke en Terhand via een RUP omgezet worden naar een open ruimtegebied. Compensatie gebeurt dan via de ‘klassieke’ planschaderegeling. Planschade is de schade die de eigenaar van een bebouwbare grond ondervindt als zijn grond door een bestemmingswijziging niet meer bebouwbaar of verkavelbaar is.

De planschade bedraagt vandaag 80% van de waardevermindering van de grond als gevolg van de bestemmingswijziging. De waardevermindering is het verschil tussen de geïndexeerde oorspronkelijke verwervingsprijs en de waarde op het ogenblik dat het recht op planschadevergoeding ontstaat. In het ontwerp van instrumentendecreet dat reeds twee keer principieel goedgekeurd is door de Vlaamse Regering en momenteel voor advies voorligt bij de Raad van State, wordt voorzien in het optrekken van de planschadevergoeding tot 100% van het waardeverlies. Deze optrekking is bijgevolg vandaag nog niet van toepassing.

Deze piste verschaft meer rechtszekerheid en de betrokkene wordt ook “gecompenseerd” voor het verlies aan ontwikkelingskansen op zijn perceel door de herbestemming. Nadeel van deze piste is uiteraard de personeelsinzet (RUP-proces) en de kostprijs (opmaak RUP en planschade). De schrapping van harde bestemmingen (herbestemming naar open ruimte) zou weliswaar als onthardingsproject kunnen ingediend worden bij de volgende projectoproep van de Vlaamse overheid.

3.3. Artikel 11 Besluit zonevreemde functiewijzigingen

Zonevreemdheid van hoofdzakelijk vergunde constructies is dan wel op zich niet onwettig, maar dergelijke constructies of het zonevreemde gebruik ervan zijn storend in het ruimtelijk landschap. Bovendien brengen ze de hoofdbestemming (landbouw) van het gebied in het gedrang. Een strikte toepassing van de toepasselijke regelgeving over zonevreemde constructies is dan ook sterk aangewezen. Zo moet particuliere (lees: voor niet professionele landbouwers) bewoning in agrarisch gebied sterk ontmoedigd worden door de strikte toepassing van artikel 11 van het besluit zonevreemde functiewijzigingen. Ook toepassing van de basisrechten zonevreemde constructies, meer bepaald de verbouwings,- uitbreidings- en herbouwmogelijkheden, dient beperkt te worden door een strikte toepassing van het criterium van het ‘niet verkrot’ karakter.

In de administratieve praktijk wordt echter vastgesteld dat de loutere desaffectatie van een hoeve door het stopzetten van de agrarische bedrijvigheid – vaak lang na de vastlegging van de agrarische bestemming van het gebied – ‘automatisch’ beschouwd wordt als de creatie van een nieuwe zonevreemde woning die (zonder opportuniteitsbeoordeling van deze functiewijziging) in aanmerking komt voor de basisrechten voor zonevreemde woningen. Op die manier worden nieuwe zonevreemde situaties gecreëerd, ná de inwerkingtreding van de vigerende (agrarische) bestemmingsvoorschriften. Artikel 11 van het Besluit Zonevreemde Functiewijzigingen stelt in dat kader nochtans uitdrukkelijk dat hoevegebouwen (met inbegrip van de eventueel nog aanwezige bedrijfswoning) functioneel moeten worden omgezet naar een (loutere) woonfunctie, alvorens zij in aanmerking komen voor de zonevreemde regelingen inzake

verbouw, herbouw of uitbreiding van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.

Die functionele beoordeling moet juridisch eerst worden doorgevoerd, alvorens sprake kan zijn van de toepassing van overige regelingen inzake zonevreemde constructies. Het advies van het Departement Landbouw en Visserij geeft in dat kader waardevolle informatie, rekening houdend met het principe dat bestaande bedrijfszetels maximaal herbenut moeten worden voor landbouwgerelateerde functies.

Dat betekent dat aanvragen voor de verbouw, herbouw of uitbreiding van gedesaffecteerde bedrijfswoningen in agrarisch gebied met het oog op de louter residentiële aanwending ervan slechts ingewilligd kunnen worden indien eerst geoordeeld is over de ruimtelijke toelaatbaarheid van de omzetting naar een (loutere) woonfunctie. De aanvraag tot functiewijziging kan in de aanvraag voor de verbouw, herbouw of uitbreiding worden opgenomen (aangezien dit decretaal niet wordt uitgesloten) of kan aan de aanvraag voor de verbouw, herbouw of uitbreiding voorafgaan. Het is alleszins van belang dat de afstemming van de functiewijziging op het recht en de goede ruimtelijke ordening uitdrukkelijk getoetst wordt en dat niet uitgegaan wordt van het 'voldongen feit'.

Tenslotte moet ook hier gewezen worden op de vergunningverlenende overheid ook hier de beoordelingscriteria van de "goede ruimtelijke ordening" moet toepassen in het kader van concrete vergunningsaanvragen.

3.4. Strikte toepassing van niet verkrot karakter

De basisrechten voor zonevreemde constructies en de mogelijkheden inzake zonevreemde functiewijzigingen gelden decretaal enkel in hoofde van niet-verkrotte constructies.

Om te voldoen aan de zonevreemde uitzonderingsbepalingen mag de betrokken constructie dus niet verkrot zijn, uitgezonderd omwille van heirkracht, hetgeen volgens artikel 4.1.1, 15°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening inhoudt dat het gebouw moet voldoen aan de elementaire eisen van stabiliteit. Deze definitie mag niet ruim worden uitgelegd; zij moet immers logisch samen worden gelezen met artikel 4.1.1, 11°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, waarin 'stabiliteitswerken' omschreven worden als werken die betrekking hebben op de constructieve elementen van een constructie, zoals: a) het vervangen van dakgebintes of dragende balken van het dak, met uitzondering van plaatselijke herstellingen, b) het geheel of gedeeltelijk herbouwen of vervangen van buitenmuren of dragende binnenmuren, zelfs met recuperatie van de bestaande stenen. In alle gevallen waarin dergelijke stabiliteitswerken zich zouden opdringen om de constructie opnieuw bewoonbaar of bruikbaar te maken, is daarom – volgens een systematische lezing van de codex – sprake van een verkrot karakter. De opname van het pand op een lijst van verkrotte en verwaarloosde constructies vormt hiertoe een aanwijzing. In zulke gevallen kunnen de basisrechten voor zonevreemde constructies en de mogelijkheden inzake zonevreemde functiewijzigingen niet worden toegepast.

In de parlementaire voorbereiding van de oorspronkelijke decreetgeving inzake zonevreemde woningen is ook reeds verduidelijkt dat de vergunningsaanvrager zelf moet onderbouwen dat aan het niet-verkrottingscriterium is voldaan; het gevolg daarvan is dat de aanvrager best een stabiliteitsstudie bij zijn aanvraag voegt (Parl.St. Vl.Parl. 2000-2001, nr. 720/4, 48-49).

Verkrotte constructies komen niet voor zonevreemd hergebruik in aanmerking.

PS4. MAAK GEBRUIK VAN STEDENBOUWKUNDIGE LASTEN (VERGUNNINGEN) EN VERORDENINGEN VOOR MEER GROENE EN PUBLIEKE RUIMTEN

Conform artikel 4.2.20 VCRO kan een vergunningverlenende overheid lasten verbinden aan een vergunning. Deze lasten vinden hun oorsprong in het voordeel dat de begunstigde van de vergunning uit die vergunning haalt, en in de bijkomende taken die de overheid door de uitvoering van de vergunning op zich dient te nemen. Buiten het voorzien in de nodige financiële waarborgen, kunnen lasten onder meer betrekking hebben op: het realiseren van groene ruimten, ruimten

voor openbaar nut, openbare gebouwen, nutsvoorzieningen op kosten van de vergunninghouder,…

Lasten kunnen ook inhouden dat, wanneer de werken zijn begonnen, aan de overheid gratis, vrij en onbelast de eigendom wordt overgedragen van de in de vergunningsaanvraag vermelde openbare wegen, groene of verharde ruimten, openbare gebouwen, nutsvoorzieningen, of de gronden waarop die worden of zullen worden aangelegd.

Indien de uitvoering van diverse lasten financieel moet worden gewaarborgd, dan hanteert het bestuur één waarborg voor de totaliteit van de betrokken lasten, waarbij aangegeven wordt welk waarborggedeelte betrekking heeft op elk van de lasten afzonderlijk.

De vergunningverlenende overheid kan een gefaseerde uitvoering van de lasten opleggen.

Een stedenbouwkundige last moet wel voldoen aan volgende twee decretale voorwaarden:

1) Redelijk in verhouding zijn tot de vergunde handelingen:

2) Kunnen worden verwezenlijkt door (enig) toedoen van de aanvrager:

Voor sommige thema's kiezen gemeenten ervoor om bepalingen inzake lasten in een verordening te verankeren. Dat kan een hulpmiddel zijn om een consequent beleid te voeren. Deze beleidsmatige keuze beperkt anderzijds de onderhandelingsmogelijkheden gebieds- en case-specifiek. Een euvel dat men vaak met uitzonderingsbepalingen in de verordening probeert te ondervangen. Andere gemeenten werken om die reden met informele interne leidraden, wat hen dan juridisch minder sterk doet staan in de onderhandeling. Kwestie van afwegen en keuzes maken.

Conclusie

Met het systeem van de stedenbouwkundige lasten heeft de gemeente Wervik een sterk instrument in handen om in het kader van concrete vergunningsprocedures het gewenste ruimtelijk beleid uit te voeren. Zo kan de gemeente Wervik een projectontwikkelaar 'dwingen' om een bepaald percentage van zijn project als groene ruimte te voorzien of nog bepaalde verharding of bebouwing weg te nemen. Voordeel van stedenbouwkundige lasten is dat ze flexibel en op maat van het project en omgeving kunnen worden toegepast. Een last die kan in het ene geval redelijk zijn terwijl het dat niet is voor een ander geval. Nadeel is natuurlijk dat er een gebrek aan coherentie dreigt. Dit komt de rechtszekerheid voor zowel gemeente als initiatiefnemer van een project niet ten goede. Daarom het voorstel dat de gemeente op termijn en op basis van de opgedane ervaring met de stedenbouwkundige lasten een soort "groennorm" zou kunnen verankeren in een gemeentelijk stedenbouwkundige verordening.

PS5. MAAK GEBRUIK VAN HET CONVENANT/CONTRACTENSYSTEEM VOOR GOEDGELEGEN LEEGSTAANDE AGRARISCHE BEDRIJFSRUIMTEN

Het ontwerp van Instrumentendecreet (nog niet inwerking getreden) voorziet in een systeem van convenanten en activiteitencontracten voor de reconversie van leegstaande agrarische bedrijfsruimten. Bedoeling is om goedgelegen (bij kernen, goed ontsloten, bij voorzieningen) leegstaande gebouwen te laten gebruiken voor (zonevreemde) kleinschalige economische activiteiten of diensten. Dit nieuwe instrument kan bijdragen aan het terugdringen van verharding en ruimtebeslag, zoals vooropgesteld door de strategische visie BRV, is het belangrijk dat het convenant wordt ingezet om ruimtelijke deals te faciliteren via de activiteitencontracten die gemeenten dan kunnen sluiten met de exploitant/eigenaar.

Een convenant is een beleidsovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en de gemeenten, waarin een aantal algemene krachtlijnen worden afgesproken gebaseerd op de strategische visie van het BRV (vrijwaring open ruimte, verhoging ruimtelijk rendement). Hierin kunnen ook afspraken worden gemaakt over een actief handhavingsbeleid bv. onvergunde bedrijfsgebouwen of nog over de aanpak van slechtgelegen leegstaande bedrijfsgebouwen (bv. verwerving en afbraak).

Het activiteitencontract is een overeenkomst tussen de gemeente en de individuele gebruiker. Hierin kunnen naast afspraken over het voorwerp en duur, ook afspraken gemaakt worden over eventuele voorwaarden of lasten. Zo kan in de overeenkomst de afbraak opgelegd worden van gebouwen, constructies of verhardingen die geen meerwaarde meer hebben.

Vanaf de inwerkingtreding van het Instrumentendecreet kan de Stad Wervik inschrijven op de oproep voor pilootprojecten in uitvoering van de

strategische visie van het BRV. Onder meer voor de opmaak van de convenant kan de Stad Wervik een subsidie ontvangen:

Met de subsidie beoogt de Vlaamse overheid:

• gemeenten te ondersteunen die in bovenlokaal verband met de convenantbenadering aan de slag willen

• de convenant als instrument verder te operationaliseren

• kennis en ervaring hierrond te (laten) opbouwen.

PS6. BESCHERM DE HANDELSKERNEN EN BEPERK DE VESTIGINGSMOGELIJKHEDEN VOOR BAANWINKELS

Conform het decreet van 15 juli 2016 betreffende het Integraal handelsvestigingsbeleid kunnen gemeenten via een gemeentelijk RUP of een gemeentelijke stedenbouwkundige verordening:

1° kernwinkelgebieden en winkelarme gebieden afbakenen;

2° normen bevatten betreffende de oppervlakte van de categorieën van kleinhandelsactiviteiten;

3° deze normen differentiëren al naargelang het bestaande, dan wel nieuwe kleinhandelsbedrijven en handelsgehelen betreft.

De Stad Wervik kan dan ook via een stedenbouwkundige verordening (de opmaak van een RUP duurt langer en is kostelijker en arbeidsintensiever) de verdere ontwikkeling van baanwinkels stoppen. Sinds de inwerkingtreding van de Codextrein eind 2017 is een stedenbouwkundige verordening wel onderworpen aan een openbaar onderzoek.

PS7. MAAK WERK VAN EEN SLAGKRACHTIG HANDHAVINGSBELEID

Een slagkrachtige handhaving is het sluitstuk van een resultaatsgericht ruimtelijk ordeningsbeleid. Maak daarom als gemeente werk van een moedig, ambitieus en effectief handhavingsplan. Maak prioriteit van de aanpak van onvergunde constructies die een zware negatieve impact hebben op het ruimtelijk landschap van Wervik. Neem de nodige maatregelen om deze illegale constructies weg te nemen om zo het ruimtebeslag en de verhardingsgraad drastisch te doen dalen. Gebruik hiervoor zowel 'repressieve' instrumenten (handhaving sensu stricto), namelijk het stakingsbevel bij strijdig gebruik, het nemen van bestuurlijke maatregelen of het vorderen van herstelmaatregelen (in casu afbraak van illegale constructies) bij de bevoegde rechtbanken, als 'zachte' instrumenten via de vergunningverlening, bv. het opleggen van afbraak van illegale constructies als stedenbouwkundige last in een omgevingsvergunning.

PS8. VOORKOOPRECHT VOOR STADSHART VAN WERVIK

Ter ondersteuning van een gedegen beleid inzake ruimtelijke ordening, kan Wervik gebruik maken van het zogenaamde recht van voorkoop ruimtelijke ordening (art. 2.4.1 en 2.4.2 VCRO). Vooraleer hiervan gebruik gemaakt kan worden moet Wervik een RUP opstellen waarin zones worden aangeduid waarop dit recht van voorkoop geldt. Wervik kan zelf bepalen voor welke termijn dit recht geldig is, met een maximale termijn van 15 jaar. Ten laatste op de dag dat het RUP in werking treedt, moeten de eigenaars van de goederen en percelen in de aangeduide zones via een aangetekend schrijven op de hoogte gebracht worden. Het recht van voorkoop kan ook enkel ingeroepen worden om redenen die betrekking hebben op ruimtelijke ordening en via een materiële motiveringsplicht gegrond kunnen worden, zoals bijvoorbeeld het realiseren van meer groenzones. Voor de financiering voor het uitoefenen van het voorkooprecht kan de Stad Wervik gebruik maken van de inkomsten uit heffing op leegstand en onbebouwde percelen.

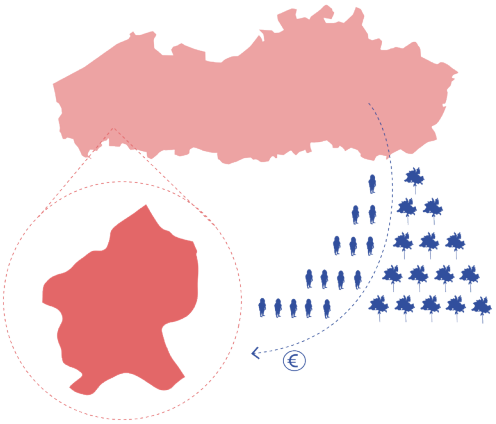
4.5 AANBEVELINGEN AAN HET ADRES VAN HOGERE OVERHEDEN

AHO1. GEMEENTEFINANCIERING NIET ENKEL PER KOP MAAR OOK PER BOOM

Zolang gemeentefinanciering op inwoners-aantallen wordt berekend zal het moeilijk zijn lokale gemeentebesturen aan te zetten tot het schrappen van woonuitbreidingsgebieden ten voordele van bebossing. Het is dan ook belangrijk dit mechanisme in vraag te stellen en het bewaren en creëren van open ruimte te belonen.

AHO2. PROVINCIALE RICHTLIJNEN WINDMOLENS VERSOEPELEN

Het gebrek aan windmolens is een gedeelde verantwoordelijkheid. Zowel de gemeente als de provincie hanteert strenge restricties m.b.t. mogelijke locaties voor windmolens. Opgeteld, kunnen ze eigenlijk nergens meer. Het wordt tijd dat we windmolens als deel van het landschap gaan zien (nog niet zo lang geleden, was het zo).





Kruisekemolen, Wervik (Archeonet Vlaanderen, 2014)

AHO3. VERHINDER NIEUWE BAANWINKELZONE LANGS N8 IN MENEN

De wildgroei van baanwinkels weegt op de mobiliteit en de leefbaarheid en zet druk op de handel in de stadscentra. (retaildetail, 2018). Met de steun van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) bundelden de provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant hun krachten om te zoeken naar een langetermijnvisie voor deze problematiek.

In de periode 2008-2017 is de concentratie van retail op Vlaamse steenwegen met 260% toegenomen. Concreet staat elke bijkomende m² retail bijna gelijk aan een extra m² leegstand. De locaties verschillen evenwel: vooral de kleinere kernondersteunende centra boeten in ten voordele van baanlinten en andere handelsconcentraties (alg. rapport Baanbrekend winkelen).

Bij deze willen we de Provincie West -Vlaanderen aanmoedigen om aan te sluiten bij het traject baanbrekend winkelen. Het voorbeeld van de geplande baanwinkelzone langs de N8 in Menen, maar vlakbij Geluwe, toont de noodzaak van een grensoverschrijdende aanpak. Er mag immers verwacht worden dat de baanwinkels langs de N8 een negatief effect zullen hebben op de kernondersteunende functies in Geluwe (maar ook in Menen). De nieuwe baanwinkelzone is er nog niet , dus is het nog niet te laat.

AHO4. ZET HET VERDICHTEN VAN GOED GELEGEN BEDRIJVENZONES OP ÉÉN.

Bij het bepalen van nieuw industriegebied lijkt alleen de impact van de auto op de bestaande wegen een indicator te zijn, terwijl er a priori moet ingezet worden op alternatieve logistiek (spoor, water,…).

Hoe is het mogelijk dat anno 2019 nog open ruimte wordt aangesneden voor een nieuw bedrijventerrein dat enkel met de autosnelweg ontsloten wordt?

En wat met het verdichten van bestaande goed ontsloten bedrijventerreinen. Ook hier is de concurrentie op lokaal niveau te groot om de verdichting door te drukken. Wie moet kiezen tussen zijn bedrijfje te vestigen in een verdichtingsproject (tussen 2 bestaande bedrijven, stapelen, …) of een goedkope bouwrijpe kavel 2 dorpen verder, heeft snel gekozen. Bovenlokaal moet er voor gezorgd worden dat die keuze er niet meer is.

AHO5. VERDICHTEN BEDRIJVENZONE GRENSLAND (MENEN)

De focus voor de verdere ontwikkelingen van bedrijvensites dient te liggen op inbreiding. De bedrijvenzone Grensland op grondgebied van Menen kan nog sterk verdichten alvorens nieuwe bedrijvenzones op het grondgebied toe te laten. Bovendien ligt Grensland aan de Leie waarvoor recent de bevaarbaarheid werd opgeschaald. Vroeger was Grensland ook ontsloten door een spoor dat vandaag niet meer in bruik is. Ook hier liggen potenties naar een modal shift.

Een gefaseerde toekomstvisie dringt zich op met uitspraken over ontharding, parkeerbeleid, gestapelde bedrijvigheid,…

05.
BIJLAGEN

5.1 VERGELIJKEND ONDERZOEK WEEFSEL

A. Wervik centrum



Functie	Stadskern
Typologie	Gesloten
Bouwperiode	ca. 18de - 19de - 20ste eeuw
V/T	1,02
densiteit	35 wo/ha (*)
Aandeel weg per wo.	39 m²/wo
Aantal bouwlagen	G+1+D
Afstand tot centrum	-
Afstand tot station	750 m
Focus weggebruiker	●●●○○ ●○○○○

Aandeel :

- wegenis 13 %
- bebouwing 41 %
- privaat groen 46 %
- openbaar groen 0 %

B. Geluwe centrum



Functie	Dorpskern
Typologie	Gesloten
Bouwperiode	ca. 20ste eeuw
V/T	0,78
densiteit	27 wo/ha
Aandeel weg per wo.	74 m²/wo
Aantal bouwlagen	G+1+D
Afstand tot centrum	5 km (Wervik centrum)
Afstand tot station	4 km (station Wervik)
Focus weggebruiker	●●●●○ ●●●○○

Aandeel :

- wegenis 20 %
- bebouwing 31 %
- privaat groen 46 %
- openbaar groen 4 %





(*) In deze case werden er in sommige gevallen meerdere wooneenheden per gebouw verondersteld. In de andere cases werd uitgegaan van één wooneenheid per gebouw.

C. Kruiseke centrum



Functie	Residentieel
Typologie	gesloten
Bouwperiode	ca. 20ste eeuw + recente projecten
V/T	0,42
densiteit	17 wo/ha
Aandeel weg per wo.	97 m²/wo
Aantal bouwlagen	G+1+D
Afstand tot centrum	6 km (Wervik centrum)
Afstand tot station	5,5 km (station Wervik)
Focus weggebruiker	
Aandeel :	

- wegenis 16 %
- bebouwing 21 %
- privaat groen 63 %
- openbaar groen 0 %



Volgende cijfers zijn het resultaat van een ruwe manuele telling. Het aantal bouwlagen is tevens een benadering van het gemiddelde.

D. Begonialaan (Wervik)



Functie	Residentieel
Typologie	open
Bouwperiode	tussen 1970 - 1990
V/T	0,24
densiteit	10 wo/ha
Aandeel weg per wo.	167 m²/wo
Aantal bouwlagen	G+D
Afstand tot centrum	1,4 km (Wervik centrum)
Afstand tot station	1 km (station Wervik)
Focus weggebruiker	
Aandeel :	

- wegenis 17 %
- bebouwing 16 %
- privaat groen 67 %
- openbaar groen 0 %

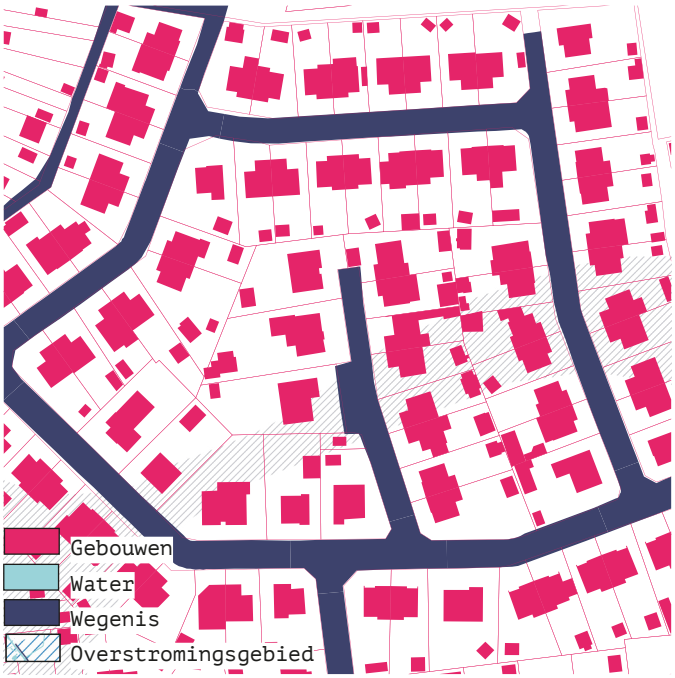


E. Bunderstraat (Geluwe)



Functie	Residentieel
Typologie	Open
Bouwperiode	ca. 2000
V/T	0,27
densiteit	17 wo/ha (*)
Aandeel weg per wo.	85 m²/wo
Aantal bouwlagen	G+D
Afstand tot centrum	5,6 km (Wervik centrum)
Afstand tot station	6,5 km (station Wervik)
Focus weggebruiker	
Aandeel :	

- wegenis 15 %
- bebouwing 18 %
- privaat groen 67 %
- openbaar groen 0 %



F. Vossaardestraat (Kruiseke)



Functie	Residentieel
Typologie	Open
Bouwperiode	na 2006
V/T	0,24
densiteit	12 wo/ha
Aandeel weg per wo.	114 m²/wo
Aantal bouwlagen	G+D
Afstand tot centrum	5 km (Wervik centrum)
Afstand tot station	6 km (station Wervik)
Focus weggebruiker	
Aandeel :	

- wegenis 14 %
- bebouwing 16 %
- privaat groen 70 %
- openbaar groen 0 %



Voor volgende cases werd een perimeter (zie zwarte lijn) gebruikt om zo het agrarisch of industrie gebied buiten beschouwing te laten bij de berekeningen.

G. Bourgondiestraat (Wervik)



Functie	Residentieel
Typologie	Open
Bouwperiode	na 2006
V/T	0,33
densiteit	20 wo/ha
Aandeel weg per wo.	125 m²/wo
Aantal bouwlagen	G+1+D
Afstand tot centrum	1,9 km
Afstand tot station	1,4 km
Focus weggebruiker	●●●●● ●●○○○

Aandeel :

wegenis 25 %	bebouwing 17 %
privaat groen 58 %	openbaar groen 0 %



H. Terhand



Functie	Residentieel
Typologie	open
Bouwperiode	ca. 20ste eeuw + recente projecten
V/T	0,25
densiteit	11 wo/ha
Aandeel weg per wo.	139 m²/wo
Aantal bouwlagen	G+D
Afstand tot centrum	8,5 km (Wervik centrum)
Afstand tot station	8 km (station Wervik)
Focus weggebruiker	●●●●● ●○○○○

Aandeel :

wegenis 15 %	bebouwing 16 %
privaat groen 68 %	openbaar groen 0 %



5.2 LANDBOUWKAMERS: TWEE CASE STUDIES

Als we inzoomen op de open ruimte, komt een genuanceerder beeld tot stand over de landbouwkamers. Deze kamers worden afgebakend met de zogenaamde ‘primaire wegen II’ en ‘lokale wegen I’ (functietoekenningsplan Westhoek).

CENTRALE LANDBOUWKAMER (CASE 1)

Rustig karakter, grotendeels gevrijwaard van (agro)-industrieën

De meest centrale landbouwkamer is vrij gebleven van agro-industrieën en intensieve dierhouderijen. Er kan worden opgemerkt dat de industrieën zich vooral bevinden aan de randen (N8 en N303). De gemeente hield de uitbreiding van een grootschalige kippenkwekerij d.m.v. een derde loods tegen (1).

Landbouwkamer voor de recreatieve fietser

De meeste recreatieve functies (B&B, feestzaal,...) takken aan op dezelfde assen (overlappend met het fietsroutenetwerk en tabaksroute). Ook tijdelijke recreatieve functies zijn hier in trek. Zo werd de pop-up bar (Bar Bâton, zie (2)) langs de tabaksroute in de zomer van 2018 zo'n groot succes dat ze de bar ook in de winter en lentemaanden willen openhouden.

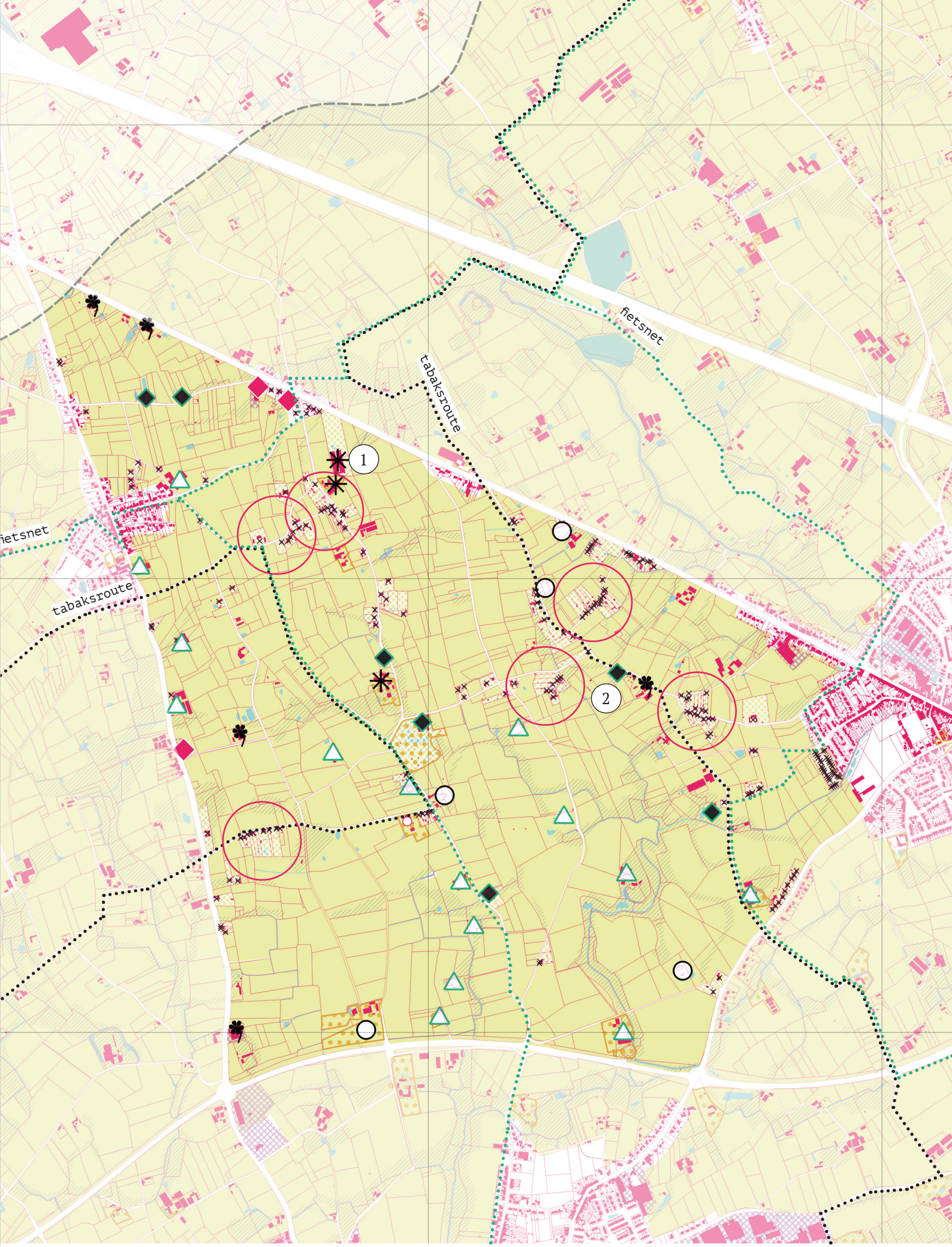
Nog veel wonen

Voor een kamer die bijna helemaal uit agrarisch gebied bestaat, wordt er nog betrekkelijk veel gewoond. Er worden ook nog heel wat vrijstaande woningen en kleine woonkernen teruggevonden. Deze basis bestaat al lang (op de Popp kaarten (1842-1879) zijn deze woonkernen ook al waar te nemen, hoewel de vlekjes toen minder groot waren).

Grond voor voedsel naar het recreatief houden van paarden

Ligt het aan het rustige landelijke karakter? Er werden maar liefst vijf hoeves geteld waarbij er paarden worden gehouden. De verpaarding van het landschap is een feit,





Landbouwkamer (case 1). schaal 1/20.000 (grid 2km)

PERIFERE LANDBOUWKAMER (CASE 2)

De volgende landbouwkamer grenst aan Geluwe en de gemeente Wevelgem en heeft een heel andere karakter dan de eerste case.

Van landbouw naar vlasindustrie naar...?

Deze kamer bevat beduidend meer industrie en intensieve dierhouderijen (varkens en kippen). (2) toont een oude vlassite die vandaag is getransformeerd naar een afvalverwerkingsindustrie. Doordat het afvalbedrijf wil uitbreiden en op zoek moet gaan naar een andere locatie, ligt hier een mooie kans voor de gemeente om deze terug om te zetten naar landbouw. Ook een andere industrie (1) zal terug naar landbouw worden omgezet.

Fietsroute is eerder autoroute

Er bevindt zich ook een populaire sluipweg naar Geluwe in de landbouwkamer. Hierdoor is deze weg voor de fietsers niet meer aantrekkelijk. Hier dienen acties ondernomen te worden om deze fietsroute weer aan de fietsers te laten.

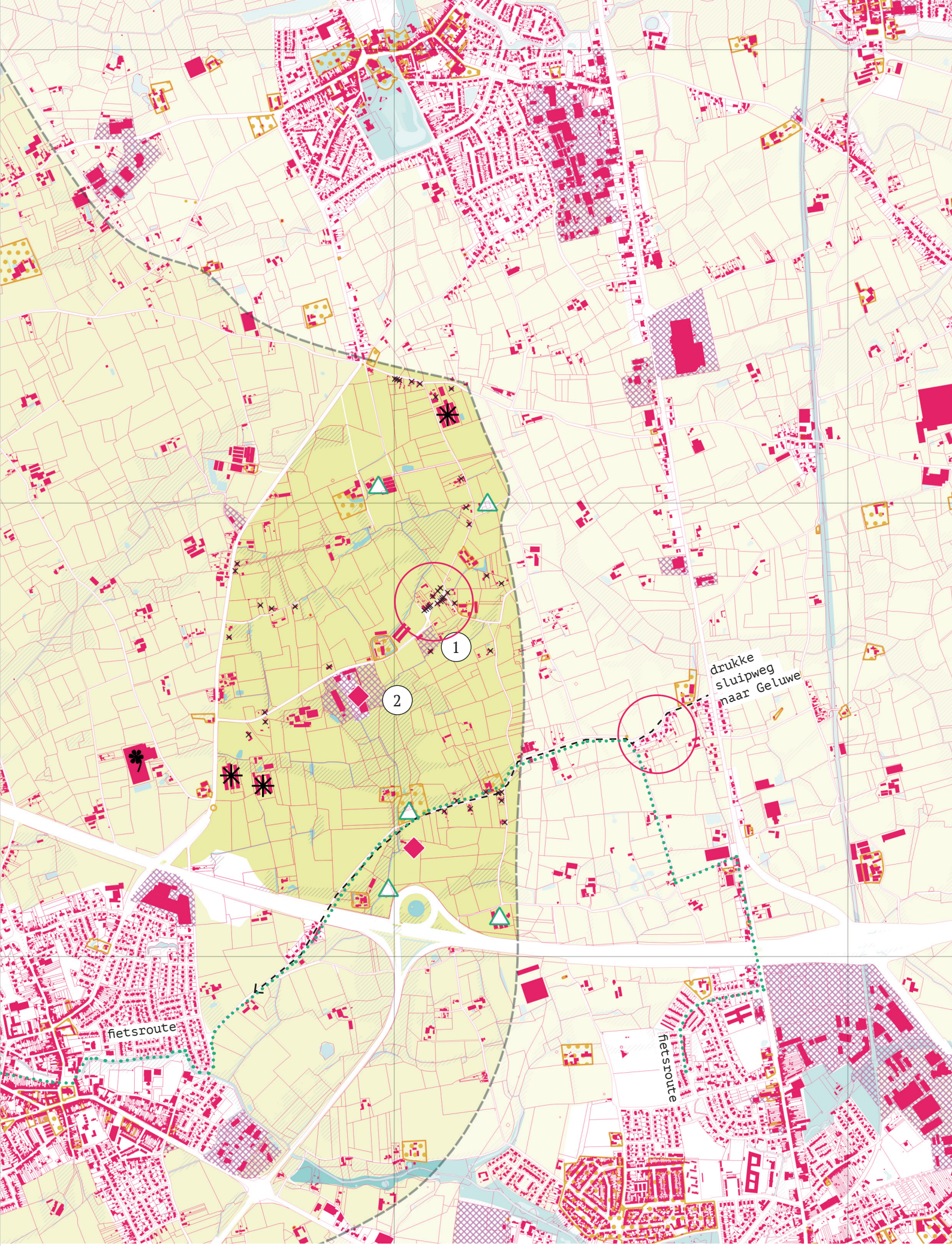
Toekomst visie?

Hier lijkt het agrarisch gebied een grotere transformatie te zijn ondergaan. In tegenstelling tot de eerste case zijn hier (op deze beperkte oppervlakte) geen recreatieve functies teruggevonden. Door o.m. de industrieën te herlocaliseren en de sluipweg ontoegankelijk te maken voor de automobilist kan van dit gebied wel weer een aantrekkelijke plek gemaakt worden. Hier moet men wel in gedachten houden dat bij dergelijke transformatie andere kapers op de kust (verpaarding, landelijk wonen,...) liggen en hier pro-actief tegen zal moeten worden opgetreden.



VERGELIJKING

Per landbouwkamer kunnen verschillende accenten teruggevonden worden. In de eerste case zagen we een fijn fietsgebied. Hier kan worden gekeken hoe dit gebied nog beter voor de (recreatieve) fietser gemaakt kan worden. De andere noordelijke landbouwkamers (deze overlappend met de westelijke gemeentes, Zonnebeke en Komen) zijn dan weer in trek bij de wandelaars. Wervik hoopt aan te takken op wandelroutes in deze gemeentes om het recreatief netwerk uit te breiden en te versterken. Hier kan dus integraal voor wandelen gekozen worden.

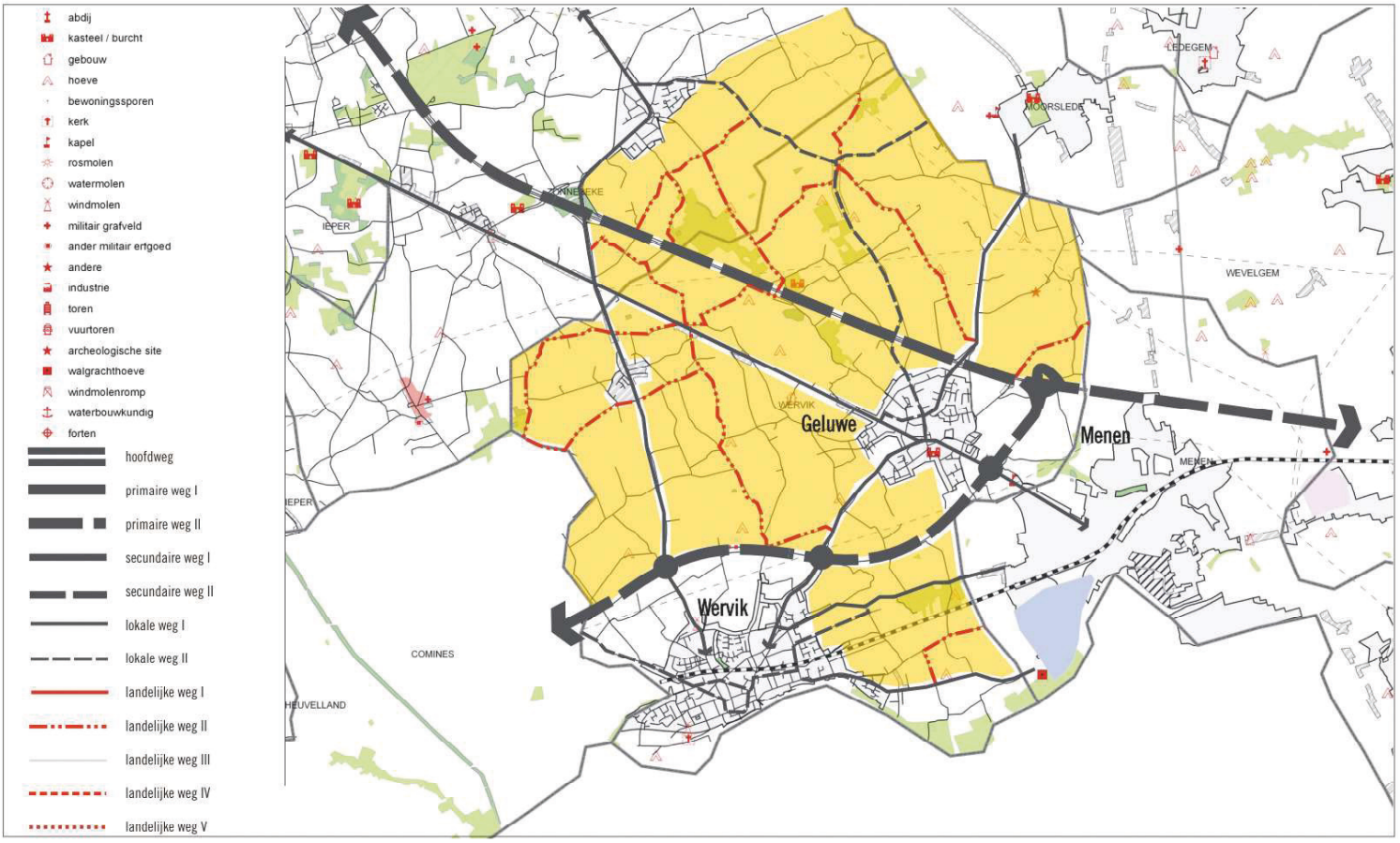


Landbouwkamer (case 2). schaal 1/20.000 (grid 2km)

5.3 MOBILITEIT

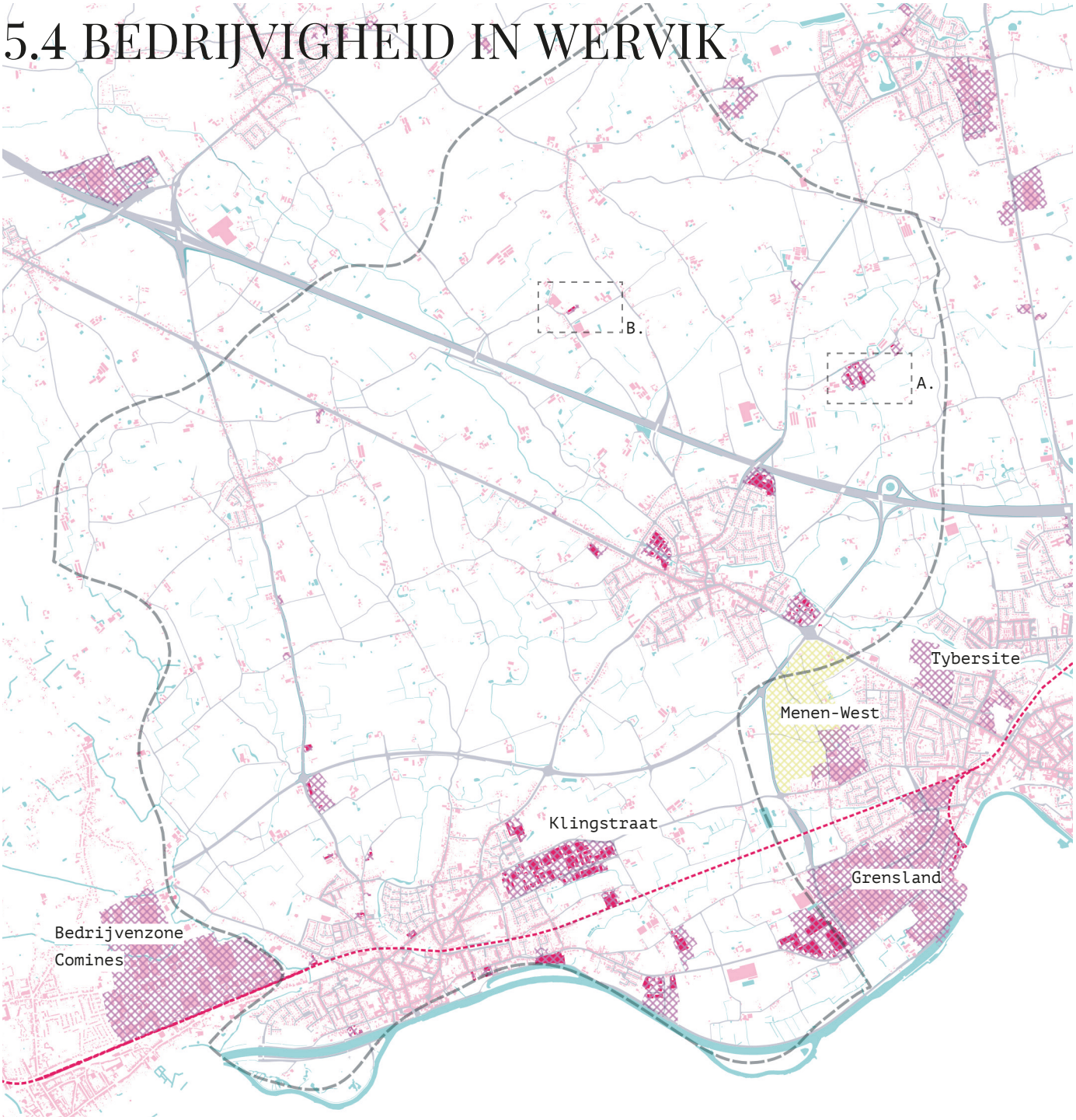


Menen-West genereert, zelfs met een extra brug in Menen, een voelbare stijging van de verkeersintensiteiten in het centrum van Wervik (Verkeerscentrum Vlaanderen, 2010)



Functietoekenningsplan (2011)

5.4 BEDRIJVIGHEID IN WERVIK





bedrijvenzone
afvalbeheer



bedrijvenzone
type onbekend

intensieve
veehouderij

5.5NIGHTINGALE ROSE DIAGRAM EN GEMEENTEFICHE - CIJFERS

	Wervik	gemiddelde platteland	gemiddelde Vlaanderen
Ruimtelijk rendement voor het wonen: aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)	34	23	34
Percentage doorlatende oppervlakte (2012)	87 %	90 %	85 %
Percentage appartementen, halfopen en gesloten bebouwing (2017)	78 %	46 %	53 %
Aantal m² open ruimte per inwoner (2017)	1780	4179	2383
Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800m (2013)	13 %	48 %	66 %
Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)	2 %	14 %	20 %
Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (2017)	5 %	13 %	15 %
Fietsgebruik voor school en werkverkeer (2017)	14 %	10 %	13 %
Voetgangers voor school en werkverkeer (2017)	5 %	4 %	4 %
Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per ha in kadastrale woongebieden in 2011-2017)	0,67	0,65	0,55
Groei van het aandeel appartementen, halfopen en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2011-2017)	0,4 %	1,8 %	1,7 %
CO2-emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)	3,26	4,32	3,89
CO2-emissie particulair en openbaar voor transport en vervoer 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)	4,14	5,77	5,44
Pv-installatie < 10 kW (vermogen in kW per huishouden) (2016)	0,14	0,64	0,52

5.6 METHODOLOGISCHE NOTA | NIGHTINGALE ROSE DIAGRAM EN GEMEENTEFICHE

VISUALISERING DIAGRAM

Voor de visualisering het Nightingale Rose diagram is voor elke indicator een ranking genomen van de 308 Vlaamse gemeentes. Voor een aantal parameters is met een omgekeerde ranking gewerkt. Reden hiervoor is de leesbaarheid van het diagram. Waarden meer naar buiten op de ring stellen de 'meer gunstige waarde' in ranking voor, meer naar binnen de 'minder gunstige waarde'. De gescande gemeente wordt afgebeeld in het diagram, in vergelijking met het gemiddelde van de type gemeente uit de Vrind-classificatie. Een groene kleur in de buitenschil voor een bepaalde indicator wijst dus op een waarde die gunstiger is voor de gemeente dan het gemiddelde voor gelijkaardige type gemeentes.

METADATA

Type gemeente
De opdeling in type gemeentes is gemaakt op basis van de Vrind-classificatie. De Vrind-classificatie is een ruimtelijke indeling op basis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met opsplitsing van het buitengebied op basis van het Strategisch Plan Ruimtelijke Economie waarbij het ruraal overgangsgebied en het ruraal gebied als platteland wordt geclassificeerd (VRIND2004-2005).

Aantal inwoners (2018)
Bron: Statbel, 2018

Ruimtelijk rendement voor het wonen: aantal inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)
Bron: Statbel, kadaster
De kadastrale woongebieden zijn percelen voor appartementen, buildings en huizen en hoeves. Dit zijn dus percelen waarop een woning staat.

Percentage doorlatende oppervlakte (2012)
Bron: gemeentemonitor 2012, AIV
Bodemafdekking of bodemafdichting wordt uitgedrukt als de oppervlakte waarvan de aard en/of toestand van het bodemoppervlak gewijzigd is door het aanbrengen van artificiële, (semi-) ondoorlaatbare materialen waardoor essentiële ecosysteemfuncties van de bodem verloren gaan. De doorlatende oppervlakte is de gemeenteoppervlakte verminderd met de bodemafdekking of bodemafdichting

Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)
Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwenpark.
Dit is het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing op de woongebouwen.

Aantal m² open ruimte per inwoner (2017)
Bron: Statbel
Dit is de oppervlakte kadastrale oppervlakte onbebouwde percelen per inwoner.

Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijk-groen binnen 800m (2013)
Bron: gemeentemonitor 2013

Percentage van de oppervlakte biologisch waar-devol groen (2018)
Bron: biologische waarderingskaart 2018
Dit is de totale oppervlakte biologisch waardevolle en zeer waardevolle natuur op de totale oppervlakte van de gemeente.

Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)
Bron: survey gemeentemonitor 2017, SV/ABB
Modale verdeling naar dominant vervoermiddel voor verplaatsingen tussen woonplaats en school/werk, in %.

Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)
Bron: Statbel, kadaster
Dit is de groei in het ruimtelijke rendement tussen 2011 en 2017. In de meeste gemeenten is dit negatief.

Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)
Bron: Statbel, kadastrale statistiek van het gebouwen-park.

CO2emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeer-de ranking)
Bron: provincie in cijfers

CO2emissie particulier en openbaar voor trans-port en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)
Bron: Vito

Pv-installaties < 10 kW (Vermogen in kW per huishouden), 2016
Bron: provincie in cijfers

5.7 BIBLIOGRAFIE EN CARTOGRAFIE

CARTOGRAFIE

De kaarten werden gemaakt in QGIS en samengesteld uit verschillende lagen. Deze lagen werden gedownload van de website van (en zijn uitgegeven door) het agentschap Informatie Vlaanderen en/of aangeleverd door de gemeente. Alle lagen van de Waalse gemeenten zijn afkomstig uit het PICC (Project Informatique de Cartographie Continue) van het SPW (Service public de Wallonië).

De lagen 'bebouwing', 'water', 'wegenis' komen uit het GRB (Informatie Vlaanderen, versie 2018).
De laag 'WUG' komt uit de atlas van woonuitbreidingsgebieden (Departement Omgeving, versie 2018).
De lagen 'parkgebieden', 'landbouwgebieden' en 'natuurgebieden' komen uit het gewestplan (Informatie Vlaanderen, versie 2018).
De laag 'biologisch waardevol gebied' komt uit de Biologische Waarderingskaart of BWK (INB, versie 2016).
De laag 'stiltegebied' komt uit stiltegebieden in Vlaanderen (Departement Omgeving, versie 2018).
De laag 'overstromingsgevoelig gebied' geven de effectieve en mogelijke overstromingsgevoelige gebieden weer (watertoets) (VLM, versie 2017).
De laag 'historische permanente graslanden' komt uit historisch permanente graslanden(HPG) en andere permanente grasladen in Vlaanderen beschermd door natuurwetgeving (ANB, versie 2017).
De laag 'bedrijvenzones' komt uit bedrijventerreinen (Agentschap Innoveren & Ondernemen, versie 2018).

BIBLIOGRAFIE

AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED (2017). Geluwe https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/121311 (geraadpleegd op 8 januari 2019)

BOS+ (2019). Veelbelovend maar nog niet veel voorkomend: de bosbouwboer die landbouw combineert met bomen. Geraadpleegd van: https://www.bosplus.be/k/nl/n167/news/view/55720/32463/veelbelovend-maar-nog-niet-veel-voorkomend-de-bosbouwboer-die-landbouw-combineert-met-bomen.html

Delepiere, A.-M., Huys, M. (1991). Inventaris van het cultuurbezit in België, architectuur, Provincie West-Vlaanderen, Arrondissement Ieper, Kantons Mesen - Wervik - Zonnebeke, Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen 11N3, Brussel - Turnhout.

De Kegel, S. (2013). Tabakskweker: 'Wij kunnen niet(s) anders' in Trends. Geraadpleegd van: https://trends.knack.be/economie/ondernemen/tabakskweker-wij-kunnen-niet-s-anders/article-normal-251987.html.

EFRO (2018). Algemeen rapport – Baanbrekend winkelen: voor een leefbare steenweg en handelskern in 2030. Geraadpleegd van: https://www.vlaamsbrabant.be/binaries/Algemeen-rapport-baanbrekend-winkelen_tcm5-130559.pdf

GRS (2006). Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Wervik. Geraadpleegd van: https://www.wervik.be/producten/gemeentelijk-ruimtelijk-structuurplan

Leiedal (2016). Regionale visie woonuitbreidingsgebieden – stad wervik, opgemaakt binnen het kader van het strategisch project REKOVER+ (Regio Kortrijk & Openbaar Vervoer).

Mandelinck, G. (1979). De Westhoek. Lannoo, Tielt en Amsterdam.

MO* (2018). Topwetenschappers: 'Bos is beste technologie om klimaat te regelen'.

Pel, M. en ARK Natuurontwikkeling (2014). Nieuwe natuur, sterke landbouw – Europa ondersteunt gebiedsontwikkeling in het Kempen-Broek en het Drielandenpark.

Geraadpleegd van: https://www.ark.eu/gebieden/kempenbroek

Reinhold, M., Meisterlin, L., & Kenoff, A. (2011). The Buell Hypothesis: Rehousing the American Dream. New York: Columbia University.

Soete, S., De Jonghe, L., Coudenys, H. en Rammelaere, S. (2017). De Kansarmoedeatlast West-Vlaanderen 2017. Provincie West-Vlaanderen, Brugge.

Statbel (2018). Jouw cijfers in gemeente - editie 2018.

Sweco (2018). Regionaal bedrijventerrein Menen/Wervik – Plan-MER PRUP 'Regionaal bedrijventerrein Menen/Wervik' - ontwerprapport. Geraadpleegd van: https://bestanden.west-vlaanderen.be/rup/publiek/141_1_RegionaalBedrijventerrein_MenenWervik/21370009_DM_Deel1.pdf

Van Rompaey, S. (2018). Zo wil Vlaanderen toename baanwinkels aanpakken. Geraadpleegd van: https://www.retaildetail.be/nl/news/vastgoed/zo-wil-vlaanderen-toename-baanwinkels-aanpakken

Verachtert, E., I. Mayeres, L. Poelmans, M. Van der Meulen, M. Vanhulsel, G. Engelen (2016). Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voor¬zieningen, eindrapport, studie uitgevoerd in opdracht van Ruimte Vlaanderen.

Verlouw, C. (2018). Het Tiny Forest rukt op. Geraadpleegd van: https://www.trouw.nl/groen/het-tiny-forest-rukt-op~af168db5/

Vilt (2007). Landbouw in 3D. Geraadpleegd van: http://www.vilt.be/Agroforestry_Landbouw_in_3D

Waterwegen & Zeekanaal (2010). Rapport - Overstromingen in het Leiebekken. Geraadpleegd van: http://www.integraalwaterbeleid.be/nl/bekkens/leiebekken/gebiedsgerichte-werking/wateroverlast/5_LEIE_Inventarisatie_overstromingen_nov2010_LR.pdf