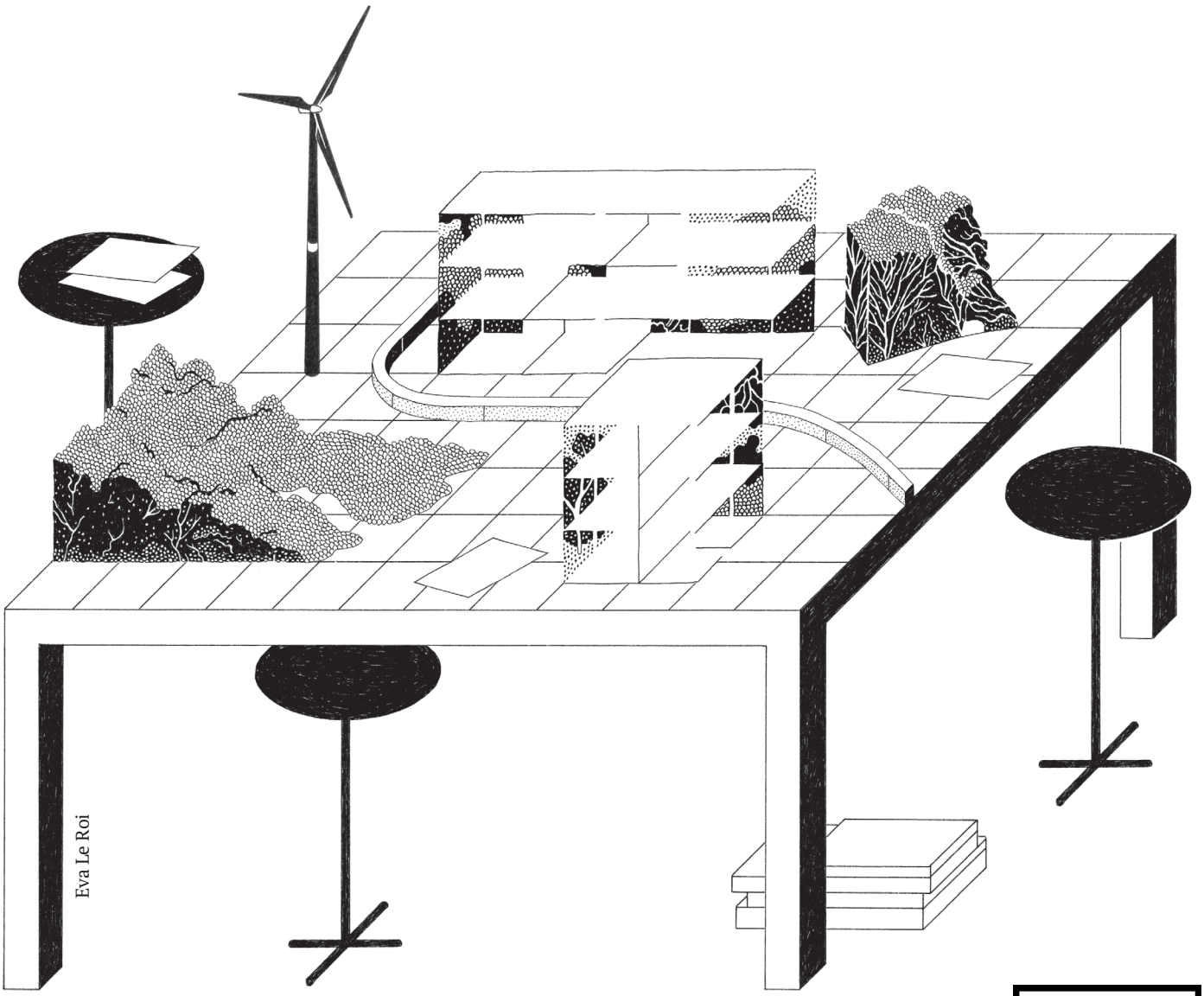
BWMSTR SCAN

NINOVE EINDRAPPORT

28 FEBRUARI 2019

BUUR i.s.m. ProFlow



Eva Le Roi

BUUR

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
Miechel De Paep, BUUR
Raluca Davidel, BUUR
Kristine Verachtert, BUUR

Vlaanderen verbeelding werkt
BWMSTR Team Vlaams Bouwmeester
AGENTSCHAP NATUUR & BOS
DEPARTEMENT OMGEVING
VERENIGING VLAAMSE PROVINCIES
vvsg
VLAAMSE LAND MAATSCHAPPIJ

01.
VERKENNING

1.1	Situering van de gemeente	10
1.2	Kencijfers	12
1.3	Ruimtelijke beschrijving	14

02.
DIAGNOSE

	OVERZICHT	19
2.1	Bebouwde ruimte	20
2.2	Mobiliteit	34
2.3	Open ruimte	38
2.4	Energie	42
2.5	Publiek ondernemerschap & regelgeving	44

03.
AMBITIE

	SAMENVATTENDE AMBITIES	48
3.1	Rivier- en beekvalleien als drager voor ecologie en recreatie	50
3.2	Productieve landschappen voor energie en landbouw	52
3.3	Een aantrekkelijk stadscentrum om te wonen, werken en winkelen	54
3.4	Denderoevers als levensader en herkenningspunt	56
3.5	Een duurzaam dorpenbeleid op maat	58
3.6	Een multimodaal bereikbare stad	60
3.7	Een actieve, sturende overheid	62

04.
TRANSITIEAGENDA

4.1	Programma's	66
4.2	Strategische projecten	76
4.3	Quick wins	92
4.4	Publieke slagkracht	95
4.5	Aanbevelingen aan het adres van hogere overheden	96

05.
BIJLAGEN

5.1	Methodologische nota	100
5.2	Eindnoten	103



Luchtfoto met de Dendervallei, de stadskern en een deel van het dorpenlandschap van Ninove | © NGI



WOORD VOORAF

Deze studie kwam tot stand in opdracht van het stadsbestuur van Ninove 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. Deze 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.

01.
VERKENNING

STAD NINOVE

SITUERING
gelegen in het zuidelijk deel van Vlaanderen, zo'n 25 km ten westen van Brussel, aan de rivier de Dender

OPPERVLAKTE
de stad Ninove is 72,57 km² groot.

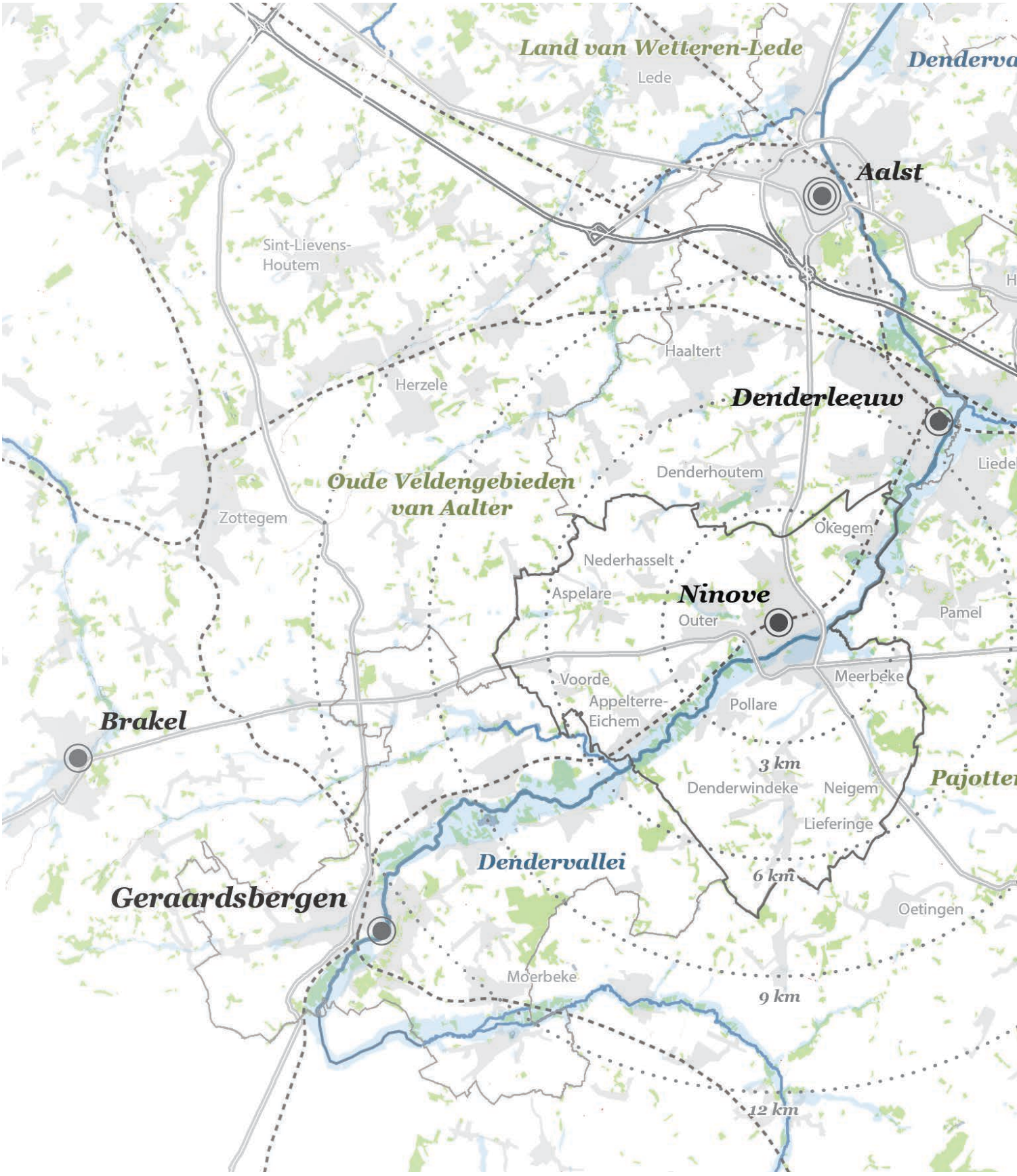
INWONERS
er woonden in 2018 bijna 38.692 mensen in Ninove.

TEWERKSTELLING
in 2015 waren hier 12.407 tewerkstellingsplaatsen.

Ferrariskaart stad Ninove (1771 - 1778) | © geopunt.be


NINOVE
MEERBEECK
DENDERWINDICKE
LINCKENBECKE
LIEFFERINGHEN
TAEMPLE
NEDERWYCKE
BROUSBEECK
STEENE BRUGGE
HAKEN BOSCH
WEYGAERT BOSCH
HAEGEN EN EECKUM
Brabant
Flandre
La Dendre Riv.

1.1 SITUERING VAN DE GEMEENTE



Situering stad Ninove



Ninove is een van de steden langs de Dender, die samen de ruggengraat vormen van het Denderland. Deze regio bevindt zich in het zuid-oostelijk deel van de provincie Oost-Vlaanderen, grenzend aan Wallonië en op de grens tussen het Pajottenland en de Vlaamse Ardennen.

De steden en gemeenten in het Denderland, in het bijzonder Ninove, Aalst en Denderleeuw, liggen in de directe invloedssfeer van Brussel. De hoofdstad is slechts 25 km van Ninove verwijderd en zorgt voor een ontwikkelingsdruk en een belangrijke uitgaande pendelstroom. Ninove kan als een voorstad van Brussel beschouwd worden, aantrekkelijk door de redelijk goede bereikbaarheid, het groener karakter en de lagere grond- en woningprijzen. Gent ligt 35 km ten noord-westen en trekt eveneens werknemers en studenten aan uit Ninove.

In tegenstelling tot Aalst en Denderleeuw, die echt op de as tussen Gent en Brussel liggen, ligt Ninove iets meer zuidelijk. De E40 blijft echter ook voor hen een belangrijke verbinding, naast de meer directe N8 naar Brussel. Dit geldt ook voor het openbaar vervoer: de snelle treinverbindingen verlopen min of meer parallel met de E40 en zijn voor Ninovieters dus enkel met een omweg via Denderleeuw bereikbaar. Richting Brussel is daarom ook de meer directe en rechtstreekse buslijn via de N8 populair. Voor de lokale ontsluiting beschikt Ninove over een ringweg waarop radiale steenwegen richting Aalst, Brussel, Halle en Brakel aansluiten.

Voor de landschappelijke structuur in Ninove is de Dendervallei een bepalend element dat centraal door de gemeente loopt. Ze creëert een licht glooiend landschap en snijdt de gemeente ook in twee duidelijke delen. De natte vallei zelf kan slechts op een paar plekken worden overgestoken en is behalve in en rond het stadscentrum grotendeels onbebouwd.

1.2 KENCIJFERS



1. Spiderdiagram
Rangorde in Vlaanderen, vergeleken met referentiecategorie
Zie methodologische nota in bijlage

Dit spiderdiagram toont een aantal kengetallen die voor elke gemeente betrokken in de bouwmeesterscan zijn verzameld. De stad Ninove wordt hier vergeleken met de gemiddelde stad in de klasse 'kleinstedelijk provinciaal'[1], waarbij het nulpunt (centrum) een minder duurzame score weergeeft en de buitenste ring de meest duurzame score. Omdat er gebruik gemaakt wordt van individuele indicatoren, moet dit diagram vooral gezien worden als een startpunt voor de analyse en diagnose. Uit verder en meer gedetailleerd onderzoek blijkt immers dat een aantal scores moeten genuanceerd of zelfs bijgesteld worden. Hiervoor verwijzen we naar het hoofdstuk diagnose, waarin de vijf thema's uit het diagram nog eens expliciet worden toegelicht. Enkel op basis van dit diagram, bespreken we hier wel alvast de opvallende scores van Ninove.

Ninove scoort goed op het vlak van **open ruimte**, zowel als het gaat om wijkgroen als bij de indicator voor biologisch waardevol groen. De hoeveelheid open ruimte per inwoner ligt onder het gemiddelde van vergelijkbare steden. De aanwezigheid van waardevol groen is waarschijnlijk vooral terug te brengen op de Dendervallei en de andere beekvalleien.

Het r**uimtelijk rendement** (aantal inwoners per oppervlakte woongebied) in Ninove is gemiddeld voor gelijkaardige steden, ook de evolutie van de ruimtelijk rendement is behoorlijk goed. Tegelijk blijkt uit deze kengetallen dat de **evolutie** van zgn. dichte woningtypes (appartementen, rijwoningen en halfopen bebouwing) in Ninove veel minder positief lag en dat er over het hele grondgebied van de stad toch voornamelijk open bebouwing is bijgekomen. Verder onderzoek in het hoofdstuk 'diagnose' zal hier meer klaarheid in brengen. De kengetallen in het thema bebouwde ruimte tonen wel dat, ondanks de evolutie naar meer open bebouwing, de huidige verdeling aan woningtypes in Ninove weldegelijk meer dichte woonvormen bevat dan gemiddeld. Dit vertaalt zich ook in een goede score voor bodemdoorlatendheid.

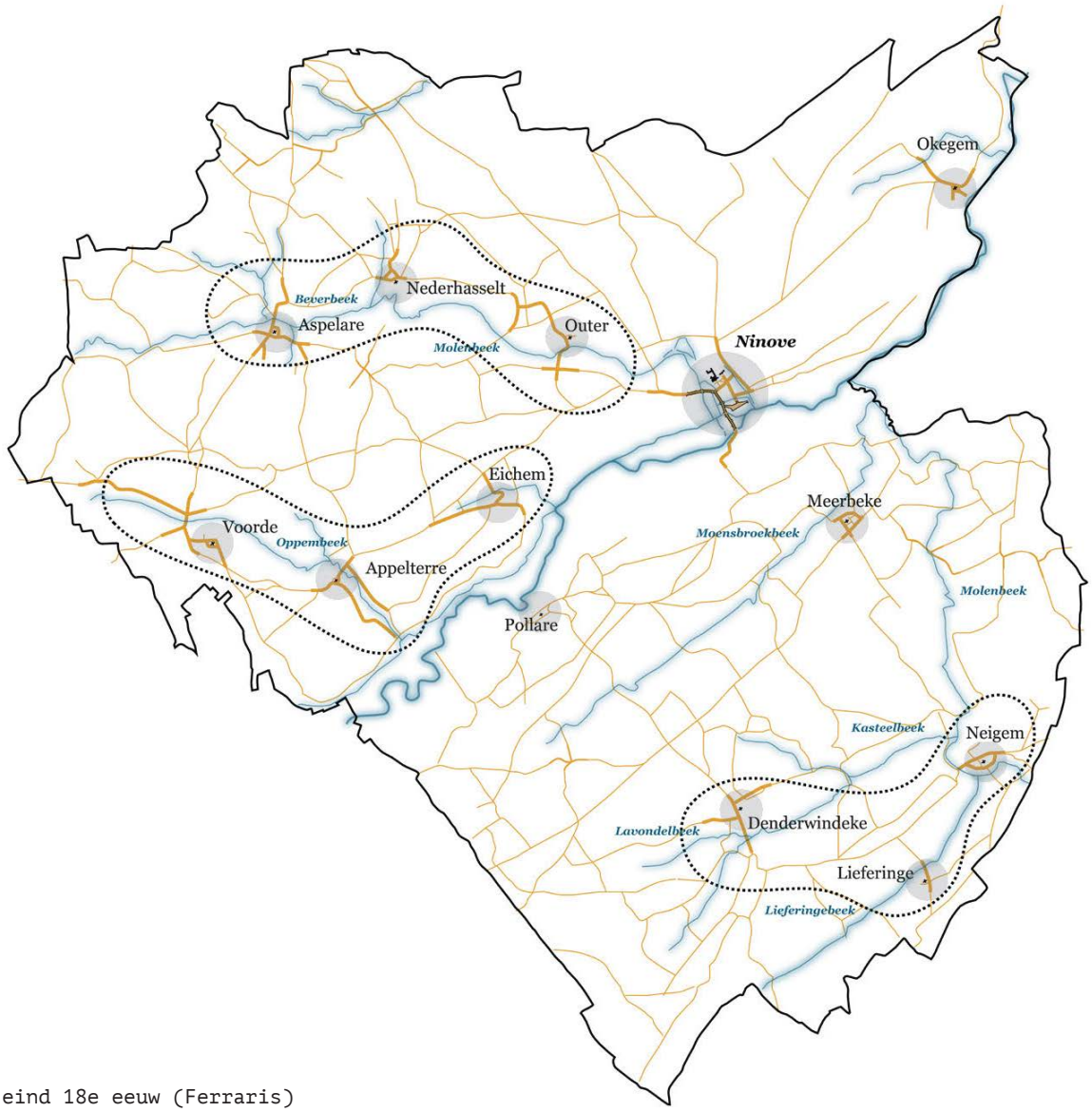
Op **energetisch vlak** zijn de gebouwen in Ninove iets minder efficiënt dan gemiddeld, zodat er meer CO_2-emissies zijn voor verwarming en elektriciteit. De hoeveelheid fotovoltaïsche installaties bij particulieren is bovendien opvallend laag.

In het thema **mobiliteit** valt op dat het fietsgebruik in Ninove bijzonder laag is, terwijl het gebruik van het openbaar vervoer erg goed scoort. Die eerste, lage score wordt in de diagnose bevestigd, het hoog ov-gebruik lijkt onwaarschijnlijk. Op basis van deze cijfers is ook de vervoersgerelateerde CO_2-uitstoot per inwoner beter dan gemiddeld.

1.3 RUIMTELIJKE BESCHRIJVING

DORPENCLUSTERS AAN BEKEN EN RIVIEREN

Ninove is ontstaan als een kleine, agrarisch georiënteerde stad op de handelsroute tussen Vlaanderen en Brabant. In de vruchtbare Dendervallei en langs de andere beekvalleien ontstond een **dens netwerk van kleine boerendorpjes**, die in clusters lijken samen te hangen. Heel bepalend voor de Ninove zelf was de Norbertijnenabdij, een van de grote Vlaamse producenten van graan. De stad groeide zo uit tot een **bescheiden handelscentrum met centraal gelegen de Graanmarkt**.

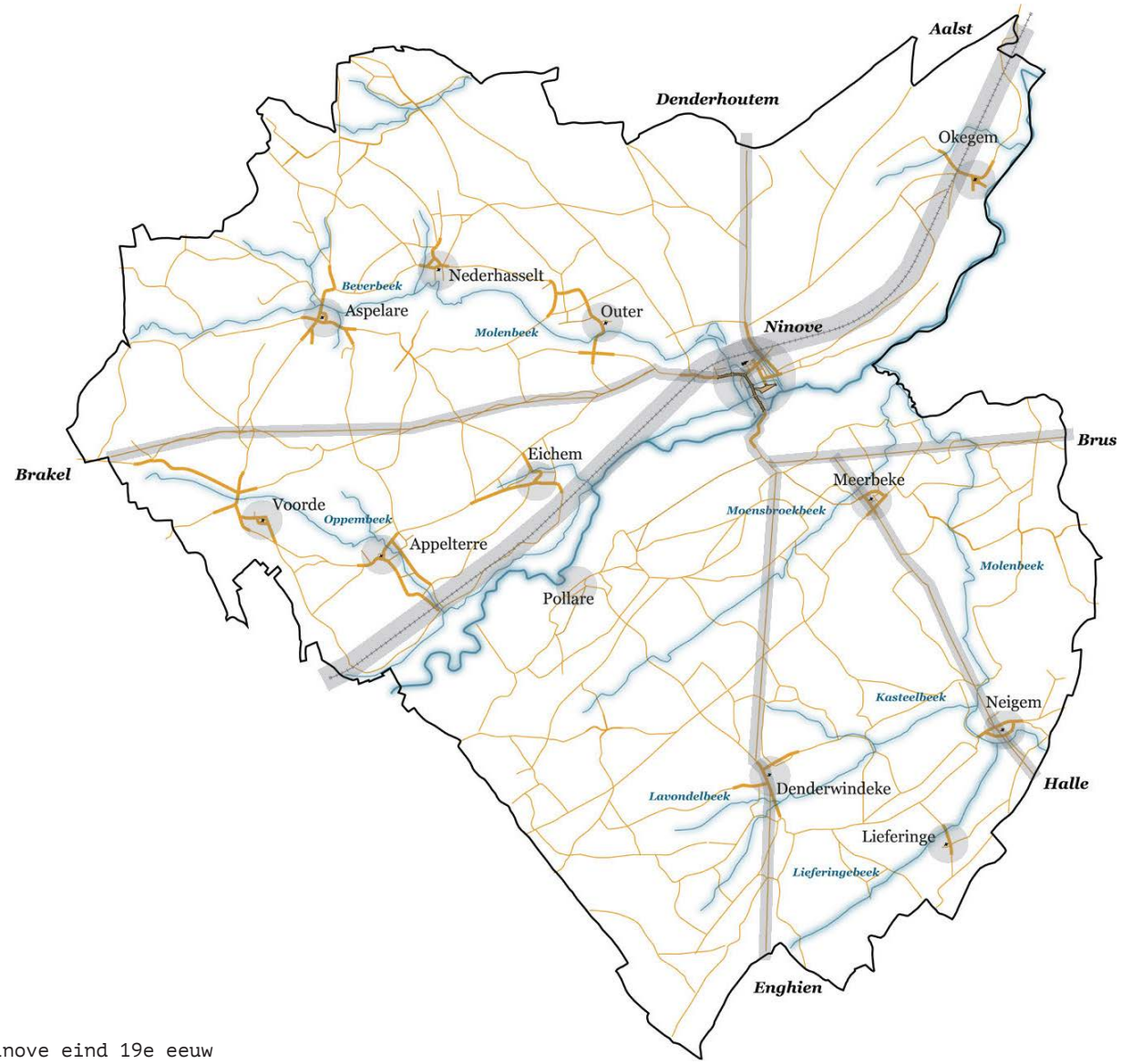


Ninove eind 18e eeuw (Ferraris)

SPOORWEG EN STEENWEGEN

Waar het huidige grondgebied van Ninove tot in de 18e eeuw sterk bepaald werd door de natuurlijke structuur van rivieren, beken en plateaus, kwam daar in de 19e eeuw een nieuwe logica bij: die van de transportinfrastructuren. Eerst door de komst van een aantal **steenwegen** die Ninove rechtstreeks (en vaak ook behoorlijk kaarsrecht) verbonden met de omliggende belangrijke steden zoals Brussel, Aalst, Zottegem, Brakel, Edingen (Enghien) of Halle. Vanaf 1855 kwam daar ook de **spoorlijn** van Denderleeuw naar Ath (via Geraardsbergen) bij. Voor deze lijn werden grote delen van de abdij in het centrum afgebroken, enkel de monumentale kerk is tot op vandaag in zijn geheel bewaard.

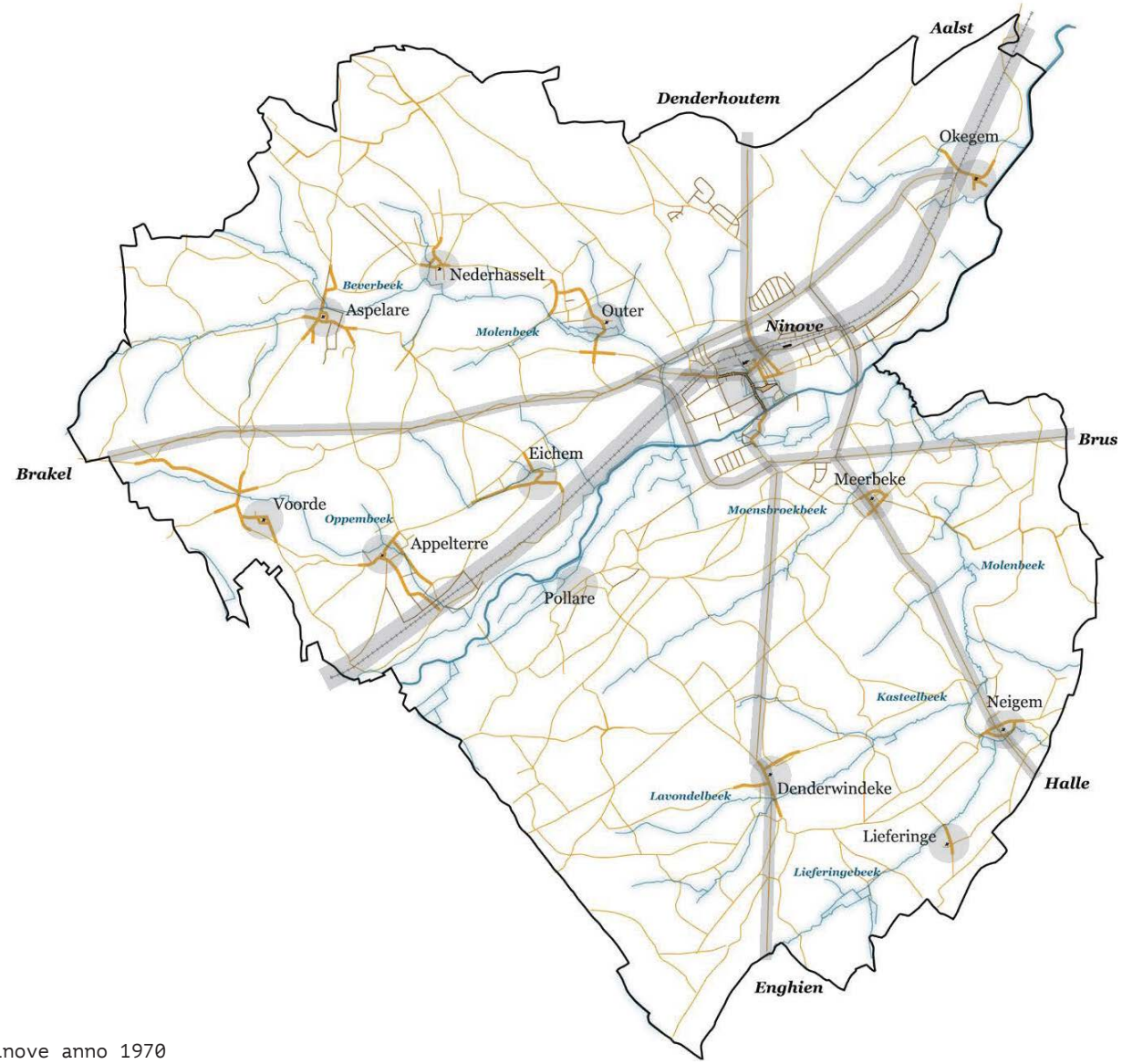
De spoorlijn bood geen directe verbinding naar Brussel, maar verliep via een overstap in Denderleeuw. Daarom werd er ook een **buurtspoorweg** (tramlijn) aangelegd via de N8, die reed van ca 1900 tot 1959.



Ninove eind 19e eeuw

INDUSTRIALISERING EN GROEI STADSCENTRUM

De eerste belangrijke industrialisering in Ninove vond plaats met de **opkomst van de luciferindustrie** in het Denderland vanaf 1850. Deze zorgde in de 19e eeuw voor heel wat werkgelegenheid in de regio Geraardsbergen-Ninove-Denderleeuw. **Met industriegebieden langs de Dender en nieuwe arbeiderswijken groeit het stadscentrum van Ninove sterk.** Er wordt een **ringweg** aangelegd die voldoende ruim is om ook een verdere groei te stimuleren. Vanaf de 20e eeuw nemen ook de pendelbewegingen toe en trekken meer en meer Ninovieters naar Brussel of Wallonië om te werken. Vooral die eerste pendelstroom is tot op de dag van vandaag blijven toenemen. Hoewel Ninove ook vandaag nog een stad is met heel wat industrie en andere werkgelegenheid, ligt de jobratio immers maar rond de 55%.

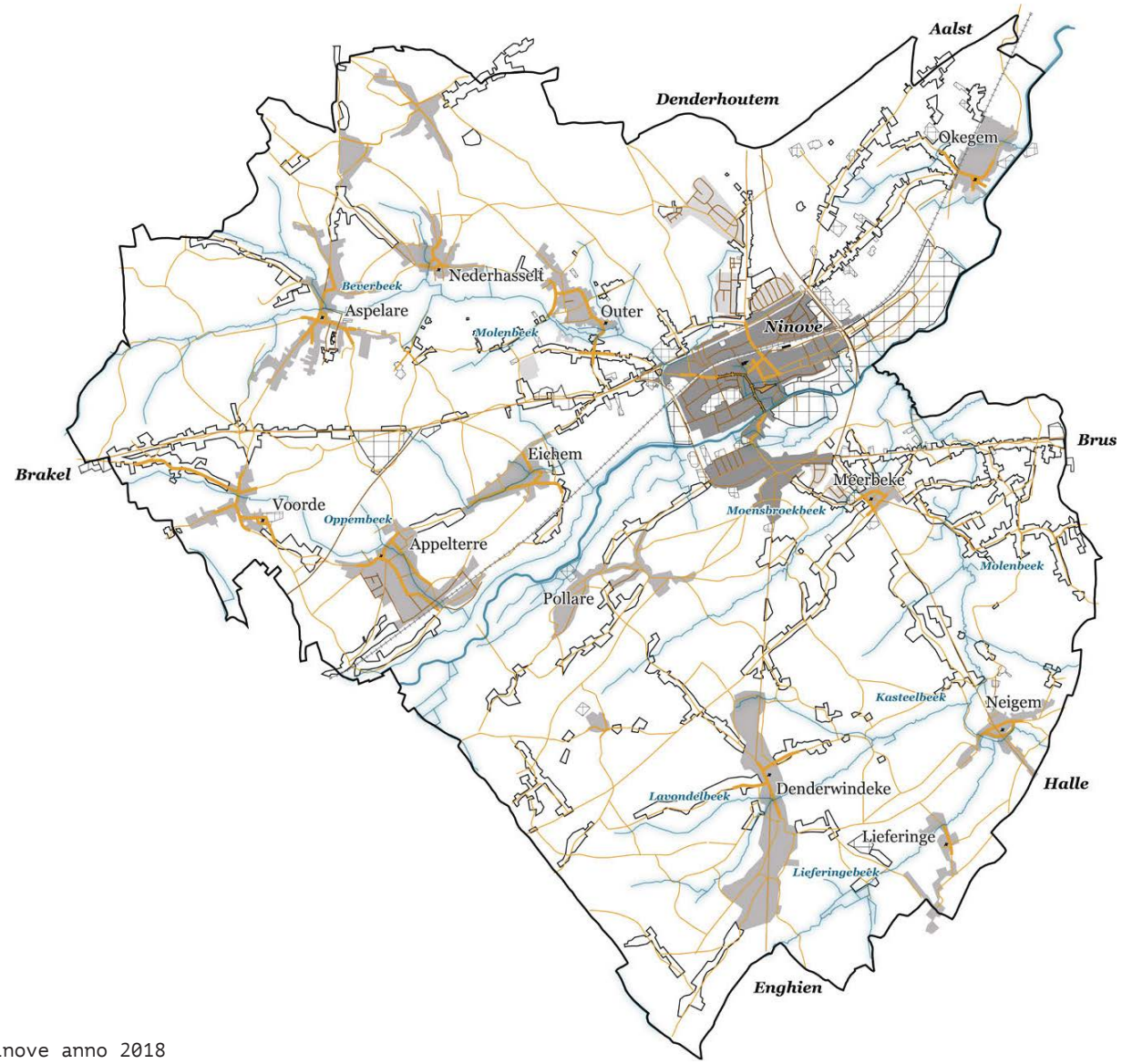


Ninove anno 1970

TWEEDE HELFT 20E EEUW: STERKE GROEI EN VERLINTING

Zoals overal in Vlaanderen nam de bevolking in Ninove sterk toe na de tweede wereldoorlog, een toename die tegelijk gepaard ging met een enorme **uitbreiding en versnippering van de nederzettingenstructuur**. Vooral de **lintbebouwing** zorgt ervoor dat de historische eerder compacte dorpen sterk uitbreiden en heel wat verbindingswegen toegebouwd worden en open ruimte versnipperd raakt. **Grote verkavelingen** blijven in Ninove vooral beperkt tot de zone direct noordelijk van het stadscentrum.

In het stadscentrum zelf ontstaat een heel nieuw stadsdeel langs de Centrumlaan, met stadhuis, scholencampus en heel wat commerciële voorzieningen.



Ninove anno 2018

02.

DIAGNOSE



Diagnose van de bestaande toestand

OVERZICHT

DE BEBOUWDE RUIMTE

De **nederzettingenstructuur** in Ninove is erg versnipperd. Rond de dorpskernen is heel veel lintbebouwing, hier wonen 38% van de inwoners van Ninove. De **stadskern** is compact en kent hoge dichtheden, maar huisvest slechts 33% van de bevolking. De historische dorpenstructuur is behouden, maar slechts vijf **dorpskernen** kennen een redelijk voorzieningenaanbod. Drie dorpen kunnen als hoofddorp worden gezien: Appelterre, Okegem en Denderwindeke. De stadskern van Ninove heeft een heel uitgebreid **voorzieningenaanbod**, maar kampt met verkeers- en parkeerdruk, een gebrek aan groen en aan kwalitatieve publieke ruimte. De **Dender** bevindt zich eerder aan de achterkant van de stad, terwijl ze een voorkant zou kunnen zijn. Ninove staat bekend als een stad met **samenlevingsproblemen**, maar uit de statistieken blijkt dat in de praktijk de veiligheid er geen probleem is en dat over het hele grondgebied bekeken ook kansarmoede of werkloosheid niet hoger liggen dan anders.

Ninove heeft heel wat **werkgelegenheid**, al blijft het toch ook een pendelstad met een jobratio van slechts 55%. De meeste **industriegebieden** zijn historisch gegroeid en goed gevuld, een nieuw terrein is in ontwikkeling.

MOBILITEIT

In het **verplaatsingsgedrag** in Ninove domineert de auto en scoort vooral de fiets slecht. Mensen die het **openbaar vervoer** nemen in Ninove, doen dat in belangrijke mate om naar Brussel te gaan, toch laat de verbinding per trein en per bus te wensen over. Het lokaal busvervoer wordt vooral in de stadskern en hoofddorpen gebruikt, elders in de gemeente is het gebruik marginaal - wat voor een deel ook aan het slechte aanbod zal liggen.

Fietsen is in Ninove niet populair, de infrastructuur is echter ook in slechte staat. Er wordt momenteel ingezet op trage wegen als alternatieve fietsroutes, maar ook de fietspaden langs de gewestwegen, vaak de logische hoofdroutes van het fietsnetwerk, moeten aangepakt worden.

Het belang van de **auto** in het verplaatsingedrag weerspiegelt zich ook in het straatbeeld, waar elke kern gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en weginfrastructuur. Het huidige wegennet kampt vooral met capaciteitsproblemen op en rond de ring.

OPEN RUIMTE

Ninove bezit heel wat open ruimte, maar die is versnipperd door de vele lintbebouwing. Binnen dat open landschap domineert vooral de landbouw, die in Ninove een lange traditie kent. Het **agrarisch landschap** is divers net als de teelten, maar de focus ligt toch vooral op veeteelt en veevoeder. **Kleine landschapselementen** maken het agrarisch landschap mooi en ecologisch interessanter, maar zijn niet overal even aanwezig. De grote **natuurwaarden** bevinden zich in de valleien van de Dender en de Beverbeek/Molenbeek en in het Neigembos. Hier zijn ook de **natuurgebieden** terug te vinden. Naast lintbebouwing zijn er ook enkele bedrijven gevestigd in waardevolle open ruimte, maar die problematiek is beperkter.

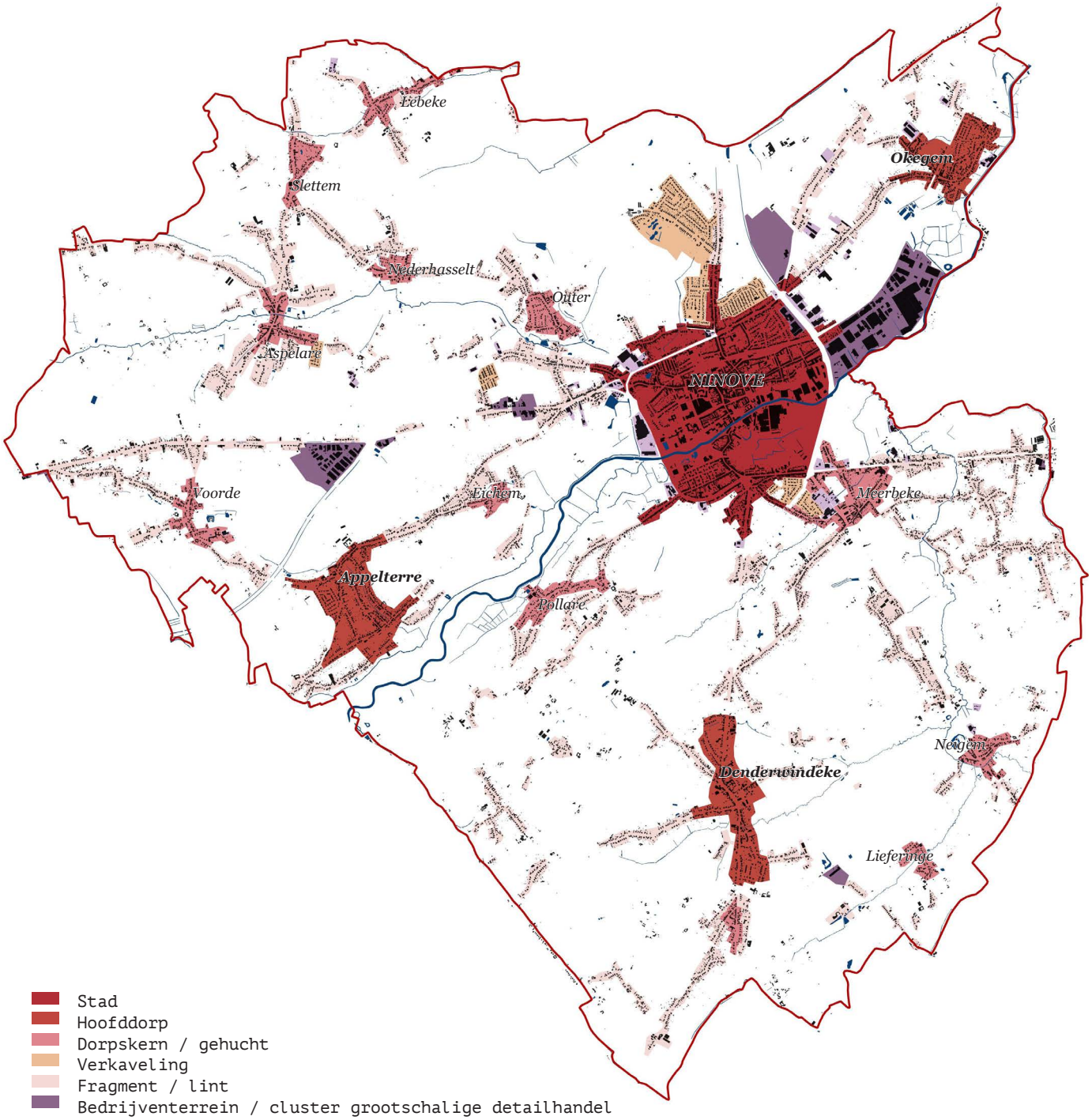
ENERGIE

Ninove scoort slecht als het gaat om **groene energieproductie**, maar bezit wel een ambitieuze visie als deel van het 'Energielandschap Denderland'. Die visie voorziet de realisatie van twee grote **windwinningsgebieden** op Ninoofs grondgebied, die de productie van windenergie een enorme boost zullen geven. Daarnaast wordt ingezet op **pv-panelen** op daken en langs (gewest)wegen, waterkracht en warmtenetten. De visie werd ontwikkeld in opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen, maar kent ook bij het stadsbestuur van Ninove voldoende draagvlak - de realisatie ervan moet echter nog een aanvang nemen.

PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP & REGELGEVING

Ninove kampt met een **politieke crisissituatie** die ook impact gehad heeft op de bestuurskracht in de voorbije jaren. Veel belangrijke projecten, in de eerste plaats in de stadskern, zijn in lokale controverses blijven steken. Het nieuwe stadsbestuur is vastberaden daar deze legislatuur verandering in te brengen en wordt daarin gesteund door een **geëngageerde administratie**. Op het vlak van **vergunningenbeleid** volgt Ninove de regels, maar is van duurzaam ruimtelijk beleid weinig sprake geweest. Het ruimtebeslag en verspreide bebouwing is enorm toegenomen, de helft van de gebouwen die in de voorbije 40 jaar gebouwd werden, zijn alleenstaande huizen en villa's.

2.1 DE BEBOUWDE RUIMTE



Suggestie afbakening woonkernen, gehuchten, linten

EEN VERNEVELD DORPENLANDSCHAP...

De historische dorpenstructuur van Ninove en haar deelgemeenten is in de tweede helft van de 20e eeuw door lintbebouwing en verkavelingen sterk in oppervlakte gegroeid. Dorpskernen zijn aan elkaar geklit, lange linten van grondgebonden woningen doorsnijden het open landschap. De meeste dorpskernen beschikken nog over een historische kerk en een aantal historische hoeves, een aantal onder hen zijn zelfs (deels) als dorpsgezicht beschermd (Pollare, Lieferinge, Outer). Desondanks worden de meeste dorpen gedomineerd door redelijk recente en erg inwisselbare grondgebonden woningen. Ook de link met het landschap is vaak verdwenen, net als de historische connectie met de landbouw. Het grote merendeel van de huidige dorpsbewoners pendelt dagelijks naar Ninove, Brussel of een andere werkgelegenheidspool.

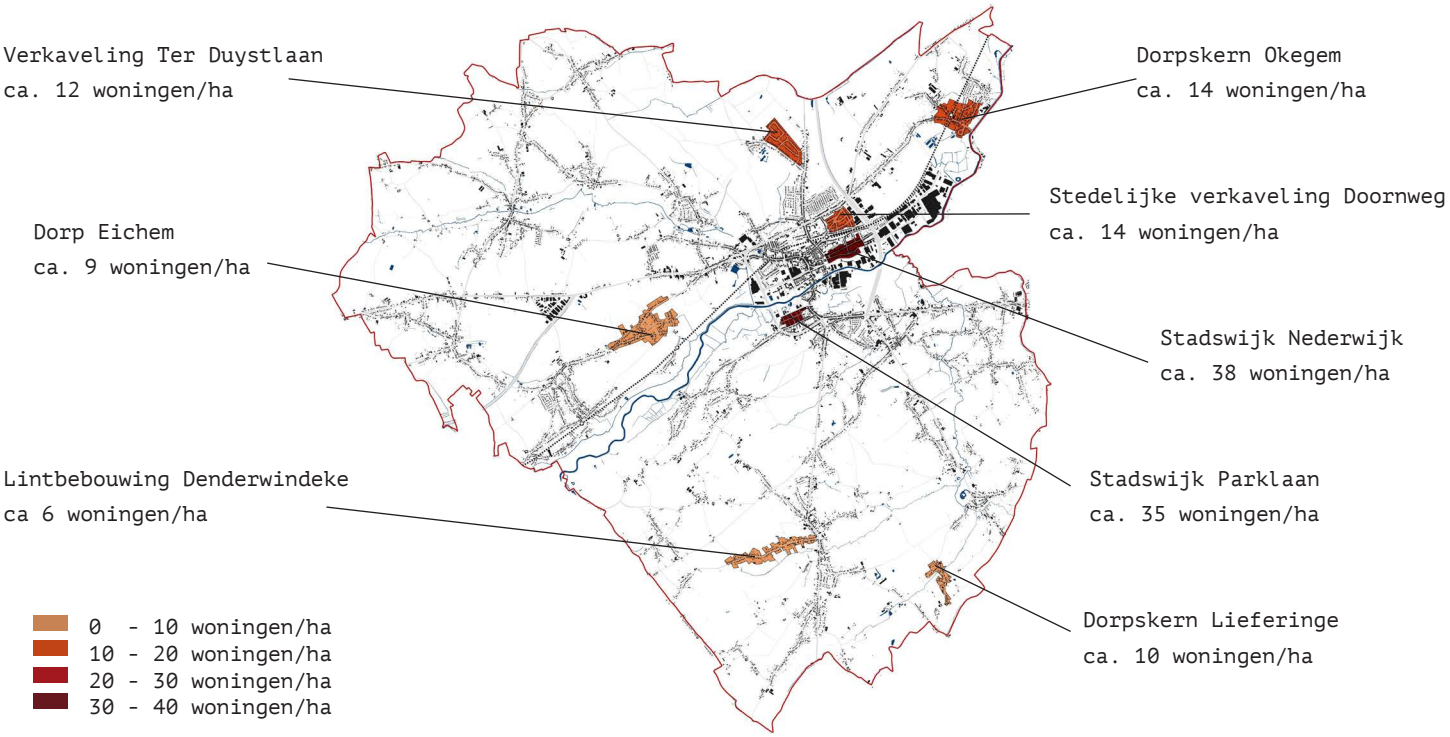
De dichtheid in de kleinere dorpskernen, de linten en de fragmenten ligt zelden boven de 10 woningen per ha[2], bovendien wonen er gemiddeld slechts 2,3 mensen per woning[3]. Deze lage dichtheden, gekoppeld aan de verspreiding van de bebouwing in linten, hebben er mee voor gezorgd dat het draagvlak voor lokale voorzieningen er sterk is afgenomen (zie hierna).

...ROND EEN COMPACTE STADSKERN

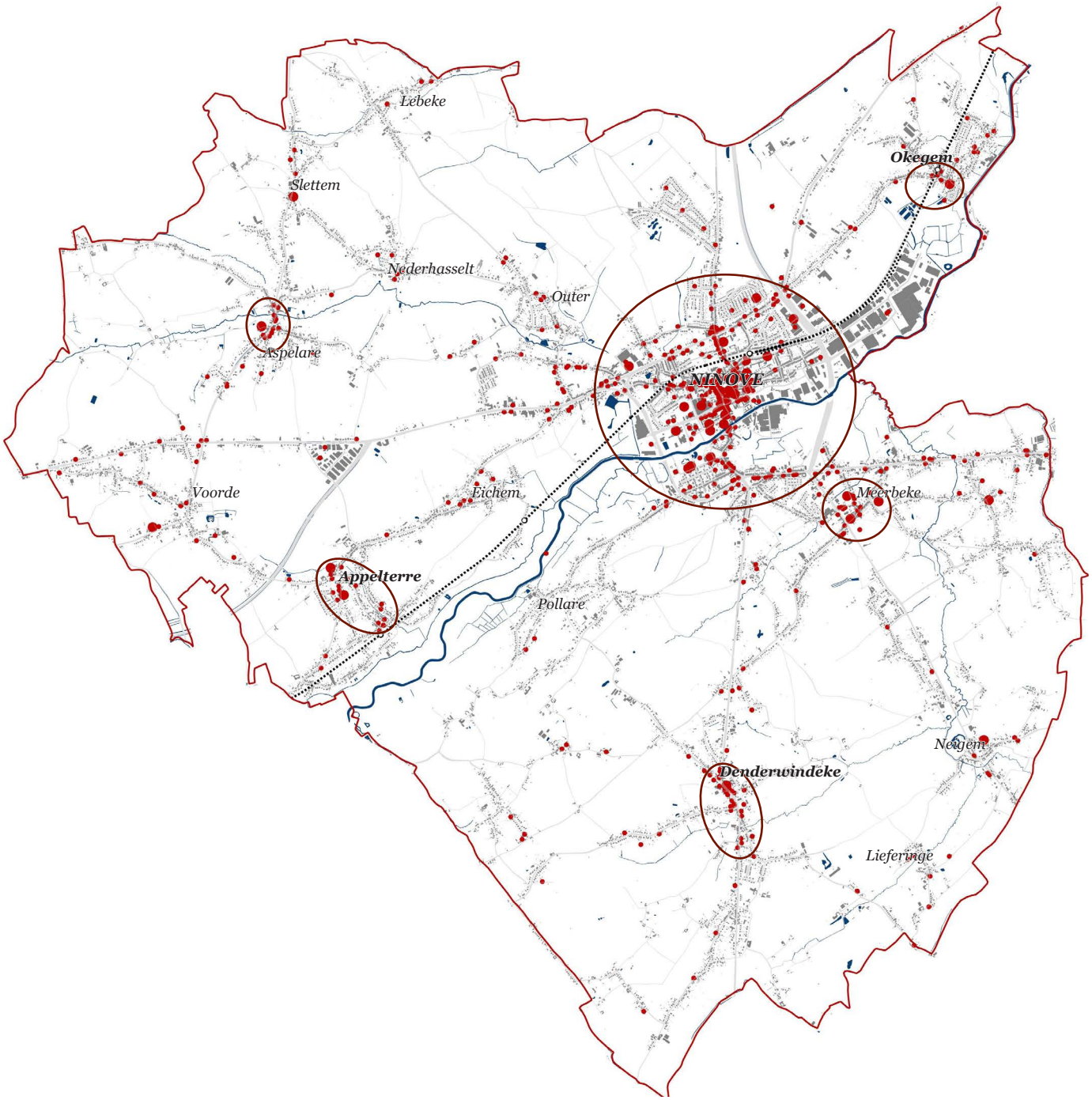
De stadskern van Ninove is wel een compact gebied, redelijk scherp afgebakend door de ring. In het noorden zijn een aantal verkavelingen gerealiseerd met een duidelijk lagere dichtheid en andere morfologische structuur, maar ook die zijn duidelijk begrensd.

Het centrum zelf wordt gestructureerd door een aantal duidelijke plekken en assen: de Graanmarkt als centraal marktplein, de Beverstraat als historische winkelstraat met ook het historische stadhuis, de as Biezenstraat-Stationsstraat als verbinding naar het station met ook heel wat handel, en de Centrumlaan als meer recente uitbreiding van het centrum met daarlangs het huidige stadhuis, het Ninia Shopping Center en heel wat andere commerciële en publieke voorzieningen. De Dender bevindt zich wat afzijdig van dit centrum, ware het niet dat op de zuidoever het Stadspark lag, met daarin heel wat recreatieve voorzieningen zoals de kunstacademie, het zwembad en de sporthal. Een voetgangersbrug verbindt het park met het centrum.

In vergelijking met de dorpen heeft het stadscentrum een veel hogere dichtheid. Er bevinden zich heel wat grote en kleinere appartementscomplexen waarvan we de woningdichtheid niet exact van kunnen berekenen, maar **in de wijken met vooral rijwoningen benadert de dichtheid al snel 40 woningen per ha.**



De dichtheden (woningen/ha) berekend (bij benadering) in enkele typerende zones



Verdeling van basisvoorzieningen: voedingszaken, gezondheidszorg, onderwijs, cultuur, horeca, publieke dienstverlening, kledij, kinderopvang, ouderenvoorzieningen (Bron: VITO studie 'Ontwikkelingskansen volgens knooppuntwaarde en voorzieningenniveau' (2016))

Bovendien blijkt uit onze (benaderende) berekeningen dat in deze wijken ook het aantal personen per woning hoger ligt, met een gemiddelde van 2,8 mensen.

De hoge dichtheid zorgt in het centrum van Ninove wel voor problemen. **Vooral in voormalige arbeiderswijken zoals Nederwijk is er een duidelijk gebrek aan groen, ontmoetingsruimte, parkeerplaatsen,…**

VEEL BASISVOORZIENINGEN IN STADSCENTRUM EN EEN AANTAL DORPSKERNEN, WEINIG DAARBUITEN

De kaart hiernaast toont de ligging van een brede selectie aan basisvoorzieningen: handel, horeca, onderwijs, sociale en culturele voorzieningen, medische voorzieningen,…[4] Het overgrote merendeel daarvan bevindt zich in of nabij het stadscentrum. Ook langs de ring en een aantal andere verbindingswegen zijn heel wat voorzieningen terug te vinden, vooral dan langs de N8 richting Brussel. **Een aantal dorpen beschikken over een duidelijke voorzieningencluster: Aspelare, Appelterre, Okegem, Meerbeke en Denderwindeke.** Daarnaast zijn er nog wel wat verspreide voorzieningen terug te vinden, maar die zijn eerder beperkt in aantal.

Uit de Gemeentemonitor 2018 blijkt dat ca. 75% van de Ninovieters tevreden is over de shopping- en winkelvoorzieningen in de stad, dit ligt duidelijk hoger dan het Vlaams gemiddelde van 62%. Gevraagd naar hun tevredenheid over de aanwezigheid van winkels voor dagelijkse boodschappen in de eigen buurt, ligt die echter een pak lager dan het Vlaams gemiddelde: net iets meer dan 50% antwoordt hier positief op, tegenover bijna 75% in Vlaanderen. Dit wijst op **een heel goed uitgebouwd winkelgebeuren in het centrum, maar een duidelijk gebrek aan voorziening in de vele woonwijken, linten en fragmenten buiten het stadscentrum** - zoals ook de kaart hiernaast laat zien.





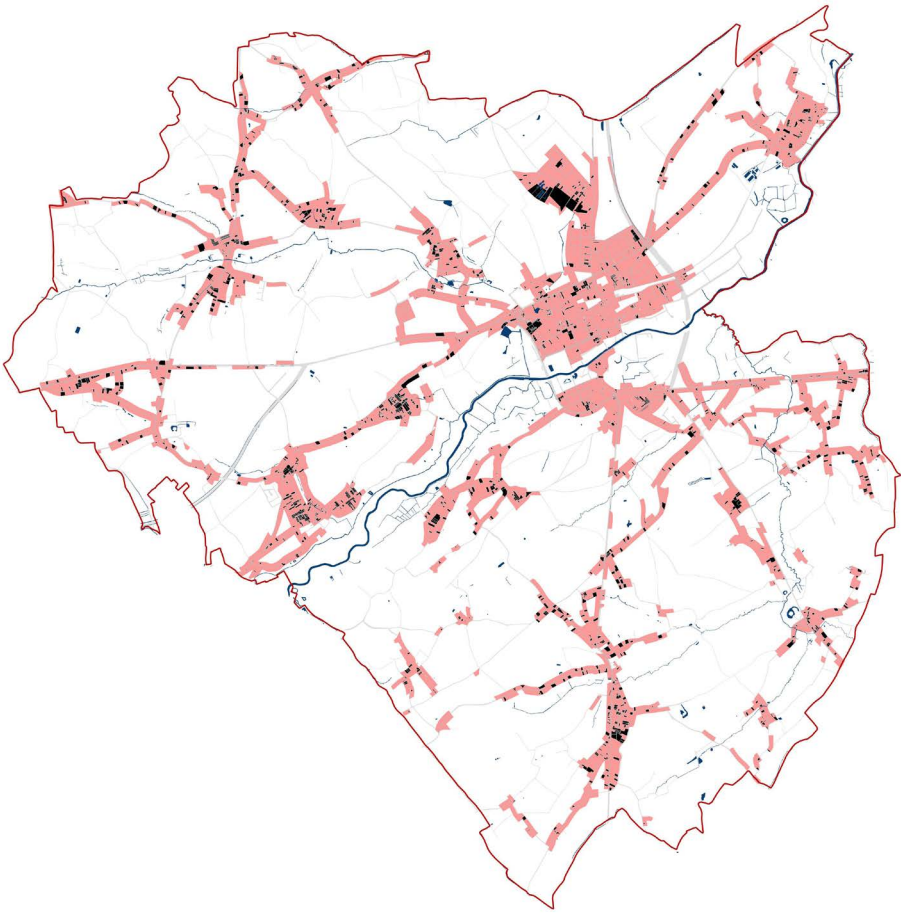




1. Historische stadskern Ninove (© Stad Ninove)
2. Pollare, dorp in de Dendervallei
3. Ninia Shopping Center
4. Dorpskern Aspelare (© Google Street View)

CATEGORIE	GEBOUWEN	INWONERS (ca.)	AANDEEL (inw.)
Stad (Ninove)	4 417	12 350	33 %
Kernen van de hoofddorpen	1 824	4 150	11 %
Dorpskern Okegem		1 600	
Dorpskern Appelterre		1 500	
Dorpskern Denderwindeke		1 050	
Overige dorpskernen	1993	4 500	12 %
Verkavelingen	999	2 400	6 %
Fragmenten, linten & buitengebied	6 593	14 500	38 %
TOTAAL	15 823	37 900	100 %

Huidige locatie woongebouwen en inwoners volgens stedenbouwkundige afbakeningen



Huidige ruimtereserve voor wonen: onbebouwde woonkavels

EEN DERDE VAN DE BEVOLKING IN DE STADSKERN, 40% BUITEN DE KERNEN

De verspreide bebouwing in Ninove weerspiegelt zich ook in de bevolkingscijfers. We hebben een afbakeningsvoorstel uitgewerkt dat de bebouwing in Ninove indeelt in zeven categorieën (zie kaart blz. 20)[5]. De stadskern van Ninove valt als enige in de categorie '**stad**'. Drie dorpen werden als '**hoofddorp**' aangeduid, vanwege hun goede bereikbaarheid en/of uitgebreide voorzieningencluster, al dan niet gekoppeld aan een lokale rol als voorzieningenkern: Appelterre, Okegem en Denderwindeke. Voor elf andere dorpen hebben we de **dorpskern** afgebakend. **Verkavelingen** zijn een aparte categorie omdat ze vaak morfologisch erg coherent zijn, maar geen kernkwaliteiten bevatten. De rest van de woongebouwen vallen ofwel in de categorie **fragmenten & linten** als het gaat over een cluster van minstens een stuk of 5 woningen, of ligt geïsoleerd in het buitengebied. Tenslotte hebben we ook **economische clusters** afgebakend: bedrijventerreinen of clusters van grootschalige detailhandel. De afbakening op de kaart van blz. 20 houdt bovendien al rekening met toekomstige uitbreidingen van een aantal economische zones en kernen, zoals bij de ambities en in de transitie-agenda zal worden toegelicht.

Op basis van deze afbakening konden we ook berekenen hoeveel gebouwen en inwoners er in elke categorie terug te vinden zijn (zie tabel hiernaast). Hieruit blijkt **dat slechts één derde van de Ninovieters in de stadskern woont, een kleine kwart in de andere kernen, en bijna 40% in de fragmenten en het buitengebied.**

HELFT VAN RUIMTERESERVES VOOR WONEN ZIJN SLECHT GELEGEN

Via GIS-analyse hebben we de bestaande ruimtereserve voor wonen berekend (bij benadering).[6] Hieruit blijkt **dat er in Ninove nog ca. 126 ha onbebouwde, voor wonen bestemde ruimte aanwezig is. Van deze reserve ligt 13% (17 ha) in de stadskern, 33% (42 ha) in de dorpskernen en 53% (67 ha) in verkavelingen, linten of fragmenten.** Zelfs aan een lage dichtheid van 15 woningen per ha betekent dit dat er dus **binnen de huidige planningscontext nog ruimte is voor meer dan 1000 bijkomende woningen op ongewenste locaties, m.n. buiten elke kern.**

Daarbij komt nog een aanzienlijk groeipotentieel door zogenaamde 'generieke verdichting', waarvan zonder veranderend beleid opnieuw een heel deel op slecht gelegen locaties kan terechtkomen. Deze verdichting vindt plaats door vervanging van bestaande bebouwing: opdelen van kavels, opdelen van (grote) woongebouwen, vervangen van grondgebonden woningen door meergezinswoningen,...

CATEGORIE	ONBEBOUWDE PERCELEN
Stadskern	17 ha (13%)
Dorpskernen	42 ha (33%)
Verkavelingen, linten & fragmenten	67 ha (53%)
Totaal	126 ha (100%)

Huidige ruimtereserve voor wonen: onbebouwde woonkavels per categorie (zie ook figuur hiernaast)

STERKE GROEIPROGNOSE VOOR NINOVE

Tussen 2002 en 2018 nam de bevolking van Ninove toe met meer dan 3500 inwoners. **Voor de komende 15 jaar wordt opnieuw een sterke groei verwacht, met bijna 3000 extra inwoners tegen 2033.** Dit is een groei van 7%, iets hoger dan het Vlaams gemiddelde van 6%. Door de vergrijzing van de bevolking, zal daarbij de actieve bevolking afnemen en de **grootste groei vooral plaatsvinden bij de groep 65+**. Hierdoor zal in 2033 meer dan een kwart van de bevolking ouder zijn dan 65 en minder dan de helft zich bevinden tussen 25 en 64 jaar oud.

Ook het aantal huishoudens zal toenemen. Tussen 2002 en 2018 groeide de bevolking van Ninove al met meer dan 2000 huishoudens bij, **tot 2033 zullen daar nog iets meer dan 1600 huishoudens bijkomen. Bijna 95% van die extra huishoudens zal echter uit slechts één of twee personen bestaan.**

Ook het aantal woningen in Ninove nam natuurlijk toe in de voorbije 15 jaar: er kwamen een kleine 2500 wooneenheden bij. 71% van die nieuwe wooneenheden waren appartementen, wat iets meer is dan het Vlaams gemiddelde. Toch is het aandeel eengezinswoningen in Ninove ook vandaag nog steeds 80%, wat hoger is dan het Vlaams gemiddelde van 73%.

Gekeken naar het totale gebouwenpark in Ninove in 2018, valt op dat 38% van de wooneenheden gebouwd zijn als gesloten eengezinswoning. Bij de gebouwen die na 1981 gebouwd werden is dit echter slechts 5%! **Terwijl het aantal appartementen bij nieuwbouw stijgt, zien we dus ook een enorme toename van het aandeel open en halfopen bebouwing bij nieuwe eengezinswoningen, ten koste van rijwoningen.** Tenslotte blijkt dat 32% van de woningen in Ninove niet beschikt over centrale verwarming en 15% niet over een badkamer, wat wijst op een behoorlijk grote nood aan vernieuwing.

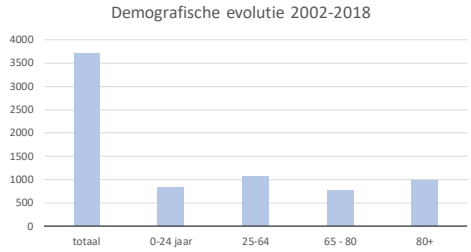
EEN DIVERS STADSCENTRUM MET HEEL WAT UITDAGINGEN

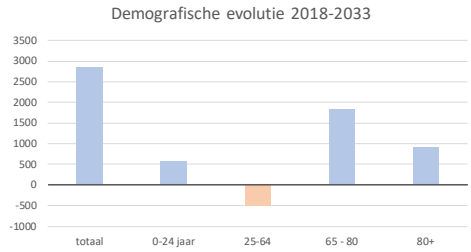
Het stadscentrum van Ninove heeft een grote potentiële aantrekkingskracht, maar wordt ondergewaardeerd. Zo is er heel wat erfgoed terug te vinden, bezit het centrum een klein maar charmant historisch hart en is ook het handelsaanbod opvallend groot. Toch valt voor bezoekers vooral de dominantie van rijdende en geparkeerde auto's op, naast de soms bouwvallige gebouwen en de vaak slechte staat van het publiek domein. Tijdens het opmaken van deze bouwmeesterscan waren er heel wat werken gaande in het stadscentrum, wat deze indruk nog versterkte - het resultaat hebben we nog niet kunnen aanschouwen.

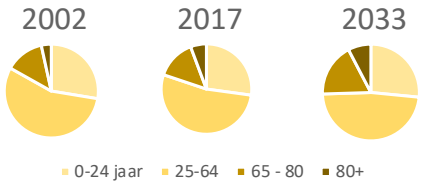
Een aantal plekken valt positief op. Rond de voormalige **kloosterkerk** (OLV-Hemelvaartkerk) is de groenruimte mooi en creatief aangelegd. De **Graanmarkt** wordt weliswaar voor een groot deel als parking gebruikt, maar is recent kwalitatief heraangelegd en de voetgangerszone aan de Langemuntstraat is een mooi hoekje van de stad. Het **stadspark** aan de zuidelijke oever van de Dender valt op door het diverse gebruik en de mooie ligging langs het water. Ook de historische **tuinwijk rond de Nijverheidslaan**, waar momenteel heel wat gebouwen gerenoveerd worden, charmeert met zijn groene, verzorgde straten en coherente bebouwing.

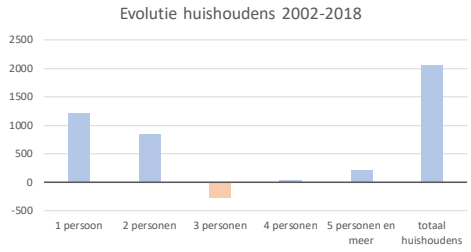
Andere plekken vallen in tegenvallende zin op. De **stationsomgeving** is verwaarloosd. Zowel de publieke ruimte als het stationsgebouw zijn niet meer van deze tijd en geven de indruk van een achterkantwijk i.p.v. een toegang tot de stad. Dense stadswijken zoals **Nederwijk** en de **buurt rond de Geraardsbergsestraat** vallen op door smalle straatcorridors zonder enig groen, wat verouderde woningen en een grauwe atmosfeer. Op heel wat plekken in de stadskern zijn vervallen gebouwen te zien, vaak voormalige industrie.

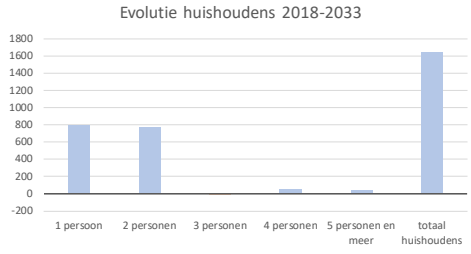
De **Centrumlaan** is een redelijk uniek gegeven in Ninove. Ze is duidelijk een meer recente stadsuitbreiding, met een brede boulevard geflankeerd door grootschalige handelsfuncties, waaronder het **Ninia Shopping Center**, een grote **scholencampus**, appartementsblokken en het huidige stadhuis. Het is een pluspunt dat zo heel wat detailhandel die in gelijkaardige steden naar steenweglocaties is verhuisd, binnen de ring kon gehouden worden. Tegelijk vormt deze as reële concurrentie voor het 'meer stedelijke' winkelgebeuren in het historisch centrum, zijn de handelsfuncties in de Centrumlaan heel erg gesloten









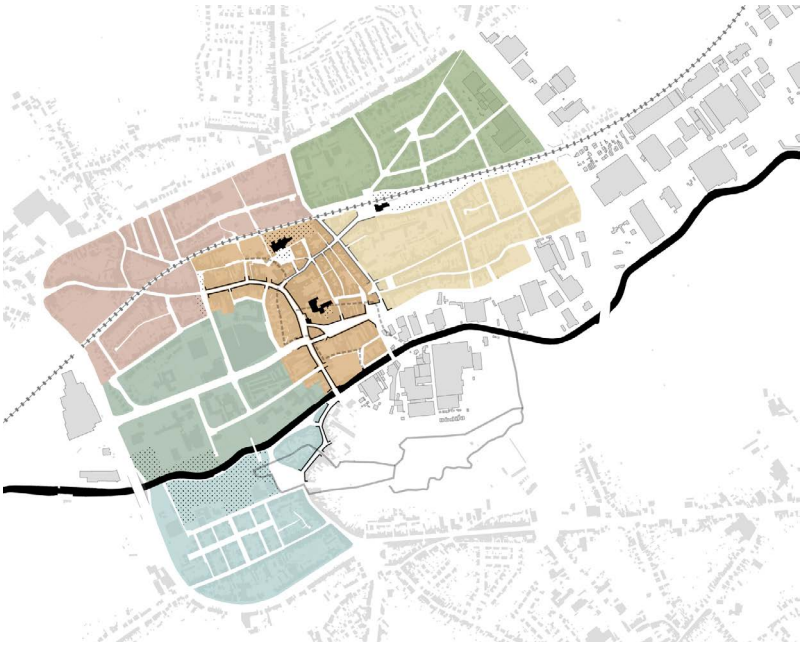




Demografische prognose bevolking en huishoudens
(Provincie in cijfers, eigen verwerking)



Lezing bestaande structuur stadskern Ninove



Wijkidentiteiten stadskern Ninove

(geen terrasjes, weinig contact met de straat) en wordt de hele laan gedomineerd door geparkeerde auto's.

Het noorden van de stadskern van Ninove is veel minder dicht bebouwd. Ten noorden van het station en zeker noordelijk van de ring zijn heel wat verkavelingen gerealiseerd met een groen karakter, maar slechts weinig kwalitatieve publieke ruimte.

WEINIG GROEN EN EEN ONDERGEWAARDEERDE RIVIER

De stadskern kampt met een gebrek aan groen. De Dender is hier grotendeels toegebouwd en er zijn ook maar weinig buurtparkjes aanwezig. Het stadspark is een welkome en heel kwalitatieve groene long. Daarnaast zijn er hier en daar wel groene plekjes aanwezig, maar die zijn nooit kwalitatief ingericht als echt buurtgroen om te spelen of elkaar te ontmoeten. Ook de grote groengebieden die grenzen aan de stadskern, zoals de Dendervallei, het hele gebied rond Burchtdam of de vallei van de Beverbeek/Molenbeek, zijn vanuit de stad soms wat moeilijk bereikbaar en vormen zeker voor de dichtbebouwde stadswijken geen directe oplossing.

SAMENLEVINGSPROBLEMEN STERKER IN DE PERCEPTIE DAN IN REALITEIT?

Ninove komt regelmatig in het (nationale) nieuws vanwege samenlevingsproblemen. De stad geldt net als Aalst en Denderleeuw als een populaire bestemming voor uitwijkelingen uit minder welvarende Brusselse gemeenten, vaak van buitenlandse origine. Dit zorgt in de Dendersteden voor verdeeldheid onder de bevolking. In de stadsmonitor 2018 zegt slechts iets meer dan 30% van de ondervraagde Ninovieters dat de verschillende culturen in de stad goed samenleven, dit is ver onder het Vlaamse gemiddelde. **Dit niet goed samenleven weerspiegelt zich echter niet in concrete cijfers over onveiligheid of gebrekkig sociaal contact, noch over armoede.** Het onveiligheidsgevoel is heel laag: bijna 80% zegt zich zelden of nooit onveilig te voelen in zijn of haar buurt. Ook de klachten over hinder (criminaliteit, sluikstorten, lawaai,...) liggen in Ninove maar beperkt hoger dan in Vlaanderen als geheel: net geen 30% zegt hinder te ondervinden in zijn of haar buurt. Qua gemiddeld inkomen en armoede scoort Ninove gemiddeld voor Vlaanderen en zelfs iets beter dan gelijkaardige steden. Ook de kansarmoede-index is gemiddeld, maar wel sterk gestegen in de laatste tien jaar.









1. Stationsomgeving Ninove, een verwaarloosd stuk stad
2. De Dender, een groene corridor met veel potentieel
3. Erfgoed en ontwikkelingspotentieel rond kloosterkerk en ziekenhuissite
4. Nauwe straten en geen groen in Neerwijk

DRIE HOOFDDORPEN: APPELTERRE, OKEGEM, DENDERWINDEKE

Naast de stadskern van Ninove zelf, zien we in de gemeente nog drie belangrijke kernen, die we als 'hoofddorp' hebben betiteld. Dat zijn de dorpskernen die beschikken over een breed voorzieningenaanbod, een goede bereikbaarheid en/of een lokaal belangrijke rol als voorzieningenkern.

Okegem is gegroeid aan een brug over de Dender en ligt tussen de rivier en de spoorweg. **Station, kerk** (met **basisschool** vlakbij) en **Denderbrug** vormen de ankerpunten van een klein dorpshart met verzorgde publieke ruimte en een aantal winkels. Het stationsgebouw is nog historisch, maar verder heeft de stationsomgeving niet zo veel te bieden. In de kern zijn nog wat mooie historische panden te vinden, maar het gros van de woningen zijn redelijk recent en weinig opvallend. Een paar recente projecten uitgezonderd zijn er geen meergezinswoningen in Okegem terug te vinden. Een specifiek aandachtspunt is de **doortocht van de N207**, die vooral in de smalle Kattestraat zorgt voor overlast. De troef van Okegem is de **groene Dendervallei,** maar die is in de dorpskern amper beleefbaar.

Appelterre is een historisch dorp dat net als Okegem aan de Dender ligt en een eigen station bezit. De **stationsomgeving** van Appelterre bestaat vooral uit rijwoningen en villa's en straalt geen enkele centraliteit uit. Het **dorpshart** van Appelterre ligt meer noordelijk, rond de kerk. Hier is ook erfgoed terug te vinden: historische hoeves, een aantal historische huizen,... De publieke ruimte in het hart is verwaarloosd en biedt geen verblijfskwaliteit. Een opvallend element in Appelterre is de **stedelijke basisschool** De Oogappel, die recent werd uitgebreid met een nieuw en heel mooi schoolgebouw. Door Appelterre stroomt de **Oppembeek**, maar die is volledig verstopt achter bebouwing en in tuinen. Ook de **Dendervallei**, hoewel hier op zijn breedst en mooist, is in Appelterre amper zichtbaar en weinig toegankelijk.

Denderwindeke heeft geen station en grenst ook niet aan de Dender. Het is een langgerekt dorp langs de **N255 steenweg** van Ninove naar Herne en Edingen (Enghien). Langs die steenweg zijn heel wat winkels een voorzieningen gevestigd, zodat Denderwindeke kan gezien worden als de belangrijkste **dienstencluster** in het zuidelijk deel van Ninove. Dit heeft ons ertoe aangezet om ook dit dorp als hoofddorp te betitelen. Denderwindeke wordt doorkruist door de **Lavondelbeek**, die in de dorpskern echter niet echt zichtbaar is. Het echte **dorpshart** bestaat uit de grote **kerk**, waar de steenweg iets verbreed is tot een pleintje met een aantal winkels en andere voorzieningen. Niet ver daarvandaan is ook de lokale **basisschool**. Van een echt dorpshart is echter geen sprake, daarvoor is de steenweg te dominant en de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte te laag. De kern van Denderwindeke bevat wat meer meergezinswoningen dan Appelterre en Okegem, maar is toch ook grotendeels opgebouwd uit eengezinswoningen.







1. Dorpshart Appelterre | © Google Street View
2. Dorpshart Okegem | © Google Street View
3. Dorpshart Denderwindeke | © Google Street View



Erfgoed in het dorpenlandschap van Ninove | © Geoportaal Onroerend Erfgoed

ELF OVERIGE DORPSKERNEN

Ook de andere dorpen en gehuchten in Ninove bevatten vaak een duidelijke kern met een eigen dorpshart. Regelmatig wordt dit gedomineerd door een grote kerk. We hebben elf overige dorpskernen gedefinieerd:

Eichem, met klein stationnetje, is een amalgaam van grondgebonden woningen rond de Sint-Martinuskerk, verstopt binnenin een bouwblok. De stedenbouwkundige structuur van Eichem is chaotisch en er zijn amper voorzieningen, wel een aantal mooie historische hoeves.

Voorde bezit een mooie en redelijk intacte historische cluster van kasteel, kerk, oude hoeve en woonzorgcentrum. Langs de steenweg en straten errond is heel wat banale lintbebouwing ontstaan, met ook wat voorzieningen en een kleine basisschool.

Aspelare is een dorp langs de Beverbeekvallei met een vrij uitgebreide voorzieningencluster, oude kerk en klein dorpspleintje langs de N460 steenweg. Het is een dorp met heel wat potentie, dankzij het winkelaanbod en de aanwezigheid van de groene vallei, maar dan zal er ingezet moeten worden op betere toegankelijkheid van het groen, meer verblijfskwaliteit en lokale verdichting op maat om het draagvlak voor de voorzieningen te vergroten.

Slettem is een cluster gebouwen langs de N460 steenweg met weinig identiteit, maar wel een schooltje en een aantal basisvoorzieningen.

Lebeke (Vogelenzang) is een langgerekt (lint)dorp dat in de gemeente Haaltert overgaat in Denderhoutem en beschikt over een indrukwekkend kerkgebouw maar weinig voorzieningen.

Nederhasselt is een klein dorp grenzend aan de Molenbeekvallei, met in het karaktervolle hart een kerkje en een aantal winkels, maar ook heel wat onbenutte en wat verwaarloosde publieke ruimte.

Outer ligt in de Molenbeekvallei en heeft wel wat voorzieningen, maar door verspreide bebouwing is het dorpse karakter verloren gegaan. Het dorpshart rond de kerk heeft heel wat potentieel, vooral door de aanwezigheid van de groene beekvallei, maar die wordt niet waargemaakt.

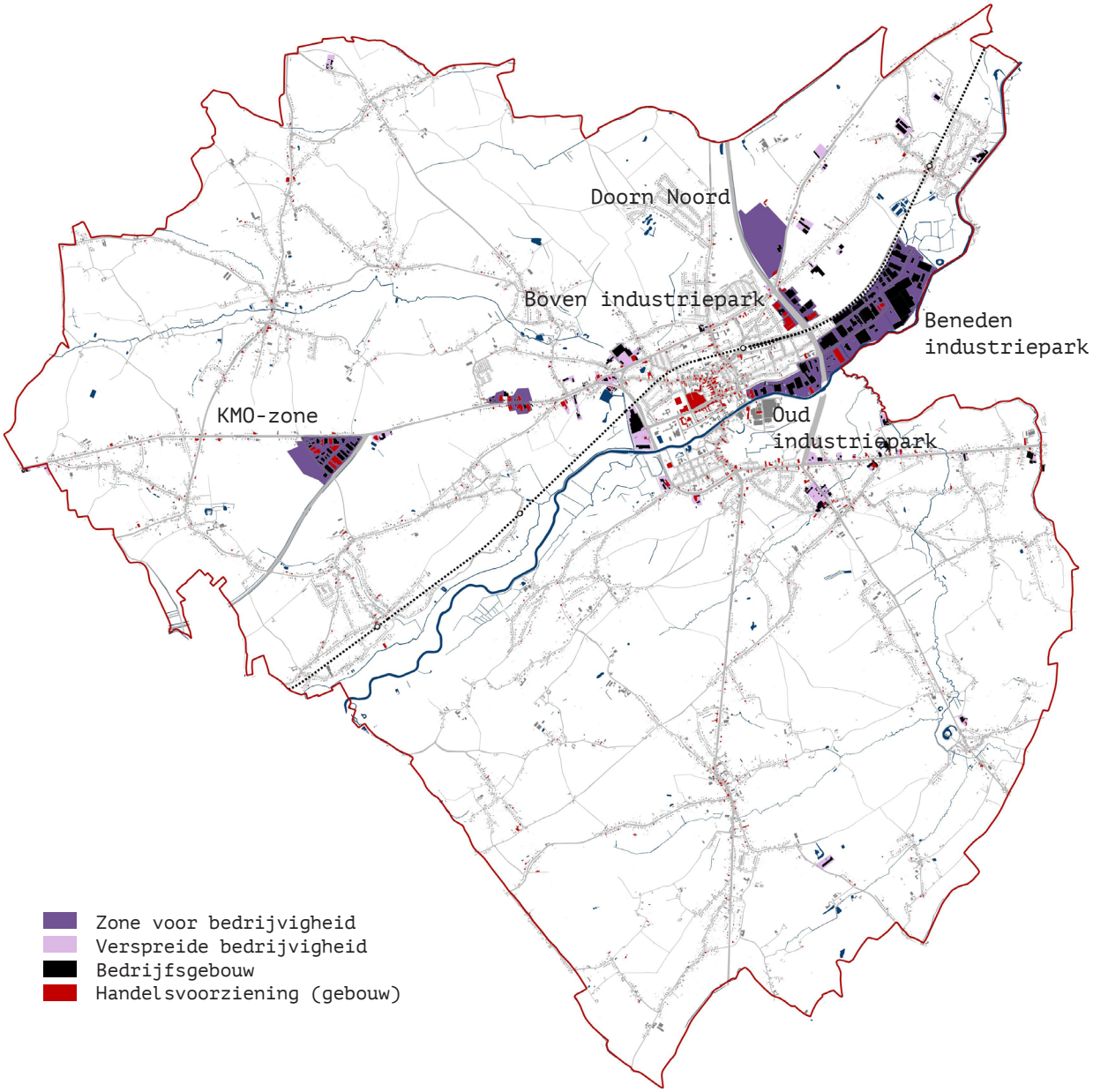
Meerbeke is een dorp in de directe invloedssfeer van de stadskern van Ninove, dat ook grenst aan de N8 richting Brussel. Het dorp is hierdoor behoorlijk verstedelijkt en bevat een groot voorzieningenaanbod, waarvan sommige niet echt thuis lijken te horen in het dorpscentrum. Dit centrum wordt gedomineerd door een mooie barokkerk met veel groen rond, waarlangs ook een lokale basisschool ligt en de lokale handelskern. Het dorpse karakter van de winkels en deels historische gebouwen wordt verstoord door de aanwezigheid van een aantal grote supermarkten en bouwmarkten, die bovendien gebouwd zijn in de loop van de lokale beekvallei. Meerbeke is heel duidelijk onderdeel van het kleinstedelijk gebied Ninove en dus niet te vergelijken met de andere dorpskernen. Zeker met de eventuele komst van een HOV-lijn naar Brussel op de N8 (zie later) zou Meerbeke ook kunnen uitgroeien tot 'hoofddorp'.

Neigem is een redelijk compact en mooi dorp in de buurt van het Neigembos. In de dorpskern bevindt zich een mooi kasteeldomein, een kerk met kerkpleintje, een aantal winkels en een opvallend schoolgebouw.

Lieferinge is een klein, heel compact dorpje dat als dorpsgezicht beschermd is en charmeert met historische hoeves, een mooie kerk en verzorgd aangelegde straatjes. Er zijn amper voorzieningen aanwezig.

Pollare ligt op de zuidelijke flanken van de Dendervallei en is eveneens een beschermd dorpsgezicht. Door het aanzienlijke hoogteverschil is er een mooi panorama over de Dendervallei, bovendien is het dorp ook mooi zichtbaar van aan de Denderoevers. Hier bevindt zich een klein haventje, een fiets- en voetgangersbrug en een bij fietsers en wandelaars populair café. Het dorpshart met de kerk ligt hogerop, maar er zijn niet meer zoveel voorzieningen terug te vinden.

Elk van deze dorpskernen heeft zo wel zijn eigen karakter en eigenheden, steeds ook gekoppeld aan heel wat uitdagingen om te komen tot een duurzame woonkwaliteit met respect voor de identiteit en geschiedenis van elk dorp, met voldoende aandacht voor de lokale groenblauwe netwerken en meer contact tussen dorp en groen landschap errond. **Deze Bouwmeesterscan focust vooral op de stad en de drie hoofddorpen, maar we zullen toch proberen om ook geregeld aandacht te hebben voor de overige dorpskernen.**



Ruimte voor bedrijvigheid



Historische brouwerij Slaghmuylder | © Stad Ninove



Distributiecentrum Delhaize in het Beneden Industriepark | © tijd.be



Toekomstbeeld Doorn Noord | © doornnoord.be

LAGE JOBRATIO, HOGE WERKGELEGENHEIDSGRAAD

Ninove heeft een **jobratio** van ongeveer 55%, dat is goed vergelijkbaar met gelijkaardige steden. Dit betekent echter dat minstens 45% van de actieve bevolking elders op zoek moet naar werkgelegenheid. In de praktijk is dat vooral Brussel, met een heel aanzienlijke pendelstroom tot gevolg. De **werkzaamheidsgraad** bij de actieve bevolking ligt in Ninove bij 74%, wat hoger is dan bij gelijkaardige steden of dan het Vlaams gemiddelde.

RUIMTE VOOR BEDRIJVIGHEID

Ondanks die eerder lage jobratio, is er heel wat bedrijvigheid aanwezig in Ninove. Zeker in en rond de stadskern zijn van oudsher heel wat bedrijven gevestigd, die ook mee het gezicht van Ninove bepalen.

Ninove kent momenteel drie industriezones en één KMO-zone. De oudste zone is die binnen de ring op de linkeroever van de Dender en bevat een aantal grote bedrijven en handelszaken. Door de ligging binnen de ring zorgt het transport van en naar deze zone voor overlast in de omliggende woonwijken, bovendien blokeert de zone de toegang tot de Dender. Tegelijk is het positief dat er nog zoveel ruimte voor bedrijvigheid aanwezig is in het stadscentrum. De overige twee zones zijn het Beneden industriepark en het Boven industriepark, oostelijk van de stadskern gelegen, respectievelijk langs de Dender en meer hogerop ter hoogte van het begin van de Expresweg. Het Beneden Industriepark is veruit het grootste en huisvest onder andere het grote en pas vernieuwde distributiecentrum van warenhuisketen Delhaize. Het bedrijventerrein is volledig ingevuld, maar met een redelijk laag ruimtelijk rendement. Het Boven Industriepark bestaat vooral uit reeks vestigingen aan weerszijden van de ring (Koning Boudewijnlaan), met vooral grote baanwinkels.

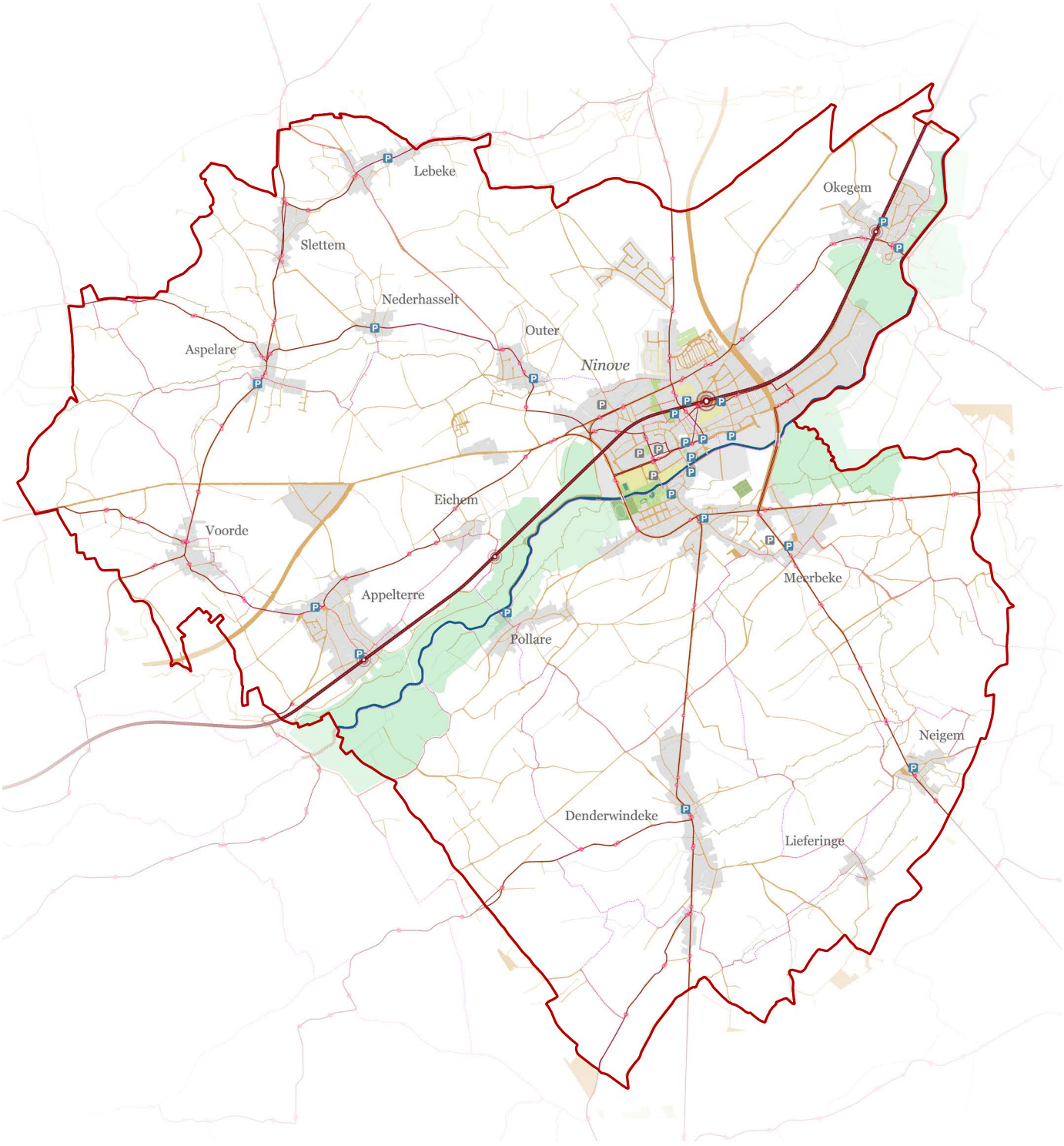
Sinds een aantal jaar wordt er gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw en duurzaam bedrijventerrein 'Doorn Noord', tussen de Expresweg en de Aalstersesteenweg. Voor dit nieuwe terrein wordt extra werk gemaakt van lokale energieopwekking, ruimtelijke kwaliteit, biodiversiteit en meervoudig ruimtegebruik. Een duurzame ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein lijkt echter moeilijk. De voorbereidende werken zijn al gestart.

In de hoek van de N8 en N45 steenwegen ter hoogte van Appelterre is ook een grote KMO-zone gevestigd waarvan de uitbreiding recent werd goedgekeurd. Het is een compacte zone die vooral met de auto goed bereikbaar is.

Tenslotte onderscheiden we ook één cluster van grootschalige detailhandel langs de N8 (Brakelsesteenweg), net voor de stadskern van Ninove. Hier zijn voldoende baanwinkels gevestigd om van een kleine cluster te kunnen spreken, de wenselijkheid van deze cluster is echter niet zo hoog. Er wordt nagedacht over een eventuele uitbreiding.

Daarnaast zijn er nog wat **verspreide vestigingen van bedrijvigheid.** De hoeveelheid baanwinkels langs de steenwegen ligt in Ninove niet zo hoog in vergelijking met andere steden, maar zeker langs de N8 zijn er toch heel wat te vinden. Ook zijn er een paar gevallen van geïsoleerde industriële bedrijven die niet aansluiten bij de hier benoemde bedrijvenzones. Een heel belangrijke lokale werkgever is de industriële bakkerij langs de Elisabethlaan (westelijke ring), een groot bedrijf gelegen in de Dendervallei. Hiernaast hebben zich ook een aantal andere bedrijven gevestigd, deze hebben last van overstromingen. De bedrijvencluster vormt bovendien een barrière die de directe verbinding tussen de Dendervallei en het stadscentrum verhindert. Een andere opvallende vestiging is het plastic-verwerkend bedrijf langs de Denderoever in Okegem. Ook dit bedrijf ligt in watergevoelig gebied en onderbreekt de ecologische continuïteit van de Denderoevers zonder zelf gebruik te maken van de rivier. Bovendien creëren de logistieke stromen van het bedrijf heel wat overlast in de woonwijken van Okegem zelf.

2.2 MOBILITEIT



Huidige verkeers- en vervoersnetwerken

OPENBAAR VERVOER VOORAL GERICHT OP BRUSSEL

Hoewel Ninove beschikt over maar liefst vier stations, is de bediening ervan niet zo goed. Zeker de **belangrijke connectie met Brussel is via het spoor weinig aantrekkelijk,** met gemiddeld twee verbindingen per uur. De directe verbinding via Geraardsbergen en Halle maakt een enorme omweg, de kortere connectie kan enkel via overstap in Denderleeuw, met bijna 20 minuten overstaptijd. De kortste verbinding naar Brussel is die met de bus langs de N8 steenweg (4 ritten per uur), maar deze heeft te lijden onder congestie tijdens de spits en doet er door de vele haltes onderweg zelfs langer over dan de trein via Halle.

Van de vier stations in Ninove, is vooral dat van de stadskern druk gebruikt met gemiddeld 1604 opstappers per dag. De andere drie zijn veel minder populair, met 265 opstappers in Appelterre en 203 in Okegem. Eichem ziet op een weekdag zelfs maar 87 mensen opstappen.

Het lokale busnetwerk is dens, maar wordt onevenwichtig gebruikt. Op alle Ninoofse reguliere buslijnen samen, stappen dagelijks gemiddeld 2700 mensen op. **De belangrijkste bestemming is Brussel,** met 2000 reizigers die in deze richting vertrekken, **de lokale buslijnen en lijnen naar andere nabije steden tellen lokken dus slechts een kwart van het aantal reizigers.** De belbus is in die getallen niet meegeteld, maar is in feite een marginaal fenomeen, met iets meer dan 14.000 opstappers per jaar (oftewel nog geen 50 per dag).

Van de bestaande bushaltes in Ninove, zijn vooral die in de stadskern populair: samen zorgen ze voor iets meer dan 1500 van de opstappers. De halte aan het stadhuis (930) en het station (275) lokken daarbij veruit de meeste passagiers. In Meerbeke stappen ook 280 mensen op per dag, in Denderwindeke (95) en Okegem (60) zijn dat er al een pak minder.

Volgens de stadsmonitor 2018 is het aandeel van openbaar vervoer bij dagelijkse woon-werk of woon-school verplaatsingen 27%, een pak hoger dan het Vlaamse gemiddelde van 16%. Dit getal lijkt echter te hoog ingeschat. Wie de verschillende opstapgegevens voor trein en bus in Ninove optelt, komt uit op 5000 lokale gebruikers per dag. Dit zou neerkomen op een kleine 17% van de bevolking tussen 12 en 64, een getal dat veel dichter bij het Vlaamse gemiddelde ligt. Andere cijfergegevens over de modal split dan die van de gemeentemonitor hebben we echter niet kunnen vinden.

Ninove valt binnen de **vervoersregio Aalst**, waarvoor een aantal jaar geleden al een pilootproject opgestart werd waarbinnen op zoek gegaan werd naar lokaal draagvlak voor een nieuw kern- en aanvullend net. Daaruit kwam een voorstel met voor Ninove vier kernlijnen: die naar Aalst (via Denderhoutem), naar Brussel via de N8, naar Halle (en verder naar Anderlecht) via de N28 en een transversale lijn van Geraardsbergen naar Haaltert via Aspelare. Daarnaast werden er twee aanvullende lijnen voorgesteld: één via Denderwindeke richting Leerbeek en één via Outer naar Aspelare en dan verder richting Haaltert.

Sinds 2011 wordt er ook concreet nagedacht over een **hoogwaardige openbaar vervoersverbinding van Ninove naar Brussel**, als onderdeel van het Brabantnet. Dit HOV-voorstadsnet van Brussel wordt ontwikkeld door De Lijn. Na de uitgebreide tracéstudies die in 2013 werden afgerond werd de HOV-as naar Ninove niet geselecteerd voor de eerste realisatiefase, maar ook niet definitief afgewezen. We maken van deze Bouwmeester Scan gebruik om het belang van deze verbinding voor Ninove te beklemtonen en te pleiten voor een heropstart van het ontwikkelingsproces (zie later).





1. Station Okegem
2. Station Appelterre

HEEL WEINIG FIETSERS EN ONDERMAATSE FIETSINFRASTRUCTUUR

De gemeentemonitor vermeldt voor **fietsgebruik een aandeel van 7% in de dagelijkse verplaatsingen**, ver onder het Vlaamse gemiddelde van 16%. Dit getal lijkt wel aannemelijk. De bewonersbevraging uit diezelfde monitor wijst een aantal mogelijk oorzaken aan. Slechts 35% van de bevolking vindt het veilig om de fietsen in Ninove, amper 20% vindt dat het veilig is voor kinderen om zich met de fiets te verplaatsen. Minder dan 25% vindt dat er voldoende fietspaden zijn. Al die resultaten liggen ver onder het Vlaamse gemiddelde. **De fietsinfrastructuur is in Ninove ook gewoon niet goed**. De meeste verbindingswegen (voor het grootste deel gewestwegen) beschikken wel over fietspaden, maar die zijn vrijwel nergens echt kwalitatief ingericht (afgescheiden, breed genoeg, comfortabel, veilig,…).

De stad Ninove is zich bewust van de achterstand, die ze voor een deel ook wijt aan een gebrek aan investeringen vanuit hogere overheden. Toch is duidelijk dat er een inhaalbeweging nodig is, waarvoor zowel stad, provincie als gewest serieuze inspanningen zullen moeten doen.

Ninove heeft zelf een programma opgestart om lokale **trage wegen in te zetten als alternatieve fietsverbindingen**, die zowel comfortabel als aangenaam zijn. Recent werd er zo een nieuwe route geopend die Eichem via een mooie trage weg door het agrarisch landschap verbindt met de stadskern van Ninove.

EEN GROTE AUTO-AFHANKELIJKHEID EN -DOMINANTIE IN HET STRAATBEELD

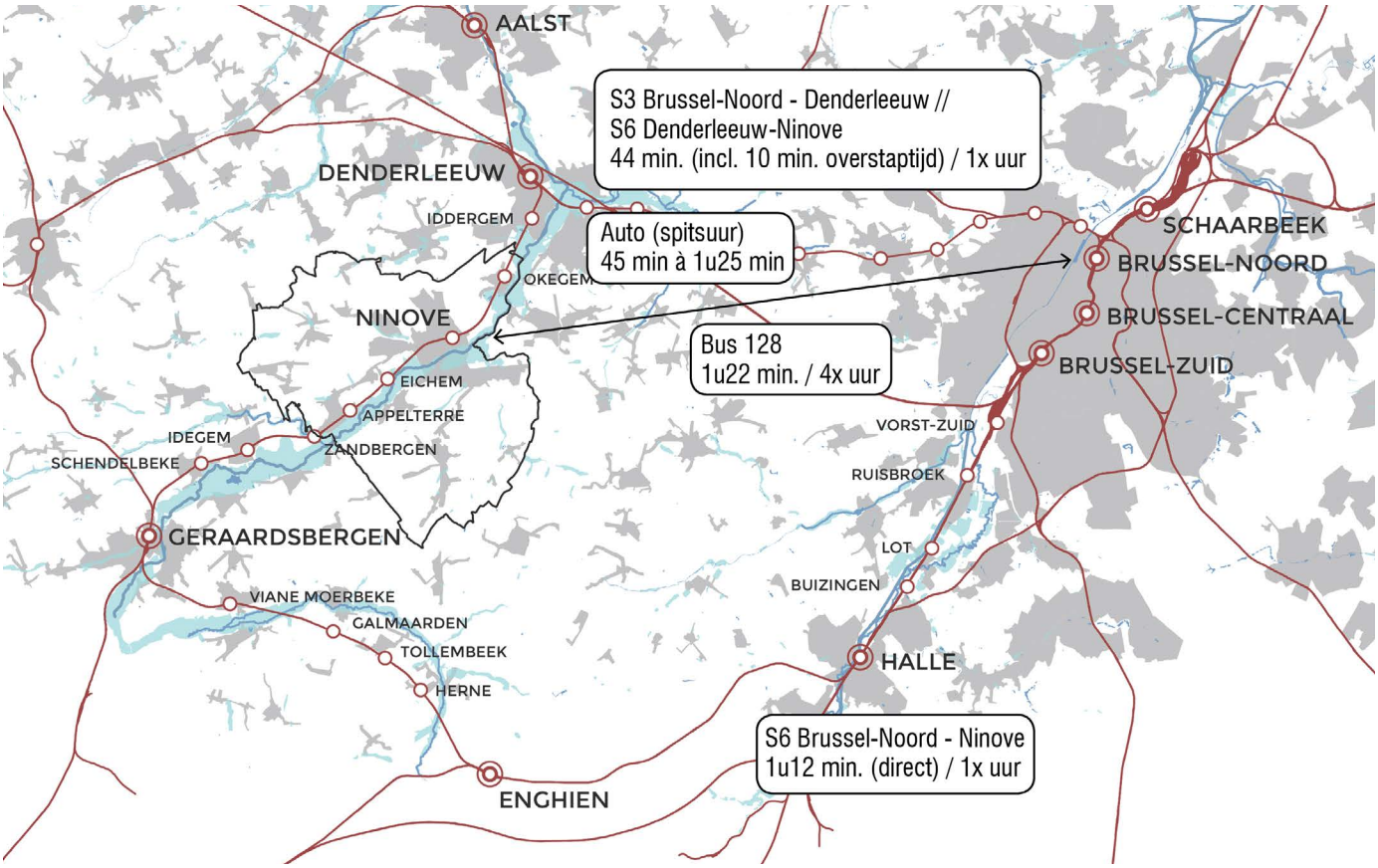
De grote verspreiding van bebouwing en bevolking, de slechte fietsinfrastructuur en het onvoldoende performante openbaar vervoer (vooral dan voor de verbinding met Brussel) leiden allemaal tot een grote auto-afhankelijkheid voor de Ninoofse bevolking. **Voor de dorpsbewoners, maar eigenlijk ook voor de stedelingen, is de auto absoluut onmisbaar.** De getallen van de gemeentemonitor spreken van een auto-aandeel van 55%, wat onder het Vlaams gemiddelde zou liggen. Dit lijkt echter onwaarschijnlijk en is het gevolg van een vermoedelijke overschatting van het ov-gebruik (zie hiervoor).

Dit alles leidt tot een grote dominantie van de (geparkeerde) auto in het straatbeeld. **Zowel in de stadskern als in de meeste dorpskernen nemen geparkeerde auto's heel veel plaats in, ten koste van verblijfs- en ontmoetingsruimte, groen en beeldkwaliteit.** Alle kernen, zowel het stadscentrum als de dorpen en gehuchten, zijn ook heel toegankelijk voor auto's, zodat sluipverkeer en ander doorgaand verkeer niet wordt geweerd. Ondanks het feit dat zoveel open ruimte in de stad en de dorpen voorbehouden is voor parking, blijkt bovendien het aantal plaatsen nog steeds onvoldoende. **Nog geen 30% van de Ninovieters vindt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in hun stad.** Het zoekverkeer naar een parkeerplaats zorgt dan weer voor extra verkeersoverlast.

Het huidige verkeersnet kampt ook met een aantal **capaciteitsproblemen**. Die concentreren zich vooral **op de steenwegen en de Ninoofse ring**: de radiale structuur van het wegennet in Ninove zorgt voor capaciteitsproblemen waar de steenwegen uitkomen op de ring en op de ring zelf. Dit zorgt voor congestie, wat dan weer sluipverkeer in de hand werkt.

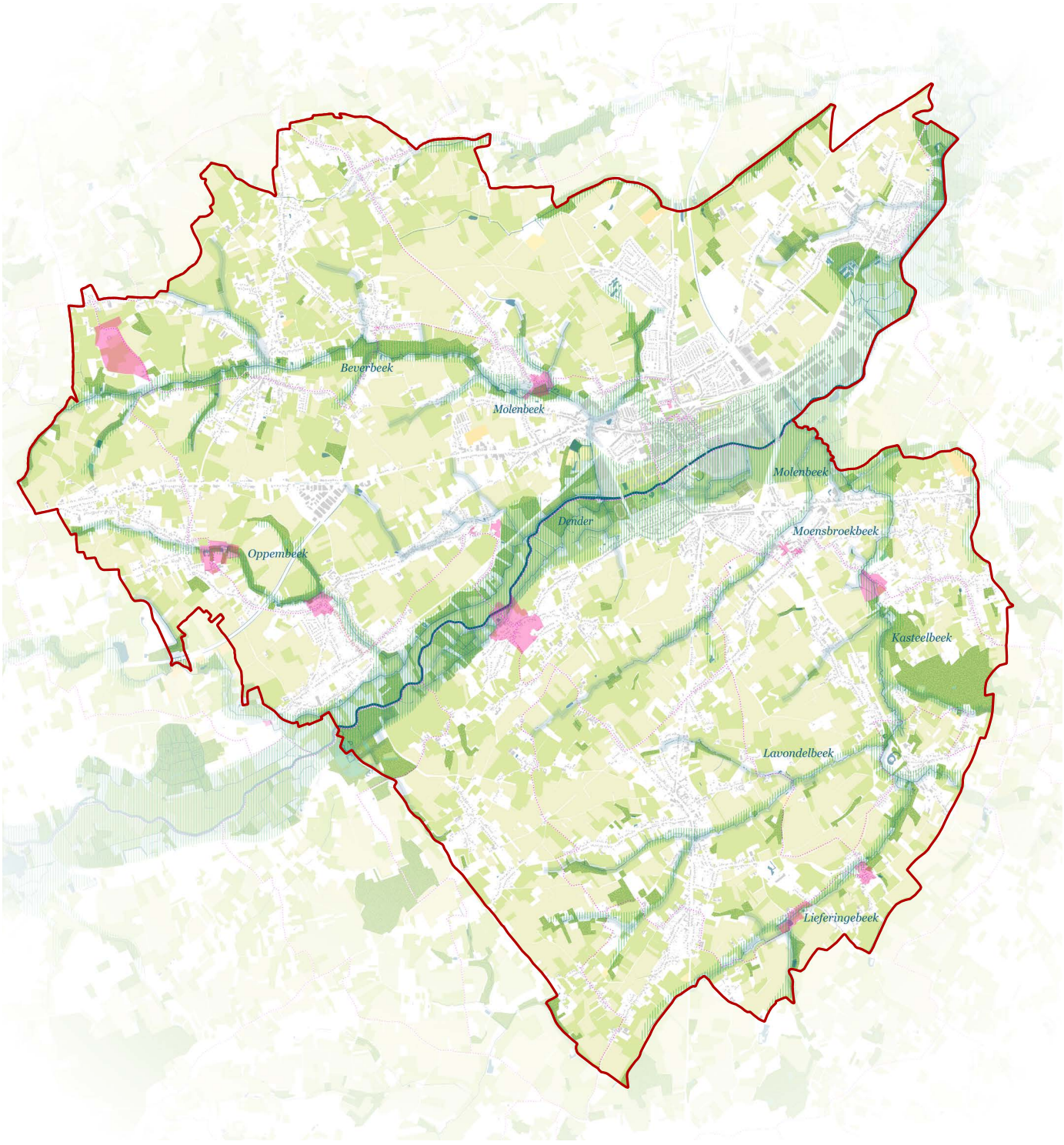


Fietsinfrastructuur in Ninove | © Google Street View



Gemiddelde reistijden Ninove - Brussel Noord met vertrek rond 8u00 op een weekdag

2.3 OPEN RUIMTE



Bestaande situatie open ruimte

VEEL OPEN RUIMTE, WISSELENDE NATUURWAARDEN

Als grote en landelijke gemeente, beschikt Ninove nog over grote stukken open ruimte. De al besproken lintbebouwing heeft de samenhang van die open ruimte verminderd, maar het blijft een grote troef van de stad. Zoals de rest van Vlaanderen, is de open ruimte in Ninove een cultuurlandschap, doorheen de eeuwen gevormd door een combinatie van geologische en natuurlijke processen en menselijk gebruik. Volledig onaangeroerde natuur is ook in Ninove heel zeldzaam, maar toch kan er gesproken worden van **een behoorlijke hoge gemiddelde natuurwaarde, die zich over het hele grondgebied uitstrekt. Een aantal gebieden steken er bovenuit: de Dendervallei, de Beverbeekvallei en het Neigembos zijn ecologische structuren met tot op vandaag een zeer waardevolle biologische kwaliteit.** Maar ook in het agrarisch landschap daartussen bevinden zich nog heel wat biologisch waardevolle stukken, kleine landschapselementen, beekjes en verschillende habitats.

LANGE LANDBOUWTRADITIE MET FOCUS OP VEETEELT

Ninove kent een lange agrarische traditie, het hele dorpenlandschap is vanuit het landbouwgebruik ontstaan. Die link tussen nederzettingen en landbouw is inmiddels grotendeels verloren gegaan, maar **landbouw is nog steeds veruit de grootste functie in de open ruimte. Door schaalvergroting is de link met het dorpenlandschap sterk verminderd,** maar niet verdwenen: zowel historische als moderne hoeves en boerderijen zijn nog steeds een vertrouwd zicht overal in het Ninoofse landschap.

De landbouw in Ninove is sterk gericht op veeteelt: **een belangrijk deel van het landbouwgebruik is grasland voor vee, maar ook een groot deel van de akkerbouw bestaat uit voedergewassen voor veeteelt.** Gewassen voor menselijke consumptie zijn in de minderheid, maar komen verspreid wel voor: in de eerste plaats aardappelen, maar ook granen en in zeer beperkte hoeveelheid fruit en andere groente. In de verdeling van het landbouwgebruik is niet echt een ruimtelijke structuur of specialisering vast te stellen, noch qua type landbouw als qua schaalgrootte bijvoorbeeld. Ook dit is typisch Vlaams: er bestaat geen traditie van ruimtelijke diversifiëring van landbouw, maar een grote vrijheid en flexibiliteit. Wel valt op dat de graslanden wat meer geclusterd zijn rond de Dender en de andere beekvalleien, en dat de akkerbouw zich in de open ruimten daartussen bevindt.

WAARDEVOLLE VALLEIEN EN ÉÉN BOS

Drie ecologische structuren vallen op door hun hoge biologische waardering en ruimtelijke continuïteit: de Dendervallei, het Neigembos en de Beverbeekvallei.

De **Dendervallei** is een belangrijke bovenlokale structuur die de grenzen van Ninove overstijgt. Vanwege de **overstromingsproblematiek** zijn grote delen van de vallei tot op vandaag onbebouwd, hier zijn heel wat **waardevolle habitats en biotopen** aanwezig: alluviale bossen, laaggelegen schraal hooiland, voedselrijke, soortenrijke ruigtes,… Qua fauna speelt de vallei vooral een rol als habitat voor verschillende vlindersoorten. De Dendervallei is onderdeel van heel wat beheerplannen en visies en wordt vandaag al uitstekend opgevolgd op lokaal en bovenlokaal niveau. Ze speelt ook een belangrijke rol als recreatieve corridor en is natuurlijk een bepalend element in de geschiedenis en de identiteit van Ninove. Hier verdient ook het meer verstedelijkte deel van de rivier bijzondere aandacht.

De **Beverbeek** is een zij-arm van de Dender, die via Aspelare, Nederhasselt en Outer iets ten westen van de stadskern van Ninove uitmondt in de Dender. Vooral dit laatste stuk is sterk verstedelijkt en mist zowel ruimtelijke als ecologische continuïteit. De stukken van de vallei tussen de verschillende dorpen meer stroomopwaarts, zijn echter **biologisch zeer waardevol** en voor een belangrijk deel wel nog intact. Hier zijn heel wat **alluviale bossen** terug te vinden, waaronder ook waardevolle natte populierenbossen, naast de typische gebieden met laaggelegen schraal hooiland en voedselrijke, soortenrijke ruigtes. De beekvallei vormt een habitat voor vlinders, maar ook een aantal zeldzame vogelsoorten zoals de wielewaal en de matkop. Voor deze vallei lijkt het vooral belangrijk om verder in te zetten op de intactheid van de natuurlijke zones en te werken aan de ecologische continuïteit ter hoogte van de dorpskernen en andere kruisende infrastructuur, naast eventueel gerichte uitbreidingen.

Het **Neigembos** is het grootste (en eigenlijk enige) intacte bosgebied op Ninoofs grondgebied, een beukenbos dat zowel **biologisch als landschappelijk zeer waardevol** is. Die landschappelijke kwaliteit komt

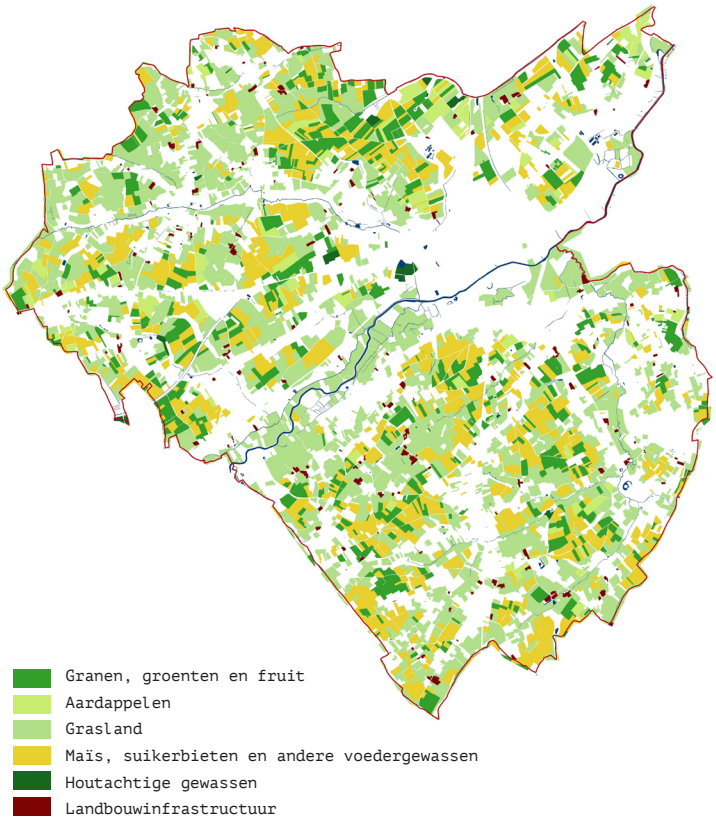




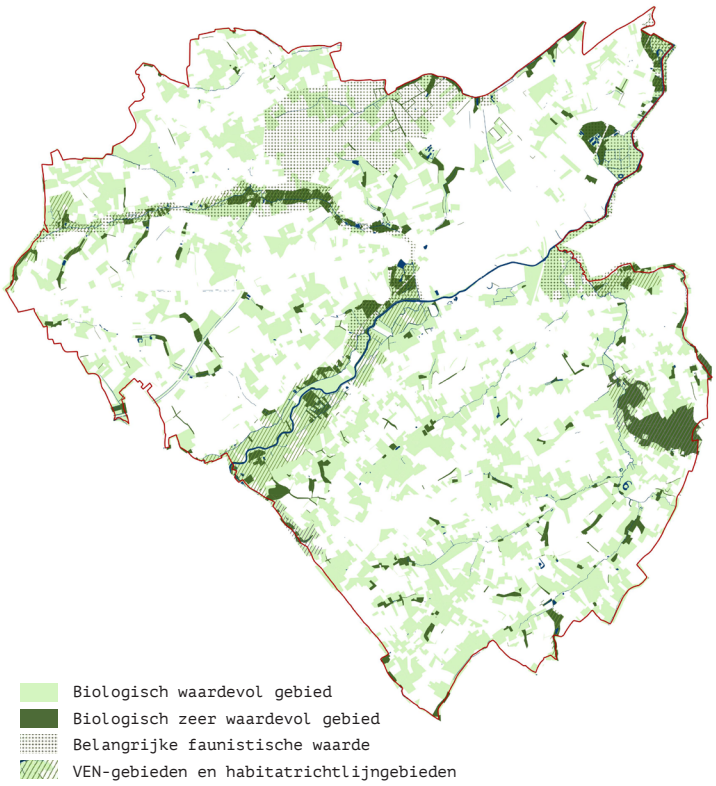




1. Open ruimte in het noorden van Ninove | © Google Street View
2. Open ruimte in het zuiden van Ninove | © Google Street View
3. Neigembos | © Google Street View
4. Dendervallei



Landbouwgebruik



Natuurwaarden

het best tot uiting als de voorjaarsbloeiers opduiken (hyacint, daslook, bosannemoon) en het bos voor een korte tijd in een kleurig bloementapijt omtoveren. Dit soort oude bosplanten zijn echter ook biologisch waardevol. Het bos biedt bovendien een habitat aan heel wat **fauna**, waaronder broedvogels, kleine zoogdieren en een aantal zeldzame insecten. Echte 'topsoorten' komen in het bos niet voor, waarschijnlijk omdat het klein is in oppervlakte en niet goed geconnecteerd met andere bossen in de buurt, maar dat neemt niet weg dat het een lokaal waardevol natuurgeheel is dat ook voor recreatie heel aantrekkelijk is.

EEN AANTREKKELIJK CULTUURLANDSCHAP ONDERBROKEN DOOR LINTBEBOUWING EN STORENDE FUNCTIES

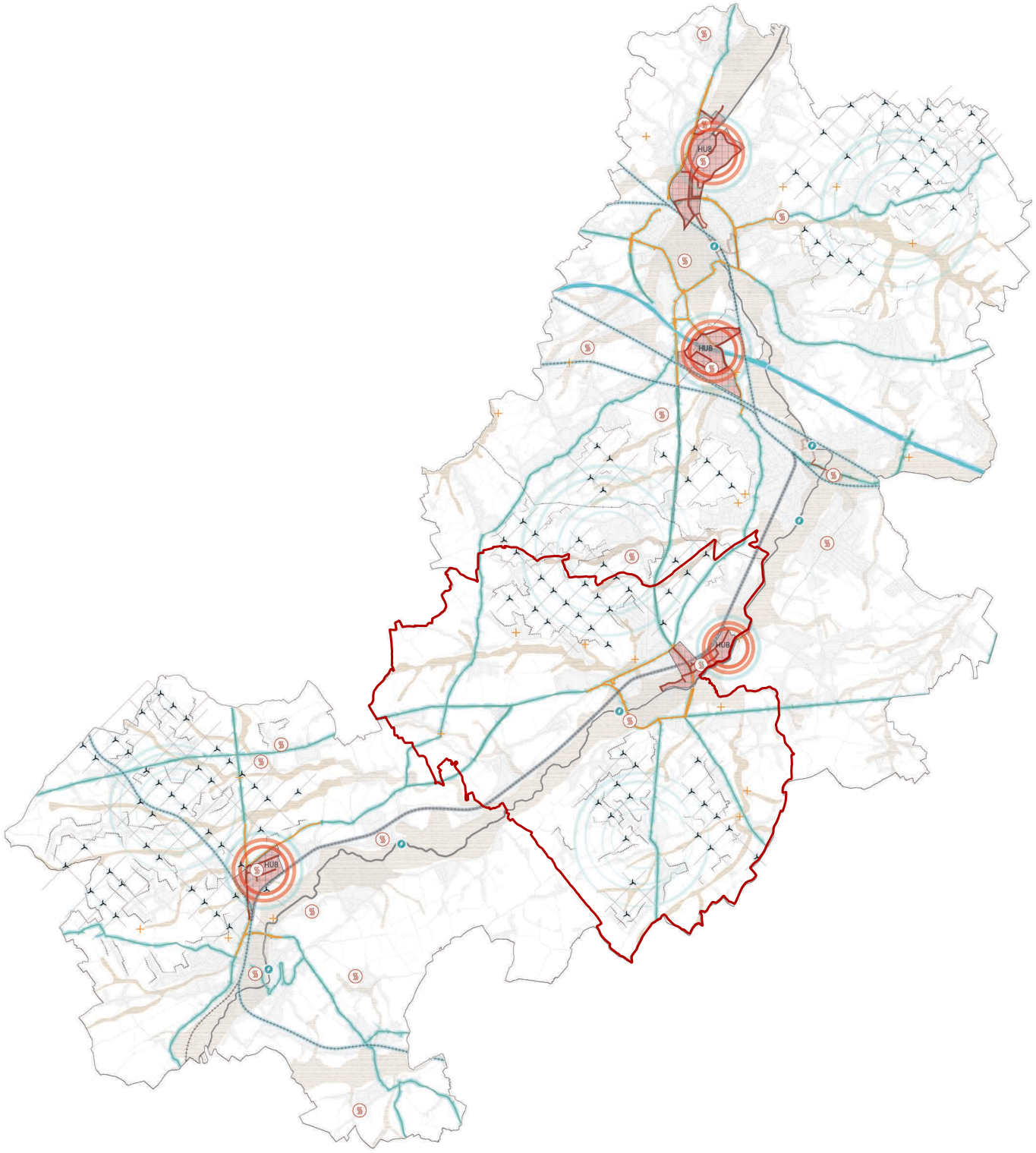
Naast deze drie evidente belangrijke ecologische structuren, zijn er in Ninove nog heel wat kleine, versnipperde plekjes met een hoge natuurwaarde of een belangrijk ecologisch potentieel. **In het zuidelijk deel van Ninove bevinden zich verschillende beekvalleien waar nog heel wat waardevolle kleine landschapselementen zijn terug te vinden, maar die door bebouwing, te radicaal landbouwgebruik of ander te intensief beheer hun ecologisch potentieel verloren hebben**. Zelfs in de benoemde, waardevolle structuren zijn heel wat (ver)storende functies en infrastructuren terug te vinden: van hele nederzettingen tot individuele, slecht gelegen bedrijven onderbreken de ecologische continuïteit of zorgen op een andere manier voor overlast. Het zal een hele uitdaging zijn om (een deel van) deze storende functies en structuren te verplaatsen of minstens beter te integreren. Ook voor het open (agrarisch) cultuurlandschap zelf is het een uitdaging om de landschappelijke kwaliteiten te beschermen of te herstellen en de beleefbaarheid van dit landschap voor bewoners en bezoekers te vergroten.





1. Lintbebouwing in Slettem | © Google Street View
2. Lintbebouwing in Denderwindeke | © Google Street View

2.4 ENERGIE



Ruimtelijke gebiedsvisie Energielandschap Denderland (© Provincie Oost-Vlaanderen, studie door BUUR + Sweco + Common Ground)

AMPER GROENE ENERGIEPRODUCTIE

Op het vlak van productie van hernieuwbare energie (elektriciteit en warmte) blijft Ninove ver achter op de Vlaamse best practice, op de vereiste doelstellingen om een duurzame energietransitie tegen 2030 te realiseren en op het theoretisch potentieel dat in Ninove aanwezig is.

Op dit moment wordt er op het grondgebied van Ninove geen elektriciteit opgewekt via wind- of waterkracht. De productie van hernieuwbare elektriciteit via photovoltaïsche panelen bedraagt zo'n 8800 MWh, via biomassa een kleine 2200 MWh. Voor hernieuwbare warmte bedraagt de huidige productie zo'n 1750 MWh via biomassa en bijna 450 MWh via zonnecellen. Het theoretisch technisch potentieel dat in Ninove aanwezig is voor de productie van hernieuwbare elektriciteit en warmte bedraagt telkens zo'n honderd keer meer dan wat er nu wordt geproduceerd. Daarbij is er vooral een enorm bijkomend potentieel voor elektriciteit via wind en zonne-energie en voor warmte via geothermie.

ENERGIELANDSCHAP DENDERLAND BIEDT UITSTEKEND VERTREKPUNT VOOR AMBITIEUZE ENERGIETRANSITIE

De **ruimtelijke gebiedsvisie 'Energielandschap Denderland'** die in opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen opgemaakt werd voor de gemeentes in het Denderland, toont een ambitieuze toekomst waarin de regio maximaal instaat voor haar eigen energieproductie en tegelijk de daarvoor benodigde infrastructuur zo goed mogelijk landschappelijk en ruimtelijk integreert. Bij die landschappelijke integratie springen vooral de **windwinningsgebieden** in het oog, grootschalige landschappen met windturbines (voor Ninove gaat het om zo'n 20 turbines). Daarnaast wordt er gekeken naar **zonnepanelen** op daken en langs (gewest) wegen, **waterkracht** en **warmtenetten** voor de lokale distributie van groen geproduceerde warmte. **Deze visie wordt door de provincie ondersteund en door de lokale besturen mee gedragen en vormt dus een ideale uitgangspositie om werk te maken van een echte energietransitie en de huidige achterstand om te zetten in een ambitieuze voorlopersrol binnen Vlaanderen en daarbuiten.** Hiervoor zal een actieve rol nodig zijn voor het lokale bestuur, naast een verderzetting van de goede regionale en bovenlokale samenwerking.

2.5 PUBLIEK ONDERNEMERSCHAP & REGELGEVING

COMPLEXE POLITIEKE SITUATIE BLOKKEERDE TASTBARE VOORUITGANG

Uit de workshops die werden gevoerd i.k.v. deze bouwmeesterscan, blijkt een **grote bekommernis van bestuur en administratie om het ruimtelijk beleid bij te sturen en duurzamer te maken.** Ondanks de moeilijke politieke situatie die Ninove de laatste maanden heeft doorgemaakt, heeft het nieuwe bestuur duidelijke ambities vooruit geschoven om de mobiliteit in de stad aan te pakken, te werken aan stadskernversterking en expliciet om de resultaten van deze Bouwmeesterscan te gebruiken als aanzet voor een duurzaam ruimtelijk beleid. De stad is zich goed bewust van de zwakke punten, vooral dan op het vlak van aantrekkelijkheid van de stadskern (incl. woonkwaliteit, aanwezigheid van groen), parkeerbeleid, verplaatsingsgedrag. Er is een besef dat strategische stadsvernieuwingsprojecten, zoals de OCMW-site, Fabelta, de stationsomgeving en het autoluw maken van het stadscentrum, de voorbije jaren onvoldoende vooruitgang hebben gemaakt of gewoon zijn blijven liggen. **De bijzondere politieke situatie in Ninove heeft tot die stilstand bijgedragen.** De manier waarop één oppositiepartij al jaren de publieke opinie naar zijn hand weet te zetten in talrijke lokale dossiers en zo het stadsbestuur in het defensief dringt, is uitzonderlijk. De laatste verkiezingen hebben echter getoond dat die defensieve reactie waarschijnlijk mee een deel van het probleem is. **Een kordaat bestuur dat zijn visie, ondanks lokale controverses, toch weet uit te voeren en reële resultaten en verandering creëert, zal meer mensen weten te overtuigen dan een dat ter plaatse blijft trappelen uit angst voor kritiek.** De recente communicatie vanuit het nieuwe stadsbestuur lijkt te bewijzen dat dit besef ook bij hen sterk leeft en doet met vertrouwen naar de toekomst kijken.

Door de omvang en breedte van de uitdagingen waar Ninove mee kampt, is het begrijpelijk dat niet alle thema's even hoog op de agenda staan. Tijdens de workshops, waarbij we ook stemmingen gedaan hebben rond prioriteit en complexiteit van ambities en projecten, bleek dat duidelijk. Alle ambities en projecten met een focus op de stadskern of op mobiliteit werden als heel belangrijk gezien. De problematiek van verspreide bebouwing en ruimtebeslag buiten die stadskern werd wel erkend, maar hier blijkt eerder berusting te heersen. Dit vanuit de optiek dat er dringender problemen zijn om op te lossen én dat de huidige situatie nu eenmaal heel moeilijk kan veranderd worden. Thema's als open ruimte, landbouw, energie, water en natuur worden erkend als belangrijk, maar ook hier is het animo voor concrete veranderingsprojecten minder groot. De visies van het Strategisch Poject en het Energielandschap Denderland kennen in Ninove een groot bestuurlijk draagvlak, maar voor de uitvoering wordt toch vooral naar de provincie gekeken.

KERNVERSTERKING EN OPENRUIMTEBELEID

Dit gezegd zijnde, toch een terugblik op het ruimtelijk beleid van de voorbije jaren. Los van de exacte oorzaken en achterliggende beweegredenen, **heeft Ninove op het vlak van kernversterking zwak gescoord**. Er zijn een aantal verbeteringsprojecten uitgevoerd in de stadskern, zoals op de Graanmarkt (ook al weer bijna 10 jaar geleden), rond de Abdijkerk of in een aantal centrumstraten, maar **de grote strategische projecten komen niet van de grond.** De meest zichtbare verandering in de stadskern komt van private projecten, waarvan de kwaliteit soms goed, soms zwak is, maar waarvan vooral de lokale publieke meerwaarde niet altijd duidelijk is. Dit geldt evenzeer voor de dorpskernen: er zijn een paar mooie projecten gerealiseerd, maar de meeste dorpen snakken naar een echt kwalitieve verbeteringsoperatie met aandacht voor publieke ruimte, parkeer- en mobiliteitsbeleid en architecturale kwaliteit.

Tegelijk heerst **buiten de dorpskernen een laissez-faire mentaliteit in het vergunningenbeleid**. Het is in de huidige context, met heel veel bestemde woonruimte buiten de kernen, aartsmoeilijk om als lokaal bestuur iets te doen aan de uitbreiding van verspreide bebouwing, maar de situatie in Ninove is zelfs naar Vlaamse maatstaven redelijk extreem. 51% van de woongebouwen die sinds 1981 in Ninove zijn gebouwd, zijn open bebouwing.

Appartementsprojecten zijn er vooral in de stadskern geweest, de meeste dorpskernen bestaan grotendeels tot helemaal uit grondgebonden woningen. Bij die projecten valt op dat de middelen om kwaliteit af te dwingen ontbraken bij bestuur en administratie. Gevolg is niet enkel dat er op korte termijn een reeks

verdichtingsprojecten zijn gerealiseerd die weinig meerwaarden opleverden voor hun omgeving, of zich zelfs slecht inpassen. Gevolg is ook dat er bij (een deel van) de bevolking een zekere afkeer van dit soort verdichting begint te groeien. Maximale inzet op tastbare meerwaarde in de omgeving van zulke projecten, kan die evolutie keren.

REGELGEVING EN INSTRUMENTARIUM

De stad Ninove beschikt uiteraard over een **gemeentelijk ruimtelijk structuurplan**, gepubliceerd in 2011. Op het grondgebied van Ninove zijn daarnaast zo'n 30 **BPA's en RUP's v**an kracht van verschillende ouderdom. Daarnaast zijn er naar ons weten geen belangrijke **stedenbouwkundige verordeningen** van kracht die een invloed hebben op het stedenbouwkundig vergunningenproces.

Ninove heeft een **mobiliteitsplan** uit 2004, maar is bezig met een verbreding en verdieping. Hiervoor werd in de zomer van 2018 een beleidsplan vastgesteld.

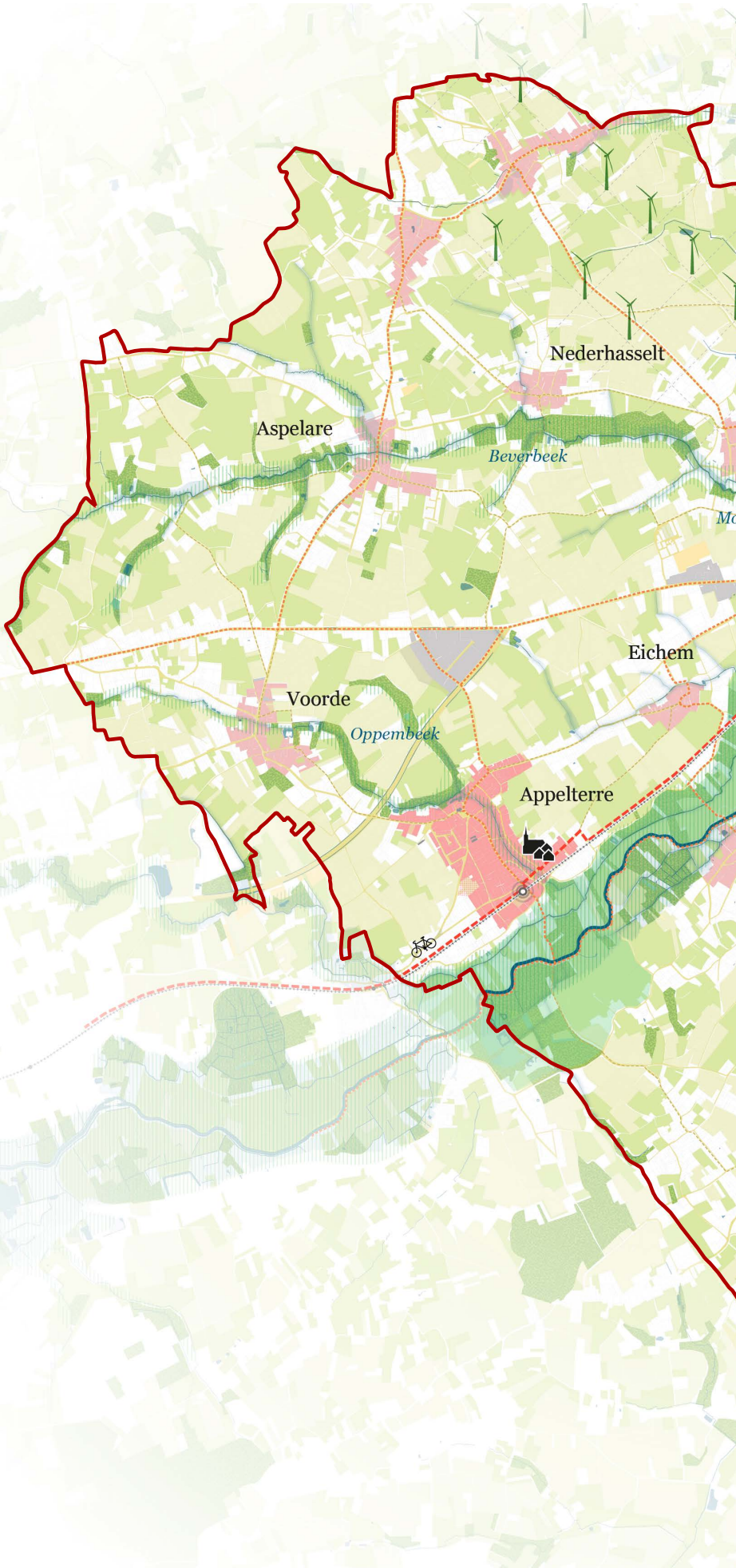
Met de OCMW-site (Inghelantsite) en de Fabeltasite (Burchtdam) lopen er momenteel (voorbereidingen voor) twee **stadsvernieuwingsprojecten** in Ninove. Geen van deze projecten krijgt steun van het Investeringsfonds Stadsvernieuwing van het Vlaams Stedenbeleid.

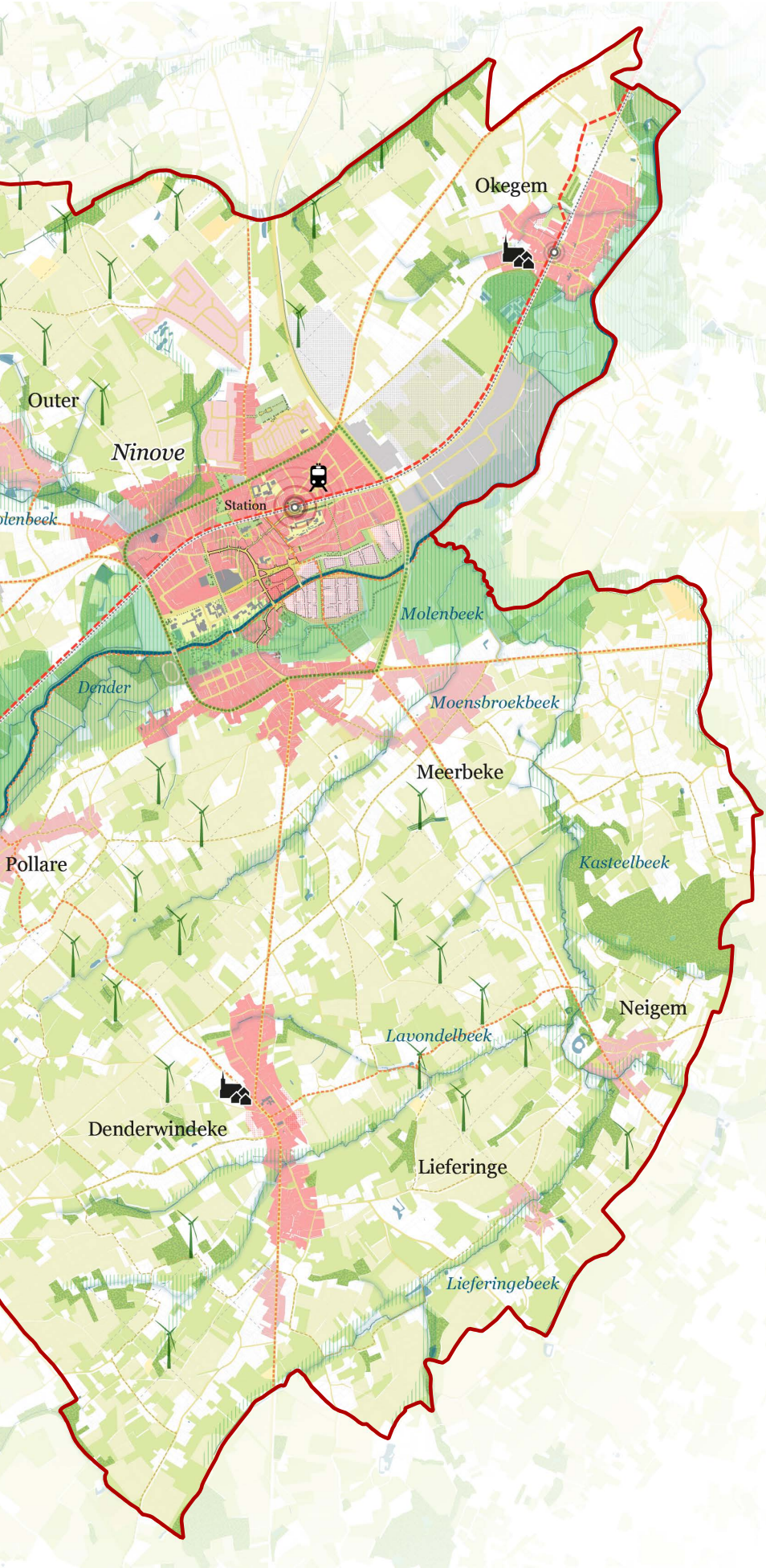
Ninove beschikt over een **klimaatactieplan** ('duurzaam energieactieplan') uit 2016, dat zich enkel focust op de stadsorganisatie en haar patrimonium. Voor het hele grondgebied bestaat er geen specifieke visie hierrond, maar Ninove maakt wel deel uit van de studie Energielandschap Denderland van de provincie Oost-Vlaanderen.

Voor thema's als natuur, water of landbouw zijn er geen overkoepelende visiedocumenten, maar wel heel wat individuele acties en plannen, zowel op lokaalniveau als in samenwerking met de bovenlokale overheid.

03.

AMBITIE


Nederhasselt
Aspelare
Beverbeek
Eichem
Voorde
Oppembeek
Appelterre


Okegem
Outer
Ninove
Station
Molenbeek
Dender
Moensbroekbeek
Meerbeke
Pollare
Kasteelbeek
Neigem
Lavondelbeek
Denderwindeke
Lieferinge
Lieferingebeek

SAMENVATTENDE AMBITIES

	KERN-VERSTERKING	MOBILITEIT	OPEN RUIMTE	ENERGIE	ONDER-NEMERSCHAP
01. Rivier- en beekvalleien als drager voor ecologie en recreatie			X		X
02. Productieve landschappen voor energie en landbouw			X	X	X
03. Aantrekkelijk stadscentrum om te wonen, werken en winkelen	X	X			X
04. Denderoevers als levensader en herkenningspunt	X				X
05. Een duurzaam dorpenbeleid op maat	X	X	X		X
06. Een multimodaal bereikbare stad		X			X
07. Een actieve, sturende overheid	X	X	X	X	X

OVERZICHT

Het open landschap met zijn waterlopen en valleistructuren vormt de historische drager van Ninove en zijn dorpen. Dit landschap dient in ere hersteld te worden, door de ecologische waarde ervan te verhogen en ervoor te zorgen dat het voor iedereen beleefbaar wordt. Op die manier kan Ninove een klimaatrobuuste stad worden, waar waterproblematiek en lokale hitte-effecten tot het verleden behoren. Om dit waar te maken, zijn niet enkel positieve maatregelen nodig voor de open ruimte, maar moet ook werk gemaakt worden van het stopzetten en afbouwen van verspreide bebouwing om zo het ruimtebeslag duidelijk omlaag te krijgen.

De open ruimte in Ninove heeft een belangrijke rol te vervullen als productief landschap voor voeding en energie. Om de landbouw duurzamer te maken, is het belangrijk dat er wordt gewerkt aan een gediversifieerde agrarische structuur, met agrarische activiteiten die zijn aangepast aan de context. Rond steden en dorpskernen wordt voorrang gegeven aan korte keten voedselproductie. Twee belangrijke openruimtegebieden in Ninove zullen ook uitgespeeld worden als windwinningsgebied voor de productie van hernieuwbare elektriciteit dankzij windturbines.

Om de stadskern van Ninove aantrekkelijker te maken, krijgen mensen voorrang op auto's. Het stadscentrum wordt autoluw, maar de (auto-) bereikbaarheid blijft gegarandeerd. Tegelijk wordt er ingezet op buurtgroen en ontmoetingsruimte in elke deelwijk. De Denderoevers worden ontwikkeld als nieuw stadsdeel met gemengde woon- en productieve wijken. De stationsomgeving wordt opnieuw een aangenaam vervoersknooppunt, aantrekkelijk ingericht en met meer voorzieningen. Ruimte voor bedrijvigheid en maakindustrie blijft bewaard in en vlakbij de stadskern.

De Dender is de dragende structuur van de Ninoofse stadskern, maar is de laatste decennia nogal op de achtergrond verdrongen. Dankzij de herontwikkeling van een nieuw stadsdeel op beide Denderoevers, ontstaat ook de mogelijkheid om die oevers zelf grondig aan te pakken. Langs de Dender ontstaat zo een snoer van aantrekkelijke pleinen en parken. Een bijkomende brug verbetert de oversteekbaarheid. Tegelijk worden de grote groenstructuren ingezet voor waterbuffering om zo de overstromingsproblematiek in het centrum aan te pakken.

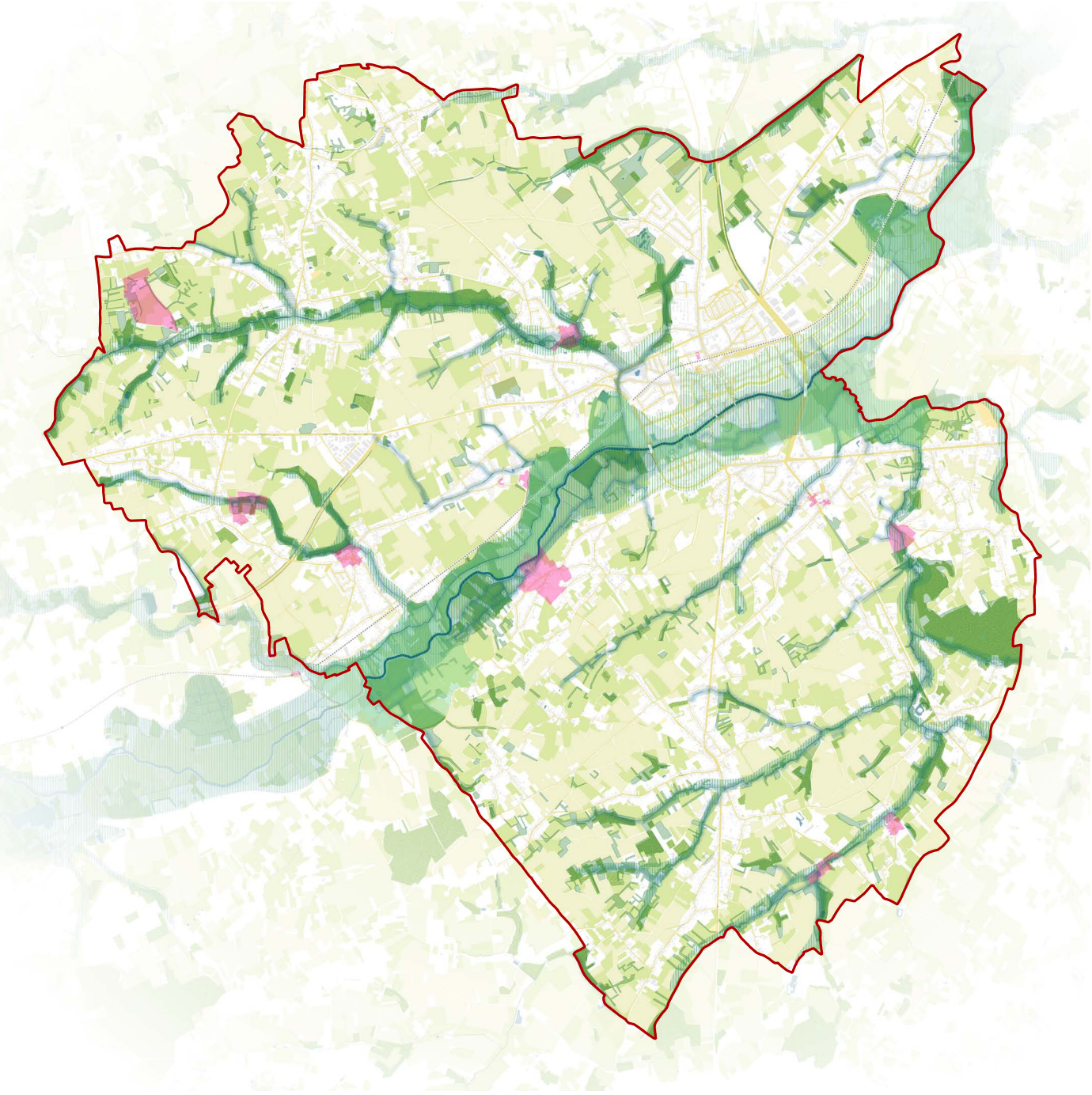
Voor elk dorp wordt een duurzaam toekomstperspectief op maat geschetst. Drie dorpskernen krijgen de rol van groeipool, met bijkomende, diverse woonontwikkelingen om zo de lokale draagkracht voor voorzieningen te vergroten en een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de lintbebouwing. De andere dorpskernen worden afgebakend en kunnen behoedzaam worden ontwikkeld en vernieuwd. In elke dorpskern wordt er gestreefd naar een herkenbaar dorpshart met kwalitatieve verblijfsruimte en voorzieningen op maat van het dorp. Bij elk dorp gaat maximaal aandacht naar de versterking van groenblauwe structuren in de omgeving en de relatie met het productieve landschap.

Ninove kan een echte fietsstad worden, als hier consequent voor gekozen wordt en radicaal naar gehandeld. Stads- en dorpskernen moeten voldoende autoluwe ruimte aanbieden voor voetgangers en fietsers, het fietsnetwerk moet grondig opgewaardeerd en uitgebreid worden en er moet werk gemaakt worden van een echte Ninoofse fietscultuur. De ov-verbindingen naar belangrijke bestemmingen in de omgeving moeten worden verbeterd, in de eerste plaats richting Brussel. De beste keuze hiervoor is een HOV-lijn langs de N8. Voor het dorpenlandschap wordt een gelaagd netwerk van mobipunten en combimobiliteit uitgebouwd.

Na jarenlange stilstand in stadsprojecten is het tijd voor realisaties. Projecten moeten uitgevoerd worden, probleemplekken moeten nu aangepakt worden. Hiertoe is een bestuur nodig dat zijn visie vertaalt in concrete keuzes en die ook uitvoert, daarbij ondersteund door een sterke administratie die daartoe ook de nodige capaciteit bezit. Ruimtelijk beleid gaat echter verder dan bestuur en overheid: de hele bevolking moet aan boord. Die ambitie van 'samen stad maken' is in Ninove geen evidentie, maar moet stap voor stap worden aangestuurd in een groeiend proces van betrokkenheid.

3.1 RIVIER- EN BEEKVALLEIEN ALS DRAGER VOOR ECOLOGIE EN RECREATIE

Het open landschap met zijn waterlopen en valleistructuren vormt de historische drager van Ninove en zijn dorpen. Dit landschap dient in ere hersteld te worden, door de ecologische waarde ervan te verhogen en ervoor te zorgen dat het voor iedereen beleefbaar wordt. Op die manier kan Ninove een klimaatrobuuste stad worden, waar waterproblematiek en lokale hitte-effecten tot het verleden behoren. Om dit waar te maken, zijn niet enkel positieve maatregelen nodig voor de open ruimte, maar moet ook werk gemaakt worden van het stopzetten en afbouwen van verspreide bebouwing om zo het ruimtebeslag duidelijk omlaag te krijgen.



RUIMTE VOOR NATUUR EN WATER

Het toenemende ruimtebeslag en de schaalvergroting en intensivering van de landbouw hebben een negatieve impact gehad op de natuurwaarden en de waterbufferingscapciteit van de open ruimte in Ninove. Beide zijn essentiële kwaliteiten en cruciale ecosysteemdiensten, zonder welke de levenskwaliteit zelf onder druk komt te staan. Zeker met een veranderend klimaat is het enorm belangrijk dat er meer ruimte wordt gereserveerd voor water en voor natuur.

Een eerste stap daarbij is het **beschermen en versterken van de bestaande blauw-groene structuur: de Dendervallei, de Beverbeekvallei en de (nog intacte restanten van) de Molenbeekvallei en haar zijlopen in het zuiden van Ninove. Maar het ecologisch netwerk moet ook worden uitgebreid, beter geconnecteerd, de randen beter ontwikkeld,...**

DRIE VALLEISTRUCTUREN MET EEN EIGEN IDENTITEIT EN ROL

De **Dendervallei** is zo belangrijk voor Ninove, zowel voor de identiteit van de stad als als belangrijkste leverancier van regulerende, culturele en ondersteunde ecosysteemdiensten, dat we ze als strategisch project hebben benoemd. Het huidige natuurbeheer, met medegebruik voor landbouw, dient te worden verdergezet en gekoppeld aan een ambitieus traject om de **waterbufferingscapaciteit van de vallei drastisch te verhogen.** Voor dit traject lopen al voorbereidende studies. Daarnaast moet nog meer ingezet worden op **beleving en recreatie, zowel op als langs het water,** om van de Dendervallei de gemeenschappelijke achtertuin en groene corridor van alle Ninovieters te maken.

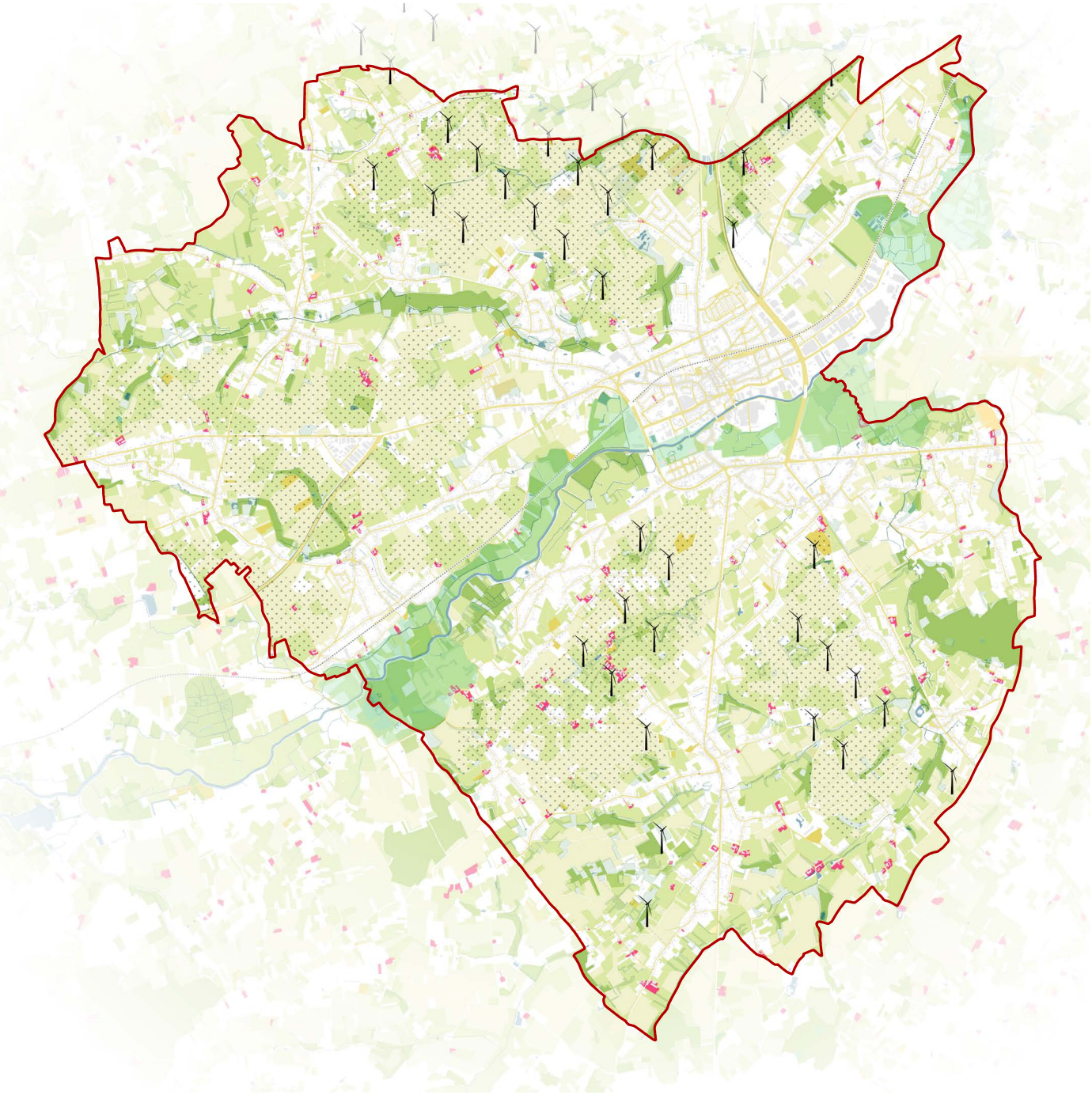
De **Beverbeekvallei** (noordelijke Molenbeekvallei) mist de wijdsheid en uitstraling van de Dendervallei om als recreatieve trekker uitgespeeld te worden. Dit maakt ze echter goed in ecologische kwaliteit, met heel wat 'vochtige' alluviale bossen die een **waardevol ecosysteem en habitat** vormen voor tal van fauna en flora. Vooral het stuk tussen Aspelare en Outer is biologisch zeer waardevol. Hier is een **uitbreiding van het gebied** aan de orde. Op langere termijn vraagt dit om een uitbreiding van natuur ten koste van landbouwgrond of tuinen. Tot dan kan alvast werk gemaakt worden van minder harde grenzen tussen bos en open ruimte door in een vijf meter brede overgangszone tussen bos en akker te werken met **mantel- en zoombeheer** met lage struiken in de mantel en ruigtekruiden in de zoom. Een gelijkaardige aanpak is ook nodig voor het Neigembos.

De **zuidelijke Molenbeekvallei** en de andere waterlopen tussen Denderwindeke en Ninove (Lavondelbeek, Moensbroekbeek, Kasteelbeek, Lieferingebeek) zijn veel minder intact dan die van de Dender en de Beverbeek. Hier zijn wel nog heel wat kleine landschapselementen te vinden die de loop van de beken min of meer volgen. Het hele gebied wordt niet als natuur beheerd en is vooral in gebruik voor landbouw (nabij de beken voornamelijk weilanden). Hier kan een **meer extensief beheer van de weilanden** al zorgen voor een hogere natuurwaarde, net als een **verdere ontwikkeling van landschapselementen** zoals natuurlijke oevers, houtkanten, poelen, bomenrijen,... Ninove zou hiervoor kunnen aansluiten bij het Regionaal Landschap Vlaamse Ardennen die dit soort ontwikkelingen mee begeleiden en uitvoeren.

De grootste uitdaging voor deze zuidelijke beekvalleien is echter de continuïteit ervan. **Heel wat waterlopen worden onderbroken door bebouwing en harde infrastructuren. Hier is een resoluut openruimte- en ontsnipperingsbeleid nodig dat bijkomende bebouwing tegenhoudt en stap voor stap werkt aan het terug in ere herstellen van de groenblauwe structuren.**

3.2 PRODUCTIEVE LANDSCHAPPEN VOOR ENERGIE EN LANDBOUW

De open ruimte in Ninove heeft een belangrijke rol te vervullen als productief landschap voor voeding en energie. Om de landbouw duurzamer te maken, is het belangrijk dat er wordt gewerkt aan een gediversifieerde agrarische structuur, met agrarische activiteiten die zijn aangepast aan de context. Rond steden en dorpskernen wordt voorrang gegeven aan korte keten voedselproductie. Twee belangrijke openruimtegebieden in Ninove zullen ook uitgespeeld worden als windwinningsgebied voor de productie van hernieuwbare elektriciteit dankzij windturbines.



EEN VEERKRACHTIG EN KLIMAATROBUUST AGRARISCH LANDSCHAP

Landbouw en voedselproductie zijn de belangrijkste functies in de open ruimte in Ninove. De modernisering heeft het landbouwareaal sterk veranderd en ook de ruimtelijke en ecologische impact vergroot, door schaalvergroting, intensivering van de bedrijfsvoering,… Een aantal problemen staan daarbij centraal: monoculturen, methaanuitstoot, bodemverstoring, overbemesting, gebruik van pesticiden en insecticiden en verstoring van de waterhuishouding. Tegelijk staat overal in Vlaanderen ook de landbouw zelf sterk onder druk, door stijgende grond- en exploitatiekosten en dalende opbrengsten door de lage verkoopprijzen. Dit leidt er in veel gevallen toe dat landbouwers in het defensief gaan, tegen ander landgebruik (natuur, wonen, oneigenlijk gebruik landbouwgrond,…), tegen milieumaatregelen,… Die defensieve reflex is menselijk goed te begrijpen, maar dreigt vaak contraproductief te werken. In plaats daarvan formuleren we een positief alternatief, dat maximaal inzet op **integratie en samenwerking in de open ruimte, om te komen tot een veerkrachtig productief landschap dat voedselproductie, energieproductie, natuur en beleving kan verenigen.**

Een aantal maatregelen kunnen dat ondersteunen. Het moet wel worden benadrukt dat er in Vlaanderen geen instrumentarium bestaat om dit soort maatregelen dwingend uit te voeren of zelfs vanuit een planningskader te stimuleren: alles hangt af van persoonlijk engagement en constructieve sturing door de (boven)lokale overheid.

Een eerste belangrijke stap is het **ruimtelijk diversifiëren van de voedselproductie**. Door te kijken naar aspecten als milieu-impact, effectief bodemgebruik en relaties met andere (stedelijke, agrarische) functies kunnen landbouwfuncties zo ingeplant worden dat hun milieu-impact minimaal is, beter kan worden beheerst en positieve relaties met andere functies gelegd worden voor een circulaire productie. Dit gaat bijvoorbeeld over het clusteren van voedselproductie met geen tot weinig bodemgebruik in agrarische bedrijventerreinen of het concentreren van bedrijven met grote milieu-impact (bijvoorbeeld op grondwater) op plekken die hier minder kwetsbaar voor zijn. Maar het gaat ook over het concentreren van landbouwbedrijven met potentieel voor korte keten (groente, fruit, granen, zuivel, vlees) op vruchtbare gronden nabij de stad, om zo een maximale wisselwerking te creëren waar stadsbewoners en landbouwers wel bij varen. En ten slotte, op lange termijn, het gedeeltelijk afbouwen van landbouw die te eenzijdig gericht is op veevoeder en (rund)veehouderij ten voordele van meer klimaatvriendelijke teelten.

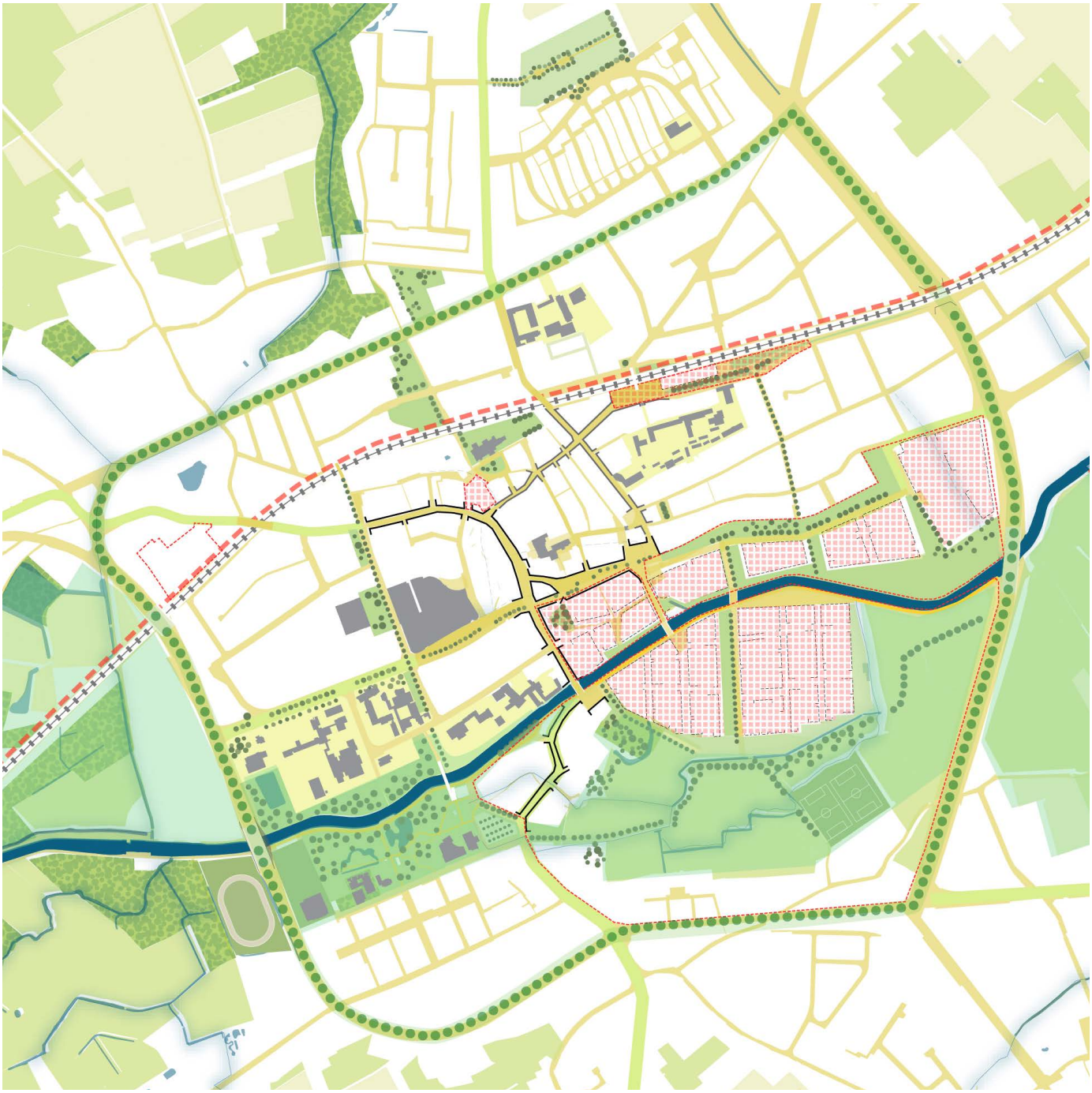
Een belangrijk laatse aandachtspunt is de **relatie tussen landbouw en waterbeheer**. Landbouw is heel erg afhankelijk van water, maar het evenwicht is precair: te veel of te weinig zorgt voor problemen. Een betere balans tussen beide komt zowel de landbouwer als het waterbeheer ten goede: minder snel afwateren in natte (winter)periodes, om zo de buffercapaciteit te vergroten én droogtes in de zomer deels tegen te gaan. Hier zou het een goed idee zijn om landbouwers te vergoeden voor het ondersteunen van dit soort ecosysteemdiensten, aangezien ze tegelijk de bedrijfsvoering kunnen hinderen. Ook hiervoor bestaat evenwel nog geen kader of instrumentarium.

ENERGIEPRODUCTIE IN DE OPEN RUIMTE

De ruimtelijke gebiedsvisie Energielandschap Denderland toont de noodzaak én de opportuniteit van een duurzame energietransitie. **Daar waar Ninove nu omzeggens geen eigen energie produceert, zou dit door een verregaand inzetten op zonnepanelen, windmolens, biomassa en geothermie kunnen uitgroeien tot meer dan de helft energie-autonomie, mits tegelijk een belangrijke energiebesparingsoperatie wordt ingezet.** Omdat het grootste productiepotentieel ligt bij windturbines, speelt de open ruimte een cruciale rol in dit proces. De energietransitie wordt zo ook een landschappelijk verhaal, met aandacht voor inplanting en integratie van de infrastructuur. De gebiedsvisie kiest duidelijk voor **twee windwinningsgebieden die samenvallen met de grootste open landbouwgebieden in Ninove, zodat hier een echt productief landschap ontstaat.** Maar het is ook een economisch verhaal, waarbij een stadsgemeenschap terug eigenaarschap kan claimen over haar energie. Hiervoor is het belangrijk dat energieproductie ook publiek of coöperatief gebeurt, zodat de investeringen en opbrengsten lokaal voor extra welvaart zorgen. Dat kan door de infrastructuur te ontwikkelen op publieke gronden, maar het kan ook voor landbouwers een belangrijk extra inkomen vormen.

3.3 EEN AANTREKKELIJK STADSCENTRUM OM TE WONEN, WERKEN EN WINKELEN

Om de stadskern van Ninove aantrekkelijker te maken, krijgen mensen voorrang op auto's. Het stadscentrum wordt autoluw, maar de (auto)bereikbaarheid blijft gegarandeerd. Tegelijk wordt er ingezet op buurtgroen en ontmoetingsruimte in elke deelwijk. De Denderoevers worden ontwikkeld als nieuw stadsdeel met gemengde woon- en productieve wijken. De stationsomgeving wordt opnieuw een aangenaam vervoersknooppunt, aantrekkelijk ingericht en met meer voorzieningen. Ruimte voor bedrijvigheid en maakindustrie blijft bewaard in en vlakbij de stadskern.



MINDER AUTO'S, MEER MENSEN

De stadskern van Ninove biedt alles waar de Ninovieters nood aan hebben, en trekt dus heel wat bezoekers om er te winkelen, te ontspannen, te werken, het openbaar vervoer te nemen, te genieten van de dienstverlening, naar school te gaan,... Wie in het stadscentrum komt, krijgt echter de indruk dat er meer auto's dan mensen onderweg zijn op de straten van de binnenstad. **Een autoluw centrum, met maatregelen tegen doorgaand verkeer en zoekverkeer, een ander parkeerbeleid en een pak meer aangename publieke ruimte, laat toe om de verblijfskwaliteit en de aantrekkelijkheid van het centrum en de woonkwaliteit in de centrumwijken te herstellen.** Daarbij is het cruciaal om zeker in een eerste fase de autobereikbaarheid van het centrum niet te verminderen, maar vooral beter te concentreren op goed gekozen, centrale locaties, en tegelijkertijd in de rest van het centrum ongewenst autoverkeer zo veel mogelijk te weren en maximaal in te zetten op kwaliteit voor bewoners en bezoekers.

GROEN EN ONTMOETINGSRUIMTE IN ELKE DEELWIJK

Er is een gebrek aan wijkgroen in de stadskern van Ninove. Vooral in de woonwijken is er weinig groen voor dagelijks gebruik, in de onmiddellijke omgeving van de eigen woning, waar je buren kunt ontmoeten, kleine kinderen even kunnen gaan spelen, jongeren wat kunnen rondhangen na school zonder overlast te veroorzaken, honden even kunnen losgelaten worden,... De ambitie hier is **om elke deelwijk van het centrum zijn eigen, herkenbare en groene plek te geven.** Dit is in sommige erg dicht bebouwde wijken niet evident, vandaar dat we ook inzetten op **groene verbindingen en doorsteken voor voetgangers en fietsers om zo een netwerk van wijkgroen te creëren voor alle bewoners.**

ONTWIKKELING VAN EEN NIEUW, GEMENGD STADSDEEL

Om de ontwikkelingsdruk in een aantal centrale wijken te verlichten, tegemoet te komen aan de nood aan verdichting in de stadskern om zo het ruimtebeslag in het buitengebied te verminderen én om een ondergewaardeerd en deels verwaarloosd deel van de stad op te waarderen, kiezen we radicaal voor de verdere ontwikkeling van de oostelijke Denderoevers in de binnenstad. Dit gaat in eerste fase om de voltooiing van het stadsproject op de voormalige **OCMW-site** (nu Inghelantsite), maar ook om een grote stadsuitbreiding op de **Burchtdam/Fabeltasite** en om de herontwikkeling van de Oude Industriezone aan de **Mallaardstraat** als gemengde, productieve stadswijk voor wonen, werken en grootschalige voorzieningen. **Deze drie nieuwe wijken vormen samen een nieuw stadsdeel met stedelijke schaal, maar radicaal duurzaam ingericht: groen, autoluw, met een divers woonaanbod, lokale werkgelegenheid en nabij alle benodigde voorzieningen. Tegelijk wordt hier ruimte gecreëerd voor lokaal en stedelijk groen dat zowel de nieuwe wijken zelf als de omliggende, dense woonwijken zal verlichten en vergroenen.**

DE STATIONSOMGEVING ALS MODERNE TOEGANGSPOORT

De stationsomgeving van Ninove lijdt onder verwaarlozing en heeft een lage beeld- en verblijfskwaliteit. Hoewel het er naar uit ziet dat de nationale spoorwegen de herinrichting en opwaardering van deze stationsknoop niet (meer) als prioriteit zien, mag dat geen reden zijn om dit dossier te laten liggen. De ambitie is om het station te moderniseren en de publieke ruimte in de omgeving drastisch aan te pakken en te verfraaien. Op die manier moet **de stationsomgeving een aangenamer plek worden voor bewoners en bezoekers, met meer groen, een echt plein en een duurzame oplossing voor de verkeersdruk** (bussen, geparkeerde auto's, bestemmingsverkeer). Tegelijk ontstaat er ruimte voor extra ondersteunende functies, zoals een nieuw stationsgebouw, winkels en kantoorruimte.

RUIMTE VOOR BEDRIJVIGHEID IN EN NABIJ DE STADSKERN

De stadskern is ook de ideale plek voor werkgelegenheid. Ninove heeft het voordeel dat de belangrijkste bedrijvenzones in of nabij de stadskern liggen, dat moet ook in de toekomst zo blijven. Een **duurzame verdere ontwikkeling van deze economische zones, met een betere toegankelijkheid en hoger ruimtelijk rendement**, is aan de orde. Tegelijk zoeken we naar **bijkomende, centraal gelegen ruimte om een aantal nu slecht gelegen bedrijfsvestigingen op termijn te verplaatsen**, en nieuwe werkgelegenheid te blijven aantrekken.

3.4 DENDEROEVERS ALS LEVENSADER EN HERKENNINGSPUNT

De Dender is de dragende structuur van de Ninoofse stadskern, maar is de laatste decennia nogal op de achtergrond verdrongen. Dankzij de herontwikkeling van een nieuw stadsdeel op beide Denderoevers, ontstaat ook de mogelijkheid om die oevers zelf grondig aan te pakken. Langs de Dender ontstaat zo een snoer van aantrekkelijke pleinen en parken. Een bijkomende brug verbetert de oversteekbaarheid. Tegelijk worden de grote groenstructuren ingezet voor waterbuffering om zo de overstromingsproblematiek in het centrum aan te pakken.



EEN ADER VAN GROEN EN PUBLIEKE RUIMTE DOORHEEN DE STADSKERN

Ninove is historisch gegroeid langs de Dender en heeft de rivier traditioneel lang als een functionele ader gebruikt. Die functionele rol is de rivier inmiddels kwijt, waardoor er ruimte ontstaat om haar natuurlijke en recreatieve rol tot in het stadscentrum door te trekken. Daarbij willen we de kwaliteit van het stadspark, dé groene leefruimte van Ninove op de oever van de Dender, doortrekken naar andere plekken langs de rivier. Zo richten we de linkeroever, tegenover het stadspark en achter de scholencampus van het PTI, in als informele, **natuurlijke oever met ruimte voor natuur en rust,** maar ook inzetbaar bij evenementen. Het centrale deel van de Dender in de stadskern wordt drastisch omgevormd, dankzij de **ontwikkeling van nieuwe stadswijken op beide oevers.** Hier is vooral aandacht voor een aantrekkelijk snoer van pleinen en parken langs het water, een opwaardering van de bestaande bruggen en een nieuwe brug ter hoogte van de nieuwe stadswijk Burchtdam. Elk van deze pleinen en parkjes betekent een bijkomende ontmoetingsplek waar de stad en de rivier elkaar raken en de Dender steeds nabijer wordt voor bewoners en bezoekers van de stadskern. Voor het meest oostelijke deel van de stedelijke doortocht van de Dender kiezen we opnieuw voor openheid en natuurlijk karakter, met een landschapspark op rechter- en linkeroever.

RUIMTE VOOR WATER IN DE STADSKERN

De overstromingsproblematiek van de Dender betekent ook in de stadskern een risico waarvoor maatregelen getroffen moeten worden. De grote extra buffercapaciteit zal in de open Dendervallei moeten gezocht worden, maar ook in de grote stedelijke groengebieden langs het water moet ruimte voor water worden gecreëerd. De keuze om een belangrijk deel van Burchtdam te ontwikkelen als nieuw stadsdeel, wordt meer dan gecompenseerd door de rest als **blauwgroen landschapspark** in te richten, met ruimte voor een zijarm van de Dender en een inrichting die volledig afgestemd is op waterbuffering bij overstromingsproblemen. Tegelijk zullen ook **beschermingsmaatregelen** nodig zijn voor de stadswijken die aan deze groene Denderruimte grenzen, hiervoor verwijzen we o.a. naar het FRAMES-onderzoeksproject (zie later).

ONTWIKKELING VAN EEN NIEUWE IDENTITEIT VOOR NINOVE LANGSHEEN DE DENDER

Door de Dender te ontwikkelen als groene corridor en ontmoetingsruimte voor de hele stad, zetten we ook de **identiteitsverlenende rol van de Dender in Ninove** terug in de verf. Het is een klassieke en beproefde strategie om stadsvernieuwing te koppelen aan een herwaardering van de historische identiteit die een stadsrivier steeds bezit. Water creëert openheid, aantrekkelijke verblijfsruimte en unieke woonkwaliteiten, die in Ninove op dit moment onderbenut zijn. Door hier prioriteit aan te geven, willen we een **nieuw elan creëren voor de stadskern** dat zich vervolgens kan verspreiden over de andere stadswijken. In die wijken beperken we ons in eerste instantie tot het opwaarderen van buurtgroen en het invullen van een aantal strategische plekken met punctuele stadsvernieuwingsprojecten.

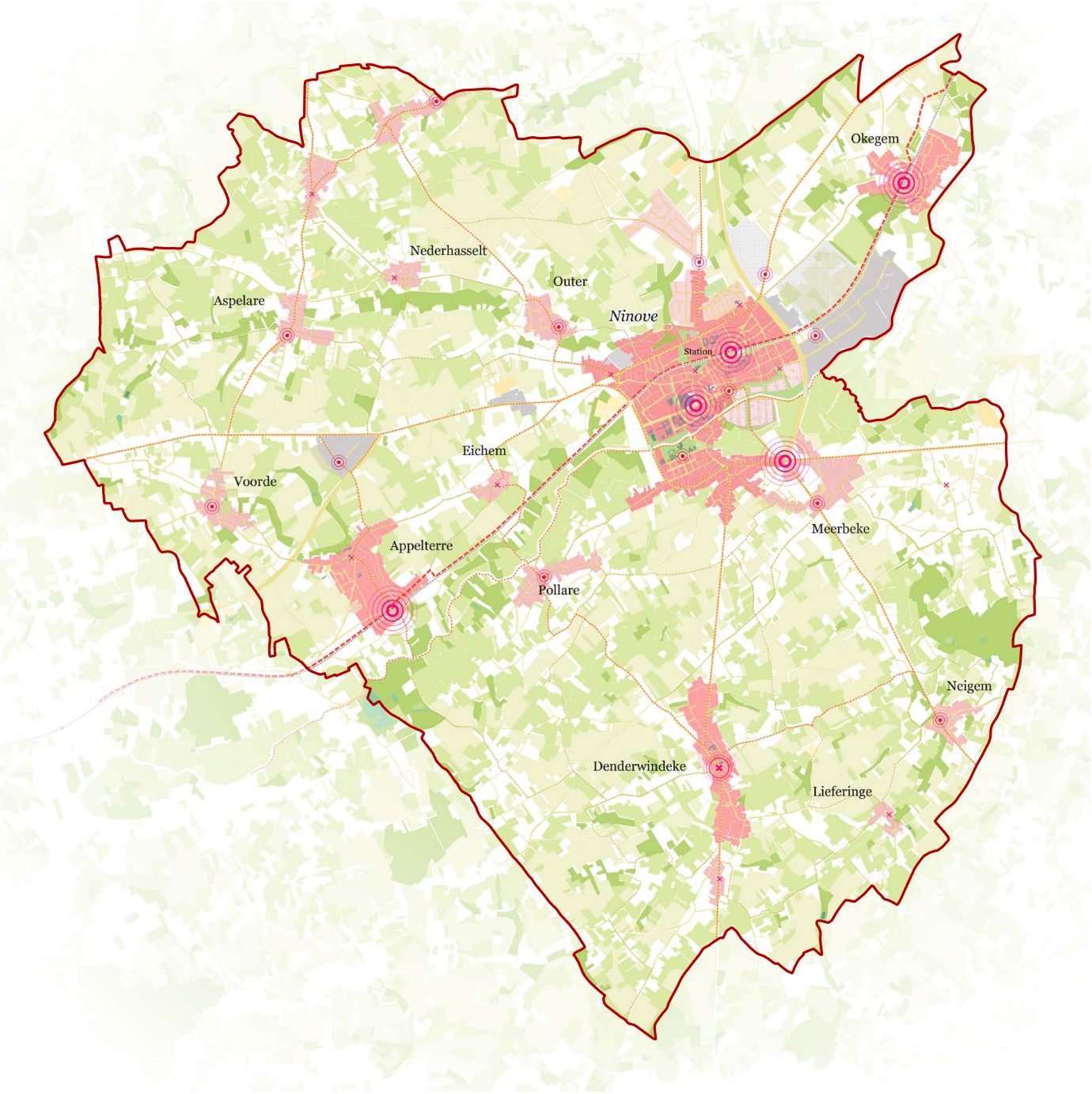




1. Dendervallei ter hoogte van het centrum
2. Dendervallei ter hoogte van het Beneden Industriepark

3.5 EEN DUURZAAM DORPENBELEID OP MAAT

Voor elk dorp wordt een duurzaam toekomstperspectief op maat geschetst. Drie dorpskernen krijgen de rol van groeipool, met bijkomende, diverse woonontwikkelingen om zo de lokale draagkracht voor voorzieningen te vergroten en een aantrekkelijk alternatief te bieden voor de lintbebouwing. De andere dorpskernen worden afgebakend en kunnen behoedzaam worden ontwikkeld en vernieuwd. In elke dorpskern wordt er gestreefd naar een herkenbaar dorpshart met kwalitatieve verblijfsruimte en voorzieningen op maat van het dorp. Bij elk dorp gaat maximaal aandacht naar de versterking van groenblauwe structuren in de omgeving en de relatie met het productieve landschap.



ONTWIKKELING VAN DRIE HOOFDDORPEN ALS GROEIPOOL

Voor de drie als 'hoofddorp' gekozen dorpen Appelterre, Okegem en Denderwindeke kiezen we voor verdichting en ontwikkeling van de dorpskern en een selectieve uitbreiding ervan. Op die manier wordt het inwonersaantal verhoogd en de diversiteit van het lokaal woonaanbod vergroot, zodat ook het draagvlak voor de lokale voorzieningencluster kan toenemen. Tegelijk zetten we in op dorpskernvernieuwing, waarbij aandacht gaat naar publiek domein, verkeersdruk en de relatie met het omliggende landschap.

In **Appelterre** is het belangrijk dat ook de stationsomgeving een eigen identiteit en voldoende kritische massa ontwikkelt, zodat het dorp een 'bi-pool' kan worden van historisch dorpshart en stationsbuurt aan de Dendervallei. In **Okegem** vallen beiden ruimtelijk meer samen, maar gaat opnieuw veel aandacht naar de stationsomgeving, die ook hier meer kritische massa verdient. Tegelijk worden een aantal strategische plekken aangeduid voor behoedzame verdichting en bekijken we hoe de relatie met de Dender kan worden versterkt. In **Denderwindeke** is de ambitie vooral om het langwerpige dorp langs de steenweg een echt 'dorpshart' te geven, met publieke ruimte die naam waardig en een aantal woonontwikkelingsprojecten die toestaan om het contact met het landschap te herstellen, de kritische massa te vergroten en nieuwe bewoners aan te trekken.

Voor alle dorpen geldt dat we een duurzame, aantrekkelijke woonomgeving willen creëren die een aanvulling kan zijn op het huidige, eenzijdige woonaanbod van grondgebonden, vrijstaande woningen. Hier is dus ruimte voor meergezinswoningen, alternatieve woontypes zoals samenwonen, maar ook voor kleinere grondgebonden woningen met tuin. Op die manier **bieden we in de dorpskernen een aantrekkelijk alternatief voor de lintbebouwing**, bijvoorbeeld voor oudere bewoners of jonge gezinnen die bewust willen kiezen voor nabijheid van voorzieningen, kwalitatieve verblijfsruimte vlakbij de eigen woning, een echt dorpskarakter en toch voldoende open ruimte in de directe omgeving.

Meerbeke is in deze studie bewust (nog) niet als hoofddorp geselecteerd, ondanks de goede bereikbaarheid en de bestaande voorzieningencluster. Voor deze dorpskern zien we een gelijkaardige ambitie op termijn, maar lijkt het ons momenteel beter af te wachten tot de ontwikkelingen in de stadskern vorm krijgen en de toekomst van de HOV-lijn naar Brussel duidelijk is geworden.

AFBAKENING VAN DORPSKERNEN EN BEHOEDZAME VERDICHTING EN OPWAARDERING

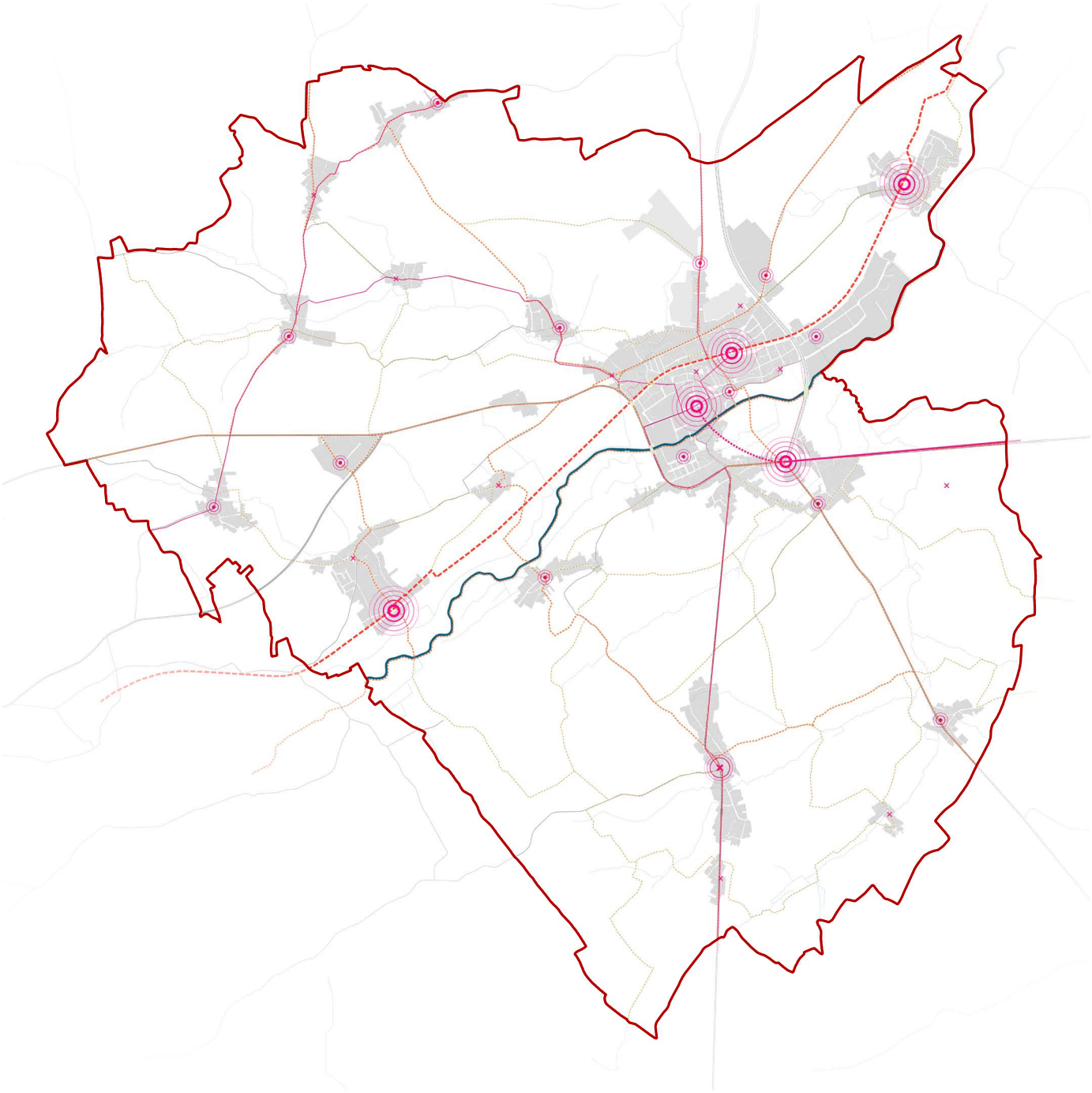
De **overige dorpskernen** zijn niet als groeipool geselecteerd, hier zien we enkel een behoedzame verdichting op maat, met voldoende aandacht voor dorpskernvernieuwing en -opwaardering. Daarbij gaat het om **kleine, punctuele woonprojecten op schaal van het dorp, steeds met maximale aandacht voor kwalitatieve publieke ruimte en groen**. **Herbestemming van historisch erfgoed** is hier vaak ook een thema. De ambitie is om **in elk dorp een aantrekkelijk dorpshart** te creëren, met verblijfsruimte en een paar plaatselijke voorzieningen, rond een lokaal mobipunt (zie later). Zo krijgt elk dorp een duidelijk toekomstperspectief zonder de verdere uitbreiding van de lintbebouwing te ondersteunen. Indien er (op lange termijn) serieus werk gemaakt wordt van het afbouwen van die lintbebouwing, kan dit gecompenseerd worden in de dorpskernen, maar zolang dit niet aan de orde is blijft de ontwikkeling van de kernen best beperkt tot een handvol kwalitatieve projecten die lokaal voor belangrijke meerwaarde zorgen.

AANDACHT VOOR NATUUR, WATER, LANDBOUW EN ENERGIE

Bij alle dorpsprojecten geldt dat naast woonruimte, voorzieningen en publieke ruimte steeds maximaal aandacht moet gaan naar de thema's natuur, water, landbouw en energie. Dit betekent dat **ontwikkelingsprojecten ingezet worden om tegelijk meer ruimte te creëren voor groen en water**, bijvoorbeeld door beekvalleien terug te vrijwaren en natuurlijker in te richten. Tegelijk kan in de directe omgeving van elk dorp gewerkt worden aan het productief landschap van landbouw en energieproductie, door **lokale korte keteninitiatieven voor voeding** en het inzetten van de **open ruimte voor energieproductie** die ook lokaal voor meerwaarde zorgt.

3.6 EEN MULTIMODAAL BEREIKBARE STAD

Ninove kan een echte fietsstad worden, als hier consequent voor gekozen wordt en radicaal naar gehandeld. Stads- en dorpskernen moeten voldoende autoluwe ruimte aanbieden voor voetgangers en fietsers, het fietsnetwerk moet grondig opgewaardeerd en uitgebreid worden en er moet werk gemaakt worden van een echte Ninoofse fietscultuur. De ov-verbindingen naar belangrijke bestemmingen in de omgeving moeten worden verbeterd, in de eerste plaats richting Brussel. De beste keuze hiervoor is een HOV-lijn langs de N8. Voor het dorpenlandschap wordt een gelaagd netwerk van mobipunten en combimobiliteit uitgebouwd.



FIETSSTAD NINOVE

Ninove heeft alle potentieel in huis om een echte fietsstad te worden, maar is nog heel ver van dat doel verwijderd. Afstanden zijn relatief beperkt, zeker voor elektrische fietsen, er zijn weinig grote hoogteverschillen en er zijn heel wat mooie landschappen om door te fietsen. Het probleem ligt bij de slechte infrastructuur, de afwezigheid van een leesbaar fietsnetwerk, de verkeersonveiligheid op veel punten, de suburbanisering en het ontbreken van een fietstraditie voor dagelijkse verplaatsingen.

Zeker voor korte, dagelijkse verplaatsingen kan de fiets een plek veroveren in de Ninoofse mobiliteit. Om dit te bereiken moet er ingezet worden op **autoluwe stads- en dorpskernen**, waar fietsen en wandelen een plezier is. Vervolgens kan nagedacht worden aan de **stelselmatige uitbreiding van een functioneel fietsnetwerk** dat de dorpen onderling en met de stadskern verbindt. Tegelijk moet er ingezet worden op 'zachte' maatregelen om ook te werken aan een **lokale fietscultuur**, bij iedereen tussen 8 en 80 jaar. Op die manier geloven we dat het fietsaandeel in het Ninoofse dagelijkse verplaatsingsgedrag kan verdubbelen of zelfs verdriedubbelen tegen 2030, tot een aandeel van 15 à 20 %.

SNELLE EN BETROUWBARE OV-VERBINDINGEN NAAR DE OMLIGGENDE STEDEN

Veel dagelijkse verplaatsingen in Ninove leiden naar steden en werkgelegenheidspolen in de omgeving. Hier is de automobiliteit dominant, terwijl het openbaar vervoer voor dit soort verplaatsingen een vanzelfsprekende keuze zou moeten zijn. Wie naar Brussel of Gent pendelt, heeft misschien een auto nodig voor de eerste kilometers, maar zou daarna een aantrekkelijk alternatief moeten hebben voor de dagelijkse snelwegfiles.

Ninove heeft de pech dat het op het treinnetwerk net te excentrisch gelegen is om van een echt goede verbinding te kunnen genieten: een overstap in Denderleeuw zal waarschijnlijk altijd nodig blijven om snel in Brussel of Gent te geraken. Maar e**en meer frequente bediening en een hogere stiptheid van de treinverbinding** zou al veel verbeteren. Belangrijk is daarbij dat minstens drie van de huidige stations in Ninove zeker behouden blijven. Het station van Eichem zou als poort naar de Dendervallei een recreatieve rol kunnen spelen. Ook de **opwaardering van de stationsomgeving van Ninove en de ontwikkeling van die van Appelterre en Okegem** zullen belangrijk zijn om de trein terug een aantrekkelijk gezicht te geven.

De grote kans voor verbetering ligt echter bij een **HOV-verbinding langs de N8 naar Brussel, met een trambus op eigen bedding** (zie strategisch project).

EEN LOKAAL NETWERK VAN MOBIPUNTEN, DEELMOBILITEIT EN VERVOER OP MAAT

Ninove krijgt ook een **netwerk van mobipunten in elke stadswijk en dorpskern**, waar naargelang de context en de positie in het netwerk een aangepast mobiliteitsaanbod zal bestaan. In de grote knooppunten zijn dat snelle verbindingen naar lokale en bovenlokale bestemmingen, voorzieningen, parkeerruimte voor auto's en fietsen, deelwagens en -fietsen,... In de kleinere dorpen zijn mobipunten een centraal trefpunt waar minstens functioneel vervoer en vervoer op maat aangeboden wordt, gekoppeld aan deelmobiliteit, maar ook publieke ruimte en lokale voorzieningen op maat van de omgeving. **Op die manier is elke dorpskern multimodaal bereikbaar, maar aangepast aan de draagkracht en het lokale vervoerspotentieel.**

3.7 EEN ACTIEVE, STURENDE OVERHEID

Na jarenlange stilstand in stadsprojecten is het tijd voor realisaties. Projecten moeten uitgevoerd worden, probleemplekken moeten nu aangepakt worden. Hiertoe is een bestuur nodig dat zijn visie vertaalt in concrete keuzes en die ook uitvoert, daarbij ondersteund door een sterke administratie die daartoe ook de nodige capaciteit bezit. Ruimtelijk beleid gaat echter verder dan bestuur en overheid: de hele bevolking moet aan boord. Die ambitie van 'samen stad maken' is in Ninove geen evidentie, maar moet stap voor stap worden aangestuurd in een groeiend proces van betrokkenheid.

EEN BESTUUR DAT KEUZES MAAKT EN ZE CONSEQUENT UITVOERT

Ninove, in het bijzonder de stadskern, heeft nood aan tastbare verandering en verbetering. De komende jaren moeten prioritair gewijd worden aan de **uitvoering van stads- en dorpsvernieuwingsprojecten,** met voorop projecten die werken aan meer publiek groen, de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte, de mobiliteit en bijkomende, kwalitatieve woonruimte.

In het politiek klimaat dat momenteel in Ninove heerst, zal elk project en elke verandering voor beroering en controverse zorgen. In die omstandigheden is het belangrijk om niet in het defensief te gaan, maar om **duidelijke keuzes te maken en deze ook concreet uit te voeren**. Luisteren naar de bevolking, waar mogelijk rekening houden met concrete verzuchtingen en steeds duidelijk communiceren over de visie achter projecten, zijn cruciaal. Maar op het einde van het proces moet er iets concreet veranderd zijn, zichtbaar en beleefbaar voor iedereen.

Door projecten tot een goed einde te brengen en toont het stadsbestuur wat haar visie op een duurzame, aantrekkelijke, veilige en sociale stad in de praktijk betekent. Dat gaat over grote dossiers zoals het autoluwe centrum en de voormalige OCMW-site, maar ook over talloze kleine projecten en ingrepen die mensen in hun eigen straat of buurt kunnen ervaren. **Tegelijk moet er gewerkt worden aan de voorbereiding van grote projecten van de toekomst, zoals Fabelta/Burchtdam, de Denderoevers, de stationsomgeving, het openruimtebeleid, de energietransitie, de waterproblematiek.**

EEN STERKE EN ERVAREN ADMINISTRATIE

Een actief bestuur heeft nood aan een sterke administratie om concrete dossiers op te volgen en tot een goed einde te brengen. In welke mate hier versterking nodig is, is een analyse die de stad Ninove zelf dient te maken. Uit signalen opgevangen tijdens de workshops, kunnen we alvast vaststellen dat er nood is aan extra profielen en het aantrekken van meer ervaring en capaciteit, maar dat dit in de praktijk moeilijk blijkt. De ambtenaren die deze studie mee hebben opgevolgd en de workshops bijgewoond, toonden in ieder geval veel ambitie en engagement om met onze suggesties en voorstellen aan de slag te gaan. Onze ervaring met lokale administraties is echter dat dat meestal niet volstaat: de capaciteitsproblemen die we in veel (kleine) steden tegenkomen, ondermijnen heel wat goede wil. **Investeren in bijkomende capaciteit, indien niet intern dan door externe dienstverleners aan te stellen,** kan daar op korte tot middellange termijn aan tegemoet komen.

Specifieke aandacht moet gaan naar **projectgerichte werking bij de opvolging van strategische projecten.** Hiervoor is vaak dienstoverschrijdende samenwerking nodig en coherente coördinatie en sturing doorheen verschillende jaren. Een projectregisseur per stadsproject kan zo'n samenwerking en coördinatie aansturen.

SAMEN STAD MAKEN

Deze Bouwmeesterscan focust op ruimte en bestuur, maar uiteindelijk zijn het de inwoners die de toekomst van een stad het meest bepalen. Veel van de problematieken die in deze studie aangehaald worden, zijn terug te voeren op individuele keuzes die de inwoners zelf maken: woningkeuze en -locatie, verplaatsingsgedrag,... Uiteraard kunnen en moeten die keuzes door het beleid mee gestuurd worden, maar als dat gebeurt zonder lokaal draagvlak werkt zo'n sturing vaak averechts.

De stad moet dus gemaakt worden in samenwerking tussen bewoners, bestuur en investeerders. We zien hier drie ambities.

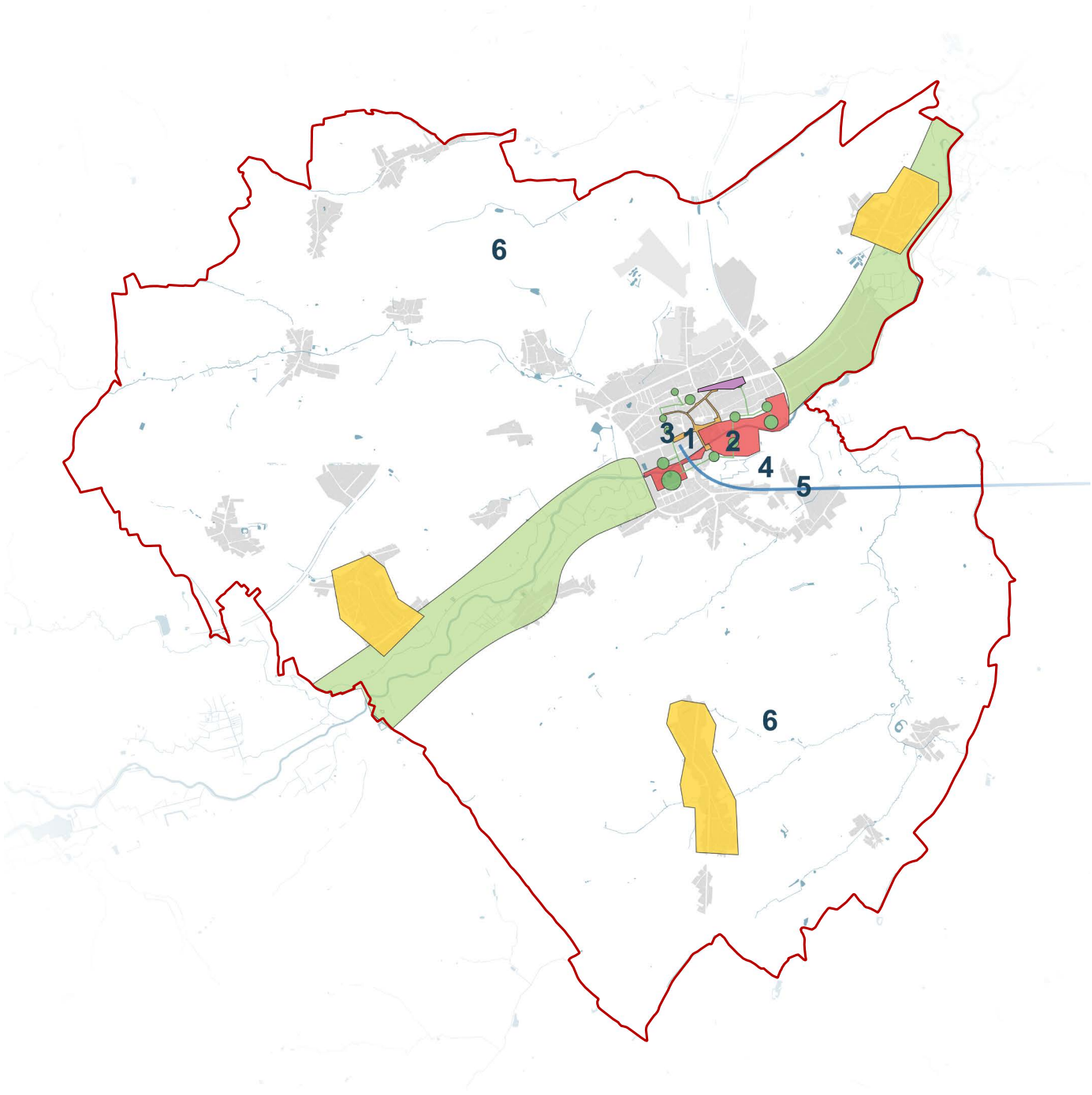
Bewoners informeren over en betrekken bij het ruimtelijk beleid, zodat ze niet het gevoel hebben dat het boven hun hoofden wordt beslist, maar anderzijds ook het brede kader bevatten achter discussies en beslissingen. Hiervoor zouden we een **stadsdebat** opzetten, dat klein en thematisch/ gebiedsgericht kan starten, maar binnen afzienbare tijd zou moeten uitmonden in een stadsbreed evenement over de toekomst van Ninove. Daarnaast moet de **communicatie over het ruimtelijk beleid** vanuit de stad verbreed en verdiept worden. Sociale media en website kunnen meer aandacht besteden aan de thema's uit de Bouwmeesterscan en ruimtelijke projecten in Ninove en niet enkel berichten over de praktische uitvoering. Een nieuw communicatiekanaal zoals een infoblad over stadsvernieuwing kan daartoe bijdragen.

Een wijk- en dorpengericht beleid met lokale initiatieven, zodat alle inwoners in hun straat of buurt verandering zien en merken dat ze mee het verschil kunnen maken. Via **wijk- of dorpsmanagers** die weten wat leeft onder de bevolking en een aanspreekpunt vormt, komt het ruimtelijk beleid dichter bij de Ninovieters. Tegelijk geloven we sterk in processen zoals '**Kom op voor je wijk**' in Leuven, waar een budget ter beschikking wordt gesteld voor lokale verbeteringsinitiatieven van bewoners. Kleine ingrepen in straten of op pleintjes die financieel en organisatorisch worden gesteund door de stad zodra er voldoende bewoners zich actief achter het project scharen: van een zitbank of een boom tot een kleine speeltuin, vergroening van een verhard terrein, opwaardering van een blinde gevel,…

Pro-actief samenwerken met en sensibiseren van projectontwikkelaars om lokale kwaliteitsverbeteringen te integreren in bouwprojecten. Dit wordt in programma 2 nog verder toegelicht.

04.

TRANSITIEAGENDA



Strategische projecten en quick wins

De transitieagenda vertaalt de hierboven besproken ambities in een actieplan: wat moet er nu gebeuren? Die acties bevinden op verschillende niveaus.

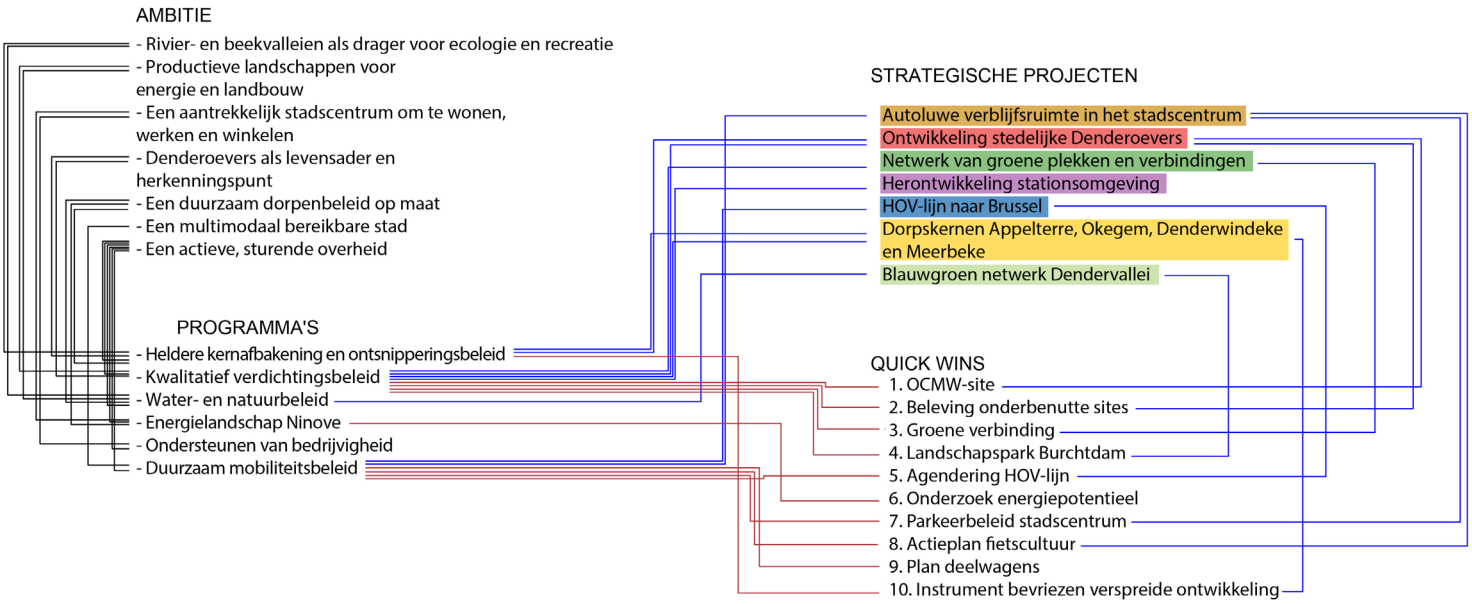
Programma's behandelen (eerder thematische) uitdagingen waarrond nog visievorming en overleg nodig is om te bepalen wat er in de toekomst moet worden uitgevoerd. De uitdaging is duidelijk, maar hoe ze moet worden opgelost (nog) niet. Het zal heel wat jaren duren vooraleer het volledige beleid rond zo'n programma operationeel kan zijn, maar bepaalde strategische projecten en quick wins kunnen al stukken invullen.

Strategische projecten behandelen de transformatie van belangrijke zones in de gemeente (of een set van plekken), die essentieel zijn voor het invullen van de ambities en ook bijdragen tot de programma's. De uitdagingen zijn van die aard dat het een volledige legislatuur vraagt om tot uitvoering te komen, of ze zelfs maar aan te zetten. Maar de doelstellingen zijn wel al ongeveer gekend.

Quick wins zijn concrete acties die de gemeente op relatief korte termijn kan nemen. Het kan gaan over concrete ingrepen op het terrein, cruciale acties op vlak van samenwerken en communiceren met andere actoren, of snelle ingrepen in het instrumentarium.

Tenslotte zijn er de **aanbevelingen met betrekking tot publieke slagkracht**. Dit onderdeel behandelt de aanbevelingen over de manier waarop de gemeente haar beleid voorbereidt en de manier waarop ze al dan niet actief stuurt. De bouwmeesterscan is een snelle scan met slechts beperkt overleg met de gemeente; de aanbevelingen volgen dan ook vanuit onze eerste indrukken.

Sommige zaken kan een stad niet oplossen zonder sterke ondersteuning of actie van de hogere overheid. Een aantal **aanbevelingen aan de hogere overheid** wijzen op de belangrijkste knelpunten.



Samenhang tussen ambities, programma's, strategische projecten en quick wins

4.1 PROGRAMMA'S

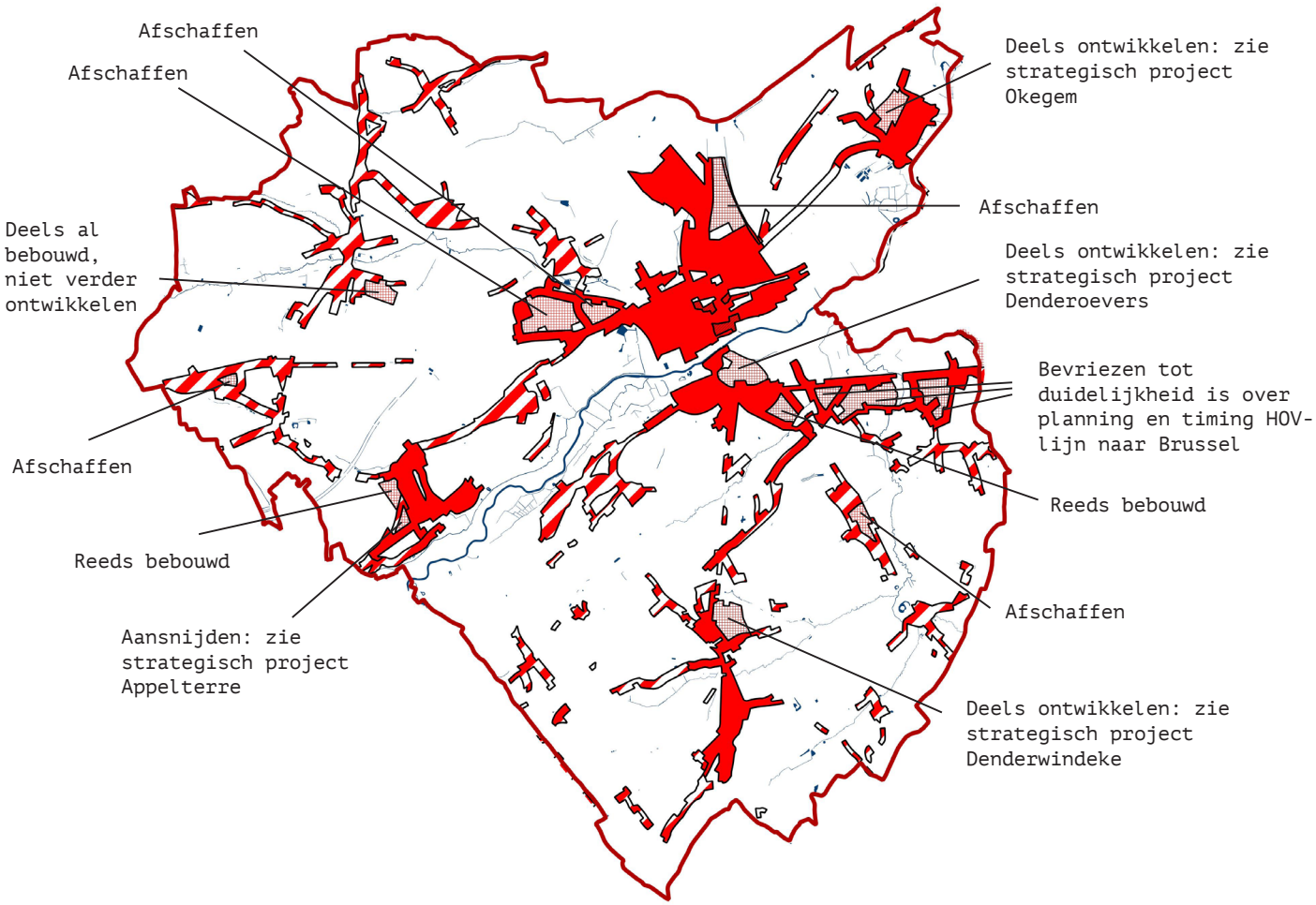
PROGRAMMA 1
Een heldere kernafbakening en gedifferentieerd openruimtebeleid

AFBAKENEN DUURZAME RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Ninove heeft een probleem met verspreide bebouwing. De hoeveelheid lintbebouwing en gebouwde fragmenten die er de laatste decennia in de stad is bijgekomen, is groot en huisvest meer dan 35% van de bevolking. Al die woningen liggen weliswaar in woongebied, maar stroken niet meer met de inzichten van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het streven naar compacte kernen en het afbouwen van het ruimtebeslag in het buitengebied.

Dit probleem oplossen, is een van de meest complexe opgaves die het Vlaams ruimtelijk beleid in de 21e eeuw heeft en zal waarschijnlijk minstens tot het einde van die eeuw duren. Deze bouwmeesterscan wil echter minstens een begin van een oplossing schetsen.

Een eerste stap is het **afbakenen van die plekken waar bebouwing in ieder geval gewenst is en zelfs actief dient te worden nagestreefd**. Zoals in de diagnose reeds toegelicht, hebben we daarvoor een aantal categorieën van bebouwingszones gedefinieerd. Stad en hoofddorp zijn de gebieden waar actief gewerkt wordt aan verdichting en dus aan het aantrekken van méér bebouwing en bewoners. In de zones dorpskern



Beleid voor woonuitbreidingsgebieden

en verkaveling is dat niet het hoofdstreven, maar kan extra bebouwing een middel zijn om te werken aan kwaliteitsverbetering: meer voorzieningen, betere publieke ruimte, hogere beeldkwaliteit, meer groen (zie ook volgende programma). **Wat overblijft, zijn de linten en fragmenten en het hele buitengebied, die minstens worden bevroren, om op termijn selectief afgebouwd te worden.**

BETONSTOP IN FRAGMENTEN EN BUITENGEBIED

Een belangrijke eerste stap is om te **voorkomen dat er nog veel nieuwe woningen bijkomen op ongewenste locaties**. Enkel zo kan op termijn gewerkt worden aan een herstel van de landschappelijke continuïteit, en enkel zo kunnen de strategische projecten voor de opwaardering en hernieuwing van de stad en de dorpen echt slagen.

Momenteel bestaat er echter geen instrument dat deze doelstelling op een betaalbare en realistische manier kan waarmaken. Onbebouwde kavels in woongebied kunnen worden bebouwd, daar is geen ander middel tegen dan het omzetten van de bestemming en dat kost tijd en (veel) geld. Hier is eerst de Vlaamse overheid aan zet en kan Ninove dus enkel afwachten.

Ninove kan wel een afbakening zoals hiervoor beschreven bekrachtigen en daar een collegebesluit aan koppelen dat in de ongewenste zones geen 'dynamiserende functies of acties' meer toegelaten zijn. Dat gaan dan bijvoorbeeld om handelsfuncties, meergezinswoningen, bebouwing in tweede orde, het opdelen van percelen of woningen,… Zo'n collegebesluit is een eerste stap, daarna is overleg nodig met de Deputatie om te bekijken welke verdere stappen genomen moeten worden: doorvertaling in een verordening of een RUP,…

Voor onbebouwde woonkavels langs een uitgeruste weg, maakt zo'n besluit natuurlijk geen verschil. Hier kan op dit moment enkel een **positief beleid van kernversterking een voldoende aantrekkelijk alternatief bieden**, dat mensen uit eigen beweging doet kiezen voor een woning in de kern in plaats van erbuiten. De demografische prognose voor Ninove, die toont dat de bevolkingsgroei zich voornamelijk zal afspelen bij de oudere bevolking en bij gezinnen van 1 en 2 personen, ondersteunt dit proces. Deze mensen zijn extra gebaat bij een woning in de kern.

WAT MET DE WOONUITBREIDINGSGEBIEDEN?

Ninove bezit ook nog heel wat **niet ontwikkelde woonuitbreidingsgebieden** (WUG), waarvoor wel actie ondernomen kan worden. Op basis van de visie in deze Bouwmeesterscan hebben we daarom een uitspraak gedaan voor elk WUG: **ontwikkelen** (en onder welke voorwaarden), (tijdelijk) **bevriezen of afschaffen** (zie bladzijde hiernaast). Ook hier echter de belangrijke kanttekening dat het op dit moment niet realistisch noch wenselijk is om als lokaal bestuur WUGs om te zetten naar natuur of landbouw, wegens de complexe procedure en te betalen planschade. Hier is bij de Vlaamse overheid reeds een besluit in voorbereiding waarbij (minstens een deel van) de financiële kost van de planschade door het gewest gedragen zou worden.

AFBOUWEN VAN SLECHTGELEGEN WONINGEN EN ONTSNIPPERINGSBELEID

Als lokaal bestuur harde maatregelen nemen om **slecht gelegen maar niet zonevreemde woningen af te breken**, is op dit moment onmogelijk. Er zijn geen instrumenten voor, noch een maatschappelijk draagvlak. Opnieuw is het enige middel het werken aan **aantrekkelijke alternatieven**, door kwalitatieve woongelegenheden te creëren in de kernen en actief te communiceren over de reële voordelen ervan. Dat is wat we met de strategische projecten en het volgende programma beogen.

Door de **vergrijzing en gezinsverdunning** worden grote woningen in het buitengebied voor een groeiend deel van de bevolking minder interessant. Hier is essentieel om **niet te kiezen voor een opdeling van zulke woningen**, want dat lost slechts een deel van het probleem op. Beter is om **resoluut te streven naar herlokalisatie** naar beter gelegen en meer aangepaste woningen, in de stadskern of de hoofddorpen.

Ondanks het feit dat de realisatie ervan dus verre van realistisch is op dit moment, hebben we

toch de oefening gemaakt om een **eerste fase van een concreet ontsnipperingsbeleid in Ninove** uit te tekenen. Hiervoor hebben we die linten en fragmenten aangeduid die het meest storend zijn voor een positief openruimtebeleid, doordat ze in beekvalleien liggen, grote openruimtegehelen doorsnijden of de verbinding tussen twee openruimtegebieden verhinderen.

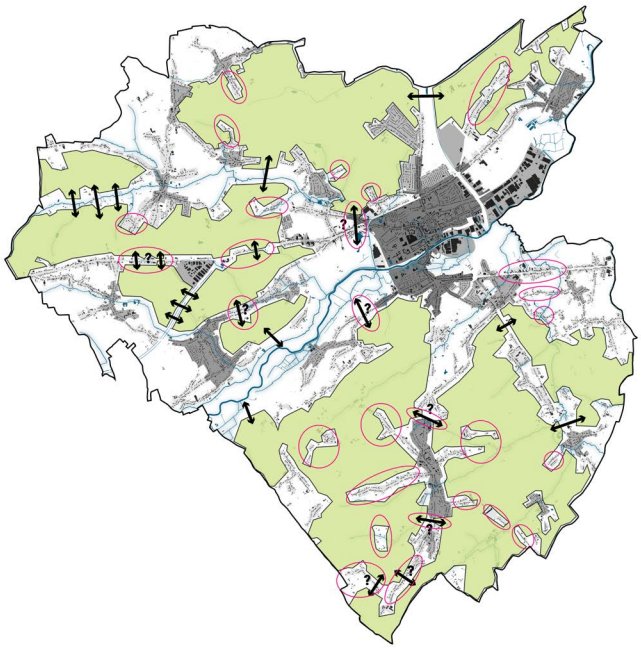
Het resultaat van deze vingeroefening zijn de rood omcirkelde zones op de kaart hieronder. Binnen die zones bevinden zich nu ongeveer 900 woningen, oftewel een kleine 2000 mensen. Het is dus meteen duidelijk hoe drastisch de uitvoering van zo'n eerste, eigenlijk nog voorzichtige, stap in een ontsnipperingsbeleid in de praktijk zou zijn.

ONTSNIPPERING, KERNVERSTERKING EN BEVOLKINGSPROGNOSE GECOMBINEERD

Los van alle praktische bedenkingen, kunnen we de **theoretische maatregelen uit deze bouwmeesterscan wel becijferen**. Er is in Ninove een verwachte groei van 1650 extra huishoudens tegen 2033. We streven ernaar om al die bijkomende woningen te realiseren in de kernen. In een (op dit moment extreem) scenario waarbij jaarlijks 1% van de bewoners uit de linten, fragmenten en het buitengebied kan overtuigd worden om te verhuizen naar een kern, betekent dat een kleine 1000 huishoudens tegen 2033. In totaal is er dus een groeimarge van 2650 wooneenheden.

In de strategische projecten hierna wordt een ontwikkelingsperspectief getoond voor de stadskern en de dorpskernen van Appelterre, Okegem en Denderwindeke. Strategische verdichtings- en uitbreidingsprojecten zorgen daar voor in totaal 1900 bijkomende woongelegenheden. Tegelijk zal er ook een spontane transformatie en verdichting plaatsvinden van het weefsel in alle kernen. Hier rekenen we met een verdichting van 1% per jaar voor de groeipolen, 0,5% per jaar voor de stadskern en 0,5% per jaar voor de andere dorpskernen. Voor de stadskern houden we de groei dus eerder beperkt, omdat veel wijken nu al erg dichtbebouwd zijn en we wat er nog overblijft aan onbebouwde ruimte bij voorkeur als groenruimte zouden inrichten. Samengeteld zorgen al deze transformaties tegen 2033 voor nog eens 750 extra wooneenheden. In totaal is er dus een groei van iets meer dan 2600 woningen in de kernen, wat goed overeenkomt met de groeimarge van hiervoor.

Mocht die hele operatie tegen 2033 uitgevoerd zijn, levert dat dus een aanzienlijke verschuiving op van het ruimtelijk beleid. **De stadskern groeit met 33%, de groeipolen met 30 tot 70% en de overige dorpskernen gemiddeld met 8%. De bewoning in fragmenten en buitengebied neemt af met 18%.** Gekeken naar het aandeel in het geheel, zien we dat waar nu 55% van de Ninovieters in de kernen woont en 45% erbuiten, dit volgens dit scenario tegen 2033 evolueert tot 65% in de kernen en 35% erbuiten. De grote revolutie is dat dus nog niet (ondanks de extreme aannames, zeker met het huidig beschikbaar instrumentarium!), maar een kentering is het weldegelijk.



Voorstel prioritair ontsnipperingsbeleid

WONINGSBEHOEFTE	TRANSFORMATIE BESTAAND WEEFSEL	GROTE ONTWIKKELINGSPROJECTEN (zie strategische projecten)
BEVOLKINGSPROGNOSE + 1650 huishoudens tegen 2033 ONTSNIPPERINGSMAATREGELEN jaarlijks 1% woningen verplaatsen in buitengebied en fragmenten/linten): 989 woningen tegen 2033	STAD jaarlijkse groeiratio van 0,5% 338 extra woningen tegen 2033 GROEIKERNEN jaarlijkse groeiratio van 1% 278 extra woningen tegen 2033 DORPSKERNEN/GEHUCHTEN jaarlijkse groeiratio van 0,5% 150 extra woningen tegen 2033	STAD OCMW-site: 230 Burchtdam/Fabelta: 400 (fase 1) à 900 (totaal) Malaardstraat: 150 à 250 GROEIKERNEN Appelterre station + WUG: 100 Okegem WUG + kerk + Dender: 150 Denderwindeke diverse projecten: 250
TOTAAL behoefte van 2639 extra woningen op duurzame locaties	TOTAAL 765 extra woningen in bestaand weefsel kernen	TOTAAL 1280 à 1880 extra woningen in grote projecten

HUIDIGE SITUATIE			DUURZAAM ONTWIKKELINGSSCENARIO 2033			
	Bevolking	Aandeel	Bevolking (2033)	Groei	Groeipercentage	Aandeel (2033)
Ninove stadskern	12 348	33%	16 442	+ 4 094	+ 33%	39%
Groeikernen	4 000	11%	5 750	+ 1 750	+ 44%	14%
Appelterre	1 500		2 070	+ 570	+ 38%	
Okegem	1 500		1 955	+ 455	+ 30%	
Denderwindeke	1 000		1 725	+ 725	+ 73%	
Dorpeskernen	4 500	12%	4 838	+ 338	+ 8%	12%
Verkavelingen	2 400	6%	2 396	+ 0	+ 0%	6%
Buitengebied	14 500	38%	12 229	- 2 241	- 15%	29%
TOTAAL	38 000	100%	41 621	+ 3 907	+ 10%	100%

PROGRAMMA 2
Een kwalitatief verdichtingsbeleid en een proactieve aanpak van strategische projecten

AANPAK KWALITATIEVE INBREIDINGSPROJECTEN

Essentieel voor een geslaagd beleid van verdichting en kernversterking is **dat de kwaliteit van de gerealiseerde projecten gewaarborgd is én dat de projecten zorgen voor lokale meerwaarde**. Dit betekent bijvoorbeeld dat inbreidingsprojecten tegelijk aangegrepen worden om bijkomende publieke groenruimte aan te leggen, het zacht netwerk uit te breiden,... Op die manier ontstaat een win-win situatie waarbij een deel van de winst die de investeerder maakt dankzij het project, lokaal wordt geïnvesteerd in verbeteringsprojecten. Zeker als er in de naam van kernversterking een hogere dichtheid toegelaten wordt op een terrein, is dit een essentiële voorwaarde. Dit soort van meerwaarde voor de buurt 'in natura' kan flexibel ingevuld worden naargelang de context en het type project: het kan ook gaan om de integratie van een gemeenschapsvoorziening in het project, of parkeervoorzieningen voor de buurt om zo de parkeerdruk op het openbaar domein te verlichten,...

Om te komen tot dit soort van constructieve meerwaardecreatie, is **overleg tussen investeerders en administratie** heel belangrijk, van vroeg in het ontwikkelingsproces. Daarbij is ook nood aan een administratie met voldoende capaciteit en ervaring om zo'n overleg tot een goed einde te brengen. Een leidraad kan gecreëerd worden door het opstellen van algemene kwaliteitsvoorwaarden en minimumregels voor goede inpassing van projecten, gekoppeld aan site-specifieke voorwaarden. Ook gedetailleerd inzicht in de woonbehoeften en duurzame doelstellingen van de gemeente is nodig, zodat eisen kunnen gesteld worden aan het woonprogramma.

Dit alles kan geformaliseerd worden in een **reglement van stedenbouwkundige lasten**, maar ook dan is constructief overleg broodnodig.

AANPAK GENERIEKE VERDICHTING

Deze aanpak werkt niet bij generieke verdichtingsprojecten, die te kleinschalig zijn om individueel aan te pakken: het opdelen van kavels of panden, het vervangen van huizen door een meergezinswoning,... Hier kan teruggegrepen worden op een **belasting op verhoging van woonentiteiten**, zodat een deel van de geboekte meerwaarde afgeroomd wordt om vervolgens door de stad geïnvesteerd te worden in het openbaar domein, gemeenschapsvoorzieningen, mobiliteitsbeleid,...

Zo'n belasting wordt nu al in enkele gemeenten toegepast, maar de grootte verschilt sterk. Een voorbereidend vergelijkend onderzoek lijkt dus nuttig.

ERFGOEDBELEID

Een ander aspect dat een kwaliteitsvolle kernversterking vaak in de weg staat, is de negatieve impact die verdichting heeft op de identiteit en het behoud van waardevolle gebouwen in de kern. Een goede eerste maatregel hier is het opmaken van een **inventaris van waardevolle gebouwen** die niet als erfgoed beschermd zijn, maar wel behoud verdienen.

PRO-ACTIEVE AANPAK PROJECTEN

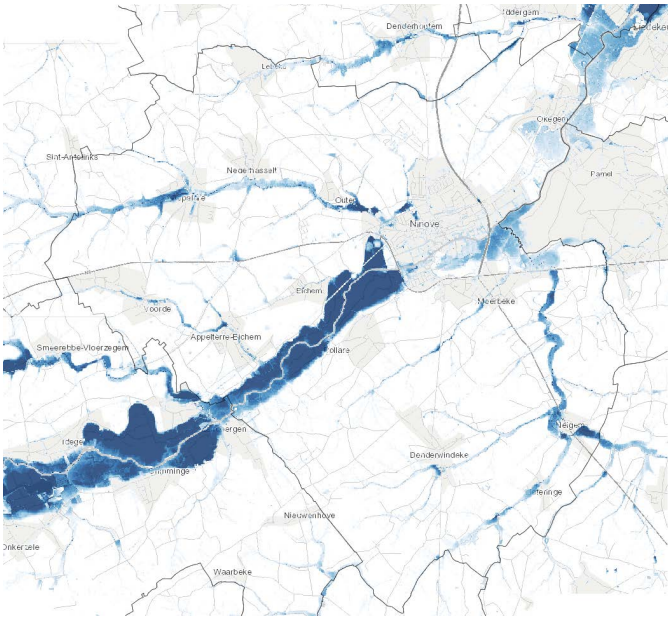
De grote, strategische projecten die in deze bouwmeesterscan voorgesteld worden, vragen om een pro-actieve en kordate aanpak. In het verleden was dit niet echt de sterkte van Ninove, zodat belangrijke projecten lang aansleepten of (nog) niet gerealiseerd werden. Het is belangrijk dat de stad het heft in handen neemt bij de opstart van zulke projecten en de aansturing ervan blijft opvolgen tot na realisatie. Dit vraagt om kordate en consequente keuzes en communicatie.

Een eerste belangrijke maatregel hier is dat elk strategisch project een **projectcoördinator** krijgt die zich ten volle kan inzetten voor de projectregie en de kwaliteitsbewaking van het project. Stadsprojecten vragen om een aanpak op maat, dat geldt ook bij de aanstelling van die coördinator: er moet gelet worden op specifieke benodigde expertise, netwerk, duurtijd van het project,... Als het moeilijk is om zulke mensen intern te vinden of aan te trekken voor de administratie, kan de coördinatie ook via externe dienstverlening gebeuren, eventueel zelfs via een raamcontract dat coördinatie en kwaliteitsbewaking combineert.

PROGRAMMA 3
Een veerkrachtig en klimaatrobuust water- en natuurbeleid

MAATREGELEN VOOR WATERBEHEER EN OVERSTROMINGSRISICO

Het **overstromingsrisico** in de Dendervallei en de andere beekvalleien in Ninove is nu al aanzienlijk en zal in de toekomst enkel toenemen. Hier is kordate actie gevraagd, zowel in het openruimtegebied als in het kleinstedelijk gebied. Dit is geen nieuw thema, het wordt reeds verschillende jaren opgevolgd via verschillende studies waar vooral de provincie Oost-Vlaanderen als initiatiefnemer optreedt. In de komende jaren komt het erop aan de in die studies **ontwikkelde strategieën, concreet uit te voeren**. Dat gaat dan over maatregelen in de Dendervallei en de stadskern om extra **waterbufferingscapaciteit** te creëren (zie lopende studies 'Ruimte voor Water' en 'FRAMES'), maar ook om **beschermingsmaatregelen** voor wijken en industriegebieden met verhoogde overstromingsgevoeligheid (zie studie 'FRAMES').



Overstromingsrisicozones klimaatscenario 'Hoog Impact 2100' | © klimaat.vmm.be

NATUURONTWIKKELING IN BEEKVALLEIEN, NEIGEMBOS EN HET OPEN BUITENGEBIED

Naast het concrete natuurbeheer van de al bestaande **natuurgebieden** (in bv. Neigembos, Dendervallei of Beverbeekvallei) moet er werk gemaakt worden van **uitbreiding van deze zones**. Dit kan in eerste instantie door de bestaande randen te verzachten, bv. door bosranden uit te breiden via mantel- en zoombeheer.

In de rest van het buitengebied is een beleid nodig om **kleine landschapselementen te beschermen, te herstellen en uit te breiden**. Momenteel zijn deze elementen het meest aanwezig in de beekvalleien en het landschap rond Aspelare, Denderwindeke (zuidkant), Lieferinge en het gebied richting Denderhoutem. Hier is een speciaal actieprogramma en lokale samenwerking met eigenaars en beheerders (landbouwers) noodzakelijk.

Het bestaande beleid voor het **herstellen en opwaarderen van het netwerk van trage wegen** dient te worden verdergezet. De trage wegen worden ingezet als wandelroutes maar ook als recreatieve én functionele fietsroutes. Op korte termijn zijn dit de fietsroutes die het snelste aangepakt kunnen worden, aangezien de grote assen meestal gewestwegen zijn waar een snelle herinrichting minder evident is.

Om de **beleving van het landschap** te stimuleren kan specifiek beleid ontwikkeld worden voor gebieden met een bijzonder potentieel voor toerisme of dagrecreatie. Hier kan gewerkt worden met gebiedsgerichte maatregelen rond herwaardering van erfgoed (historische hoeves!), verbetering van de recreatieve infrastructuur, samenwerking met lokale landbouwers rond toegankelijkheid en beleving van het agrarisch landschap,...

PROGRAMMA 4
Energielandschap Ninove

UITVOERING VAN GEBIEDSVISIE ENERGIELANDSCHAP

De gebiedsgerichte visie 'Energielandschap Denderland' is een goed vertrekpunt voor de energietransitie in Ninove, maar ook niet meer dan dat. Voor de concrete uitvoering ervan is nog heel wat werk nodig, waarvoor ook de stad in actie moet schieten. De ondersteuning van de provincie zal nodig blijven, zowel organisatorisch als inhoudelijk.

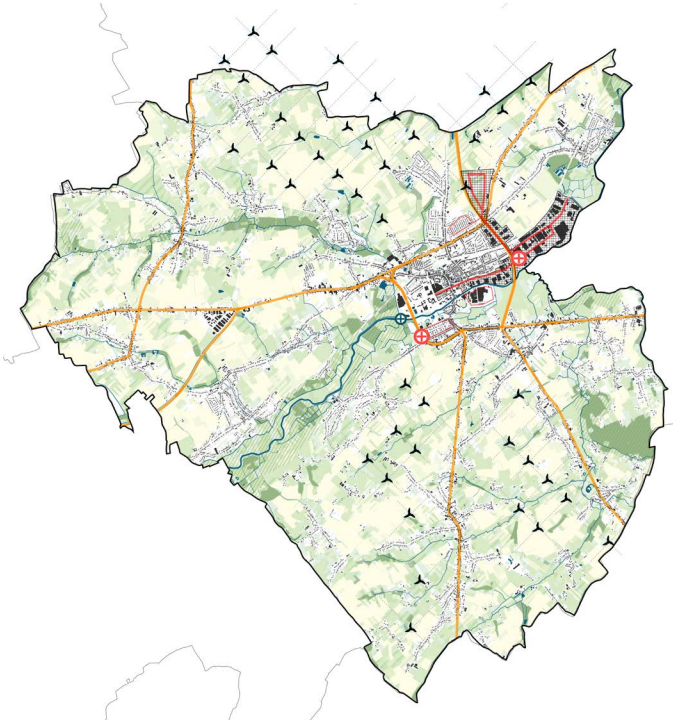
Er moet werk gemaakt worden van de **verdere uitwerking van de windwinningsgebieden** in het noorden en zuiden van Ninove. Een **gedetailleerd landschapsontwerp, inventarisatie van geschikte locaties voor de inplanting van windturbines** (zie ook quickwins), een **business plan** en een **strategische energiepartner voor de uitvoering** zijn nodig. Een belangrijk aspect is wie de meerwaarde opstrijkt van de windturbines. Als die op publieke grond kunnen gebouwd worden, is dat de stad, maar bij windturbines op privé-grond is er een risico dat één eigenaar alle meerwaarde opeist en alle omliggende grondeigenaars in de kou blijven staan. Hier moet een **alternatief financieringsmodel** worden onderzocht dat de lusten en lasten eerlijk verdeeld tussen grondeigenaars, grondbeheerders en omwonenden. Energieproductie kan ook een **alternatief verdienmodel** zijn voor landbouwers en zo een hefboom zijn voor een duurzamer agrarisch systeem.

Het **potentieel voor warmtenetten** in de stadskern moet in kaart gebracht worden. De creatie van een energiehub in het Beneden Industriegebied moet worden onderzocht in samenwerking met de aanwezige bedrijven en het parkmanagement.

De **installatie van PV-installaties** op daken moet maximaal worden gestimuleerd. Ninove loopt hier achter op Vlaanderen. De stad en andere publieke actoren hebben hier een voorbeeldfunctie, daarnaast is er nood aan communicatie, sensibilisering en concrete ondersteuning. De stad zou ook een **energieconsulent** moeten aanstellen in de administratie om inwoners te begeleiden bij energieprojecten, om de juiste steunkanalen te vinden,...

Tegelijk moet ook het **gebruik van geothermie** (warmtepomp met grondwarmte, via bv. BEO-veld of KWO, worden gepromoot bij huishoudens en projectontwikkelaars. Alle **nieuwbouw** dient zo veel mogelijk fossielvrij te worden verwarmd, geothermie is hier de beste oplossing.

Het gebruik van landbouw en landschapsbeheer (specifiek voor kleine landschapselementen en houtkanten) als brond voor **biomassa** moet worden onderzocht via pilootprojecten.



Strategieën Energielandschap Denderland voor Ninove

PROGRAMMA 5
Clusteren en ondersteunen van bedrijvigheid

VERHOGEN RUIMTELIJK RENDEMENT EN DUURZAAMHEID BEDRIJVENTERREINEN

Hoewel de meeste industrieterreinen in Ninove volzet zijn, zijn ze zelden efficiënt bebouwd. Mits een **hoger ruimtelijk rendement** zou hier meer ruimte voor economische activiteiten kunnen aangeboden worden. Zo'n operatie kan gepaard gaan met een **verhogen van de duurzaamheid** van de terreinen: beter watermanagement, aanpak overstromingsrisico, verhogen groenaandeel en biodiversiteit, meer collectiviteit (bv. parkeerruimte), verhogen energie-efficiëntie, lokale hernieuwbare energieproductie, werken aan circulaire economie,... Zo'n operatie dient in nauwe samenwerking met de lokale bedrijven en het parkmanagement te gebeuren.

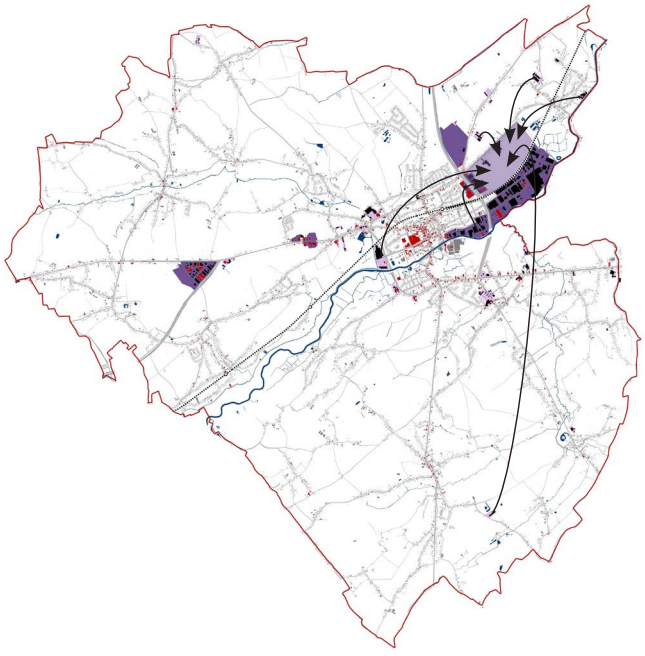
EEN OPLOSSING VOOR SLECHT GELEGEN BEDRIJFSVESTIGINGEN

Ninove bevat een aantal bedrijven die weliswaar niet zonevreemd zijn, maar toch niet op een bedrijventerrein liggen. Twee clusters daarvan springen bijzonder in het oog, omdat ze bovendien in de Dendervallei liggen en de natuurontwikkeling en het waterbeheer daar hinderen: de zone westelijk van de Ninoofse ring en de bedrijfsvestiging in Okegem op de Denderoever. Daarnaast zijn er nog een aantal bedrijven die in het agrarisch landschap liggen en daar evenmin op hun plaats zijn. Een **herlokalisatie** van deze bedrijven, zeker de eerste twee, zou moeten overwogen worden zodra zich een reden voor vernieuwing aandient.

EEN EXTRA BEDRIJVENTERREIN?

Zo'n herlokalisatie is echter enkel mogelijk als er ruimte beschikbaar is. Het nieuwe bedrijventerrein Doorn Noord is hiervoor geen optie meer, en zolang de zoektocht naar meer ruimte-efficiëntie op de bestaande terreinen niet afgerond is, is daar ook amper ruimte beschikbaar. Daarom zou **extra ruimte voor bedrijvigheid** zeker interessant zijn, mits op een goede locatie. Hiervoor dient het terrein achter de Boven Industriezone zich aan, het landbouwgebied tussen de spoorweg en de N207 (Okegembaan). Dit sluit aan bij andere industriegebieden, is gelegen nabij het station en biedt theoretisch de mogelijkheid van spoorontsluiting. In eerste instantie enkel **om de verplaatsing van bestaande, slechts gelegen bedrijven te faciliteren** en mits dezelfde duurzame principes als bij Doorn Noord gewaarborgd zijn, plus extra aandacht voor een compacte inplanting en maximaal ruimtelijk rendement. Op die manier ontstaat er geen extra ruimtebeslag.

Ook de herontwikkeling van de Oude Industriezone tot gemengde, productieve stadswijk zal er waarschijnlijk toe leiden dat voor een aantal bestaande bedrijven een andere locatie beter geschikt is, ook die kunnen gebruik maken van het nieuwe terrein.



Herlokalisatie slecht gelegen bedrijvigheid naar eventuele nieuwe industriezone

PROGRAMMA 6
Duurzaam mobiliteitsbeleid

FIETSSTAD NINOVE

Ninove kan een echte fietsstad worden, maar er is veel werk aan de winkel. De opmaak van een **ambitieus en concreet fietsactieplan** is noodzakelijk. Zo'n plan bevat meer dan infrastructuurmaatregelen, maar toont een totaalaanpak om te werken aan netwerk, comfort, veiligheid en fietscultuur.

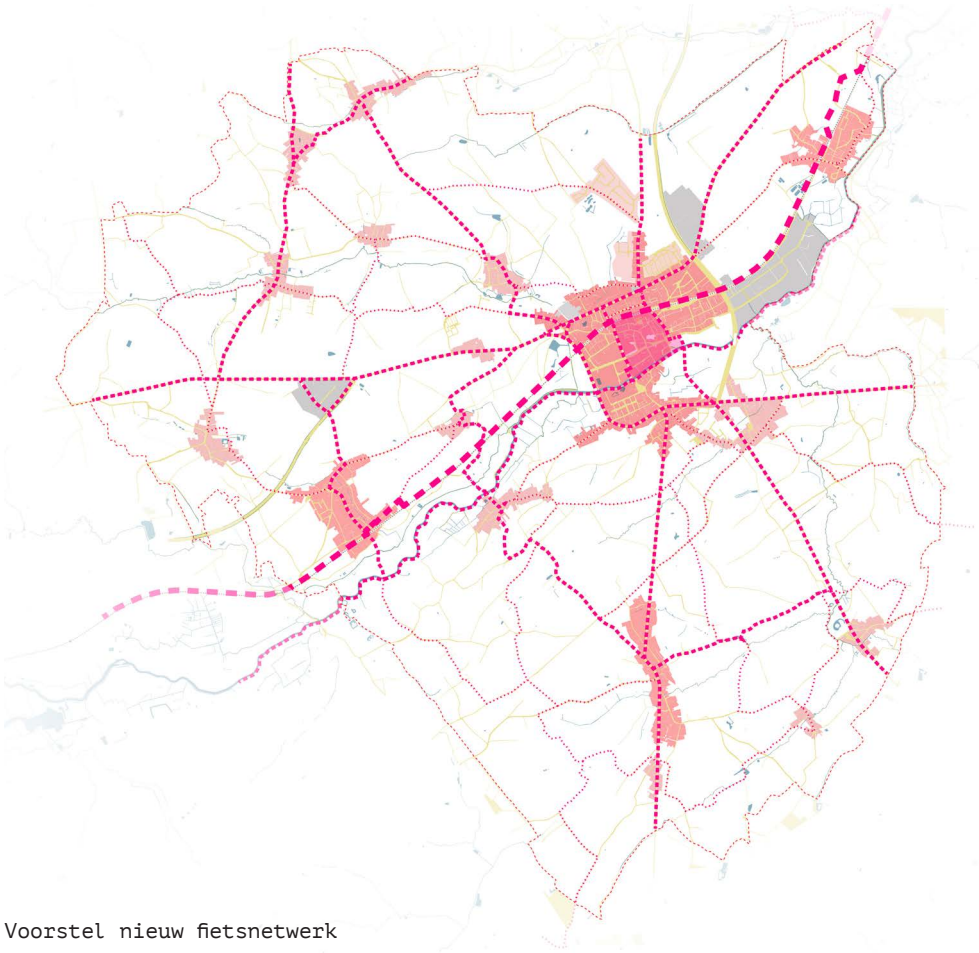
Fietsbeleid is succesvol als het iedereen bereikt van jong tot oud. Ook schoolkinderen en gepensioneerden moeten met plezier en gerust fietsen in Ninove.

De belangrijkste stap is het **wegwerken van gevaarlijke punten in het fietsnetwerk**. Eén gevaarlijk punt is nefaster voor fietsgebruik dan kilometers slechte fietspaden. Zodra de zwarte punten op een route aangepakt zijn, kan ook werk gemaakt worden van het fietsnetwerk zelf, bij voorkeur uiteraard met **vrijliggende en afgeschermde, comfortabele en brede fietspaden**.

Begeleidende maatregelen zijn werken aan **publieke fietsenstallingen** in alle kernen, maar ook **private fietsenstallingen** in woonprojecten.

Een systeem van **deelfietsen aan mobipunten** ondersteunt combimobiliteit.

Om de fietscultuur te stimuleren, moeten stad en bedrijven hun **personeel aanzetten tot fietsen**. De stad kan initiatieven nemen voor **groepsaankoop** van speciale fietsen en elektrische fietsen. Voor speciale fietsen kan ook een **ruilsysteem** opgezet worden. Ook voor kinderfietsen is een publiek ruilsysteem interessant.



Voorstel nieuw fietsnetwerk

Tenslotte zijn **evenementen rond fietscultuur**, zoals festivals en happenings, een goede manier om te werken aan communicatie en de identiteit van Ninove als fietsstad.

COMBIMOBILITEIT

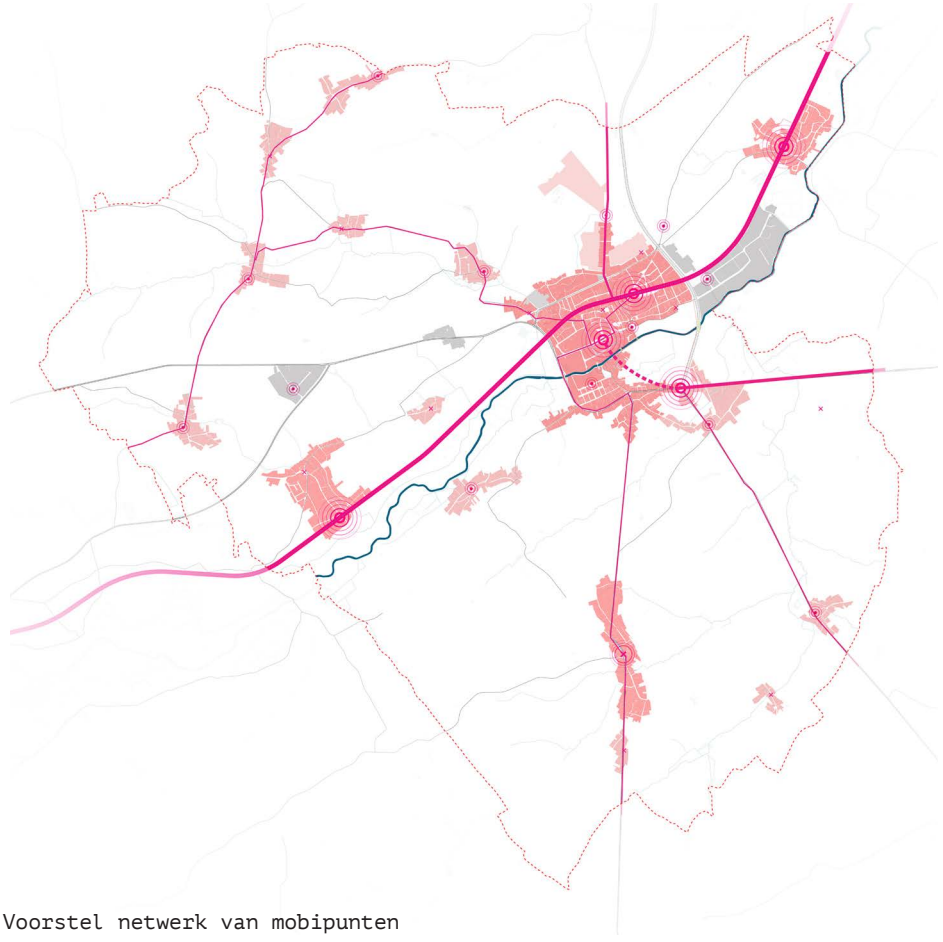
Om het Ninoofse dorpenlandschap op een duurzame manier bereikbaar te houden in tijden van basisbereikbaarheid en concentratie van reguliere buslijnen op die assen met een hoog vervoerspotentieel, is een **netwerk van mobipunten** noodzakelijk.

Een mobipunt is een verzamelplaats voor een multimodaal mobiliteitsaanbod en dus punten waar een overstap tussen verschillende modi of binnen één modus mogelijk is. Dit zijn dus zowel de grote vervoerknooppunten (stations,...) als kleine mobiliteitsknopen in dorpskernen.

Vanuit het departement MOW is een nieuwe beleidsvisie voor mobipunten in voorbereiding, met daarin prestatie-eisen rond mobiliteitsaanbod, diensten, navigatie, ruimtelijke integratie en potentieel & ontwikkeling, telkens afhankelijk van de context en de bedieningsgraad van elk mobipunt.

Ninove heeft momenteel drie en potentieel **vier of vijf mobipunten van regionaal belang**: de stations Ninove, Appelterre en Okegem en op termijn één of twee extra haltes voor de HOV-lijn naar Brussel. Denderwindeke geldt als een lokaal knooppunt met belangrijke kernwerking. Voor de rest geldt een vuistregel dat per 2000 inwoners ongeveer één mobipunt nodig is, zodat Ninove ruimte heeft voor een **stuk of 15 lokale mobipunten op buurtniveau** (in de stadskern) of in het buitengebied. De kaart hieronder toont een mogelijke inplanting.

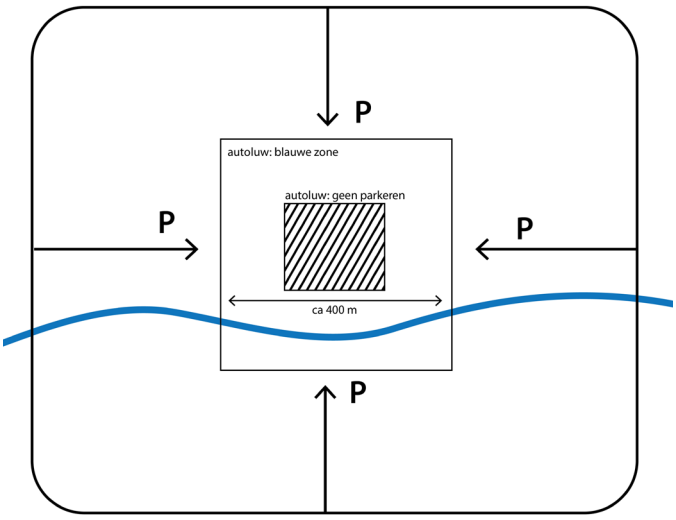
Elk mobipunt is een **knoop van combimobiliteit**, de juiste bediening hangt af van de schaal: trein, (tram-)bus, vervoer op maat, autodelen, carpool, fietsdelen, taxistand,...



Voorstel netwerk van mobipunten

4.2 STRATEGISCHE PROJECTEN

STRATEGISCH PROJECT 1
Autoluwe verblijfsruimte in het stadscentrum



Geabstraheerd schema voor een eerste stap richting autoluw centrum

Het vergroten van de aantrekkelijkheid van de Ninoofse stadskern begint met het autoluw maken van het centrum. Dit betekent dat **zowel de verkeers- als de parkeerdruk drastisch omlaag moeten in de centrale straten en dat er voor de hele stadskern een intelligent circulatie- en parkeerplan moet komen.** De doelstelling daarbij is auto's weren waar ze niet moeten zijn en tegelijk de bereikbaarheid van het centrum voor auto's (voorlopig) maximaal houden. Op termijn kan nagedacht worden aan een ontradingscampagne om het centrum met de auto te bezoeken, maar dit lijkt voorlopig niet opportuun.

Het mobiliteitsplan van Ninove bevat in principe de belangrijkste principes al, die moeten alleen nog worden toegepast. Een eerste stap is volgens ons om te werken met een aantal duidelijke zones. **Het centrale deel van de handelskern wordt autoluw, dit betekent dat er geen parkeren op het openbaar domein wordt toegestaan.** Verkeer wordt in deze eerste stap wel nog toegelaten. Waar parkeerplaatsen verdwijnen, wordt verblijfsruimte ingericht in de plaats. Er kan nagedacht worden over speciale maatregelen rond laden en lossen. Rond dat centrale deel komt een **zone waarin enkel bewonersparkeren en een beperkt aantal, goed gekozen shop&go plaatsen** toegelaten wordt. Die zone moet nog worden afgebakend, maar we schatten dat het zou gaan om een gebied van ca. 400 m diameter. Dit betekent dat het hele gebied gemakkelijk bewandelbaar is voor iedereen. **Direct grenzend aan dit gebied kunnen parkings worden aangeboden** met een aangepast tarief, specifiek bedoeld voor bezoekers. Deze parkings zijn eigenlijk nu al voorhanden, in elke windrichting.

Op langere termijn moet worden nagedacht over een echt circulatieplan met lussen en knips dat ervoor zorgt dat doorgaand verkeer doorheen de centrale zone niet meer mogelijk is. Een deel van die zone kan vervolgens als voetgangerszone worden ingericht. Dit gaat gepaard met een heraanleg met maximale aandacht voor verblijfskwaliteit, hoogwaardige materialen en de integratie van bomen en groen.

STRATEGISCH PROJECT 2
Ontwikkeling van de stedelijke Denderoevers

De ontwikkeling van de stedelijke Denderoevers bestaat in feite uit drie grote deelprojecten, die een sterk samenhangend geheel vormen: de OCMW-site (Inghelantsite), Burchtdam en Mallaardstraat.

VERDERZETTING EN AFWERKING OCMW-SITE

Voor de voormalige terreinen van het OCMW, gelegen tussen de Graanmark en de Dender en dus pal in het hart van Ninove, is al het voorbereidend werk in feite gedaan. Er ligt een masterplan op tafel waarrond minstens aanvankelijk consensus bestond. De realisatie van het plan schiet echter niet op en er zijn recent terug een aantal onenigheden ontstaan tussen stakeholders over o.a. fasering, dichtheid, bepaalde bouwhoogtes,... Intussen ligt het gebied er verwaarloosd bij. Hier is het essentieel om **zo snel mogelijk de zaak recht te trekken en te beginnen met concrete realisaties**. Als er over deelgebieden geen consensus meer is, mogen die toch niet de rest van het project blokkeren. Een goede eerste stap zijn de **centrale gebouwen en de publieke parkruimte aan het water.** Zo krijgt de ontwikkeling en beleving van de Denderoevers prioriteit. Als de vertraging blijft aanslepen, moet er minstens werk gemaakt worden van een (tijdelijke) beleving van de site (zie quickwins).



De ontwikkeling van de Denderoevers met drie deelprojecten

ONTWIKKELING BURCHTDAMSITE: EEN NIEUW STADSDEEL VOOR NINOVE

Met de naam Burchtdam bedoelen we de ontwikkeling van het hele gebied rond de Burchtdamsite en Fabelta, dat zich ruwweg bevindt tussen Dender, Burchtdam, Brusselsestraat, Brusselsesteenweg en Koning Boudewijnlaan. Dit is een enorm terrein, voor een groot deel onbebouwd, met een gigantisch potentieel voor Ninove. We kiezen hier radicaal voor de **ontwikkeling van een nieuw, compact stadsdeel met een stedelijke dichtheid.**

De rest van het gebied blijft groen en wordt ingericht als **groots landschapspark met veel ruimte voor water en natuur, voor stadslandbouw, recreatie** (de voetbalterreinen bijvoorbeeld kunnen in principe behouden blijven). Vooral die rol voor water is essentieel: door langs de Dender een dergelijke, dicht bebouwde stadswijk te realiseren, neemt de verharding hier toe. Dit lijkt ons verantwoord, gezien de positieve impact op kernversterking en stadsvernieuwing die dit project zal hebben en de heel centrale locatie die het heeft. Het bijkomende ruimtebeslag zal echter moeten gecompenseerd worden door het landschapspark helemaal in te richten als potentieel waterbufferingsgebied, eventueel zelfs door hier een bijkomende arm van de Dender aan te leggen.

De nieuwe stadswijk zelf krijgt een divers en groen karakter dankzij ruime bouwblokken met groene invulling en een centraal parkgebied dat de wijk in twee deelt en uitkomt op de nieuwe Denderbrug. De keuze voor bouwblokken is redelijk traditioneel maar beproefd, voor de invulling suggereren we een **combinatie van meergezinswoningen en rijwoningen met tuin.** Zeker aan de randen richting Dender of richting landschapspark kan punctueel gekozen worden voor bescheiden hoogbouw van 8 à 10 bouwlagen, de gemiddelde bouwhoogte van het project zouden we beperken tot 5 lagen. Op die manier kunnen in dit project alleen zo'n **1000 nieuwe woningen** worden gerealiseerd, naast heel veel **ruimte voor ondersteunende (handels) voorzieningen, kinderopvang, een school, kantoor- en atelierruimte,...** We kiezen er bewust voor om de bestaande industriële gebouwen af te breken, zodat de complexiteit van het project op dat vlak beperkt blijft en maximaal kan ingezet worden op kwaliteit van de architectuur en de inrichting van de publieke ruimte, naast duurzame principes als **autoluw karakter, de hoogste standaards qua energie-efficiëntie en fossielvrije gebouwverwarming** dankzij geo- of riothermie.

Aan de Dender komt een **nieuwe brug** die het project verbindt met de zone aan de Mallaardstraat. Langs de oevers komen **plein- en parkruimtes**. Deze worden opgeladen dankzij een gemengde invulling van de aangrenzende bebouwing met horeca, handel, woningen, kantoren,...

Naast de centrale parkruimte stellen we ook **twee meer informeel ingerichte oost-west verbindingen** voor die de doorwaadbaarheid van het project voor voetgangers en fietsers garanderen. Deze verbindingen zijn de ideale locatie voor voorzieningen zoals een basisschool, kinderopvang, buurtwinkel, praktijk- en atelierruimtes,...

PROJECT MALLAARD: EEN GROENE EN PRODUCTIEVE WIJK IN HET CENTRUM VAN DE STAD

De Oude Industriezone tussen Dender en Mallaardstraat heeft veel aan belang ingeboet. De terreinen zijn nog wel gevuld, maar de vraag dringt zich op of een dergelijk strategisch gelegen gebied geen betere invulling kan krijgen. Daarom stellen we een **stapsgewijze transformatie** voor van het hele gebied, **met behoud van bedrijvigheid**, maar **in een combinatie met wonen, publieke voorzieningen** (nieuwe locatie voor de brandweer?) **en veel publieke groenruimte.** Geen enkel bedrijf maakt nog gebruik van de Dender voor transport, dat is ook niet meer realistisch, dus is het logisch om de oevers terug publiek in te richten. Zo creëren we een pak aantrekkelijke groenruimte voor de dense Nederwijk ernaast.

Een extra opportuniteit ontstaat door de huidige **Mallaardstraat meer naar het zuiden te verleggen**, aan de andere kant van de bestaande bomenrijen. Op die manier ontstaat er op de plek waar nu de straat loopt, ruimte voor groen (waarin de bomen perfect geïntegreerd kunnen worden) en zelfs om het bouwblok tussen Nederwijk en Mallaardstraat af te werken met een extra rij bebouwing aan de zuidkant.



Project Mallaard



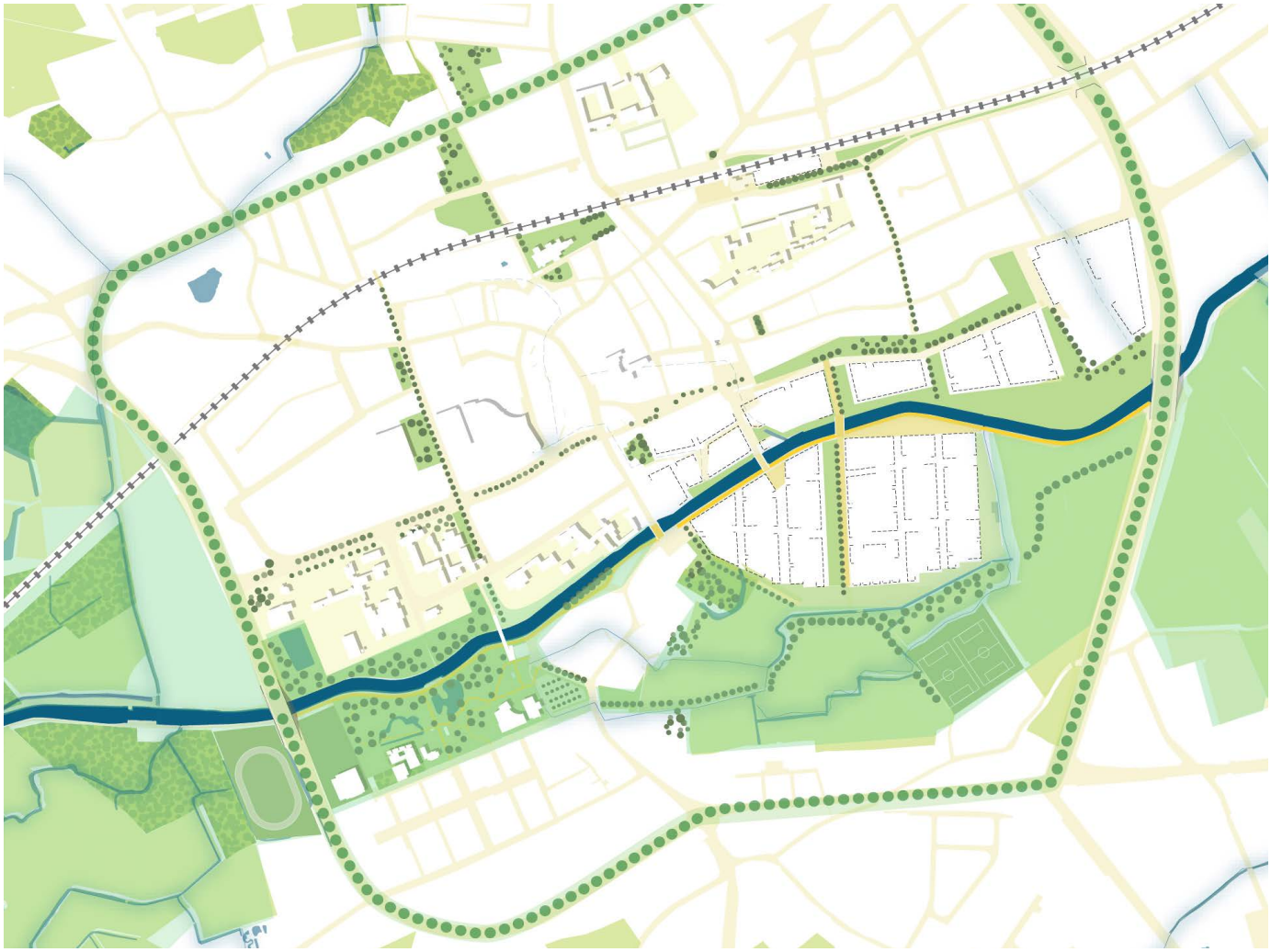
Ontwikkeling Burchtdamsite

STRATEGISCH PROJECT 3
Netwerk van groene plekken en verbindingen

Het gebrek aan buurt- en wijkgroen in de stadskern wordt opgevangen door de **creatie van een netwerk van groene plekken en verbindingen**. Daarbij wordt vertrokken van bestaande sites die toegankelijker gemaakt worden of vergroend. In een latere fase kan nagedacht worden of er in de meest dens bebouwde wijken ook ruimte kan bijgemaakt worden als daar opportuniteiten voor ontstaan.

De **linkeroever van de Dender tegenover het stadspark** en achter de PTI-campus, wordt opgewaardeerd als rustig, natuurlijk parkgebied. In de zomer kan het samen met de open terreinen op de campus zelf ingezet worden voor evenementen om zo het stadspark wat te ontlasten.

In het verlengde van de voetgangersbrug over het kanaal creëren we een **groene noord-zuid as langs de Bevrijdingslaan en de Vuurkruisersstraat**. Deze as komt tegemoet aan het gebrek aan noord-zuid verbindingen voor langzaam verkeer in de stedenbouwkundige structuur van Ninove. Om de as te vergroenen, kunnen de langsparkeerplaatsen plaats maken voor bomen, een breed en groen ingericht



Netwerk van groene plekken en verbindingen in de stadskern

voetpad en een breed, afgeschermd fietspad. Achter de Colruyt en aan de Geraardbergsestraat kunnen hier twee nieuwe buurtparkjes aan worden gekoppeld. Voor de Colruyt-site kan eventueel gezocht worden naar een combinatie met een nieuwbouwproject.

Noordelijk van de spoorweg worden de **bestaande groengebieden aan de Abdijstraat** verder opgewaardeerd met een aantrekkelijkere groeninrichting, meer biodiversiteit en ruimte voor spel en ontmoeting. Een groene doorsteek over de ring en verder helemaal noordelijk tot Hof Ter Duyst ontsluit het waardevol groengebied aan de rand van de stadskern voor de bewoners.

In de dichtbebouwde stationswijk en Nederwijk is bijkomend groen niet meteen realiseerbaar, daarom wordt ingezet op de **projecten Mallaard en Burchtdam** (zie hiervoor) om in de nabijheid **grote, nieuwe parkgebieden te creëren** voor deze bewoners. De Emiel de Molstraat kan op termijn worden heringericht als groen woonerf om een trage verbinding te creëren richting deze nieuwe parken.

Aanvullend op de twee nieuwe groene noord-zuid verbindingen wordt ook een **centrale, groene boulevard gecreëerd van west naar oost,** langs de Centrumlaan en de Graanmarkt tot aan het vernieuwde profiel van de Mallaardstraat (zie hiervoor).

Tenslotte wordt aan **Burchtdam een groot landschapspark** gecreëerd voor de hele stad, als aanvulling op het stadspark: in vergelijking met het stadspark krijgt het landschapspark een meer natuurlijk en rustiger karakter, met een waterrijke inrichting, vooral gericht op wandelen, fietsen, waterbuffering en een aantal zones voor stadslandbouw.







1. Stadspark en Dender
2. Bomenrijen aan de Mallaardstraat
3. Open ruimte Burchtdam

STRATEGISCH PROJECT 4
Herontwikkeling stationsomgeving

Het nieuwe stadsbestuur van Ninove heeft zelf al aangegeven de herontwikkeling van de stationsomgeving als strategisch project te zien. Dit is een complex project, zeker nu duidelijk is dat er van de NMBS of Infrabel waarschijnlijk geen grote investeringen te verwachten vallen op korte termijn. Tegelijk is er de mogelijke komst van de HOV-lijn naar Brussel, een bepalende maar onzekere factor (zie ook hierna). Het is immers onduidelijk of die lijn tot aan het station van Ninove zou rijden of niet. Dit zou extra infrastructuur vereisen voor zowel de stopplaats (terminus?) van deze lijn.

Een aantal basisprincipes voor een verbetering van de stationsomgeving kunnen wel vastgesteld worden. Zo is er dringend nood aan een **herinrichting van het stationsplein en het busstation** daar, om een aantrekkelijkere publieke ruimte te creëren. Een optie zou zijn om het stationsgebouw iets op te schuiven en zo het plein te vergroten, zodat er ruimte is voor een echt busstation (eventueel met halte van de HOV-lijn) en daarnaast een stationsplein die naam waardig.

Zo'n **nieuw stationsgebouw** integreert best meteen ook (een deel van) de **parkeerplaatsen** en biedt plaats voor **commerciële voorzieningen en kantoorruimte**. Dit zou toelaten om tegelijk de huidige parking deels te **vergroenen**. Ook de parking aan de andere kant van het station kan opgewaardeerd worden, bijvoorbeeld door er een gebouw bovenop te zetten met een woon- of kantoorfunctie.

Aangezien veel van deze ingrepen pas op lange termijn zullen kunnen uitgevoerd worden en een intense samenwerking met de NMBS vragen, kan er op kortere termijn alvast gekozen worden voor een herinrichting van het bestaande plein.





1. Stationsplein
2. Groene ruimte achter station



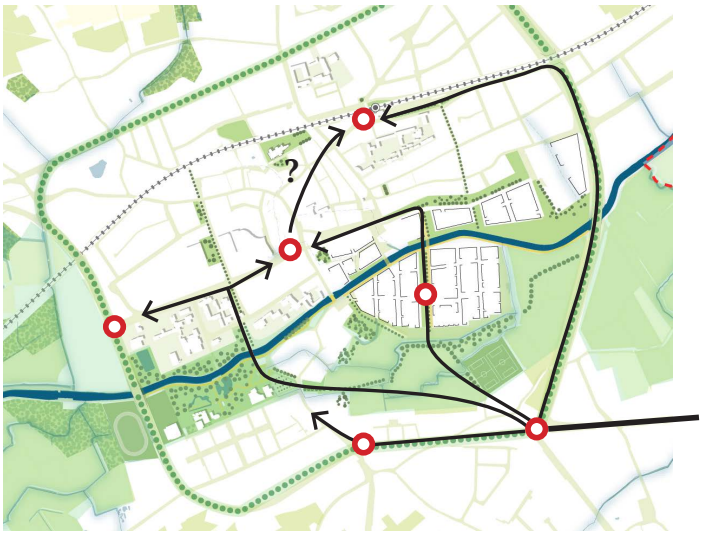
Structuurschets herontwikkeling stationsomgeving

STRATEGISCH PROJECT 5
HOV-lijn naar Brussel

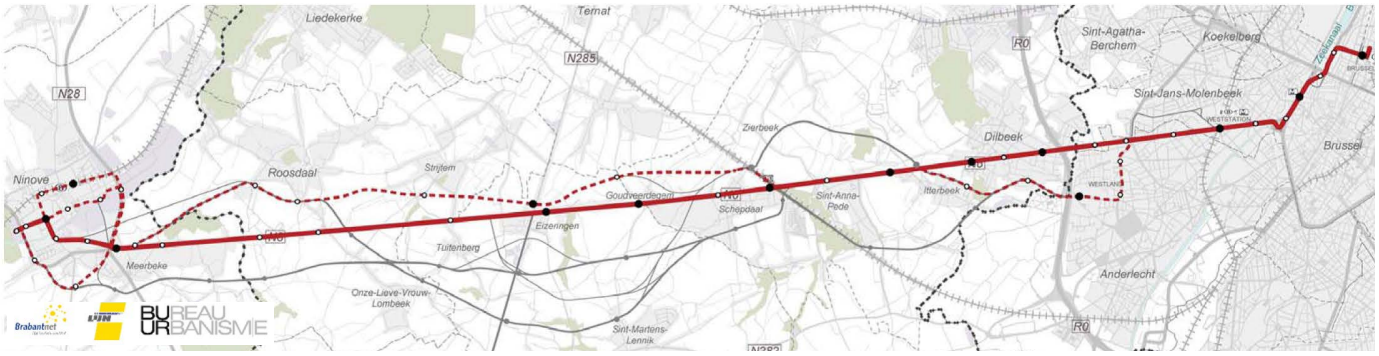
De voorbereidende studies voor het Brabantnet van De Lijn toonden aan dat een HOV-lijn van Ninove naar Brussel-Noord via de N8 de **snelste verbinding met de hoofdstad** zou vormen, met een theoretische reistijd van 52 minuten tot aan het station Brussel-Noord (dus nog minder tot aan metro West of de Ninoofsepoort voor wie niet in Noord moet zijn). De lijn werd uiteindelijk niet weerhouden omdat drie andere lijnen als meer prioritair gezien werden. Van alle niet weerhouden lijnen bleek die naar Ninove wel de meest beloftevolle, dus het lijkt nog steeds realistisch dat ze er ook komt. Om de HOV-lijn terug op de agenda te krijgen, zal **intergemeentelijke samenwerking** nodig zijn met de andere gemeentes langs de lijn: Roosdaal, Lennik en Dilbeek.

Daarbij gaat het waarschijnlijk niet (meer) om een tramlijn, maar een '**trambus**', een snelle, comfortabele en grote bus met een volledig vrije bedding over het hele tracé. Voor HOV geldt dat comfort en snelheid primeren, dus ook het aantal haltes zal beperkt blijven tot de belangrijkste knooppunten onderweg. **Het tracé verloopt via de N8 tot aan de stelplaats in Ninove, daarna is het nog onduidelijk welke route het meest te verkiezen valt.** Dit vereist bijkomend onderzoek. Een aantal opties lijken haalbaar: een route doorheen het landschapspark Burchtdam, via het stadspark of doorheen het nieuwe stadsdeel (zie hiervoor), ofwel een continuering langs de N8, die hier echter heel smal wordt en enkel een wisselstrook zal toelaten (bovendien enkel mits wegnemen van alle parkeerplaatsen in dit deel van het tracé). Elk van die routes laat toe om een halte in het centrum te voorzien, maar het zal moeilijk zijn om van daaruit tot aan het station te geraken omdat dan het hele historische centrum moet doorkruist worden met een trambus. De in de tracéstudie voorgestelde optie van een eindhalte met P&R aan het einde van de Centrumlaan, strookt niet met de visie op de Dendervallei die we in deze Bouwmeesterscan voorstellen (zie later). Een derde optie is een route langs de oostelijke ring rechtstreeks naar het station, zonder halte in het centrum.

Om de HOV-lijn te kunnen realiseren, is een **volledige heraanleg van de N8** vereist, inclusief een reductie van het huidige 2x2 profiel naar een 2x1.



Mogelijke tracés voor HOV-lijn in de stadskern



Voorkeursscenario voor HOV-as Ninove-Brussel uit tracéstudie Brabantnet | © De Lijn

STRATEGISCH PROJECT 6
Dorpskernen Appelterre, Okegem, Denderwindeke en Meerbeke

We selecteren drie dorpskernen als groeipolen, waar ingezet wordt op vergroting van het aantal inwoners binnen een compacte dorpskern, verhoging van de woonkwaliteit door meer groen en verblijfsruimte en een beter contact tussen kern en omliggend landschap. Meerbeke werd in deze Bouwmeesterscan niet als groeipool geselecteerd, maar kan dit op termijn wel worden. We beschrijven dan ook alvast een aantal principes voor Meerbeke.

APPELTERRE: BI-POOL AAN DE DENDERVALLEI

Appelterre krijgt twee centra, met elkaar verbonden door een as met voorzieningen, één voor zacht verkeer en een groene, informele verbinding.

Het **historisch dorpscentrum** wordt aangepakt maar niet structureel verdicht. Het kerkplein wordt heringericht als plein i.p.v. parking, waarbij ook het aanwezige erfgoed meer tot zijn recht komt. Rond de kerk is ruimte voor bijkomende gemeenschapsvoorzieningen, specifiek gericht op ouderen en kinderen.

De **stationsomgeving** vormt het tweede deelcentrum van Appelterre en wordt wel sterk ontwikkeld. De omliggende bouwblokken worden aangepakt en verdicht met meergezinswoningen. Aanwezig erfgoed wordt geïntegreerd. De bijkomende bebouwing laat toe om ook te investeren in de publieke ruimte: een stationsplein en kwalitatief ingerichte stationsparking,…

Het **woonuitbreidingsgebied** aan de Breeweg kan worden ontwikkeld met grondgebonden woningen met tuin. Er is aandacht voor publieke ruimte, diverse woontypes en hoger ruimtelijk rendement dan bij andere verkavelingen.

Het **bestaande weefsel van de kern** wordt verdicht door opdelen van kavels. Zo kan er in het binnengebied van het bouwblok tussen Papestichelstraat en Angereelstraat een verdichtingsoperatie uitgevoerd worden met (kleinere) grondgebonden woningen, aansluiting op de herverkaveling die in het zuiden al goedgekeurd is.

In het bouwblok tussen Angereelstraat en Hellestraat kan de **Oppembeek** toegankelijk gemaakt worden als lokaal park en groene verbinding - aangezien deze doorheen bestaande tuinen loopt is dit waarschijnlijk enkel op lange termijn mogelijk.

De **vallei van de Rijt en de Dender** wordt zichtbaarder en beleefbaar gemaakt door bestaande lintbebouwing langs de Neerstraat te vervangen door compacte (kleinschalige) woonprojecten met meergezinswoningen (genre urban villa) met publiek toegankelijke groenruimte ertussen. Dit kan enkel binnen de kern en indien de overstromingsveiligheid gegarandeerd is. De vrijgekomen groenruimte wordt ingericht als parkruimte en doorgetrokken tot in de Dendervallei. Op termijn kan gekeken worden of hier een **bijkomende voetgangers- en fietsbrug** over de Rijt en Dender kan komen.

De transformatie van het bestaand weefsel in Appelterre (inbreiding en spontane transformatie) kan op middellange termijn ca. 100 extra woningen opleveren. Rond het station creëren we ruimte voor 75 bijkomende wooneenheden en de aansnijding van het woonuitbreidingsgebied creëert plek voor 25 nieuwe woningen.

Gecombineerd levert deze visie woonruimte op voor ca. 455 extra inwoners of een groei van 30% t.o.v. het huidige bevolkingsaantal in de dorpskern van Appelterre.



Structuurschets herontwikkeling dorpskern Appelterre

OKEGEM: COMPACT DORP AAN DE DENDERVALLEI

Okegem is nu al een redelijk compact dorp (enkele woonlinten uitgezonderd) met een centrale voorzieningencluster waar station, winkeltjes en horeca, kerk, school en buurtcentrum op een zakdoek bij elkaar liggen. Dit **dorpshart** wordt opgewaardeerd door een heraanleg van de publieke ruimte met meer groen en verblijfskwaliteit, zowel rond de kerk als aan het station.

Het grootste groeipotentieel bezit Okegem in het **woonuitbreidingsgebied achter het station**. Dit kan ontwikkeld worden, maar op een compacte manier en slechts voor de helft, zodat de andere helft (rond de beek) als publiek park kan ingericht worden. Hier is ruimte voor de afwerking van de bestaande bouwblokken en één nieuw bouwblok, met meergezinswoningen gecombineerd met rijwoningen.

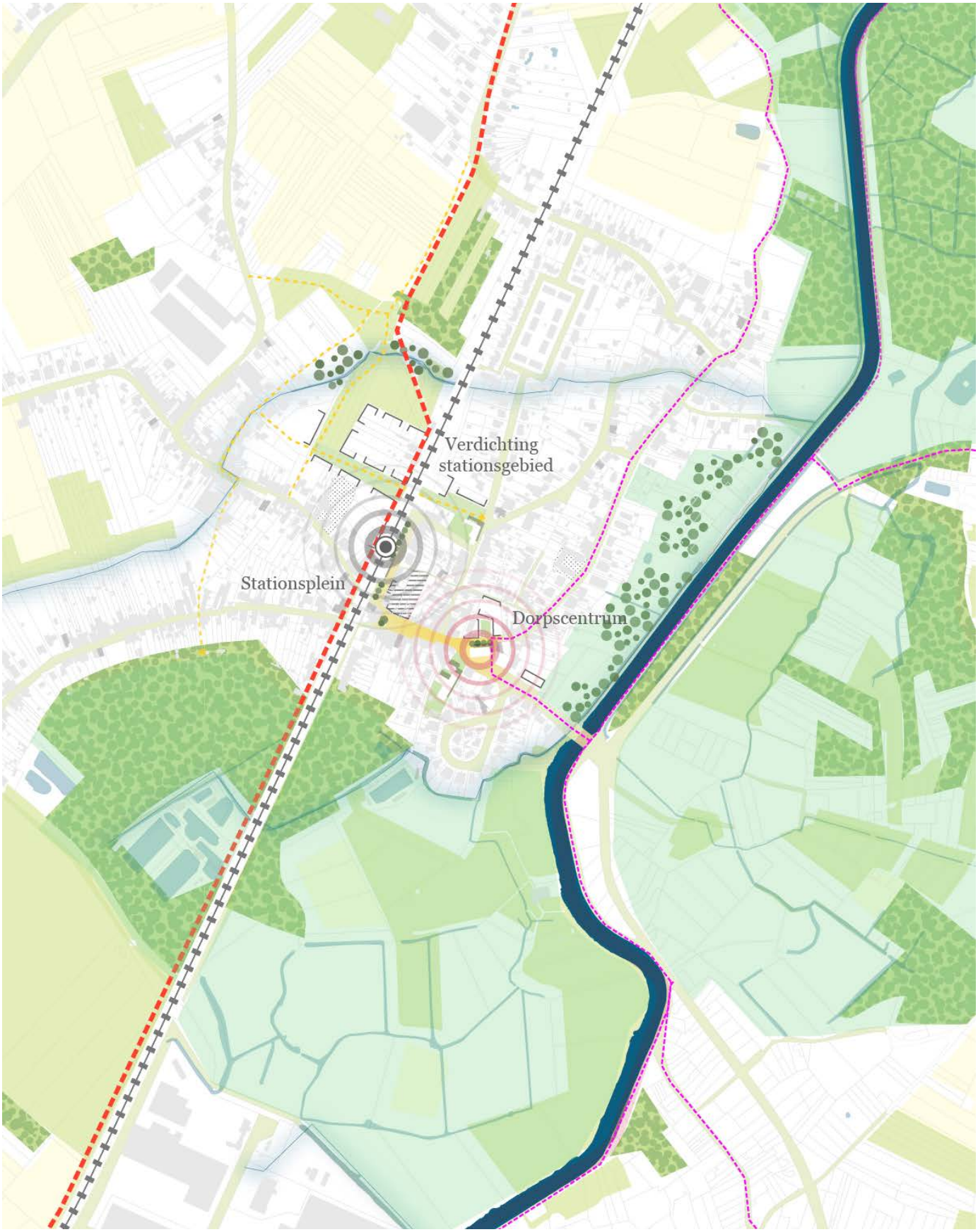
Aan de andere kant van de spoorweg, aan de Van Vaerenberghstraat, is naast het buurthuis nog een kavel die bebouwd kan worden. Hier ontstaat tegelijk de kans om de nieuwe woonontwikkeling via een **onderdoorgang van de sporen** te verbinden met het dorpshart.

Twee andere, kleinere projecten kunnen een aanleiding zijn om het dorpshart zelf te verfraaien. Enerzijds via een **inbreidingsproject achter de kerk** in de Fonteinstraat, mits behoud van erfgoed en voldoende publiek toegankelijke groenruimte. Anderzijds op de gronden langs de N207 naast de **Denderbrug**. Opnieuw met respect voor erfgoed kunnen hier twee compacte woongebouwen worden gerealiseerd die de toegang tot het dorp markeren, tegelijk kan het groengebied errond worden opgewaardeerd en publiek toegankelijk gemaakt worden als **poort naar de groene Denderoever** erachter.

Die Denderoever zelf dient zijn groen karakter maximaal te bewaren, maar meer toegankelijk en beleefbaar gemaakt te worden als **wandelroute** voor bewoners en bezoekers. Hierin past ook een strategie om het hier gelegen plastic-verwerkende **bedrijf** op termijn te herlocaliseren en de site mee te vergroenen.

De transformatie van het bestaand weefsel in Okegem (vooral spontane transformatie) kan op middellange termijn ca. 80 extra woningen opleveren. In het WUG achter het station creëren we ruimte voor 100 bijkomende wooneenheden, aan de kerk 20 en aan de Denderbrug 30.

Gecombineerd levert deze visie woonruimte op voor ca. 570 extra inwoners of een groei van 38% t.o.v. het huidige bevolkingsaantal in de dorpskern van Okegem.



Structuurschets herontwikkeling dorpskern Okegem

DENDERWINDEKE: VAN LINTBEBOUWING NAAR GROEN DORPSHART

Door **Denderwindeke** aan te duiden als groeipool, willen we ook in het zuiden van Ninove een echte voorzieningencluster met ruimtelijke kwaliteit creëren. Denderwindeke bezit reeds heel wat voorzieningen, maar het dorp is redelijk banaal en vooral gestructureerd door de centrale steenweg. Daarom kiezen we redelijk radicaal voor **uitbreiding van het dorpshart in de breedte,** om zo de kritische massa van het dorp omhoog te halen en een meer diverse en kwalitatievere ruimtebeleving mogelijk te maken. Contact met het open landschap is een ander belangrijk streefdoel.

Er is in Denderwindeke nog een **woonuitbreidingsgebied** dat niet aangesneden werd, achter de Kruisveldstraat. Hier lijkt een grote uitbreiding van de kern ons echter niet aangewezen, gezien de afstand tot de dorpskern en de aanwezigheid van heel wat kwalitatief groen en kleine landschapselementen. Wel kan het bestaande bouwblok hier afgebouwd worden met compacte grondgebonden woningen zodat een duidelijke grens richting open ruimte wordt gecreëerd. De rest van het WUG kan als gemengd natuur- en landbouwgebied worden ontwikkeld, met aandacht voor de toegankelijkheid voor de bewoners.

De belangrijkste **zones voor uitbreiding** zien we **aan weerszijden van de steenweg ter hoogte van de kerk**, om zo een echt dorpshart te creëren. In de directe omgeving van de kerk is ruimte voor een **inbreidingsproject naast het bestaande woonzorgcentrum,** dit creëert tegelijk de mogelijkheid om hier ook de publieke ruimte aan te pakken. Tegelijk stellen we twee uitbreidingszones voor (deels in landbouwgebied). De eerste bevindt zich ten oosten van het centrum, achter de straten Proosdij/Pastorikets en bestaat uit een afwerking van de bestaande achterkanten en twee compacte bouwblokken met meergezinswoningen met zicht op het open landschap en de Lavondelbeekvallei. Doorwaadbaarheid en publiek inrichten van groenruimte zorgen voor meerwaarde voor het hele dorp. De tweede, grotere zone ligt ten westen van het centrum achter de Windekeveldweg/ Krepelstraat. Ook hier gaat het om afbouwen van bestaande achterkanten en drie bijkomende, compacte bouwblokken, met een combinatie van grondgebonden en gestapelde woningen. Het gebied wordt dooraderd met **groene verbindingen**, door de afbraak van één woning langs de steenweg kunnen die ook tot op het dorpsplein doorgetrokken worden.

Dat **dorpsplein**, nu niet meer dan een verbreding van de steenweg met parkeerplaatsen, wordt heringericht als centrale ontmoetingsruimte voor het dorp. De **doortocht van de steenweg** wordt ook aangepakt, zodat ze in het dorpshart verkeersremmend werkt en de beeldkwaliteit niet zo negatief beïnvloed.

De **Lavondelbeek** wordt via een aantal verbindingen toegankelijker gemaakt, daarnaast wordt werk gemaakt van natuurontwikkeling. Op termijn kan ook gekeken worden of de passage van de beek in het centrum kan opengemaakt en gerenaturaliseerd worden.

De transformatie van het bestaand weefsel in Denderwindeke (vooral spontane transformatie) kan op middellange termijn ca. 100 extra woningen opleveren. In het WUG Kruisveldstraat is ruimte voor 75 extra woningen, de woonprojecten aan Proosdij en Windekeveldweg bieden ook elk plaats aan 75 extra woningen. Naast de kerk kunnen 25 wooneenheden worden gerealiseerd.

Gecombineerd levert deze visie woonruimte op voor ca. 725 extra inwoners of een groei van 73% t.o.v. het huidige bevolkingsaantal in de dorpskern van Denderwindeke. Dit is veel, maar omdat het ingezet kan worden als alternatief voor verdere verspreide bebouwing of zelfs herlocalisatie van huidige slechtgelegen woningen, én bijdraagt bij de creatie van een zuidelijk voorzieningendorp met voldoende draagkracht voor lokale handel, lijkt ons dat verantwoord. Cruciaal is dat elk project ook ingezet wordt voor lokale meerwaardecreatie.



Structuurschets herontwikkeling dorpskern Denderwindeke

MEERBEKE: GROEIPOOL VAN DE TOEKOMST

Meerbeke hebben we niet als groeipool geselecteerd, ondanks de relatief goede bereikbaarheid en het voorzieningenaanbod. Dit omdat de focus in dat deel van Ninove eerst ligt op de ontwikkeling van de hele Burchtdamsite. Tegelijk is voor de dorpskern van Meerbeke de eventuele komst van een HOV-lijn naar Brussel, met als bijkomende onzekere factor waar die eventueel een halte zou krijgen in of nabij het dorp, een belangrijk criterium om de toekomstige ontwikkeling vast te leggen. Daarom dat er gekozen is om dit niet als prioriteit te zien, maar eerst in te zetten op de drie meer perifere dorpen Appelterre, Okegem en Denderwindeke.

Een belangrijk principe bij een eventuele latere ontwikkeling van Meerbeke, is de rol van de **Molenbeek**. Deze loopt vlak naast het dorpshart, maar is door een aantal grootschalige detailhandelsvestigingen helemaal in de verdringing geraakt. Het verplaatsen van die vestigingen, die eigenlijk niet thuishoren in een dorpskern, en het opnieuw openstellen van de beekvallei als centraal groengebied voor het dorp, zou een startpunt kunnen zijn om dan tegelijk de randen van dat groengebied met bijkomende woningen te ontwikkelen en een echt dorpskernvernieuwingsproject te realiseren.

Als er op de N8 een **HOV-lijn** komt met een halte aan de stelplaats, kan ook rond die halte een **verdichtingsoperatie** plaatsvinden. Hier zou dan wel plaats kunnen zijn voor grootschalige detailhandel, mits ingebed in een ruimter project met ook wonen en groenruimte.

Deze projecten lijken ons echter onderwerp van een volgende vernieuwingsfase in Ninove en worden dus niet opgenomen in de transitieagenda.



Luchtfoto Meerbeke huidige situatie | © NGI

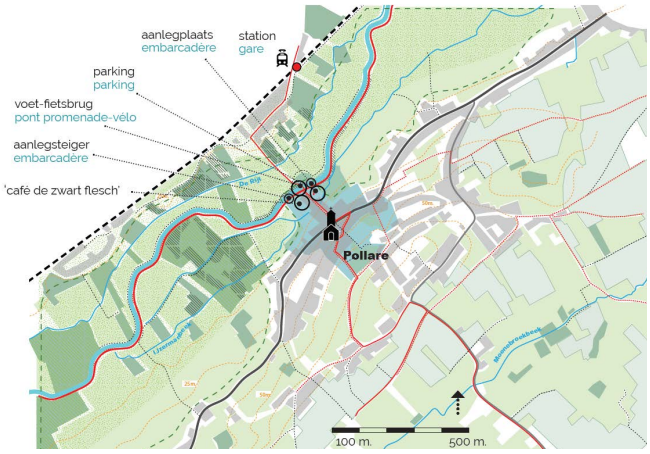
STRATEGISCH PROJECT 7
Blauwgroen netwerk Dendervallei

Het **strategisch project Denderland** wordt verdergezet, nu met concrete realisaties op terrein. Vooral het thema 'ruimte voor water' zal een grote impact hebben op de Dendervallei en wordt best tijdig ook vanuit het lokaal ruimtelijk beleid ondersteund. Momenteel loopt er onderzoek naar verschillende scenario's om de **waterbufferingscapaciteit van de vallei te vergroten** en elk van die scenario's zal ruimtelijk een grote impact hebben op de werking en de beleving ervan. Dat kan een aanleiding zijn om die beleving juist te versterken, maar dan moet het proces ook lokaal voldoende opgevolgd en voorbereid worden.

Een tweede thema is **natuurontwikkeling en de combinatie met agrarisch medegebruik**. Hier heeft het beheer door Natuurpunt al vruchten afgeworpen, maar een echte combinatie van natuur en landbouw via een pilootproject in die zin zou een mooie aanvulling zijn.

Een aanvullend, ruimtelijk thema is de **continuïteit en toegankelijkheid van de vallei**. Dit wordt lokaal gehinderd door de bedrijfsvestigingen in Okegem en aan de westelijke ring (Elisabethlaan). Gezien het belang van de daar aanwezige bedrijven voor de lokale werkgelegenheid, kan hier enkel sprake zijn van actie als een duurzame en gedragen, lokale herlokalisatie mogelijk zou zijn - dit zou bijvoorbeeld kunnen naar een nieuw bedrijventerrein achter de Okegembaan (zie programma 6). Als dit op termijn kan uitgevoerd worden, ontstaat aan de Elisabethlaan een prachtige opportuniteit om de Dendervallei direct aan te sluiten bij de stadskern en hier een echte toegangspoort te maken voor alle Ninovieters.

Daarnaast stellen we voor om nog meer in te zetten op beleving en de **Dendervallei als zone voor recreatie**: wandelen, fietsen, pleziervaart. Mogelijke acties hiertoe zijn een verdere opwaardering van de wandel- en fietsroutes, een extra brug in Appelterre (zie strategisch project 6), de uitbouw van het station van Eichem als recreatieve toegangspoort en de verdere ontwikkeling van **Pollare als belevingspool.** Met dat laatste project grijpen we terug op een voorstel uit het strategisch project Denderland. In Pollare komen de verschillende recreatieve activiteiten voor de Dendervallei samen en er is nu al een soort knooppunt ontstaan. Dit kan echter verder uitgebouwd worden, met bijvoorbeeld een aangename, groen ingerichte picniczone, een opwaardering van de bestaande parking, verbetering van de beeldkwaliteit langs de oever (vb idee van plukboomgaard) en van de valleirand, visplekken, eventueel een verhuurplek voor bootjes, ...



Belevingspool Pollare | © Provincie Oost-Vlaanderen



Beleving Dendervallei

4.3 QUICK WINS



QW1 Masterplan OCMW-site



QW 2 Referentie tijdelijke invulling Oud College Tienen



QW 3 Groene verbinding



QW4 Referentie landschapspark Frijthout Hove

(Ontwerp van) herinrichtingsprojecten

QW1. OCMW-SITE

Realiseren van het masterplan voor de OCMW-site (Inghelantsite), indien niet in één fase dan met prioriteit voor de zone langs het water en het centrale parkgebied.

QW2. BELEVING ONDERBENUTTE SITES

Tijdelijke interventies op onderbenutte sites zoals leegstaande gebouwen of verlaten gronden die in de toekomst ontwikkeld zullen worden, zoals een zomerbar, pop-up winkels en horeca, ontmoetingsruimte voor de buurt, ruimte voor cultuur en jongeren,... Mogelijke sites zijn de OCMW-site, Fabelta,...

QW3. GROENE VERBINDING VUURKRUISERSSTRAAT - BEVRIJDINGSLAAN

Eén van de groene verbindingen die het stadspark verbindt met de wijken in het westen van de stadskern, gekoppeld aan nieuw wijkgroen. Hierbij inbegrepen is ook de herwaardering van het groengebied op de linkeroever van de Dender, tegenover het stadspark.

QW4. LANDSCHAPSPARK BURCHTDAM

Voor het grote groengebied in Burchtdam kan op korte termijn werk gemaakt worden van enkele landschapsingrepen om de toegankelijkheid en de natuurwaarde te verhogen, in afwachting van een volledige herinrichting als landschapspark.

Overleg en samenwerkingsverbanden

QW5. AGENDERING EN INTERGEMEENTELIJKE SAMENWERKING HOV-LIJN NINOVE-BRUSSEL

Eerste stap richting realisatie van de HOV-lijn naar Brussel is de agendering van het project bij de bovenlokale overheden. De beste strategie hiervoor is om eerst een nauwe samenwerking op te zetten met de andere gemeenten langs de lijn.

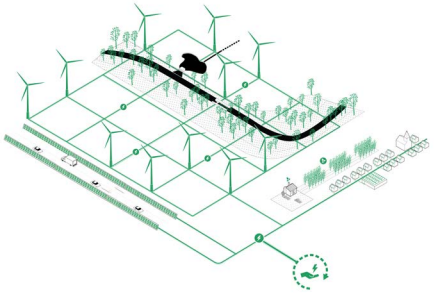


QW5 Agendering en samenwerking HOV-lijn Ninove-Brussel

Specifieke onderzoeken

QW6. ONDERZOEK ENERGIEPOTENTIEEL STEDELIJK PATRIMONIUM EN GRONDEN

Dit gaat over het gebruiken van publieke gebouwen en gronden om de energietransitie in Ninove vooruit te helpen. Twee klemtonen: het onderzoeken van stedelijke gebouwen naar potentieel voor zonne-energie, en het inventariseren van publieke gronden in het buitengebied die geschikt zijn voor windturbines.



QW6 Onderzoek energiepotentieel windturbines op stedelijke gronden

QW7. PARKEERBELEID STADSCENTRUM

De eerste stap richting autoluw stadscentrum is het herbekijken van het parkeerbeleid en herdefinitie van de parkeerzones.



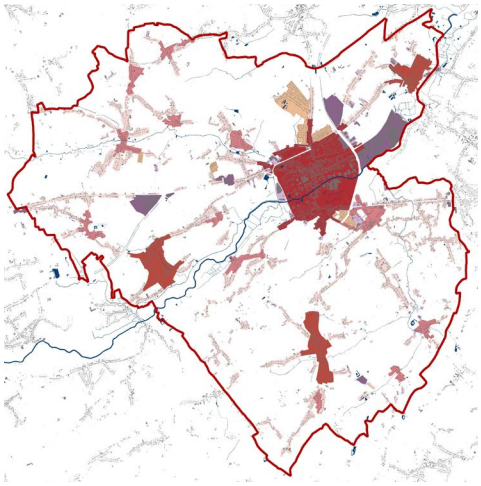
QW7 Referentie parkeer- en mobiliteitsbeleid Mechelen



QW8 Referentie Deinze Fietsgemeente 2018



QW9 Referentie Gent Autodeelstad



QW10 Instrument bevriezen verspreide ontwikkelingen

QW8. ACTIEPLAN FIETSCULTUUR

Opmaak van een meerjarig actieplan om Ninove te transformeren tot fietsstad, met maatregelen zoals in het programma duurzame mobiliteit werden voorgesteld.

QW9. OPMAAK PLAN DEELWAGENS

Deelwagens zijn een belangrijke stap in een meer duurzame mobiliteit. Door tot in de kleine dorpskernen deelwagens aan te bieden aan mobipunten, kunnen bewoners overtuigd worden een auto weg te doen en te kiezen voor meer combimobiliteit. Een stedelijk actieplan en overleg met actoren die deelwagens aanbieden, is hiervoor nodig.

Instrumentarium

QW10. INSTRUMENT BEVRIEZEN VERSPREIDE ONTWIKKELING

De eerste stap naar minder verspreide ontwikkeling is de afbakening van de kernen en het opmaken van een collegebesluit om dynamiserende functies buiten die kernen te weren (zie programma 1).

4.4 PUBLIEKE SLAGKRACHT

We formuleerden als zevende ambitie voor Ninove 'Een actieve, sturende overheid'. Enerzijds gaat dit over de juiste strategische projecten herkennen, en daarrond het heft in eigen handen nemen. Anderzijds gaat die actieve overheid ook over een gedurfdere bijsturing van de vragen uit de markt.

VISIE ALS ONDERLEGGER

Om te kunnen beoordelen hoe (her) ontwikkelingsprojecten moeten bijgestuurd worden, is eerst en vooral een stevige **visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen** nodig: welke programma's hebben we nodig, waar willen we die wel of net niet krijgen, en welke heel concrete verbeteringen zijn nodig in welke omgevingen? Zo'n visie maakt het veel gemakkelijker om in te schatten wat er goed en fout is aan een projectvoorstel vanuit de markt, zij het woonontwikkelaars, ondernemers, of zelfs de eigen diensten. Dit is veel belangrijker dan algemene sets van stedenbouwkundige regeltjes, die natuurlijk op detailniveau de sturing kunnen aanvullen.

De algemene visie werd in deze scan voorbereid. Om deze bruikbaar te maken tot op niveau vergunningverlening, zullen nog enkele onderdelen moeten verfijnd en gefinaliseerd om formeel als **beleidskaders** te kunnen dienen. De belangrijkste zijn: de **afbakening van de woonkernen**; de **randvoorwaarden op vlak van erfgoed** (lijst); de **visie op het net van zachte doorsteken en publieke groenplekjes in de kern**; de **visie op een autoluwe stadskern**; de **visie voor de dorpskernen**, in het bijzonder de groeipolen Appelterre, Okegem en Denderwindeke.

'INSTRUMENTEN' OM DE PRIVATE MARKT TE STUREN

Rond private herontwikkelingsvoorstellen wordt actief vooroverleg gepleegd. Hierin wordt de conformiteit met de visie afgedwongen. Enerzijds is dit een kwestie van hard sturen. De projecten moeten passen binnen de principes van de beleidskaders. Dit kan ondersteund worden met een **reglement stedenbouwkundige lasten** waarop kan teruggevallen worden om de bijdragen aan het algemeen belang te doen financieren. Maar anderzijds is dit ook een kwestie van **constructief overleg** met de initiatiefnemer: duiden waaraan het ontbreekt, tegenvoorstellen formuleren, laten aanvoelen voor welk soort project de stad actief steun wil verlenen. Ninove kan zich voor dit laatste laten bijstaan door een **externe adviesverlener**, waarbij 'op afroep' bijstand wordt geleverd bij complexe pre-vergunningsdossiers. Vele steden en gemeenten werken met een dergelijk raamcontract adviesverlening vergunningen en projecten.

EEN ACTIEVE AANPAK VOOR STRATEGISCHE PROJECTEN

Programma 2 beschreef reeds hoe voor de **meest strategische projecten capaciteit moet worden opgebouwd** om deze te initiëren (op de agenda zetten bij de relevante actoren, zowel binnenshuis als buitenshuis), te coördineren (de acties van die verschillende actoren plannen en afstemmen) en waar relevant ontwerpend onderzoek uit te voeren (wervende voorstellen lanceren of uiteenlopende visies op creatieve manier verzoenen). Afhankelijk van het project, wordt hiervoor een **coördinator** aangesteld, eventueel aangevuld met een ontwerpbureau. Ook hier zal wellicht **externe ondersteuning** welkom zijn. Hiervoor zijn verschillende pistes mogelijk. Een **raamcontract** voor een combinatie procescoördinator-ontwerpbureau waaraan verschillende strategische projecten kunnen worden toevertrouwd heeft het voordeel dat op elk moment de inspanningen kunnen gericht worden op het project dat dit dan nodig heeft. Of via **aparte opdrachten**, waarbij per geval bekeken wordt welk type taken (ontwerpmatige of coördinerende) doorweegt. In beide gevallen is een selectie van het ontwerpbureau op ontwerpkwaliteit van groot belang; zowel voor het verkennend ontwerpend onderzoek als voor de doorvertaling in concrete plannen als masterplannen en RUP's.

4.5 AANBEVELINGEN AAN HET ADRES VAN HOGERE OVERHEDEN

Specifiek voor Ninove

INVESTERINGSPLAN DENDERSTREEK

In Ninove en de andere Dendersteden en -gemeenten leeft terecht het gevoel dat de regio onderbedeeld en onvoldoende ondersteund wordt door hogere overheden. Zo was er recent nog de oproep om de **financiering door het gemeentefonds** te herzien en te erkennen dat de Denderstreek met grootstedelijke uitdagingen kampt die nu niet weerspiegeld worden in de parameters die de gemeentefinanciering bepalen.

We geloven echter dat dit slecht een deel van de oplossing kan zijn. Volgens ons is er nood aan een echt **grootschalig Vlaams investeringsprogramma voor de Dendersteden**, van het formaat dat Centraal-Limburg heeft gekregen na de sluiting van Ford Genk. Enkel zo kunnen de noodzakelijke investeringen in openbaar vervoer, fiets- en wegeninfrastructuur, stads- en dorpsvernieuwing, waterproblematiek, landschaps- en natuurontwikkeling echt een vliegende start nemen. Uiteraard gekoppeld aan samenlevingsopbouw, programma's voor ondersteuning en integratie van migranten en vluchtelingen, middelen voor economische ontwikkeling en investeringen in onderwijs.

BOVENLOKALE ONDERSTEUNING FIETS EN OPENBAAR VERVOER

Eén van de grootste uitdagingen in Ninove die niet op lokaal niveau opgelost kunnen worden, is de **mobiliteit**. De **fietsinfrastructuur** is ondermaats, maar meestal gekoppeld aan gewestwegen. De stad heeft zelf het initiatief genomen om trage wegen op te waarderen tot fietsroutes, maar voor de vele steenwegen zijn andere actoren aan zet. Voor **openbaar vervoer** geldt hetzelfde. In de vervoersregio Aalst is Ninove een randgemeente, toch wordt er in het kernnet aandacht besteed aan goede verbindingen naar Denderleeuw en Aalst. Voor het lokale vervoer is dat geen oplossing. Het is duidelijk dat hiervoor niet meer naar regulier busvervoer gekeken kan worden, maar dan zijn er middelen nodig om het **vervoer op maat** dat de verschillende mobipunten zal bedienen, kwalitatief uit te kunnen bouwen. Nog belangrijker is echter de **verbinding met Brussel**. In de eerste fase van Brabantnet werd de as Ninove-Brussel niet opgenomen, maar in de tweede fase moet ze absolute prioriteit krijgen.

VERDERZETTING PROVINCIAAL STUDIEWERK WATER EN ENERGIE

De Denderstreek loopt wel voorop als het gaat over visie-ontwikkeling rond waterveiligheid en energietransitie. Oorzaak zijn de strategische projecten die de provincie Oost-Vlaanderen geïnitieerd heeft. Het zal een uitdaging zijn om de visie lokaal te realiseren en daarvoor zal engagement en actie nodig zijn vanuit het stadsbestuur, maar de provincie zal dit proces moeten blijven ondersteunen en aansturen. Een uitbreiding van de behandelde thematieken naar natuur, landschap en landbouw zou daarnaast welkom zijn.

Van belang voor alle gemeenten

In Ninove komen behoeften en vragen naar voor we in vele gemeenten tegenkomen, en wellicht overkoepelend over de scans moeten aangepakt.

MOGELIJKHEDEN VAN BESTAAND INSTRUMENTARIUM UITKLAREN

In het bestaand instrumentarium zitten interessante mogelijkheden om ontwikkelingsprojecten naar de kern te sturen en in de kern méér kwaliteit te doen ontstaan. Vele gemeenten kennen de mogelijkheden niet. Hoe ver de gemeente in deze instrumenten wel en niet mag gaan, is ook niet steeds duidelijk. Hogere overheden geven hierover ook uiteenlopende signalen. Het is absoluut noodzakelijk dat de provincies, in samenspraak met Vlaanderen, samen uitklaren waar de grenzen liggen. Aan hogere overheden, VVP en VVSG ook de taak om bestaande goede gemeentelijke voorbeelden te verzamelen. En om deze kennis onder de gemeenten te verspreiden. Het gaat om:

- De reikwijdte van verordeningen om verdichtingsaspecten te regelen
- De reikwijdte van verordening op stedenbouwkundige lasten en de mogelijkheden van retributie
- De herverkaveling met planologische ruil, en meer bepaald de manier waarop de waardering van te ruilen percelen moet verlopen.
- De ruimtelijke differentiatie van de activeringsheffingen (belastingen onbebouwde percelen of leegstand)

DE VEREVENINGSMECHANISMEN OPZETTEN EN HET PROBLEEM VAN DE GEWESTPLANNEN HELPEN OPLOSSEN

Naar lokale besturen wordt de vraag gesteld om de kernen te versterken en de ontwikkelingen in de open ruimte tegen te gaan, terwijl er geen instrumenten zijn om dit zonder planschade waar te maken. De in deze scan opgenomen ambities voor Ninove zijn financieel onmogelijk voor een lokale overheid. Ten eerste wijzen de lopende onderzoeken naar verhandelbare ontwikkelingsrechten uit dat, zelfs in regio's met een redelijke groeiverwachting, met de VOR onmogelijk én alle verspreide onbebouwde bouwkavels, én de slecht gelegen woonuitbreidingsgebieden, én een deel bestaande verspreide bebouwing kan worden gecompenseerd. Daarom is een **grootschalige operatie nodig om 'hard' bestemde ruimte, zoals WUG in signaalgebied, uit het aanbod te halen**. De hogere overheid zal hier een financiële duit in het zakje moeten doen.

De **verevenings- en ruilsystemen** zoals VOR kunnen bovendien niet lokaal functioneren. Het is aan bovenlokale structuren om het systeem van verhandelbare ontwikkelingsrechten op te zetten, of andere ruilmechanismen zoals grondenbanken uit te bouwen.

05.
BIJLAGEN

5.1 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 m^2 open ruimte per inwoner (2017)
Bron: Statbel
Dit is de oppervlakte kadastrale oppervlakte onbebouwde percelen per inwoner.

Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800m (2013)

Bron: gemeentemonitor 2013

Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol 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 gebouwenpark.

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

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

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

GEMEENTEFICHE

Naam gemeente	Ninove		
Aantal inwoners (2018)	**38 692**		
		gemiddelde	*gemiddelde*
Type gemeente	*kleinstedelijk provinciaal*	*kleinstedelijk provinciaal*	*Vlaanderen*
Ruimtelijk rendement voor het wonen: aantal Inwoners per hectare in kadastrale woongebieden (2017)	38	39	34
Percentage doorlatende oppervlakte (2012)	86%	84%	84%
Percentage appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing (2017)	71%	57%	53%
aantal m² open ruimte per inwoner (2017)	1 437	1 968	2 068
Percentage inwoners dat toegang heeft tot wijkgroen binnen 800m (2013)	83%	68%	68%
Percentage van de oppervlakte biologisch waardevol groen (2018)	35%	23%	21%
Openbaar vervoer voor school en werkverkeer (%) (2017)	27,0%	13,5%	14,7%
Fietsgebruik voor school en werkverkeer (%) (2017)	6,6%	14,2%	12,9%
Voetgangers voor school en werkverkeer (%) (2017)	6,3%	5,5%	4,0%
Evolutie ruimtelijk rendement (inwoners per hectare in kadastrale woongebieden in 2011-2017)	-0,16	-0,30	-0,54
Groei van het aandeel appartementen, halfopen bebouwing en gesloten bebouwing in het totale woningaanbod (2017-2011)	-0,1%	1,8%	1,7%
CO2emissie voor verwarming en elektriciteit per huishouden 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)	3,83	3,46	3,86
CO2emissie particulier en openbaar voor transport en vervoer, 2016 (ton/huishouden) (omgekeerde ranking)	3,35	4,50	5,39
Pv-installaties <10 kW (Vermogen in kW per huishouden), 2016	0,35	0,53	0,52

5.2 EINDNOTEN

1 Categorie Ninove in de VRIND-classificatie.

2 De dichtheid werd berekend aan de hand van de grenzen van de kavelstructuur, incl. wegenis.

3 Om de bevolking te kunnen inschatten, werden de bevolkingsaantallen van de statistische sectoren verdeeld over de verschillende stedenbouwkundige zones per sector en dan gedeeld door het aantal hoofdgebouwen. Deze manier van berekenen wordt in het hele document zo toegepast. Via steekproeven is gebleken dat de cijfers voldoende accuraat zijn om in deze context mee te werken.

4 Eigen selectie van voorzieningen op basis van de GIS-lagen opgemaakt voor de studie 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau' van VITO.

5 De afbakening is gebeurd op basis van desktop research (GIS en Google Street View) dat rekening hield met morfologie en aaneengeslotenheid van de bebouwing, historisch karakter, beeldwaarde, aanwezigheid van voorzieningen en openbaar vervoer en de compactheid van de stedenbouwkundige structuur.

6 Hiertoe werden onbebouwde percelen in woongebied (excl. woonuitbreidingsgebieden) geïnventariseerd en gekoppeld aan de categorieën stad, hoofddorp, dorpskern of 'overige'.