



# Ruimte voor morgen

Burgerparticipatie voor een groenboek  
beleidsplan ruimte

—  
28 april 2011 - 28 mei 2011



**BELEIDSPLAN  
RUIMTE**  
Samen denken over de Vlaamse Ruimte

 Vlaanderen  
In Actie  
Pact 2020

Vlaamse overheid



# Ruimte voor morgen

Burgerparticipatie voor een groenboek  
beleidsplan ruimte

—  
28 april 2011 - 28 mei 2011

Departement  
Ruimtelijke Ordening,  
Woonbeleid en  
Onroerend Erfgoed.

—  
SEPTEMBER 2011



VOORWOORD:

## VLAANDEREN 2050

Willen we in 2050 anders omgaan met onze ruimte, dan moeten we daar vandaag aan beginnen. De eerste vraag die we ons moeten stellen is: wat voor leefomgeving willen we in 2050? Hoe ziet ons ideale Vlaanderen eruit?

Vooruitblikken naar morgen is altijd een stuk dromen. Mijn administratie heeft het voorbije voorjaar tal van initiatieven ontplooid om zoveel mogelijk burgers mee te laten dromen over de toekomst van onze ruimte. De Vlaming heeft massaal op de oproep gereageerd. Onze leefomgeving ligt hem duidelijk nauw aan het hart.

Dit onderstreept mijn overtuiging: een goed ruimtelijk beleid is onmisbaar. Het kan Vlaanderen draaiend houden en het leven van zijn bewoners aangenamer maken. Het zorgt voor opwaardering van onze steden en het behoud van open ruimte. Het ondersteunt onze economische ambities.

Veertig jaar vooruit kijken is geen eenvoudige opdracht. Het laat toe los te komen van het Vlaanderen van vandaag. Net dat is de bedoeling. Vrij kunnen dromen over hoe een ideaal Vlaanderen er uit kan zien. Werken aan een ruimtelijke ordening die blaakt van visie, ideeën en ambitie.

Dit kan niet zonder ambitieus beleidplan, dat ver vooruitblijkt. Zo'n beleidsplan schrijf je niet op een dag. Eind 2011 wil de Vlaamse Regering kunnen beschikken over een groenboek, waarover in 2012 een maatschappelijk debat kan volgen. Daarna volgt een witboek dat aanleiding zal geven voor een nieuw Beleidsplan Ruimte tegen het einde van deze legislatuur.

Dit rapport geeft een overzicht van de burgerbevraging en de resultaten ervan. Ik dank alle burgers die mee hebben nagedacht. De ideeën in dit rapport vormen waardevolle input bij het opstellen van het groenboek van het Beleidsplan Ruimte.

**PHILIPPE MUYTERS**

*Vlaams minister van Financiën, Begroting,  
Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport*

# Inhoudstafel

<b>DEEL 1:</b>	
<b>CAMPAGNEVERLOOP</b>	9
1. Vernieuwde aanpak van burgerparticipatie	10
2. Bouwstenen van de campagne	11
3. Bereik van de campagne	15
<b>DEEL 2:</b>	
<b>INHOUDELIJKE RESULTATEN</b>	17
1. Representatieve steekproef bij 1.050 Vlamingen	18
2. Online-bevraging: Ken jezelf!	24
3. Online-bevraging: Ideeënmuur	32
4. Burgerevent 28 mei 2011	36
— Werksessie 1: Ons ruimtegebruik vandaag	37
— Werksessie 2 : Toekomstbeelden voor 2050	39
— Werksessie 3: Voorgestelde maatregelen	64
— Werksessie 4: Topideeën uitgediept	69
5. Samenvatting/Conclusies	76
Bijlage	80

# Deel 1

# Campagneverloop

Hoe we de burger bereikten

## 1. Vernieuwde aanpak van burgerparticipatie

Hoe betrek je burgers bij het beleid? Die vraag is de voorbije jaren hoog op de agenda gekomen van administratie en politiek. Het beleidsveld ruimtelijke ordening kent een stevige traditie van openbare onderzoeken en informatievergaderingen die teruggaat tot de wet op de stedenbouw van 1962. Deze klemtoon op openbare onderzoeken blijkt geen garantie te bieden voor een voldoende draagvlak.

Steeds meer stemmen verkondigen dat de inspraak te laat komt, wanneer het plan in feite al beslist is. Na het openbaar onderzoek kan een plan inderdaad nog maar in beperkte wijze aangepast worden. Weinig of late inspraak holt het draagvlak uit. Dat gebrek aan draagvlak leidde de voorbije jaren tot een escalatie van klachten bij de Raad van State met een aantal vernietigingen als gevolg. De uitvoering van plannen op het terrein wordt hierdoor problematisch.

Recente aanbevelingen van de regeringscommissie onder voorzitterschap van Cathy Berx en de parlementaire commissie onder voorzitterschap van Johan Sauwens pleiten ervoor de burger in een vroegere fase van het planproces te betrekken. Hiermee sluiten men aan bij de overtuiging van participatiedeskundigen op het terrein. Zij stellen dat vroegere participatie leidt tot betere plannen, omdat meer invalshoeken in rekening worden genomen. Tegelijk bevordert het meer draagvlak voor en effectieve realisatie van de plannen.

Bij de opmaak van een nieuw Beleidsplan Ruimte nemen de administratie en de politieke verantwoordelijken deze aanbevelingen ter harte. Naast de opstart van een beleidsveldoverschrijdend kernteam beleidsplan ruimte en een actieve dialoog met het middenveld werd ook de burger reeds in een vroege fase betrokken.

Een ruimtelijk beleid uitstippelen op lange termijn is geen eenvoudige materie. Het vraagt over zeer uiteenlopende onderwerpen een stevig onderbouwde wetenschappelijke kennis. Inschattingen maken over de voortschrijdende globalisering, de klimaatsverandering, het energievraagstuk, demografische verschuivingen enz. is specialistenwerk.

Dit neemt niet weg dat de brede bevolking de ruimte dagelijks gebruikt. De meeste Vlamingen hebben wel degelijk een eigen idee over waar het heen moet met de regio waarin zij leven. Voor de beleidsmakers valt hier heel wat inspiratie te halen. Waar liggen de gebruikers van de ruimte van wakker? Hoe zien zij de toekomst? Wat voor Vlaanderen willen ze doorgeven aan de volgende generatie?

De campagne 'Ruimte voor Morgen' had tot doel bij zoveel mogelijk Vlamingen te peilen naar hun meningen over en ideeën rond ruimtelijke thema's, door mensen te stimuleren na te denken over de invloed van ruimtelijke beleidskeuzes op hun dagelijkse leven.

Het is uiteraard onmogelijk alle die ideeën te verwerken in een coherent plan. Ze geven wel een scherp beeld van waar de burger wakker van ligt en ze kunnen de beleidsmakers inspireren.

## 2. Bouwstenen van de campagne

De campagne 'ruimte voor morgen' was opgebouwd uit een veelheid van initiatieven, die samen zoveel mogelijk burgers probeerden te bereiken. Hier worden de verschillende 'bouwstenen' van de campagne opgesomd:

### REPRESENTATIEVE STEEKPROEF BIJ 1050 VLAMINGEN

In maart 2011 heeft het Departement Ruimtelijke ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed een onderzoek gedaan bij een representatieve groep van duizendvijftig Vlamingen. We vroegen naar hun mening over ongeveer vijftig vragen. Iedere vraag peilde naar ruimtelijke voorkeuren rond de directe leefomgeving. De focus lag hierbij op de verre toekomst: Vlaanderen in 2050, een ideaalbeeld. De conclusies van dit onderzoek werden verspreid naar de pers. Hierop ontstond een levendig debat met bijdragen van hoofdredacteuren, woord en wederwoord en verhitte discussies op online fora.

### CAMPAGNEBEELD OP POSTERS EN IN ADVERTENTIES

Vanaf 25 april 2011 doken in de media vier campagnebeelden op. Ieder beeld brengt verschillende ruimtelijke thema's samen: toerisme en de waterproblematiek, landbouw en verstedelijking, mobiliteit en openbaar vervoer en tenslotte natuur en infrastructuur. Ieder beeld focust op een ruimtelijke uitdaging: Hoe omgaan met stijgend waterpeil, met verdwijnen van open ruimte, met de dichtslubbende mobiliteit en met de druk op natuur.

Een bevreemdend beeld en een prikkelende slogan dingen naar de aandacht van de lezer.

Het departement heeft deze posters verdeeld over een tachtigtal partnerverenigingen. Ze verschenen als advertentie in enkele landelijke tijdschriften (Knack, Humo, Dag Allemaal) en kranten (Nieuwsblad, Metro). Ook op de websites van de grootste kranten werd intensief geadverteerd met deze campagnebeelden. De campagnebeelden moesten de aandacht wekken voor de campagnesite.

### CAMPAGNESITE

De representatieve steekproef werd in een afgeslankte vorm in een campagnewebsite gegoten ([www.ruimtevoormorgen.be](http://www.ruimtevoormorgen.be)). Door antwoord te geven op twintig vragen in de module 'test jezelf' kwam de deelnemer te weten hoe haar of zijn ideale Vlaanderen er zou kunnen uitzien. Om het concreet te maken werd verwezen naar herkenbare leefomgevingen die ook echt bestaan: de duurzame stadswijk Vauban in Freiburg, het ecologische cohousingproject Dyssekilde in Denemarken, het Nederlandse model met sterk contrast tussen bebouwde en open ruimte en veel zorg voor publiek domein, New York met haar grote parken en hoge gebouwen, Los Angeles met haar eindeloze suburbs en als uitmijter het Vlaanderen van vandaag.

Naast deze 'ken jezelf'-test bevatte de website ook een ideeënmuur 'inspireer het beleid' waar vrij ideeën gepost konden worden rond stad, platteland of slim ruimtegebruik. Wie een idee inbracht kon ook ideeën van anderen waarderen. Hierdoor kwamen de meest gewaardeerde ideeën bovendrijven.

Deze website werd op 28 april 2011 gelanceerd en zou bij het einde van de campagne, 28 mei 2011, terug offline gaan. Door tal van vragen vanuit het onderwijs, lokale adviesra-

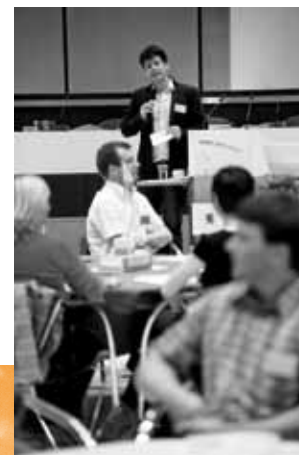
Vier prikkelende *campagnebeelden* met een knipoog zetten aan tot debat.

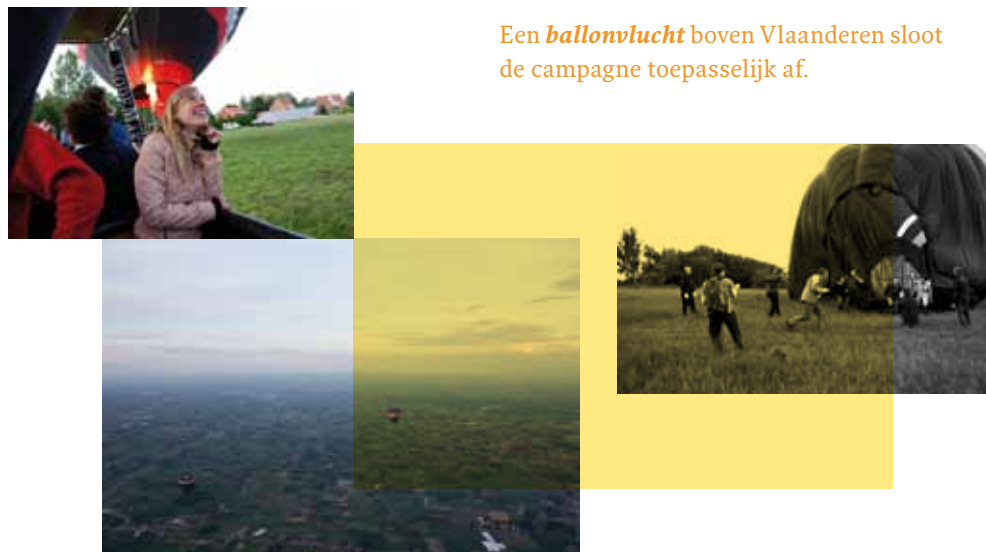


Op de *campagnesite* leer je snel je ideale leefomgeving kennen.



Honderd burgers kwamen samen in het Vlaams Parlement voor een *burgerevent*.





Een *ballonvlucht* boven Vlaanderen sloot de campagne toepasselijk af.

den, enz. die dit instrument zeer geschikt vinden om met een breed publiek na te denken over ruimtelijke thema's, werd besloten de 'ken jezelf'-test online te houden.

### BROCHURE

De resultaten uit de eerste partnerdialoog (zie rapport 'Samen Denken over de Vlaamse Ruimte. Analyse van de ViA-rondetafel 'Groen Stedengewest van 3 december 2010') werden vertaald naar een breed publiek en in een toegankelijke brochure gegoten. Deze brochure 'Ruimte voor Morgen? Denk Mee!' werd in een oplage van 20.000 exemplaren verspreid over infozuilen in gemeentehuizen en bibliotheken. De brochure bevat een antwoordkaart zodat ook mensen zonder vlotte internettoegang ideeën konden indienen.

### BURGEREVENT

De online bevraging en de brochure waren er op gericht zoveel mogelijk burgers te bereiken. Om ook in de diepte te kunnen

brainstormen nodigde het Departement een beperkte groep van honderd burgers uit om een dag lang na te denken over hoe het ideale Vlaanderen er in 2050 uit zou kunnen zien. Deze burgers werden met oog voor representativiteit gerekruteerd uit een pool van 2155 kandidaten. Hierbij werd gelet op opleidingsniveau, leeftijd en gender.

### BALLONVAART

Als afsluiter van de campagne stegen op 24 juni 2011 drie hot air ballonnen op voor een verkennende vlucht boven Vlaanderen. Zesentwintig burgers, winnaars van een als incentive bedoelde wedstrijd, vlogen in gezelschap van de minister van ruimtelijke ordening van Destelbergen naar Berlare. Dit leverde twee reportages op regionale zenders op waarin de minister, geïllustreerd met luchtbeelden, de nood aan een betere ruimtelijke ordening in Vlaanderen heeft kunnen benadrukken.

## 3. Succes van de campagne: Bereik van de campagne

### REPRESENTATIEVE STEEKPROEF

Het persbericht met de resultaten van de representatieve steekproef kreeg ruime aandacht in de pers. De grote krantengroepen hebben de resultaten belicht en de campagnesite onder de aandacht van een ruim publiek gebracht. Ook radio en televisie (VRT radio-journaal, "De Ochtend", radio2, StuBru, FM Brussel, Q-Music, VRT-TV-journaal en het journaal van VTM) pikten het onderzoek op. Een twintigtal websites namen een link op naar de campagnesite. Hier volgt een greep uit de commentaren:

*"Vergeet de riante fermette met een groot gazon."*

(TOM YSENBAERT IN DE STANDAARD, 28 APRIL 2011)

*"Het blijkt mee te vallen met het draagvlak voor een strakkere ruimtelijke ordening. Compact, nabij en duurzaam, dat zijn de kernwoorden. Het morsen met ruimte moet verleden tijd zijn."*

(TOM YSENBAERT IN DE STANDAARD, 28 APRIL 2011)

*"Vlaanderen wordt in 2050 een paradijs. ... Maar tegenover deze ruim gedragen ruimtelijke droom staat de vaststelling dat we al decennialang net andersom bezig zijn. ... We willen het ideaal wel, maar niet als we daar zelf offers voor moeten brengen."*

(YVES DESMET IN DE MORGEN, 28 APRIL 2011)

*"Vlamingen durven wel kiezen voor leefbaarheid. ... Want dat de ruimte in Vlaanderen bijzonder schaars is, zal ondertussen iedereen wel weten. Het is dus de kunst om daar efficiënt mee om te gaan. Anders dreigt Vlaanderen over een aantal jaren volledig volgebouwd te zijn met gebouwen en wegen en is een van de meest welvarende delen van de wereld niet langer meer leefbaar."*

(GAZET VAN ANTWERPEN, 29 APRIL 2011)

*"Als er een ding kan worden geleerd uit dergelijke enquêtes, is het wel dat Vlamingen vaak minder conservatief zijn als het over hun leefomgeving gaat dan dat veel politici denken."*

(GAZET VAN ANTWERPEN, 29 APRIL 2011)

*"Kleinere woningen, geen privétuin, werken en winkelen op fietsafstand. Als we onze ruimte niet willen verkwanzelen, leven we in 2050 een stuk compacter."*

(DE MORGEN, 28 APRIL 2011)

*"Verlies open ruimte baart Vlamingen zorgen"*

(METRO, 29 APRIL 2011)

*"Volgens een enquête is onze droom een rijhuisje dicht bij een bos of park, maar over 40 jaar zou alles kunnen zijn volgebouwd. Of Vlaanderen echt een blok beton met eindeloze files wordt dan wel een oase van compacte huisjes op een steenworp van bos en hei, hangt echter sterk af van het beleid."*

(HET LAATSTE NIEUWS, 29 APRIL 2011)

### CAMPAGNESITE

Van 28 april tot 28 mei 2011 bezochten ruim 74.000 unieke bezoekers de website [www.ruimtevoormorgen.be](http://www.ruimtevoormorgen.be). In totaal vulden 46.351 mensen de volledige 'ken jezelf'-test in. Ze hebben dus de volledige lijst van twintig vragen beantwoord, een inspanning die gemiddeld ruim zes minuten duurde. Heel wat deelnemers deelden hun resultaat via facebook en twitter. Hierdoor vonden ruim 5.500 bezoekers (7,4% van het totale aantal) hun weg naar de site dankzij de inzet van sociale media.

2.551 mensen lieten een idee achter op de ideeënmuur. 1.926 mensen schreven zich in op de nieuwsbrief en 2.155 mensen stelden zich kandidaat om deel te nemen aan het burgerevent, dat op zaterdag 28 mei doorging in het Vlaams parlement. De massale respons mag een succes genoemd worden. De test vergroot het inzicht van mensen over hoe bepaalde keuzes de toekomst wijzigen.





Deel 2  
Inhoudelijke  
resultaten  
Burgers aan het woord

## 1

# REPRESENTATIEVE STEEKPROEF BIJ 1.050 VLAMINGEN

Voorafgaand aan de lancering van de test ‘Ken jezelf’ werden de vragen van de test voorgelegd aan 1.050 burgers die een representatief staal van de Vlaamse bevolking vormen. Bij de selectie van de burgers werd gekeken naar leeftijd, geslacht, opleiding en opgegeven interessegebied.

**H**et onderzoeks- en adviesbureau Indigov/ iVOX heeft in opdracht van het departement RWO een representatieve steekproef opgesteld. De bevraging werd afgenomen bij een selectie van 1.050 burgers die een representatieve staal vormen van de bevolking.

## METHODE EN OPBOUW VAN DE BEVRAGING

Bij de selectie van de burgers werd gekeken naar leeftijd, geslacht, opleiding en opgegeven interessegebied.

De respondenten werden voor 55 stellingen gevraagd aan te geven in hoeverre zij het hiermee eens zijn. De stellingen gaan in op zeven maatschappelijke spanningsvelden die volgens ons van belang zijn in het debat over de toekomst van de ruimte in Vlaanderen:

### *Eigen auto of alternatief vervoer?*

Een auto geeft mensen de vrijheid zich te verplaatsen wanneer ze willen en waarheen ze willen. De opkomst van het eigen autobezit heeft het mogelijk gemaakt dat mensen massaal buiten de stad zijn gaan wonen. Het massale autogebruik laat vandaag de dag ook nadelen zien zoals vervuiling, lawaaioverlast en gevaarlijke situaties in delen van onze steden en dorpen. Infrastructuur en aantal auto's zijn niet meer op elkaar afgestemd. Dit zorgt voor congestie. De bereikbaarheid van de werkplek en voorzieningen (winkels, scholen, ...) staat onder ernstige druk.

*Hoe ziet de Vlaming de rol van de eigen auto in toekomst? Is de vrijheid die de auto biedt zo belangrijk dat we de nadelen ervan maar moeten accepteren of is de Vlaming bereid meer te gaan wandelen, fietsen of het openbaar vervoer te gebruiken om zo zijn leefomgeving leefbaarder te maken?*

### *Nabijheid of uitgestrektheid?*

Mensen kunnen veel tijd uitsparen als ze zich minder ver en minder vaak moeten verplaatsen. Hoe dichter de werkplek, de belangrijkste voorzieningen en de woonst bij elkaar gelegen zijn, hoe minder tijd verloren gaat aan verplaatsingen. Om dit te realiseren moeten woningen, kantoren en voorzieningen dichterbijeen worden gebracht en sterker worden geconcentreerd in steden en dorpen. Dit heeft als bijkomend voordeel dat zo de open ruimte tussen de steden en dorpen beschikbaar blijft voor landbouw of natuur. Evident is deze keuze nochtans niet. Heel wat Vlamingen dromen van een groot huis en een grote tuin met een mooi uitzicht over de velden. Dit staat haaks op een streven naar meer nabijheid. Het concentreren van stedelijke functies betekent ook dat meer mensen naast of boven voorzieningen zoals winkels of crèches moeten wonen en dus enigszins tolerant moeten zijn ten aanzien van de overlast die dit met zich mee kan brengen.

Hoe zien we het al dan niet samenbrengen of uiteenleggen van functies? In hoeverre is de Vlaming bereid te wonen in een omgeving waar veel stedelijke functies bijeengebracht zijn? Is de Vlaming bereid dichterbij elkaar te wonen om zo ook dichterbij het werk en andere voorzieningen te wonen, en dus minder tijd te verliezen aan verplaatsingen?

### *Vrijheid of strenge regels?*

Het bouwen van een eigen huis in alle vrijheid zonder beperkingen door regels lijkt voor

veel mensen een droom. In vergelijking met de buurlanden kent Vlaanderen een soepel bouwregime. Ruimtelijk vertaalt een zeer grote vrijheid zich in een zeer verspreid voorkomen van een grote variatie aan soorten en maten van woningen en andere gebouwen. Sommigen ervaren dit als rommelig en onrustig. Het niet naleven van rooilijnen leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties en moeilijkheden bij het aanleggen van voetpaden, fietspaden of bredere wegen. Bovendien komt bebouwing in een vrij systeem regelmatig voor in overstromingsgebieden, met natte kelders, materiële schade en stijgende prijzen voor woonpolissen als gevolg. In sommige landen helpen strenge regels om harmonische, duurzame en veilige wijken en dorpen te bouwen. Strengere regels kunnen echter ook leiden tot een eentonig straatbeeld waar iedereen in hetzelfde soort huis woont. *In hoeverre wenst de Vlaming in alle vrijheid te bouwen? Accepteren we dat in bepaalde gebieden niet kan worden gebouwd omdat het teveel de natuur schaadt of simpelweg gevaarlijk kan? Wil de Vlaming regels accepteren zodat het landschap er minder rommelig zal uitzien? Of nemen we de nadelen die het gevolg zijn van onze vrijheid er bij?*

#### **Goede publieke ruimte of weinig aandacht voor publieke ruimte?**

Veel mensen brengen graag tijd door in goed ingerichte stedelijke ruimten, parken en natuurgebieden. Goed ingerichte ruimte helpt steden en landelijke streken bovendien aantrekkelijk te zijn voor bewoners, toeristen en investeerders. Goede publieke ruimte heeft natuurlijk een kostprijs: het moet aangelegd en onderhouden worden. De zorg voor een aangename omgeving heeft als gevolg dat functies die niet binnen het gewenste beeld vallen moeilijker een plaats kunnen krijgen of zelfs moeten verdwijnen. In stedelijke ruimten betekent dit vaak het terugdringen van autoverkeer, het onteigenen en

slopen van oude gebouwen of het weren van bepaalde economische activiteiten. In landelijke ruimten kan gedacht worden aan beperkingen voor het verkeer of de landbouw.

*In hoeverre is de Vlaming gehecht aan een goed ingerichte publieke ruimte? En vind ze dat hiervoor beperkingen moeten worden opgelegd?*

#### **Zelfvoorzienend of niet?**

De productie van voedsel en energie gebeurt vandaag overwegend grootschalig. Vlaanderen kent eerder grootschalige landbouwgebieden waarin grote stallen en serrecomplexen voorkomen. Ook de meeste energie wordt in grote centrales opgewekt. Sommige mensen willen zelf voor een deel van hun voeding en energieproductie instaan. In het buitenland zijn er inmiddels voorbeelden van hele gemeenschappen die zich zelfvoorzienend organiseren. Ze investeren tijd en moeite om zo minder afhankelijk te zijn van grote producenten of de overheid. Ruimtelijk vertaalt dit zich in woonvormen waarbij moestuinen en energieopwekkingsystemen zijn geïntegreerd in de eigen woning of in de wijk.

*Vindt de Vlaming het belangrijk om zelfvoorzienend te zijn? Willen we zelf zorgen voor ons eigen voedsel en onze eigen energie? En vinden we dit een interessante manier om grote landbouw- en energie-installaties te vermijden? Of storen we ons niet aan deze installaties in ons landschap?*

#### **Ruim wonen of kleiner wonen?**

De riante woning met grote tuin is voor veel mensen een wensbeeld. Resultaat hiervan is een woonlandschap met lage dichtheid. Grote woningen gaan ten koste van landbouwgebied. Een grote woning brengt bovendien kosten met zich mee voor energieverbruik en onderhoud. Zeker nu de gezinnen kleiner worden, bijvoorbeeld door de vergrijzing, stelt de vraag zich of er geen behoefte is aan kleinere woningen. Een

eventuele behoefte aan kleinere woningen kan worden gerealiseerd door kleiner te gaan bouwen of door bestaande woningen te splitsen. Door kleinere woningen te realiseren neemt de ruimtebehoefte aan woningen af waardoor er meer ruimte overblijft voor andere functies. Kleiner wonen kan gezinnen ook helpen om gemakkelijker de woonlasten (energie, onderhoud, ...) te kunnen dragen.

*In hoeverre is de Vlaming bereid om de grote woning om te ruilen voor een kleinere? Of wil de Vlaming best blijven betalen voor een grote woning, ook nadat bijvoorbeeld de kinderen het huis uit zijn?*

#### **Individueel wonen of grootschalige projecten?**

De Vlaming lijkt geboren met een baksteen in de maag en bouwt graag zijn eigen, liefst vrijstaande, huis. Het bouwen van woningen kan ook grootschalig gebeuren door projectontwikkelaars. De kostprijs per woning kan daardoor dalen en het is makkelijker om energiebesparend te bouwen. Ruimtelijk kan zich dit vertalen in een meer compactere bouwwijze zonder direct aan woonoppervlakte in te leveren. Grootschalige projecten beperken de individuele keuzevrijheid maar laten wel een hoogwaardigere architectuur en stedenbouw toe door de betere technische begeleiding ervan. In sommige Vlaamse steden zijn de laatste jaren interessante voorbeelden gebouwd.

*In hoeverre is de Vlaming bereid het individueel wonen op te geven en te kiezen voor een wooneenheid in een grootschalig complex? Wil de Vlaming haar kavel achter laten om te wonen in een architectonisch hoogstaand gebouw?*

## **RESULTATEN VAN DE STEEKPROEF**

Deze representatieve steekproef heeft een aantal opvallende vaststellingen opgeleverd over de manier waarop de Vlaming naar onze ruimte in 2050 kijkt.

#### **Een meerderheid van de Vlamingen is gewonnen voor het idee van 'nabijheid' in 2050:**

- 62 % vindt dat winkels, kantoren en scholen zo veel mogelijk aanwezig moeten zijn in woonwijken om verplaatsingen tot een minimum te beperken.
- 77 % wil dat winkels, werk, sport en scholen gelegen zijn op wandel- of fietsafstand.
- 72% wil mensen ertoe aanzetten om minder te pendelen, bijvoorbeeld door telewerk of door wonen en werken dicht bij elkaar te voorzien.

#### **Een meerderheid van de Vlamingen is bezorgd over de teloorgang van de open ruimte op het platteland:**

- Voor twee derde (67%) van de Vlamingen mag de open ruimte tussen dorpen niet verder volgebouwd worden. 42 % hoopt zelfs dat er in 2050 minder lintbebouwing zal zijn tussen de dorpen.
- Slechts 13% denkt dat Vlaanderen in 2050 één grote uitgespreide stad zal zijn.
- 75 % van de Vlamingen is van mening dat het verschil tussen stad en platteland moet behouden blijven.

#### **Een grote meerderheid van de Vlamingen wil zorg dragen voor waardevolle open ruimte:**

- 75 % van de Vlamingen ziet grote nationale parken ontstaan waarin natuur, wandelen en fietsen centraal staan.
- 86 % van de Vlamingen is gewonnen voor een goede bescherming van waardevolle landschappen. 41 % is zelfs bereid om gebouwen af te breken om landschappen mooier te maken.

*Een meerderheid van de Vlamingen heeft een uitgesproken mening over de vrijheidsgraden die de overheid mag opleggen:*

- Een overgrote meerderheid (89%) is niet gewonnen voor het idee dat iedereen overal zou moeten kunnen bouwen.
- Twee derde van de Vlamingen (66 %) vindt het wel noodzakelijk dat de overheid gedetailleerde richtlijnen en regels voorziet voor het bouwen en verbouwen van huizen, maar meer dan de helft van de Vlamingen (55%) wil dat de mensen zelf kunnen beslissen hoe hun woning er concreet zal uitzien.

*Een meerderheid van de Vlamingen denkt dat de auto in 2050 minder dominant zal zijn:*

- 77 % van de Vlamingen denkt dat er in 2050 veel zal worden geïnvesteerd in openbaar vervoer.
- 64 % van de Vlamingen is het er niet mee eens dat er in 2050 bij de heraanleg van straten meer aandacht naar auto's zal gaan dan naar fietsers en voetgangers. 15 % is voorstander van een autovriendelijke heraanleg.
- Slechts een kwart van de Vlamingen vindt dat binnensteden vlot bereikbaar moeten blijven met de auto. 62% vindt dat de stadcentra autovrij moeten zijn in 2050.

*Meer dan de helft van de Vlamingen (56 %) denkt dat de overheid in 2050 bijkomende openbare ruimte zal creëren door gebouwen aan te kopen en af te breken.*

*42% van de Vlamingen meent dat in 2050 het verkeer zo veel mogelijk ondergronds zal verlopen.*

*Veel Vlamingen (62%) geloven dat hun energie in 2050 wordt opgewekt door kleinschalige gemeenschappelijke energievoorzieningen op*

*wijkniveau. 43 % gelooft in eigen energieproductie. 31% ziet wat in grote energiecentrales. 60% meent dat in 2050 windmolens overal in Vlaanderen zullen voorkomen.*

*Bijna twee derde van de Vlamingen (63%) ziet mensen verhuizen naar een kleinere woning nadat de kinderen het huis uit zijn.*

*Een meerderheid van de Vlamingen denkt dat er in 2050 bewuster zal worden omgegaan met overstromingsrisico's:*

- 78 % is van mening dat bouwen in overstromingsgebied verboden zal zijn.
- 51 % vindt dat huizen in overstroombare gebieden mogen worden afgebroken.

*Een meerderheid van de Vlamingen is niet gewonnen voor fiscale maatregelen, gekoppeld aan ruimtelijke ordening:*

- 62 % is het oneens dat wie afgelegen woont ook meer moet betalen voor zijn nutsvoorzieningen (post, telefoon, wegen, riolering, afval).
- 69 % is het oneens dat stedelingen minder belasting moeten betalen dan plattelandsbewoners.

# 2

## ONLINE- BEVRAGING: KEN JEZELF!

Het Departement RWO heeft in mei 2011 de online-test “Ken jezelf” opengesteld voor iedere geïnteresseerde. De test leidt uit de antwoorden op 20 vragen af in welk soort leefomgeving de deelnemer zich het best thuis voelt. De test is in eerste instantie bedoeld om burgers op een laagdrempelige wijze na te laten denken over hun ideale Vlaanderen voor de toekomst.

**G**ezien het grote aantal van 46.351 deelnemers die de test volledig aflegden, leveren de antwoorden een interessant beeld op van hoe de Vlaming denkt dat het ideale Vlaanderen er in 2050 uit moet zien. De groep deelnemers kan evenwel niet worden beschouwd als een representatieve staal van de Vlaamse bevolking. De resultaten vormen eerder een aanvulling op de representatieve steekproef.

### OPBOUW VAN DE BEVRAGING

De test is opgebouwd uit een selectie van 20 vragen die ook zijn gesteld in het kader van de representatieve steekproef. De selectie omvat steeds twee vragen die verband houden met elk van de zeven voornoemde maatschappelijke spanningsvelden. Deze lijst is aangevuld met zes vragen die typisch ruimtelijke vraagstukken aanbelangen en dus zeer relevant zijn in relatie tot het Beleidsplan Ruimte. De complete lijst met vragen is opgenomen als bijlage.

Bij de selectie van de stellingen werd ook rekening gehouden met methodologische kenmerken (bv. onderscheidend vermogen) zoals die konden worden vastgesteld op basis van de representatieve steekproef.

Wie antwoord geeft op alle vragen komt te weten welke concrete leefomgeving het beste aansluit bij zijn of haar ruimtelijke voorkeuren.

Zo wordt de test aantrekkelijk voor een breed publiek. Mensen worden gedreven door nieuwsgierigheid bij het invullen van

de test. Ze kunnen hun ideale leefomgeving delen met anderen, waardoor een ‘viraal’ sociaal effect optreedt. De zes leefomgevingen helpen bovendien om inzichtelijk te maken dat bepaalde maatschappelijke keuzes of voorkeuren resulteren in een bepaald soort ruimtelijk beeld.

De gekozen profielen zijn allemaal bestaande omgevingen die een resultante zijn van westerse samenlevingsvormen en die een bepaalde vorm van verstedelijking uitdrukken. Ze kunnen gelden als een ‘referentiebeeld’ voor Vlaanderen anno 2050.

De zes profielen verschillen sterk van elkaar en geven eerder extreme ruimtelijke beelden. Dit is een bewuste keuze om het debat over de toekomstige ruimte van Vlaanderen scherp te stellen. De profielen vertegenwoordigen uiteenlopende ruimtelijke patronen die het resultaat zijn van sterke verschillen in twee maatschappelijke tradities. De eerste maatschappelijke traditie betreft de mate waarin duurzame ontwikkeling is verankerd in het maatschappelijk handelen. Freiburg en Dyssekilde worden hierbij gezien als voorbeelden van leefomgevingen waar duurzaamheid een erg grote rol speelt. In Los Angeles en New York dit eerder beperkt het geval. Nederland en Vlaanderen bevinden zich hier tussenin. De tweede maatschappelijke traditie betreft de mate waarin de overheid een actieve en vaak regulerende rol speelt ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling. Freiburg, Nederland en New York kennen een vrij actief en vaak sterk regulerend overheidsoptreden terwijl de overheden in Dyssekilde en Los Angeles eerder terughoudend zijn. Vlaanderen bevindt zich ergens tussen deze extremen.

# Zes Leefomgevingen

Om de impact van ruimtelijk beleid concreet te maken kozen we zes leefomgevingen die ook voor een leek duidelijk van elkaar verschillen: de duurzame stadswijk Vauban in Freiburg, het ecologische cohousingproject Dyssekilde in Denemarken, het Nederlandse model met sterk contrast tussen bebouwde

en open ruimte en veel zorg voor publiek domein, New York met haar grote parken en hoge gebouwen, Los Angeles met haar eindeloze suburbs en als uitmijter het Vlaanderen van vandaag, met zijn unieke verrommelde landschap.



## FREIBURG (Duitsland)

U bent een echte stadsmens, en hoopt dat onze steden in 2050 meer zullen lijken op de Vauban-wijk in het Duitse Freiburg: autoluw, ecologisch en uitgesproken kindvriendelijk.

De auto heeft u hier zelden nodig. Er is uitstekend openbaar vervoer en door de vele trage wegen bent u sneller met de fiets of te voet. Bovendien zijn de afstanden nooit groot: alles is dichtbij.

De wijk is ingericht met grote aandacht voor ecologie. Een mini-energiecentrale voorziet de hele wijk van stroom en warm water. Hierdoor zijn er minder schoorstenen, en minder luchtvervuiling. Moestuinen zijn sterk ingeburgerd. De volkstuintjes zijn niet weg te denken. De meeste gebouwen hebben zonnepanelen en zonneboilers en zijn zeer goed geïsoleerd.

## DYSSEKILDE (Denemarken)

Dyssekilde is een klein gehuchtje op het Deense platteland. Hier hebben een veertigtal gezinnen een gemeenschap opgericht in harmonie met de natuur. De woningen zijn vrijstaand en zien er heel experimenteel uit. Geen twee lijken er op elkaar. Je mag bouwen wat je wil, als het maar 100% ecologisch is. Veel huizen zijn gebouwd van stro, leem en hout.

De auto is niet welkom: er is een parking aan de rand van het dorp. Het treinstation is vlakbij. De inwoners hebben heel wat gemeenschappelijke voorzieningen: een wasserij, een gezamenlijke moestuin, één centrale verwarmingsketel voor het hele dorp en een ontmoetingscentrum. Het dorp is grotendeels zelfvoorzienend. Aan de rand van het dorp staat een grote windmolen die zorgt voor energie.

## NEDERLAND

Wanneer je de grens tussen Vlaanderen en Nederland passeert zie je meteen het verschil. Hoewel beide regio's even dichtbevolkt zijn, ziet het Nederlandse platteland er veel leger uit. Je vindt hier uitgestrekte landbouwgebieden en verkeersluwe dorpen en steden. De steenwegen lopen niet dwars door de dorpen en steden maar vaak er rond. De meeste dorpskernen zijn autoluw. Nederland is een echt fietsland. De publieke ruimte is met veel zorg aangelegd en onderhouden.

Een baksteen in de maag zou hier zwaar vallen: de bouwregels zijn streng en de meeste woningen worden door projectontwikkelaars gebouwd. De gemiddelde woning is heel wat kleiner dan in Vlaanderen.



## VLAANDEREN VANDAAG

Voor u hoeft er niet veel te veranderen tegen 2050: u vindt uw leefomgeving prima zo. Uw woning is uw koninkrijk en daar doet u wat u wilt. Om de zoveel jaar komt er een veranda of een schuurtje bij.

De Vlaamse baksteen in de maag zorgt ervoor dat je bijna nergens meer kan komen zonder een huis te zien staan. Vlamingen wonen gemiddeld zeer groot en houden van een ruime tuin. Door de vele lintbebouwing groeien dorpen en steden bijna naadloos aan elkaar. Dit leidt tot veel en moeizaam verkeer. De natuur en de open ruimte raken versnipperd en staan onder zware druk. Gevolgen hiervan zijn ondermeer een verlies aan planten- en diersoorten en overstromingsproblemen.

Wordt Vlaanderen tegen 2050 één grote stad?

## NEW YORK (Verenigde Staten)

De stad der steden: hoge wolkenkrabbers zomen brede boulevards af en worden geregeld onderbroken door uitgestrekte parken. De meeste mensen wonen in kleine appartementjes en studio's. Metro, bus en taxi zijn de favoriete vervoersmiddelen. Een minderheid van de inwoners heeft een eigen auto.

New York kent strenge stedenbouwkundige regels. Dankzij een vooruitziende planning heeft New York prachtige parken. Hier vinden de vele New Yorkers ademruimte, rust en sociaal contact.

Ondanks de vele uren zonlicht en het winderige zeeklimaat wordt er weinig geïnvesteerd in hernieuwbare energie. De meeste elektriciteit komt uit grote centrales in de omgeving.

## LOS ANGELES (Verenigde Staten)

Een stedelijk gebied bijna zo groot als Vlaanderen. Toch doet het op de meeste plekken verrassend landelijk aan. Veel inwoners hebben een vrijstaande woning en een tuintje. Door de grote afstanden is de auto hier onmisbaar. Brede snelwegen doorkruisen systematisch de stad. De bebouwing gaat eindeloos door, bijna honderd kilometer in elke richting. Wie te voet of met de fiets de natuur in wil is eraan voor de moeite.

De stedenbouwkundige regels in LA zijn laks: de stad kan ongehinderd uitbreiden in elke richting. De straten liggen er in de meeste wijken verwaarloosd bij. De overheid investeert weinig in parkjes en pleinen.

Ondanks de vele uren zonlicht en het winderige zeeklimaat wordt er weinig geïnvesteerd in hernieuwbare energie. De meeste energie komt uit grote centrales in de omgeving.

## VAN ANTWOORDEN NAAR EEN CONCRETE LEEFOMGEVING

De antwoorden van de deelnemer komen steeds in meerdere of mindere mate overeen met elk van de zes leefomgevingen omdat de aangegeven ruimtelijke en maatschappelijke voorkeuren al dan niet overeenstemmen met de maatschappelijke tradities en ruimtelijke kenmerken ervan. De deelnemer kent zo met iedere waardering (helemaal akkoord, eerder akkoord, geen mening, eerder niet akkoord, helemaal niet akkoord) punten toe aan elke leefomgeving. De som van de toegekende punten van alle vragen levert een rangschikking op en geeft dus een goede indicatie van de 'ideale' leefomgeving van de deelnemer.

We kunnen de maatschappelijke tradities beschouwen als gepositioneerd binnen de maatschappelijke spanningsvelden. Leefomgevingen waarin duurzaamheid sterk verankerd is in het maatschappelijk handelen worden gekenmerkt door sterker ontwikkelde alternatieve vervoerswijzen, nabijheid en een zekere concentratie van vooral kleinschalige functies. Leefomgevingen waar de overheid een actieve vaak sterk regulerende rol speelt worden gekenmerkt door een sterk ontwikkeld collectief vervoer, nabijheid en sterke concentratie van grootschalige functies, strenge regelgeving, veel aandacht voor publieke ruimte, een laag niveau van zelfvoorziening, kleinere woningen en grootschalige projectbouw.

## DEELNEMERS EN MATE VAN REPRESENTATIVITEIT

De mate van representativiteit van de groep deelnemers van de online test is niet bekend. Een online toepassing trekt een bepaald publiek aan en om de deelname laagdrempelig en speels te houden hebben

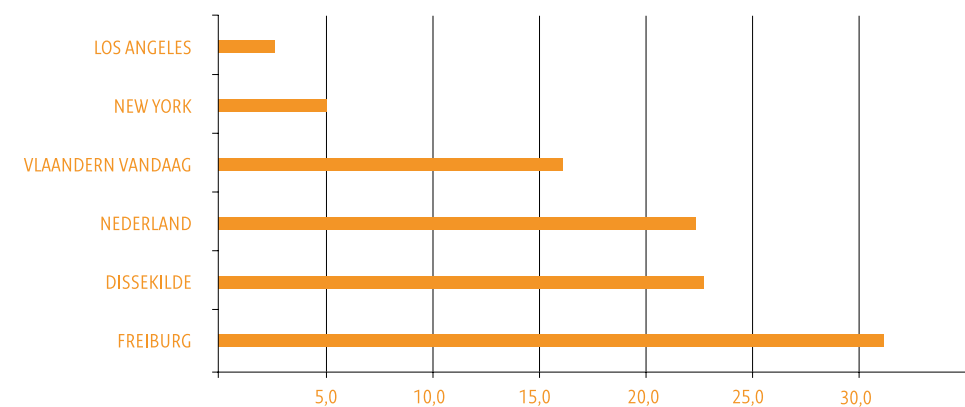
we niet gevraagd naar persoonlijke achtergrond van de deelnemers. Deze strategie heeft geleid tot een zeer groot aantal respondenten en een levendig sociaal viraal effect. De keerzijde is dat de ruwe data niet wetenschappelijk verwerkt kan worden. Daarvoor diende de uitgebreidere enquête bij 1050 Vlamingen.

De antwoorden van de online-deelnemers komen toch in grote mate overeen met die van de representatieve staal in de steekproef. De bijlage geeft een gedetailleerde vergelijking van de antwoorden per vraag.

De vergelijking van de antwoorden in de representatieve steekproef en de online test toont dat de bezoekers van de website neigen naar een meer extreme beantwoording. Zo is het aantal 'neutrale' respondenten dat aangeeft het noch eens, noch oneens te zijn met een stelling in de online bevraging bij 19 van de 20 vragen lager dan in de representatieve steekproef.

Slechts in het geval van twee stellingen is de meerderheid van het aantal respondenten dat het eens of oneens is met een stelling anders bij de online test dan bij de representatieve steekproef. De deelnemers aan de online test geven in tegenstelling tot de representatieve staal in meerderheid aan (1) het helemaal of eerder oneens te zijn met de idee eerder grootschalige woonprojecten voor vele gezinnen te bouwen dan dat ieder zijn eigen woning bouwt en (2) het helemaal of eerder eens te zijn met de idee dat elke woonwijk een eigen moestuin heeft. In beide gevallen gaat het om stellingen waarbij de antwoorden in zowel de steekproef als de online bevraging een redelijk grote verdeeldheid in de opinie van de Vlamingen weergeven.

BEST PASSENDE LEEFOMGEVING



## RESULTATEN VAN DE BEVRAGING

De antwoorden van de deelnemers aan de online test lopen dus zeer parallel en bevestigen grotendeels de vaststellingen van de representatieve steekproef. De idealebeelden waar de meeste deelnemers op uitkomen geven een goede indicatie van de richting waarin men de ruimte in Vlaanderen zou willen zien evolueren.

Het diagram hieronder laat zien welke leefomgevingen op basis van de test het beste past bij de deelnemers aan de online test. Het diagram laat zien dat een belangrijk deel van de ideale leefomgeving van de meeste Vlamingen er anders uitziet dan Vlaanderen vandaag. Interessant is dat vooral de leefomgevingen waarin duurzaamheid sterker verankerd is in het maatschappelijk handelen veel deelnemers tot de verbeelding spreken.

De antwoorden van de deelnemers aan de online bevraging geven ook een aardig beeld van hoe de Vlamingen zich positioneren op de genoemde maatschappelijke spanningsvelden:

### *Eigen auto of alternatief vervoer?*

Een ruime meerderheid van de Vlamingen steunt het stimuleren van alternatief vervoer, zeker binnen de steden. Driekwart van de deelnemers aan de online bevraging is het oneens met de stelling dat er meer aandacht zou gaan naar auto's dan naar fietsers en voetgangers bij de heraanleg van straten. Eveneens driekwart geeft aan het ermee eens te zijn dat in de toekomst verplaatsingen met de auto binnen de stad een uitzondering zal zijn.

### *Nabijheid of uitgestrektheid?*

Een ruime meerderheid van de Vlamingen verkiest een ruimtelijke ordening waarbij wonen, werken en voorzieningen in elkaars nabijheid worden gebracht. Driekwart van de deelnemers aan de online bevraging is het ermee eens dat winkels, kantoren en scholen zoveel mogelijk aanwezig zijn in woonwijken om verplaatsingen tot een minimum te beperken. 82 % van de deelnemers geeft aan het eens te zijn dat mensen ertoe moeten worden aangezet om minder te pendelen door bijvoorbeeld telewerk of doorwonen en werken dicht bij elkaar te voorzien. Bovendien ziet 86% van de deelnemers het

niet zitten dat het verschil tussen stad en platteland verdwijnt en 65% is het ermee eens dat ook in landbouwgebied woningen moeten kunnen worden gebouwd.

#### *Vrijheid of strenge regels?*

De Vlaming lijkt een grote waarde te hechten aan vrijheid en lijkt strenge regels enkel te accepteren in specifieke gevallen. Driekwart van de deelnemers aan de online bevraging geeft aan het ermee eens te zijn dat mensen een grote vrijheid hebben om zelf te beslissen hoe hun woning eruit ziet. 59% is het er dan wel weer mee eens dat woningen in overstromingsgebieden afgebroken mogen worden en 65% is het er niet mee eens dat in ook in landbouwgebieden woningen moeten kunnen worden gebouwd.

#### *Goede publieke ruimte of weinig aandacht voor publieke ruimte?*

De Vlaming lijkt grote waarde te hechten aan een kwalitatieve publieke ruimte. Maar liefst 87% van de deelnemers aan de online bevraging is het ermee eens dat er in de toekomst grote nationale parken zijn waar natuur, wandelen en fietsen centraal staat. 57% is het er ook mee eens dat gebouwen in dichtbebouwde wijken worden afgebroken om meer openbare ruimte (parken, pleinen) te voorzien.

#### *Zelfvoorzienend of niet?*

De Vlaming lijkt niet eenduidig bereid te zijn om in de toekomst bereid te zijn zichzelf te voorzien in de productie van energie en voedsel. Het diffuse beeld ten aanzien van eigen voedselproductie is hierboven aan bod gekomen. Het zelf produceren van energie genereert meer steun: 53% van de deelnemers aan de online bevraging is het hiermee eens.

#### *Ruim wonen of kleiner wonen?*

De Vlamingen zijn verdeeld in het antwoord op de vraag of er in de toekomst kleiner gewoon moet worden. 60% van de deelnemers aan de bevraging is het er wel mee eens dat in de toekomst mensen beter verhuizen naar een kleinere woning als de kinderen het huis uit. De opvattingen over het opdelen van vrijkomende grote woningen (31% eens, 43% oneens), het tegen elkaar bouwen van nieuwe woningen om energie te besparen (43% eens, 41% oneens), beter een kleine tuin bij elk huis dan parken voor iedereen (37% eens, 45% oneens) geven een vrij diffuus beeld.

#### *Individueel wonen of grootschalige projecten?*

De opinie ten aanzien van grootschalig bouwen is sterk verdeeld (en geeft zoals aangegeven in de online bevraging een andere meerderheid dan bij de representatieve steekproef). 47% van de deelnemers aan de online bevraging is het er mee eens (en 35% oneens) dat hoogbouw in elk geval vermeden moet worden.

#### **CONCLUSIE**

Van de 46.351 mensen die de test volledig aflegden, kwam 31% uit bij Freiburg als ideale leefomgeving. Op een quasi gedeelde tweede en derde plaats, met respectievelijk 22,65% en 22,20%, kwamen Dyssekilde en Nederland. Het Vlaanderen van vandaag is nog voor 16% van de deelnemers de ideale plek om te wonen. Slechts een kleine 5% kwam uit bij New York met zijn typische hoogbouw. Eén op veertig deelnemers kwam uit bij Los Angeles.

De resultaten laten zien dat de ideale toekomstige leefomgeving van meeste Vlamingen er anders uitziet dan Vlaanderen vandaag. Leefomgevingen waarin duurzaam-

heid centraal staat spreken blijkbaar tot de verbeelding.

Een meerderheid van de Vlamingen lijkt het te zien zitten om te evolueren naar een ruimtelijke ordening waarin alternatieve vervoerswijzen, nabijheid en een kwalitatieve publieke ruimte meer centraal staan. Ten aanzien van grootschalige bouwprojecten en al dan niet ruim of kleiner wonen zijn de meningen eerder verdeeld. Sterk regulerend optreden vanuit de overheid lijkt dan weer enkel in specifieke gevallen geaccepteerd te worden.



# 3

## ONLINE- BEVRAGING: IDEEËN MUUR

De campagnesite bevatte een ideeënmuur. Hierop kon men ideeën plaatsen rond drie thema's: 'steden', 'platteland' en 'veel doen met weinig ruimte'. Er werden 2.551 ideeën ingediend. Deelnemers moesten ook ideeën van anderen waarderen op een schaal van 1 tot 5. Hoe hoger een idee gewaardeerd werd door ten minste tien mensen, hoe hoger het steeg in de rangschikking. De website toonde deze ideeën als 'topideeën'

**R**esultaat van deze ideeënmuur is een oogst van 2.551 ideeën. Doordat men ook ideeën van anderen moest waarderen op een schaal van 1 tot 5, werden de ideeën automatisch gerangschikt: hoe

hoger een idee gewaardeerd werd door ten minste tien mensen, hoe hoger het steeg in de rangschikking. De website toonde deze ideeën als 'topideeën'

### IDEEËN ROND HET THEMA 'STAD'

*Hoe kunnen onze steden in de toekomst aantrekkelijker worden om er te wonen? Met die vraag werd het thema 'stad' aangekaart. Hieronder ziet u de twaalf hoogst gewaardeerde ideeën rond dit thema.*

- Vermijd gettovorming.
- Meer groen: niet alleen 'decor-groen', maar ook 'doe-groen' in de stad; de stad dus niet te vol bouwen! Elke woning haar privaat buitenplekje, ook de appartementen, als aanvulling op de openbare parken.
- Kies resoluut voor de zachte weggebruiker. Organiseer de stad zodanig dat je geen auto nodig hebt, en geef voorrang aan openbaar vervoer.
- Kantoren, winkels en woningen dicht bij elkaar brengen, zodat pendelen minder aan de orde is en verplaatsingen te voet of met de fiets kunnen gebeuren.
- Een fijne en aantrekkelijke leefomgeving voor jonge gezinnen in de stad, met voldoende crèches, speelpleintjes, etc.
- Leegstand transformeren tot open ruimten, woonprojecten, ... Verloedering tegengaan, o.a. door huisjesmelkers zwaar aan te pakken.
- Inspraak: in deze tijd van versnelling werken naar buurtparticipatie om gemeenschapsgevoel op te wekken.
- Zorg voor een veilige omgeving en dit in de ruimste zin van het woord.
- Verminder de gemeentebelasting.
- Hou de stad proper.
- Organiseer evenementen die de stad aantrekkelijk maken.
- Toegankelijkheid van wegen en gebouwen voor rolstoelgebruikers.

### IDEEËN ROND HET THEMA 'PLATTELAND'

*Wat verwacht u van het toekomstige Vlaamse platteland, van de ruimte buiten de steden? Met die vraag peilden we naar ideeën rond het thema 'platteland'. We geven een overzicht van de twaalf hoogst gewaardeerde ideeën.*

- Het platteland blijft landelijk. Geen uitbreiding van het dorp meer, en geen "verstedelijking van het dorp" door bvb. de bouw van appartementen.
- Bepaalde gebieden moeten strikt groen ingekleurd worden: hier wordt later niet op terug gekomen. Uitbreiding van bossen, natuur- en valleigebieden.
- Lintbebouwing moet stoppen, bijvoorbeeld door een vorm van ruilverkaveling:

één vrijstaande woning in een lint wordt geruild voor twee compacte woningen in de kern.

- Landbouw wordt gestimuleerd en Vlaanderen produceert zijn eigen voedsel.
- Ruimte voor water: geen bouwvergunningen in overstromingsgebied.  
Maak het advies van experts hierin bindend.
- Bossen en parken aanleggen dicht bij het dorp.
- Groen planten rond landbouwbedrijven en zonevreemde woningen om integratie in het landschap te bevorderen.
- Het historisch karakter van een landschap beschermen.
- Stel een limiet op het aantal nieuwkomers zodat er geen open ruimte meer nodig is voor nieuwe woningen, bedrijven, etc.
- Beperk de bouwkavels in oppervlakte en hef hoge belasting op grote kavels.

### IDEEËN ROND HET THEMA 'VEEL DOEN MET WEINIG RUIMTE'

*Hoe kunnen we in de toekomst slimmer omgaan met de beperkte ruimte die we hebben?*

*Met deze vraag wilden we weten welke ideeën er leven rond zuinig ruimtegebruik.*

*U leest de twaalf hoogst gewaardeerde ideeën hieronder.*

- Gebouwen worden voor meer dan één functie gebruikt.  
Deze functie kan veranderen afhankelijk van het tijdstip in de dag.
- Energiebewuste woningparken en wijken bouwen met een eigen energiebevoorrading.
- Woningen zijn overal betaalbaar. Verbod op speculatie met grond.
- Bestaande infrastructuur beter onderhouden (wegen, gebouwen).
- Voorrang aan verbouwen op nieuwbouw.
- Kantoren, scholen, openbare gebouwen concentreren rond grote trein- en busstations.
- Verschillende bedrijven op een industrieterrein kunnen gemeenschappelijke voorzieningen delen, zoals vergaderzalen, een refter, ...
- Gesloten fietsenstallingen voorzien in straten met rijhuizen zonder garage.
- Fietsautostrades kunnen de nood aan grote parkings verkleinen.
- Bij de indeling van de huizen afstappen van het idee dat je tijdens de week in de keuken moet eten en bij hoog bezoek in de eetkamer (dubbel gebruik van de ruimte).

## 4

BURGEREVENT  
28 MEI 2011

Waar de online bevraging gericht was op het bereiken van zoveel mogelijk burgers, was de doelstelling van het burgerevent om in een kleinere groep dieper op enkele ruimtelijke thema's in te gaan.

**H**onderd burgers werden verdeeld over twaalf tafels. Elke tafel deed vier werksessies. Aan elke tafel zat een gespreksbegeleider die de mensen aan de tafel de werkvormen uitlegde en erover waakte dat iedereen voldoende aan bod kon komen en dat de tijd in de gaten gehouden werd. De tafelbegeleider nam zelf geen standpunten in en bracht geen eigen ideeën aan.

We overlopen chronologisch de werksessies van de dag en geven een overzicht van de heersende en opvallende overtuigingen en ideeën die we registreerden.

### WERKSESSIE 1

#### ONS RUIMTEGEBRUIK VANDAAG

In de eerste werksessie stonden de burgers stil bij hun huidige ruimtegebruik. Hoe woont men? In wat voor omgeving werkt men? Hoe maakt men de verplaatsing? Waar spendeert men zijn vrije tijd? De honderd burgers verwerkten de antwoorden op deze vragen vooraf in een persoonlijke collage, die ze meebrachten naar het evenement. Aan de hand hiervan konden ze zich voorstellen aan elkaar en kon in groep dieper nagedacht worden over het huidige ruimtegebruik van de deelnemers.

#### WONEN

Waarom kiezen mensen voor een bepaalde woonplek? Al heeft ieder zijn persoonlijke

redenen, toch komen heel wat gelijklopende elementen naar voor:

#### *Onze relaties met anderen*

Veel deelnemers wonen nog steeds in de buurt waar ze opgegroeid zijn. De nabijheid van familie en vrienden is voor hen van groot belang. Voor sommigen betekent dit dat ze lang moeten pendelen. Dit ongemak nemen ze erbij. Niet iedereen is zo honkvast. Sommigen vinden verhuizen en woonmobiliteit als een positief iets of als een uitdaging.

#### *Aanwezigheid van allerlei voorzieningen*

Mensen letten bij het kiezen van een woonst op de aanwezigheid van winkels en de aanwezigheid van openbaar vervoer. Gezinnen met kinderen vinden een school in de buurt van belang.

#### *Dorp of stad?*

Veruit de meeste deelnemers hebben heel bewust gekozen voor een woonplaats in een dorp of een stad. Wie in een dorp woont, blijft er vaak. Hetzelfde geldt voor wie in een stad woont.

Wie in een dorp woont geeft als belangrijkste redenen op dat men er opgegroeid is of dat het er rustig is. Een aantal mensen gaf aan niet te kunnen aarden in de stad en het er te beklemmend te vinden. Het gevoel weg te zijn van de drukte doet voor een woning in een dorp kiezen. Men merkt anderzijds op dat het in dorpen ook niet altijd even rustig is. Andere drijfveren voor een leven op het platteland zijn de nabijheid van natuur, open ruimte en een tuin. Leven in een dorp wordt als gezonder en veiliger ervaren, en als meer geschikt voor kinderen. De 'dorpsmentaliteit', getypeerd door sociale contacten en sociale controle, geldt als pluspunt. Minpunten zijn het gebrek aan voorzieningen,

winkels en openbaar vervoer. Op het platteland heerst nog een echte auto-mentaliteit. De stedelingen vinden de nabijheid van alles een grote troef. Werken, winkelen en ontspannen, het kan allemaal in de omgeving. De nabijheid van winkels, werk en ontspanning maakt het eenvoudig veel verplaatsingen met de fiets of te voet te doen. Ook het openbaar vervoer is een pluspunt van de stad. Zeker voor jonge koppels zijn de carrièremogelijkheden en het grote aanbod van ontspanning interessant. Het ontbreken of het tekort aan gemeenschappelijk groen en de drukte ziet men als tekorten. Een paar deelnemers geven aan expliciet gekozen te hebben om in de stadsrand te wonen. Op die manier vermijdt men de drukte van de stad en heeft men toch alles in de buurt.

### VERPLAATSEN

Mensen hebben heel wat vervoersmiddelen ter beschikking. De auto, de fiets en het openbaar vervoer worden het vaakst aangehaald. Verder worden ook de scooter, de plooi-fiets en de deelauto genoemd. De meeste aanwezigen maken een pragmatische keuze uit de verschillende beschikbare alternatieven. Een aantal deelnemers kiest resoluut voor één vervoersmiddel. Vaak is dat dan de auto.

Het openbaar vervoer kent voor- en tegenstanders. Voor velen schiet het aanbod tekort. Dat is zeker zo voor wie in een dorp woont, maar ook stedelingen vinden dat er te weinig verbindingen zijn in het weekend en 's avonds. Over de dienstverlening binnen de stad lopen de meningen uiteen. Gent krijgt goede punten. In andere steden ontbreekt een goed 'spinnenweb'. Openbaar vervoer zou te traag gaan. De trein is volgens sommigen een aangename plek om nog wat

te werken, terwijl anderen op een gebrek aan comfort wijzen. Sommige stations zijn niet goed toegankelijk voor ouderen. Met de kinderen de trein nemen schrikt heel wat mensen af.

Ook over de auto zijn de meningen verdeeld. Een paar mensen kiest er bewust voor geen auto te bezitten. Anderen zien hun auto als hun vrijheid, vooral omwille van de flexibiliteit. Autogebruik levert tijdswinst op, bijvoorbeeld door boodschappen te doen op de terugweg van het werk. De auto biedt comfort en de zekerheid dat je op je bestemming geraakt. Files vormen hier het grootste ongemak. Ook parkeren is een pijnpunt, vooral in de stad. Andere nadelen zijn auto-stress en de jachtigheid van het verkeer.

Nogal wat aanwezigen gebruiken regelmatig de fiets, vooral zij die in de stad wonen. Men vindt fietsen ontspannend en sportief al kan het gevaarlijk zijn door het drukke verkeer en is het weer niet altijd geschikt.

Een aantal deelnemers doet regelmatig aan carpoolen of zelfs aan autodelen. Zij merken op dat sociale netwerken op internet autodelen en carpoolen veel gemakkelijker maken dan vroeger. Ook online shoppen en thuisbezorging helpen voor wie zonder eigen auto wil leven.

### WERKEN

Bij het huidige ruimtegebruik in relatie tot werken denkt men voornamelijk aan woonwerk verplaatsingen. De bedrijfswagen en het terugbetalen van woon-werkverkeer maken het mogelijk relatief ver van het werk te wonen. Bijna iedereen ervaart verre pendel als een last die de levenskwaliteit doet dalen. Toch wil bijna niemand omwille van het werk verhuizen. Het ideaal, werken in de woonomgeving, blijkt voor velen een moeilijk te realiseren droom.

### ONTSPANNEN

De meeste burgers vinden hun ontspanning in de nabijheid van hun woon- of werkomgeving. Wandelen en fietsen zijn de meest populaire vormen van vrijetijdsbesteding en de burger is daarvoor op zoek naar rustige plekjes in open ruimte of binnen de cultuursteden. In de stad zijn de mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding ruimer.

Wanneer het op reizen aankomt kiezen de burgers steeds meer en meer voor relatief verre reizen, zowel met de auto, maar meer en meer ook met het vliegtuig. Het zoeken naar een mogelijkheid om er echt helemaal tussen uit te zijn en nieuwe culturen te vinden is daar zeker een oorzaak van.

## WERKSESSIE 2

### TOEKOMSTBEELDEN VOOR 2050

In de tweede werksessie werd de blik op de toekomst gericht: 2050. Door zo ver vooruit te kijken wordt het mogelijk om abstractie te maken van de situatie vandaag en de obstakels die het Vlaanderen van morgen in de weg staan. Elk van de twaalf gesprekstafels kreeg opdracht een tekening te maken die het ideale Vlaanderen uitbeeldt.

Deze gezamenlijke denkoefening over de ideale toekomst lokte een levendig debat uit, waarbij duidelijke rode draden naar voor kwamen, maar ook regelmatig scherpe tegenstellingen.



# Tafel 1

Uit de eerste gesprekstafel komen vooral bemerkingen rond mentaliteit naar voren. Wil men bepaalde veranderingen op vlak van ruimtegebruik realiseren, dan is het noodzakelijk mensen hierbij te betrekken. Enkel op die manier kan er voldoende respect ontstaan en wordt de zorg voor publieke ruimtes een zaak van iedereen.

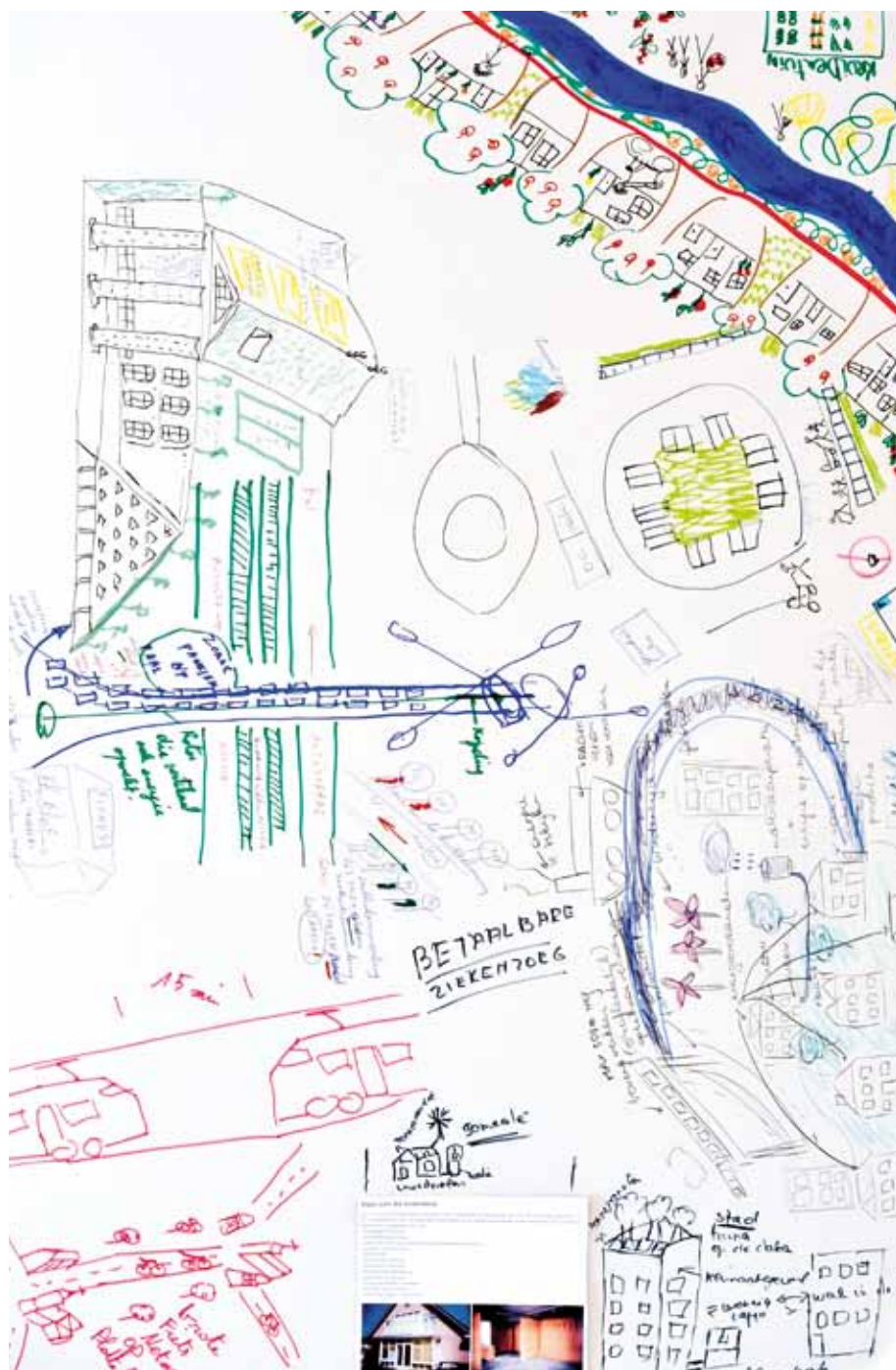
Een ander element dat aangehaald werd aan deze tafel was samenhang. Het gevoel dat hoort bij een dorp waar men elkaar kent dient ook in steden gestimuleerd te worden. Dat vraagt vertrouwen, net als een grotere collectiviteit waar men verschillende zaken zoals een auto of fiets deelt. Op vlak van gezamenlijk gebruik van goederen bieden internet en sociale media heel wat nieuwe mogelijkheden.

Ruimtelijk gezien droomt deze tafel van een Vlaanderen dat georganiseerd is in clusters. Op de tekening staan deze clusters als paarse cirkels voorgesteld. De ruimte ertussen is groen ingekleurd. Landbouw evolueert naar kleinschaligheid en bio-landbouw. Zo ontstaat er een evenwicht tussen stedelijkheid en natuur. Want rust en natuur zijn

noodzakelijk voor de mens, ondanks alles wat stad en technologie te bieden hebben.

Binnen de clusters gebruik men de fiets en de elektrische auto, voor transport tussen de clusters kiest men voor het openbaar vervoer. Mobiliteit is dus sterk afhankelijk van het schaalniveau. De steden en clusters zijn aangename leefomgevingen met voldoende groen. Binnen dergelijke clusters komen wonen, werken, handel en ontspanning samen. In de stad is het wijkniveau erg van belang om een warme samenleving te realiseren.

De nood aan een mentaliteitswijziging roept meteen een belangrijke uitdaging op. Want als een mentaliteitswijziging in een bepaalde richting noodzakelijk is om het Vlaanderen van morgen te realiseren, hoe bereik je die dan? Een tweede opmerking is dat als men te veel focust op dorps- en wijkniveau er een soort van gettovorming kan ontstaan. In dezelfde lijn ligt de tegenstelling tussen hyperlokaal leven en wereldburgerschap, al ervaart zeker niet iedereen dit niet als een tegenstelling.



## Tafel 2

Ook rond tafel nummer twee wordt de nood aan een mentaliteitswijziging aangehaald. Anders omgaan met ruimte vraagt een zekere discipline en solidariteit. Het bewaren van authenticiteit en eigenheid is van belang. Een dorp moet een dorp blijven, alleen zo blijft de diversiteit tussen stad en dorp bewaard. Niet-materiële waarden zoals natuurzorg, gezondheid en vrijheid worden eveneens vermeld.

Het onderscheid tussen dorp en stad is duidelijk merkbaar in de tekening van tafel twee. De stad moet inzetten op fietsvriendelijkheid en parking aan de invalswegen. Aan die toegangspoorten kan men ook fietsen en elektrische scooters huren. De stad is behoorlijk groen gekleurd, tot op de gevels toe. In het dorp is vooral het behouden van functies zoals scholen, winkels, rusthuizen en ontspanning van belang. Economisch kunnen dorpen leefbaar blijven door te kie-

zen voor ambachtelijke, risicoloze industrie en door te focussen op streekproducten en de lokale middenstand. Afhaalpunten voor boodschappen kunnen handig zijn voor wie minder mobiel is. Voor korte afstanden nemen we de fiets, de benen of de eco-auto, voor lange verplaatsingen moet openbaar vervoer de reflex zijn. Het behoud van open ruimte staat hoog op de lijst.

In dit toekomstbeeld ligt een aantal tegenstellingen. Een autovrije stad klinkt mooi, maar is volgens sommigen niet realistisch. De inplanting van windmolens en andere alternatieve energiebronnen is ook niet zo vanzelfsprekend, net als de locatie van de industrie. Zoals op de tekening te zien is kiest men voor windmolens best een locatie op zee of bij grote industrieterreinen. Vervuilende industrie hoort buiten de stad of dorp, ingesloten in een groene buffer.



## Tafel 3

Tafel drie stelt het bewaren van open ruimte voorop. De aanwezigheid van groen en water is erg belangrijk. Dichter bij elkaar gaan wonen is absoluut nodig, maar moet kwaliteitsvol zijn. Warm en sociaal dus, met aandacht voor de rust van bewoners. Niet alleen in de stad, maar ook in de dorpskernen moet men compacter gaan wonen en stoppen met lintbebouwing. Tegelijk heeft iedereen recht op een stukje private buitenruimte in de vorm van een tuin of een terras.

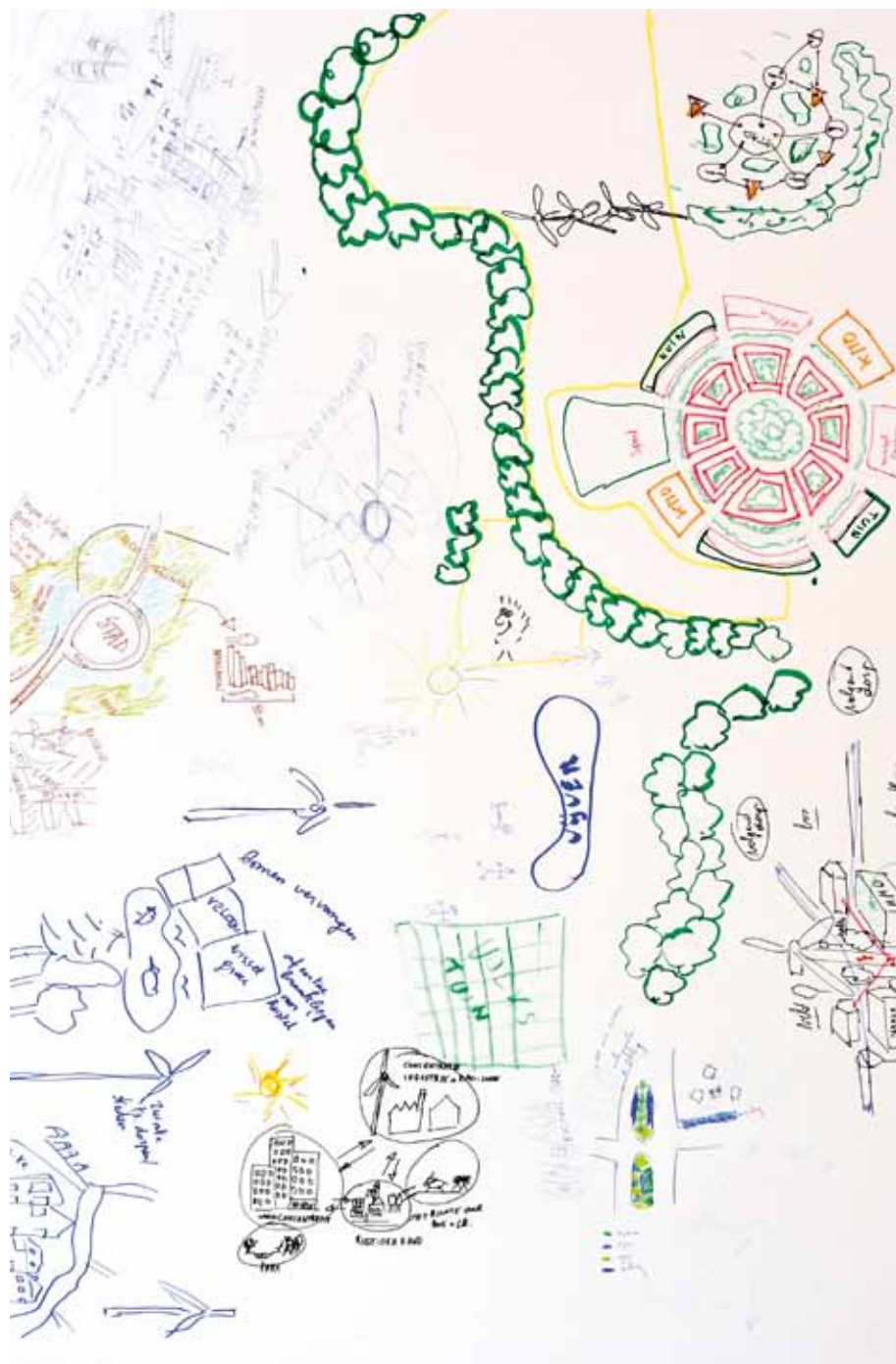
Om ruimte te sparen kan er binnen de steden gekozen worden voor hoogbouw, wanneer dit tenminste gebeurt met respect voor het historisch centrum. Hoogbouw moet een goede aansluiting met het openbaar vervoer hebben, vooral dan met de trein of met belangrijke tramlijnen. De omgeving van het station lijkt dan de beste locatie, net als voor kantoren en winkels. Aan de rand van de stad staan bedrijventerreinen getekend die in onbruik geraakt zijn. Deze kan men hergebruiken, mits opnieuw een goede aansluiting op het openbaar vervoer aanwezig is.

Openbaar vervoer speelt volgens de deelnemers van tafel drie een sleutelrol in de mobiliteit van morgen. Een degelijke organisatie is hierbij erg belangrijk. Voor logistiek en transport is het spoor de beste keuze. Dit vraagt een reorganisatie. Het spoor moet een snelle en correcte levering kunnen garanderen, ook voor pakgoederen. Windmolens staan op de tekening bij bedrijvenzones of langs wegen. Anders moet men parken op zee bouwen. Extra open ruimte opofferen is geen optie.

Opmerking bij dit toekomstbeeld is dat ruimte geen belegging mag zijn. Het risico is dat grondprijzen sterk blijven stijgen. Tegelijkertijd zorgt die prijsevolutie ervoor dat er zuiniger met ruimte omgesprongen zal worden en de densiteit van ruimtegebruik stijgt. Op vlak van mobiliteit dient er een conceptverschuiving te gebeuren van auto-bezit naar auto-gebruik.







## Tafel 5

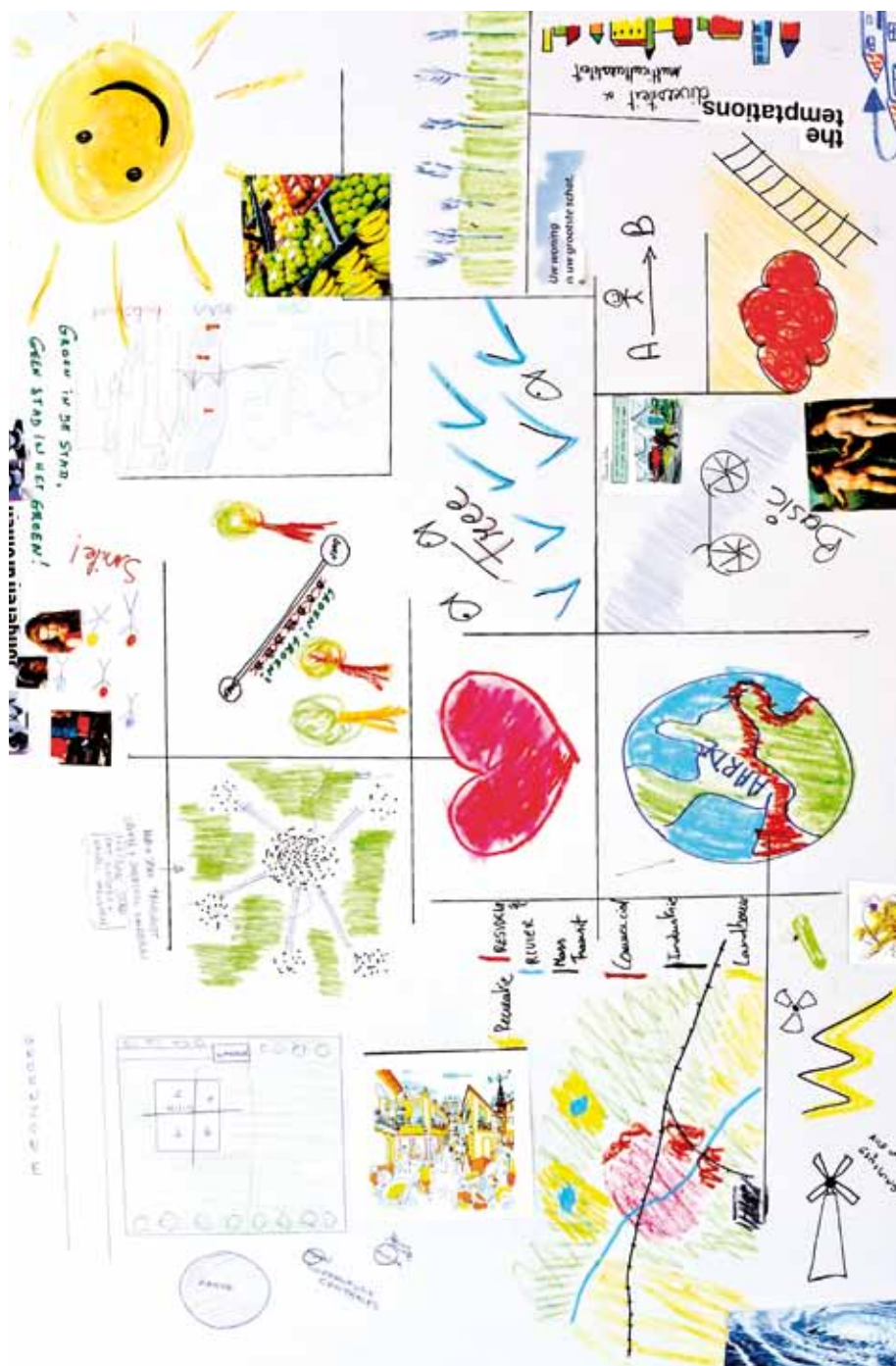
Aan tafel vijf heeft men het over creativiteit. Die is noodzakelijk om de problemen die zich stellen aan te pakken. Daarnaast wordt er leiderschap gevraagd, en een beleid dat consequentie en flexibiliteit samenbrengt. Dat vraagt een visie waar men naar toe wil met het Vlaanderen van morgen. Aan individuele vrijheid mag niet geraakt worden, maar er moet evenzeer respect zijn voor mens, milieu en de open ruimte die ons nog rest. Belangrijk is te beseffen dat we de ruimte zullen moeten delen. Ook als we anders zijn, iets wat verdraagzaamheid vraagt.

Samenleven betekent samen ruimte delen, misschien morgen zelfs meer dan nu. Het is dan ook behoorlijk druk op de tekening van tafel vijf. Mogelijke veranderingen op vlak van ruimtegebruik zijn het tegengaan van lintbebouwing en het herbestemmen van lege industriegebieden en kantoorgebouwen, ook om verloedering tegen te gaan. Werk, wonen en winkelen moeten dicht bij elkaar, zonder industrie in de dorpen te plaatsen. Op vlak van wonen blijkt een woonerf ideaal te zijn. Veel diensten zoals energie en kinderopvang kunnen beter

gezamenlijk georganiseerd worden.

Een nieuw concept uit de tekening is het ecodorp, een samenlevingsverband van mensen die bewust op zoek zijn naar een ecologische manier van leven en rust. Het concept erachter houdt een eigen energievoorziening en eigen voedselproductie in, en het verkennen van kennis hierover.

De tegenstellingen en opmerkingen dan. Individuele vrijheid komt in conflict met de nood om normen te handhaven. Maar vandaag de dag is er te weinig vrijheid. Referenda zouden hieraan kunnen verhelpen. In het verleden is er te veel gemorst met ruimte, wat verandering in de weg staat. Zo kunnen ook ecologische realisaties zoals ecodorpen botsen met de noodzaak open ruimte te vrijwaren. Naar de toekomst toe is het onzekere hoe het bevolkingsaantal zal evolueren. Zelfs bij een stabiel bevolkingsaantal blijft het ruimtegebruik divers en wisselend. Vraag is of dit gegeven meer of minder regulering vereist. Al ervaart zeker niet iedereen dit niet als een tegenstelling.



## Tafel 6

Ook aan tafel nummer zes komen creativiteit en innovatie ter sprake. Ruimtegebruik dient zo efficiënt en optimaal mogelijk georganiseerd te worden, collectief maar met voldoende aandacht voor individuele noden. Duurzaamheid wordt een belangrijk criterium in de toekomst. Een ander nieuw element dat in rekening gebracht moet worden is spaarzaamheid. Het overheidsbeleid naar ruimte toe dient transparant te zijn en oog te hebben voor *good practices* uit het buitenland. Verder komen een aantal eerder besproken zaken terug zoals flexibiliteit, respect en diversiteit.

Uit de tekening van tafel zes blijkt opnieuw een afkeer van lintbebouwing. Die wordt zelfs gewoon groen overkleurd, net

als de ruimte tussen stad en dorp. Om een meer spaarzame omgang met ruimte te bereiken dient individuele vrijheid zijn prijs te hebben, meer dan nu. Grote tuinen of grote bouwpercelen moeten duurder. Een idee is om de grondprijs te differentiëren. Tot een bepaalde oppervlakte blijft de prijs goedkoop, wie meer wil betaalt extra.

Respect voor diversiteit heft veel tegenstellingen op. Toch gaat dit niet volledig op. Sommige maatregelen vragen om afstand te nemen van een bepaalde mate van individuele vrijheid, net iets waar we erg aan gehecht zijn. Een andere vraag is die naar economische groei. Zal die blijven doorzetten of juist niet? Het lijkt moeilijk voor te stellen dat we in Vlaanderen eeuwig aan de top blijven.



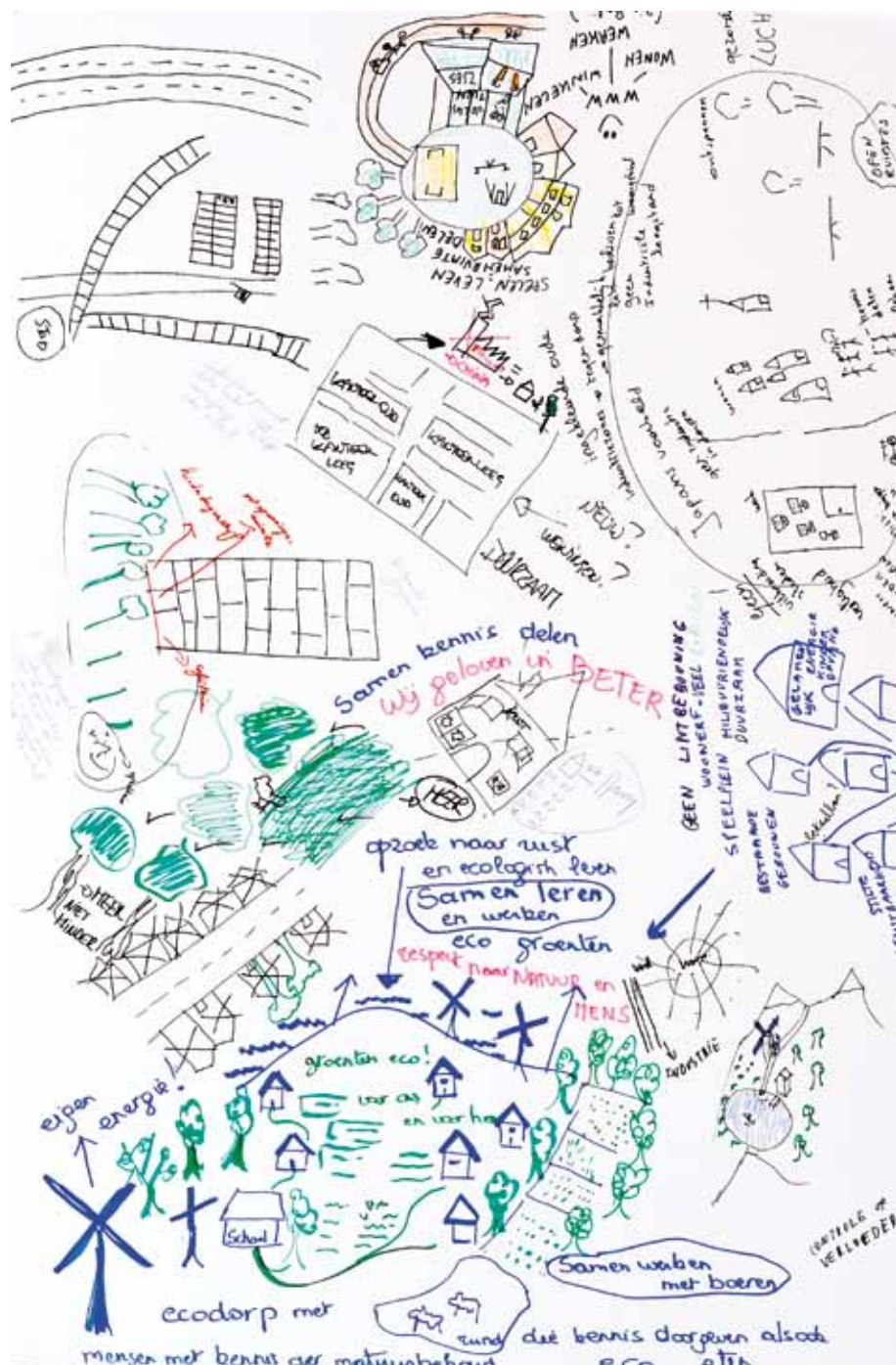
## Tafel 7

Efficiëntie komt terug aan tafel zeven. Concreet betekent efficiëntie hier dat er geen ruimte verspild mag worden. Efficiënt ruimtegebruik en transport brengt op voor iedereen. Ook hergebruik is in dit kader relevant. Gebouwen die leegstaan kan men renoveren en opnieuw benutten, ook bedrijfsruimtes. Samenwerking tussen verschillende besturen voorkomt dat men van het kastje naar de muur gestuurd wordt. Regels die samen afgesproken zijn dienen gerespecteerd te worden. Maar mensen willen ook hun vrijheid behouden. In het Vlaanderen van morgen is onze samenleving er één van verbondenheid met ruimte voor eigenheid. Een laatste waarde is die van de eenvoud. Minder consumeren zou ons volgens de tafelenoten geen kwaad doen.

In de tekening komt een aantal elementen

terug. Het structureren van bebouwing in clusters met daartussen groene, open ruimte bijvoorbeeld. Ook de inplanting van windmolenparken op zee en het uitdoven van lintbebouwing.

Zoals bij een aantal vorige gesprekstafels komt ook hier het volgende dilemma terug. Enerzijds moeten we afspraken maken en doen naleven om het ruimtegebruik georganiseerd te krijgen, en anderzijds is er onze persoonlijke vrijheid. Hieraan verwant is de tegenstelling tussen onze op comfort gerichte levenswijze en het beslag dat we op de natuur leggen. Ook tussen stad en dorp is er een tegenstelling. In de stad is alles dichtbij. Dat comfort heeft een dorp niet te bieden. Rust daarentegen is in de stad veel moeilijker te vinden dan op het platteland.



## Tafel 8

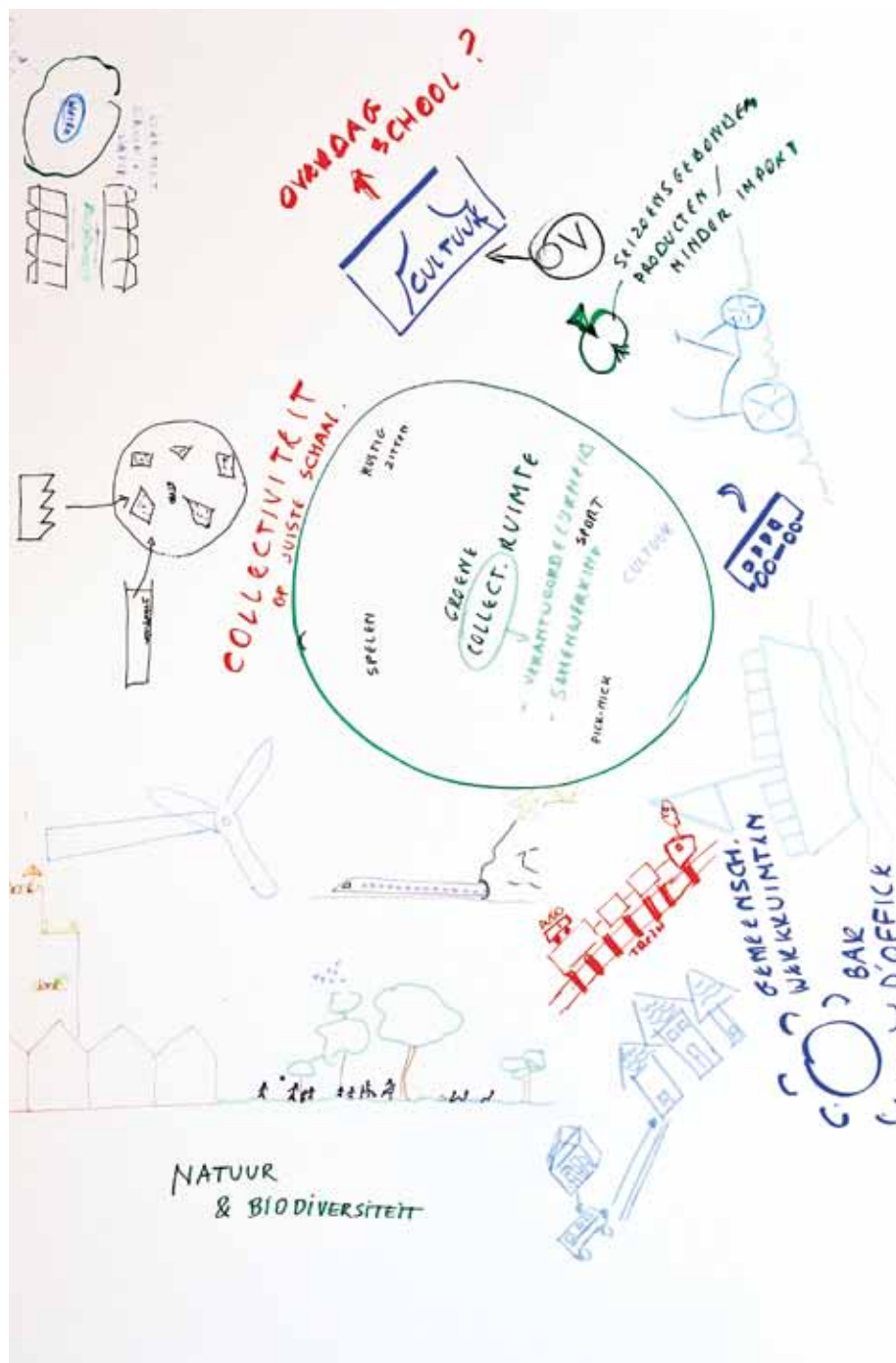
Heel wat waarden uit de vorige tafels komen terug bij tafel acht. Efficiënt ruimtegebruik, collectiviteit, solidariteit en respect. Een nieuw element is zelfvoorziening. Kijk bijvoorbeeld naar de windmolens in het dorp op de tekening. Het moet mogelijk zijn dorpen op zichzelf te kunnen laten staan op vlak van energievoorziening, werkgelegenheid en voedselproductie. Ook gezondheid heeft te maken met ruimte. Meer groen en een grotere fietsvriendelijkheid zijn mogelijke stappen vooruit.

Ruimtelijk vertaalt een efficiënt ruimtegebruik zich voor tafel acht in een aantal mogelijke maatregelen zoals het tegengaan van lintbebouwing en het behoud van het groen tussen de dorpen. De tekening toont het patroon van bebouwing in clusters met open, groene ruimte ertussen. Hoogbouw staat er ook op, net als bij de vorige tekeningen in combinatie met groen. Het openbaar vervoer heeft een duw in de rug nodig. Bestaande gebouwen moeten optimaal gebruikt worden. Leegstand kan dus niet. Collectiviteit en solidariteit uit zich in nieuwe woonvormen

zoals kangoeroewonen, gemeenschappelijke tuinen en mantelzorg. Het Vlaanderen van morgen is groener gekleurd met als doel rust en ontspanning.

Meer structuur is nodig, ook al betekent dat minder vrijheid. Maar binnen die structuur is men wel vrijer om van groen en open ruimte te genieten. Het huidige beleid springt nog te slordig om met ruimte en is niet gericht op concentratie. Afbraak en opbouw blijven overal mogelijk. Gemeentes en overheden hanteren niet dezelfde regels, dus een overkoepelend orgaan is nodig. Om het doel van meer open ruimte te bereiken is afbraak nodig. Maar dat stoot op veel tegenstand, onder andere wegens te duur en te veel afval. Een uitdoofbeleid kan een compromis zijn.

De overheid moet regulerend optreden, maar botst op de emotionele band die mensen met een eigendom hebben. Een gedroomde toekomst met meer open ruimte vraagt dat we allemaal kleiner gaan wonen, maar niemand levert graag persoonlijk in op zijn ruimte.



## Tafel 9

Ook hier zien we heel wat waarden en toekomstbeelden die bij de vorige groepen aan bod gekomen zijn: duurzaamheid, efficiëntie, vrijheid en verantwoordelijkheid. Technologie en nieuwe ontwikkelingen zijn positief, maar men moet er wel over waken 'mens' te blijven. Liefde en zorg mogen niet naar de achtergrond verdwijnen als waarden. Om verandering te bereiken moet er een duidelijk resultaat voor ogen staan.

Momenteel is de behoefte aan mobiliteit al erg groot en dat zal in de toekomst niet anders zijn, integendeel. Openbaar vervoer zal nog aan belang winnen. Op de tekening zijn

allerlei technologische nieuwigheden te zien die ons in staat zullen stellen duurzaam met water en energie om te gaan.

De spanning tussen het collectieve en het individuele komt ook hier weer terug. Technologische ontwikkelingen zullen veel problemen oplossen, maar scheppen er ook nieuwe. Veel nieuwe informatietechnologieën maken onze belevingswereld erg virtueel. Dat staat op gespannen voet met de nood aan collectiviteit. Ook het spanningsveld tussen privacy en veiligheid wordt een moeilijk thema.



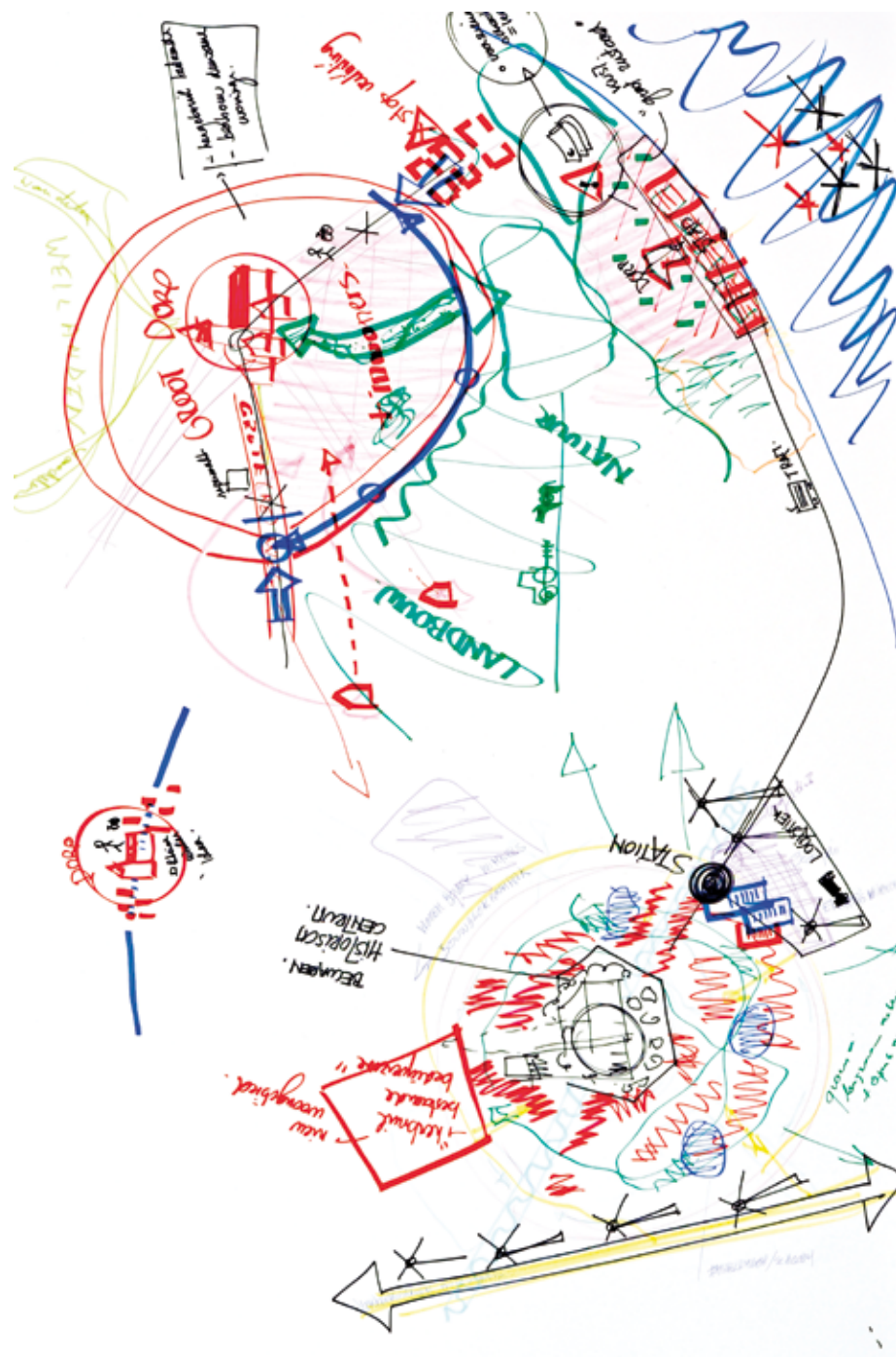
## Tafel 10

Om de groei van steden op te vangen moeten we volgens tafel tien voor hoogbouw kiezen. Die hoogbouw is opnieuw groen, met plantengroei op de daken en gevels, althans volgens de tekening. Dat spaart schaarse ruimte. Ook hier weer windmolens en zonnepanelen. De grens tussen stad en platteland blijft behouden.

Een toekomstig ruimtelijk beleid moet gericht zijn op efficiëntie en klaar zijn voor de veranderingen die op ons af komen. Wil men de burgers betrekken bij het beleid, dan is een goede en eerlijke communicatie onontbeerlijk. Participatie vraagt een consequent handelen van de overheid. De samenleving van morgen zal diverser worden, iets

wat verdraagzaamheid vraagt.

Nochtans zullen veranderingen weerstand oproepen. De belangen van verschillende groepen zijn moeilijk te verzoenen. Daarnaast is er de zwijgende massa die moeilijk in beweging te krijgen is. De behoeftes van mensen op vlak van ruimtegebruik liggen ook anders en kunnen elkaar in de weg zitten. Bepaalde maatregelen simpelweg van bovenaf opleggen werkt vaak niet. Maar mensen hebben ook hun plichten en moeten daarop gewezen worden. Bij het uitvoeren van een ruimtelijk beleid stoot men vaak op de NIMBY ('not in my backyard')-mentaliteit.



## Tafel 11

Betrokkenheid van de burgers bij het beleid vraagt volgens tafel elf transparantie bij de overheid. Die moet de burgers inlichten en laten participeren. Reële inspraak betekent ook dat het beleid voldoende flexibel is. Het Vlaanderen van morgen is een warme samenleving waar verdraagzaamheid en zorgzaamheid voorop staan. Hulp aan de burens bijvoorbeeld maakt het samenleven een stuk aangenamer. Wil men zaken zoals het gebruik van de auto of werkgereedschap collectief regelen dan is daar een grote mate van verbondenheid voor nodig.

Hoe ziet het Vlaanderen van de toekomst er dan uit volgens tafel elf? Onze energievoorziening komt van hernieuwbare energiebronnen zoals windmolens en zonnepanelen, zelfs in combinatie. Er wordt duurzaam met water omgegaan. Ook hier weer creëert men extra groen op de daken. Minder lintbebouwing maakt een vlottere

doorstroming van verkeer mogelijk terwijl veel vrachtvervoer over het water gebeurt. Ook zorg krijgt een plekje op de tekening van deze tafel.

Toch willen we ook onze vrijheid en onafhankelijkheid bewaren, ook als het bijvoorbeeld gaat over het gebruik van de auto. Daarbij komt nog het gemak ervan, iets wat moeilijk los te laten is. Anderzijds creëert eenzijdig autogebruik een soort afhankelijkheid. In de stad is de auto zelfs eerder een last. De nadruk op een collectief buurtleven botst met een toename in woonmobiliteit. Een verhuispremie voor ouderen kan een aanmoediging zijn om naar een kleinere woonst over te stappen. Op die manier komen er grotere woningen vrij voor jonge gezinnen. Om er voor te zorgen dat ouderen wel in hun vertrouwde omgeving kunnen blijven wonen moet het woningaanbod van een wijk divers genoeg zijn.

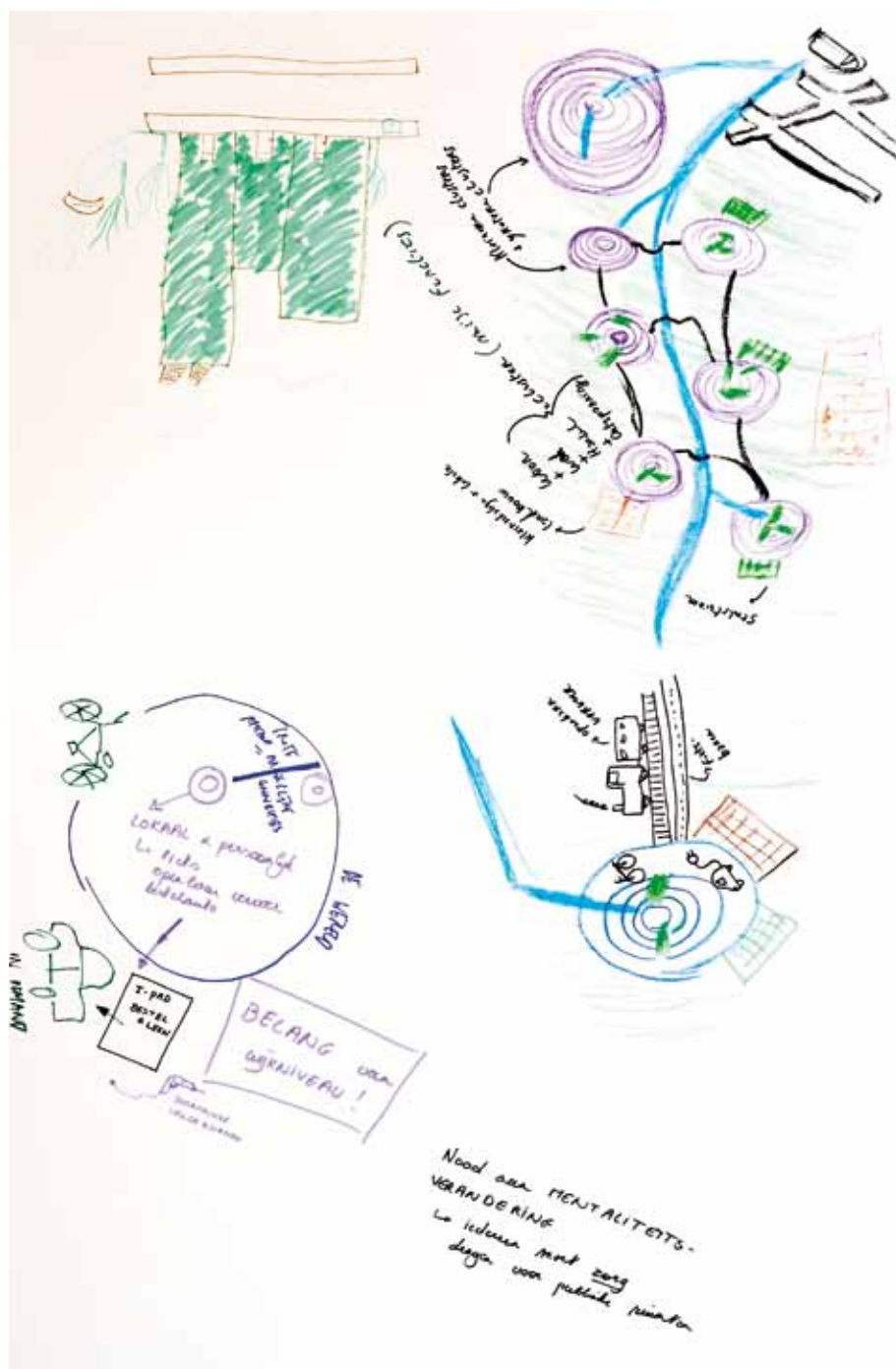
## Tafel 12

Efficiëntie is volgens tafel twaalf een kwestie van het vermijden van nutteloze verplaatsingen. Het Vlaanderen van morgen heeft aandacht voor zorgzaamheid, vooral naar ouderen toe. Vrijheid en respect horen samen te gaan. Opnieuw duiken duurzaamheid en flexibiliteit op als waarden om een toekomstig ruimtelijk beleid vorm te geven. Toch blijft men evenzeer gehecht aan comfort.

Op tekening twaalf is nog landbouw terug te vinden die ons voorziet in lokaal voedsel. Er zijn volkstuinjues, maar ook landbouwtoerens. Er rijden kleine elektrische auto's rond voor bejaarden en mindervaliden terwijl

het stadscentrum verkeersvrij is. Ook hier weer groene hoogbouw. Mensen werken van thuis uit.

Tussen de hang naar comfort enerzijds en de noodzaak een duurzame toekomst te realiseren ligt een diepe tegenstelling. Hetzelfde geldt voor het idee van vrijheid en het opbrengen van respect. Er moet bijvoorbeeld ruimte zijn voor kinderen en jongeren, maar dat kan botsen met de rust van anderen. Het vliegtuig nemen is niet te rijmen met zuinig omgaan met energie. Ook het ideaal van wonen in het groen gaat in tegen het verlangen alle functies in de buurt te hebben en de open ruimte te willen behouden.





## WERKSESSIE 3

### VOORGESTELDE MAATREGELLEN

Het ideale Vlaanderen van de toekomst komt er natuurlijk niet vanzelf. Om de toekomstbeelden te realiseren is een beleid nodig dat ons ruimtegebruik in de gewenste richting stuurt. We vroegen elke gespreksgroep een aantal maatregelen te formuleren die zij nodig achten om het gewenste Vlaanderen te realiseren. Elke tafel kreeg een budget om tussen de verschillende maatregelen te verdelen. Zo kon men de maatregelen rangschikken in prioriteit.

THEMA	BUDGET (milj. euro)	AANDEEL (%)
mobiliteit en bereikbaarheid	660	32
ruimtelijk beleid	387,5	19
Zuinig ruimtegebruik	245	12
Ecologie en energie	240	12
Stedelijk- en buitengebied	215	10
Burgerparticipatie en sensibilisering	117,5	6
Een samenleving van iedereen	80	4
Andere maatregelen	130	6
<b>TOTAALBUDGET</b>	<b>2075</b>	<b>100</b>

De maatregelen die het vaakst terugkwamen hebben we geclusterd in zeven grote thema's. Bovenstaande tabel toont deze thema's en de rangschikking in gewicht, volgens uit de toegewezen budgetten.

In wat volgt bekijken we dit thema per thema. We geven telkens een overzicht van de genoemde maatregelen en bespreken kort de opvallendste tendenzen en ideeën.

## MOBILITEIT EN BEREIKBAARHEID

MAATREGEL	BUDGET (milj. euro)
Openbaar vervoer optimaliseren	295
Vrachtverkeer ontmoedigen en alternatieven bieden	85
Stimulatie lokale economie	50
Goed benutten van water- en spoorwegen	45
Verkeerssoorten scheiden	40
Optimale verbindingen tussen kernen	30
Betaalbaar openbaar vervoer	30
Ondertunneling wegenis	10
<b>TOTAALBUDGET</b>	<b>660</b>

De deelnemers liggen het meest wakker van openbaar vervoer en bereikbaarheid: dit thema bevat de meeste maatregelen, en het mag wat kosten. Van elke drie euro die de deelnemers te besteden hadden gaat er bijna één naar openbaar vervoer en bereikbaarheid.

De honderd aanwezige burgers dromen van een andere mobiliteit voor Vlaanderen. Het openbaar vervoer en de fiets zouden in de toekomst de hoofdrol moeten spelen in de straten van een autoluwe of -vrije stad. Vrachtverkeer moet vermeden worden en vervangen door een minder belastend alternatief.

Brussel en Vlaanderen zouden beter met elkaar verbonden moeten worden. Privatiseren van openbaar vervoer kent weinig draagvlak bij de aanwezige burgers. Men vindt dat openbaar vervoer in handen van de overheid moet blijven.

Om het gebruik van het openbaar vervoer te verbeteren wensen de vinden de deelnemers volgende aspecten essentieel:

- meer comfort
- snellere en frequentere aansluitingen met betere overstappunten
- water- en spoorwegen optimaal benutten
- geïntegreerd aanbod van verschillende

- vervoersmaatschappijen
- grote stadsrandparkings, met vlot openbaar vervoer naar de stad
- betaalbaar of gratis abonnement geldig zowel op trein, tram als bus

Men pleit voor meer ruimtelijke nabijheid, zodat het aantal verplaatsingen verminderd kan worden. Dit kan bijvoorbeeld door de lokale economie te stimuleren zodat meer mensen thuis of op fiets- of wandelafstand kunnen werken.

## RUIMTELIJK BELEID

MAATREGEL	BUDGET (milj. euro)
Duidelijke en consequente regelgeving	112,5
Langetermijnplanning en -visie (los van legislatuur)	75
Collectieve belangen primeren op private belangen	55
Eenduidige ruimtelijke toewijzing	40
Populatie beperken (op wereldschaal)	25
Integratie Vlaanderen met omgeving	20
Ruimtelijke kwaliteit waarborgen	15
Nieuwe woonconcepten juridisch faciliteren	15
Consequente benadering patrimonium	15
Minder beleidsmensen voor efficiënter beleid	15
<b>TOTAALBUDGET</b>	<b>387,5</b>

Nummer 2 in de rangschikking is het thema 'ruimtelijk beleid', goed voor 20% van het te besteden budget. De deelnemers verwachten van de overheid een duidelijk, consequent en efficiënt beleid. De bestemming van ruimte moet doordacht gebeuren en moet duidelijk vastgelegd worden. Een duidelijke en doordachte inkleuring beschermt groene ruimtes en landbouwgebieden. Het verhindert verdergaande bebouwing.

Men vraagt heldere regels voor bouwen. Op die manier kunnen vergunningen sneller en eenvoudiger afgeleverd worden. De ach-

terpoortjes moeten de wereld uit. De regels moeten strikt nageleefd worden.

Men is het erover eens dat ad hoc-oplossingen en korte-termijndenken niet werken en zelfs nefast zijn. Men vraagt een duurzame lange-termijnvisie, los van de be-windperiode van een specifieke minister of regering. Dat vindt men efficiënter en ge-loofwaardiger.

Eén bevoegde overheid voor het hele grondgebied zou bevorderlijk zijn voor het voeren van een consequent beleid. En Vlaan-deren is geen eiland. Bij het uitstippelen van een nieuw beleid moet rekening gehouden worden met de realiteit en de regelgeving buiten Vlaanderen.

Volgens de deelnemers moet de overheid met minder beleids mensen meer kwaliteit leveren. Tenslotte verwacht men dat de overheid waar mogelijk een voorbeeldrol op zich neemt, bijvoorbeeld op vlak van energie en architectuur. Anderen kunnen dan volgen. Dit heeft een directe impact op de leefbaar-heid van steden en dorpen en verhoogt het draagvlak voor het overheidsbeleid.

Het garanderen van ruimtelijke kwaliteit is volgens de aanwezigen een kerntaak van de overheid.

### ZUINIG RUIMTEGEBRUIK

MAATREGEL	BUDGET (milj. euro)
Renovatie/afbraak in bouwblokken (met recuperatie materialen)	80
Multifunctioneel ruimtegebruik	55
Belasten van extra woningen	35
Verhuispremie als stimulans voor ouderen	30
Stedelijke geconcentreerde uitbreiding	30
Leegstand actief aanpakken	15
Verpachting braakliggende gronden overheid en tegengaan leegstand	1
TOTAALBUDGET	245

De deelnemers zijn er zich van bewust dat we in Vlaanderen geen ruimte op overschot hebben. Inefficiënt ruimtegebruik moet daarom omgebogen worden tot zuinig ruim-tegebruik. Dit kan nu eens met de wortel – bijvoorbeeld met een subsidie – dan weer met de stok – een belasting, actieve aanpak leegstand, ...

Opvallend is het voorstel niet enkel te behouden wat nog rest, maar ook actief te herstellen. Er is draagvlak voor een grondige herstructurering van het ruimtegebruik. Om met een schone lei te herbeginnen moet de huidige situatie rechtgetrokken worden. Lintbebouwing en storende bebouwing in de open ruimte zouden via een uitdoofsce-nario kunnen verdwijnen. Dat geldt ook voor de baanwinkels. Op het platteland mag men geen nieuwe gronden aansnijden, tenzij voor landbouwdoeleinden. Woonuitbreidingsge-bieden moeten ingeperkt of helemaal bevro-ren worden. Zeker in overstromingsgebieden mag niet meer worden gebouwd. Sommige deelnemers opperden zelfs de mogelijkheid om deze gebieden in de toekomst volledig te ontruimen.

Om verdere verspreiding van bebouwing en het aantasten van open ruimte te ver-mijden zijn maatregelen om leegstand te voorkomen en een beter gebruik van het huidige gebouwenpatrimonium essentieel. Multifunctioneel gebruik van ruimte en een verdere kwaliteitsvolle verdichting moeten gestimuleerd worden. Om de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving te verhogen ver-dienen groendaken en stadslandbouw aan-beveling.

### ECOLOGIE EN ENERGIE

MAATREGEL	BUDGET (milj. euro)
Groene energie	80
Transparant en gecentraliseerd communiceren over cradle to cradle	65
Kleinschalig proefproject in samenspraak met burgers rond hernieuwbare energie	60
Fiscaal aanmoedigen van ecologisch gedrag	20
Overheid geeft ecologisch goede voorbeeld	15
TOTAALBUDGET	240

Ecologie en energie vinden de deelnemers ongeveer even belangrijk als zuinig ruim-tegebruik. Ze willen vooral hernieuwbare, groene energie. Om dit te realiseren zijn kleinschalige proefprojecten nodig, in sa-menspraak met of op initiatief van burgers. Projecten hebben immers een betere kans op slagen als ze van onderuit gedragen wor-den.

Het is de taak van de overheid te inves-teren in onderzoek naar nieuwe technolo-gieën. Naast alternatieve energiebronnen is het even belangrijk te zoeken naar methodes om efficiënter met energie om te gaan. Dat is niet enkel een kwestie van milieubewust-zijn, maar maakt ons evenzeer economisch onafhankelijker van andere landen. Boven-dien komt er in de toekomst toch ooit een einde aan het petroleumtijdperk, dus is het beter voorbereid te zijn. Samen met energie moet er ook een duurzaam waterbeheer komen. De afvalberg moet bedwongen worden door het toepassen van de cradle to cradle-filosofie: materialenstromen moeten kring-lopen worden.

### STEDELIJK- EN BUITENGEBIED

MAATREGEL	BUDGET (milj. euro)
Open ruimte in stedelijk gebied	100
Open ruimte in buitengebied	85
Kader creëren voor stadsvernieuwing	30
TOTAALBUDGET	215

De deelnemers hopen dat het onderscheid tussen stad en platteland behouden blijft. Daarom moet de resterende open ruimte ge-vrijwaard blijven. Meer groen hoeft niet en-kel een taak van de overheid te zijn. Mensen kunnen hun eigen tuin of gevel zo inrichten dat die het uitzicht en de ecologische waarde van de stad of het dorp verhoogt. Dergelijke groene, creatieve ideeën moet de overheid stimuleren. Het aanleggen van collectieve groene ruimtes is een taak voor de overheid. Dat mag voor de deelnemers ten koste gaan van de individuele ruimte. Collectief groen verhoogt immers de levenskwaliteit en het sociaal contact.

Om het dorpskarakter te bewaren zijn pas-sende bouwvoorschriften die ervoor zorgen dat de streekidentiteit bewaard blijft. Woon-kernen moeten strikter afgebakend worden op plannen, om aan elkaar groeien te vermij-den. Zo krijgen we meer ruimtelijke en ar-chitecturale eenheid, in tegenstelling tot de huidige wirwar.

Daarnaast is een opwaardering van de dorpskernen nodig. Vooral het gebrek aan functies is een probleem. Wonen, werken, winkelen en ontspannen zijn onontbeerlijk voor een bloeiend dorpsleven. Zo'n combina-tie lost ook heel wat vervoersproblemen op.

Verwacht wordt dat de steden in de toe-komst nog zullen uitbreiden. Dit kan volgens de aanwezigen best in clusters gebeuren, volgens een sterke visie.. Dat vraagt geen

grote investeringen. Een goede analyse en passende decreten kunnen een direct impact hebben op de leefbaarheid van de stad.

Stadsgroen bevordert het sociaal contact en het gevoel van veiligheid. Ook stadsvernieuwing vraagt een doordacht kader om een mix van wonen, functies en groen te bereiken. Duurzaamheid en ecologie moeten centraal staan. De vernieuwing moet ecologisch zijn, met milieuvriendelijke bouwmaterialen. Een goede inplanting van functies maakt heel wat verplaatsingen overbodig. Stadsvernieuwing is ook een wapen tegen criminaliteit.

### BURGERPARTICIPATIE EN SENSIBILISERING

MAATREGEL	BUDGET (milj. euro)
Sensibilisering van de jeugd	60
Meer inspraak voor burgers	30
Online ideeënbus	20
Ondersteuning lokaal initiatief	7,5
TOTAALBUDGET	117,5

Burgers verwachten duidelijke communicatie van de overheid. Ze willen echte betrokkenheid. Participatie mag geen hol begrip zijn. Reële inspraak eist dat de overheid handelt naar de verzuchtingen van burgers. Bottom-up is even belangrijk als top-down. Alleen zo kan men een voldoende groot draagvlak creëren en het beleid daadkracht geven.

Een goede motivering maakt het voor burgers aanvaardbaar negatieve kanten en plichten te dragen die een beleid met zich mee brengt. Een online-ideeënbus is een ander voorstel. Zo kan men collectief naar oplossingen zoeken. Hoe dan ook is er meer overleg nodig tussen burgers en overheid over ruimtegebruik, wil men betrokkenheid, verantwoordelijkheid en medewer-

king stimuleren.

Volgens de deelnemers is de jeugd een belangrijke speler. Men hoopt dat de toekomstige gebruikers door sensibilisering de ruimte op een andere en duurzamere manier zullen gebruiken.

### EEN SAMENLEVING VAN IEDEREEN

MAATREGEL	BUDGET (milj. euro)
Aandacht voor armoede (4de wereld)	45
Stimulatie culturele en sociale mix via gemengde woonprojecten	35
TOTAALBUDGET	80

Een aantal deelnemers vraagt om voldoende aandacht te hebben voor de armoede die nog steeds aanwezig is. Ook ruimtelijke ordening bezit instrumenten om iets aan deze situatie te verhelpen, bijvoorbeeld door bij grotere woonprojecten een sociale mix te voorzien.

### ANDERE MAATREGELLEN

MAATREGEL	BUDGET (milj. euro)
Geen conflict wonen en water	55
Versterken streekidentiteit	35
Flexibiliteit van ondernemen	15
Stimuleren van ondernemers en handelaars	15
Investeren in ouderenzorg en jeugdzorg	10
TOTAALBUDGET	130

Dit is een containercategorie waarin allerlei maatregelen terecht komen die niet meteen aan een bepaald thema konden toegewezen worden of slechts in beperkte mate verband houden met het ruimtelijk beleid.

## WERKSESSIE 4

### TOPIDEEËN UITGEDIPT

De vierde werksessie van de burgerbrainstorm knoopte aan bij de online ideeënmuur op de campagnesite. We legden de twaalf ideeën die door de bezoekers van de site het hoogst gewaardeerd werden voor aan de burgertafels. Elke gesprekstafel ging dieper in op één van de twaalf ideeën.

Vijf topideeën (topidee 1 tot en met topidee 5) gaan over de stad en hoe de stedelijke omgeving aantrekkelijker gemaakt kan worden. Verwacht wordt dat steden in Vlaanderen in de toekomst nog zullen groeien. Als er dus meer mensen in de stad gaan wonen dient de leefbaarheid er ook op vooruit te gaan.

Vier ideeën (topidee 6 tot en met topidee 9) gaan over de leefomgeving buiten de stad. Omdat duidelijk is dat mensen bewust kiezen om ofwel in de stad, ofwel in een dorp te wonen mag het platteland niet achterop hinken. Maar de open ruimte die er nog rest moet zeker bewaard blijven.

Drie ideeën (topidee 10 tot en met 12) hebben betrekking op het gebruik van de beperkte ruimte. Nu al is ruimte in Vlaanderen een schaars goed. Dat betekent dat er spaarzaam en doordacht mee omgegaan moet worden, iets wat in het verleden niet altijd het geval was.

### TOPIDEE 1

#### 'vermijd gettovorming'

De leden van de tafel merken op dat gettovorming een begrip is dat op meerdere manieren kan geïnterpreteerd worden. Het gaat over het exclusief bij elkaar wonen van groepen mensen met dezelfde sociale, culturele of economische achtergrond. Iemand oppert dat het niet enkel om kansarme men-

sen hoeft te gaan. Ik zekere zin zijn ook gated community's, waar uitsluitend kapitaalcrachtigen wonen, een vorm van een getto.

Men vindt getto's niet wenselijk omdat dit tot uitsluiting kan leiden. Het bevorderen van een sociale mix verhoogt de kwaliteit van de leefomgeving en zorgt volgens de aanwezigen voor meer veiligheid. Daarom stelt men een beleid voor dat gettovorming tegengaat, ondermeer door leegstand, verkrotting en huisjesmelkerij hard aan te pakken. In woonprojecten moet voldoende diversiteit gewaarborgd worden. Maatregelen hiertoe neemt men best op in de ruimtelijke uitvoeringsplannen zelf. Open ruimtes in de wijk, gepland of niet, kunnen een creatieve invulling krijgen, of moeten op zijn minst goed onderhouden worden. Het opwaarderen van woningen en buurten is een noodzaak wil men gettovorming tegengaan.

De overheid zou woningprijzen kunnen sturen, eventueel door subsidies. Ook een grotere beslissingsbevoegdheid over wie waar mag wonen kan helpen. Jongeren, allochtonen en andere doelgroepen kunnen actief bij het beleid en bij het vormgeven van de ruimte in de stad betrokken worden.

Toch ook enkele kanttekeningen. Enkele mensen merken op dat getto's kunnen ontstaan uit een behoefte aan eigenheid, wat op zich niet negatief is. Een te grote overheidsinmenging in de woonkeuze van mensen zou niet geaccepteerd worden. Bovendien is er de vrees dat getto's toch altijd wel ergens zullen opduiken, en dat een spreiding van problemen overal problemen betekent.

**TOPIDEE 2****'Naast 'decorgroen' is er ook 'doegroen' in de stad'**

De tafelgenoten zijn het eens dat groen belangrijk is in de leefomgeving. Mensen hebben af en toe nood aan rust in deze snelle wereld. Men voelt sterk de behoefte aan ruimte voor wandelen, tuinieren of dieren houden. Zeker voor kinderen zijn parken en stukken groen waar gespeeld mag worden een absolute noodzaak.

Vooral in steden ervaart men dit als een belangrijk aandachtspunt. Extra groene ruimte komt de leefbaarheid van de stad ten goede. Nu is veel openbaar groen 'kijkgroen', 'decorgroen'. Wil men gezinnen met kinderen in de stad houden, dan moet er meer 'doegroen' zijn.

Groene ruimtes in de stad horen toegankelijk te zijn en op een bereikbare afstand te liggen. Men vindt kleine parken en stukjes groen belangrijk. Ook woonerven zijn ideaal.

Om openbaar groen kindvriendelijk te maken zou de overheid kunnen investeren in een speelvriendelijke inrichting. Speelbossen staan hoog op het verlanglijstje. Een ander idee is het oprichten van collectieve tuinen in de stad. Dergelijke initiatieven kunnen ook door burgers zelf genomen worden.

Niet iedereen gaat mee in dit 'doegroen' verhaal. Voor sommigen liggen ravottende kinderen moeilijk. Zij vinden dat de stad zich hier niet overal toe leent. Lawaai van spelende kinderen leidt nu al tot zure reacties. Men merkt ook op dat veel stadsbewoners maar kort in een bepaalde wijk blijven wonen. Dit maakt een band met de ruimte in de buurt moeilijk maakt. Er is ook bezorgdheid over het effect van 'doegroen' op de aanwezige natuurwaarden.

Men merkt ook op dat het niet evident is

ruimte voor groen te vinden in de stad. Een mogelijkheid zou het ontwikkelen van kleine binnenprojecten kunnen zijn. Het onderhoud en het toezicht kan eventueel extra tewerkstelling creëren of wordt in handen van de bewoners gelegd.

**TOPIDEE 3****'Kies resoluut voor zachte weggebruikers'**

Dit idee pleit voor een stad die zo georganiseerd is dat het ook zonder auto kan. Ingrediënten hiervoor zijn ondermeer vlot en goedkoop openbaar vervoer, voorrang voor bussen en trams en een straatinrichting met in de eerste plaats oog voor de veiligheid en het comfort van wandelaars en fietsers.

Een stad volledig autovrij maken is volgens sommige deelnemers uit het panel niet realistisch. Ook de auto heeft zijn plaats in het stadsbeeld. Zonder auto worden we minder mobiel. Zij pleiten voor auto's en verwachten beterschap door de intrede van kleinere stadsauto's.

Men heeft heel wat concrete ideeën rond fietsvriendelijkheid. Zo pleit men voor een veilig en conflictvrij fietspadennet. Door straten eenrichting te maken komt er ruimte voor fietspaden vrij. Fietstunnels onder drukke kruispunten helpen conflict te vermijden. Meer fietsstallingen, ook bewaakte, en oplaadpunten voor elektrische fietsen zijn een must. Een ander idee is een netwerk van fietspunten over heel de stad waar men een fiets, al dan niet een elektrisch exemplaar, kan oppikken en afleveren. Het zou mogelijk moeten zijn om de fiets mee op de bus te nemen. Douches op het werk voor fietspendelaars helpen het fietscomfort omhoog. Verder kunnen fiets- en wandelpaden waterdoorlatend gemaakt worden om de

verstening van de bodem te keren.

Ook rond openbaar vervoer zijn er ideeën. Waarom niet meer aparte buslanen en beïnvloedbare verkeerslichten? Trein- en busstations moeten aangename plekken zijn met winkels en kinderopvang. Er is vraag naar meer busverbindingen met kleinere bussen, ook laat in de avond of bij grote evenementen. De toegankelijkheid van treinstations voor buggy's en rolstoelen kan beter. Kleine treinstations mogen zeker niet verdwijnen, integendeel.

Om plaats te sparen wordt er voorgesteld in niveaus te werken, bijvoorbeeld verhoogde fietspaden boven de tram of ondergrondse bussen. Randparkings blijven nodig. Het leveren aan huis van grote boodschappen en collectief winkelen maken de auto in stad overbodig.

Men verwacht van de overheid dat ze luistert naar de behoeftes van mensen, en dat klachten over bus of trein serieus genomen worden. Ze zal ook moeten sensibiliseren rond de keuze voor zachte weggebruikers.

**TOPIDEE 4****'Een fijne en aantrekkelijke leefomgeving voor jonge gezinnen in de stad'**

Vooral jonge gezinnen met kinderen trekken weg uit de stad. De stad heeft nog altijd een kindonvriendelijk imago. Ruimte is daar een belangrijk element in. Woningen zijn vaak te klein voor gezinnen met kinderen. Groen, rust en recreatie blijven te schaars. Ook de verkeersdruk en de onveiligheid die dat met zich meebrengt pleiten tegen de stad.

Nochtans is het van groot belang dat jonge gezinnen in de stad blijven wonen. Alleen zo kan er een gezonde mix van leeftijdsgroepen blijven bestaan.

Men wijst erop dat de stad gezinnen met kinderen heel wat te bieden heeft. Scholen, bibliotheken en verenigingen liggen in de stad dicht bij elkaar. Zo spaar je verplaatsingen en dus tijd. Een stedelijke omgeving zou door haar diversiteit de creativiteit stimuleren. Men pleit ervoor dat de overheid deze troeven van de stad onder de aandacht brengt.

De overtuiging dat opgroeien op de buiten beter is voor kinderen staat nog sterk overeind. Er is meer ruimte en het leven is er gezonder, onder andere door een betere luchtkwaliteit. Het verkeer is er minder druk, wat voor meer veiligheid zorgt. De stad is niet altijd even proper en sommige buurten zijn onveilig. Niet iedereen voelt zich goed bij de anonimiteit van de stad.

Er leven ideeën om de verkeersveiligheid van de stad voor kinderen te verhogen. Men denkt aan goed onderhouden stoepen en fietspaden, verkeersremmers en drempels. Autoverkeer dat niet in de stadskern moet zijn dient omgeleid te worden. Woonerven kunnen een stap in de richting van een auto-luwe stad zijn.

Wil de overheid jonge gezinnen in de stad houden, dan is er nood aan specifieke bouwprojecten met aandacht voor eengezinswoningen. Met wat creativiteit valt veel te bereiken. Leegstaande fabriekspanden ombouwen tot gemeenschappelijke wooneenheden bijvoorbeeld, eventueel in combinatie met kinderopvang. Er moet volgens de tafelleden ook meer groen komen om gezinnen met kinderen naar de stad te lokken.

**TOPIDEE 5****'Leegstand transformeren tot open ruimten, woonprojecten, ...'**

Leegstand is alle aanwezigen een doorn in het oog. Men pleit voor een verplichting van hergebruik of verbouwing van oude panden. Is dit onmogelijk, dan moet er gesloopt worden, zodat de rond een nieuwe invulling kan krijgen. Zo vermijden we dat open ruimte verdwijnt terwijl op andere plaatsen reeds bebouwde gronden onbenut blijven.

Men merkt op dat het bestrijden van leegstand meerdere doelen kan dienen. Het draagt bij aan het beschermen van de open ruimte. Tegelijk gaat het verloedering tegen en kan het voor opwaardering zorgen. Oude fabriekssites lenen zich er bijvoorbeeld toe om woonprojecten te realiseren, liefst verkeersvrij en met een mix van leeftijden. Ook leegstaande kerkgebouwen kunnen een andere functie krijgen, bijvoorbeeld als bibliotheek of cultureel centrum. Bovendien kan door afbraak van een verwaarloosd gebouw bijkomend groen gecreëerd worden in dichtbevolkte wijken.

Gaat het om gebouwen met een historische waarde, dan moet de nieuwe invulling zorgvuldig overwogen worden. Voor afbraak van monumenten is er geen draagvlak.

**TOPIDEE 6****'Het platteland blijft landelijk'**

Of de mensen rond de gesprekstafel nu in een dorp wonen of in een stad, het is in beide gevallen een heel bewuste keuze. Men pleit voor het behouden van het onderscheid tussen beiden en wil dat de uitbreiding van dorpen stopt. De oprijzende appartementen in dorpskernen vindt men geen goede evolutie. Zo gaan dorpen er uitzien als steden.

Ook het opdelen van bouwgronden in kleinere percelen is geen goed idee, want zo verdwijnt er teveel groen. Men wil dorpen die ruimtelijk van elkaar gescheiden zijn.

Een aantal mensen vindt dit niet realistisch. Zij stellen dat uitbreiding van woonkernen nodig zal blijven omdat de bevolking groeit. Ook voor het in stand houden van lokale voorzieningen moeten dorpen groeien.

Men is het erover eens dat inbreiding te verkiezen valt boven uitbreiding. Er zou meer aandacht moeten gaan naar de esthetiek van wat er gebouwd wordt. Nieuwe gebouwen zouden moeten aansluiten bij de bestaande dorpsstijl. Hoogbouw in dorpen heeft geen draagvlak.

**TOPIDEE 7****'Bepaalde gebieden moeten strikt groen ingekleurd worden'**

Men ijvert voor een onomkeerbare groene bestemming. Eens groen, altijd groen. Zo behouden we de landbouwgrond, natuurgebied en recreatiezones die nog resten. Zonevreemde woningen horen niet thuis in groengebieden.

Er is vraag naar een uitbreiding van groengebieden. Waardevolle landschappen en valleigebieden moeten beschermd worden en water moet opnieuw ruimte krijgen. Men merkt op dat groene gebieden op elkaar moeten aansluiten, ook op Europees vlak. Een groen stedelijk netwerk is eveneens wenselijk. Niet alle natuur hoeft vrij toegankelijk te zijn, er kan gerust natuur enkel om de natuur zijn.

Groene ruimtes hebben tal van positieve functies. Zeker kinderen hebben nood aan speelgroen. Een combinatie van natuur en recreatie is ideaal. Vooral in de stad is extra groen nodig om de leefbaarheid te verhogen.

Anderzijds wordt geargumenteed dat puur groene gebieden niet zo'n goed idee zijn. Gemengde gebieden zijn noodzakelijk wil men de nabijheid van wonen, werken en ontspannen realiseren. Groen kan best in combinatie met recreatie. Men voelt zich veiliger in gemengde gebieden dan in volledig verlaten stukken groen.

Een goed voorbeeld van hoe in de stad extra groen gerealiseerd kan worden is het park Spoor Noord in Antwerpen. Een groot ongebruikt terrein werd omgevormd tot park met verschillende functies. Juist dit soort projecten zijn nodig in de stad.

Een consequentere inkleuring en gebruik van ruimte wordt best bereikt door bevoegdheden samen te voegen. Nu ontstaan er tegenstellingen omdat beslissingen op verschillende niveaus elkaar tegenspreken. Eens er regels opgesteld zijn moeten die ook consequent worden toegepast.

**TOPIDEE 8****'Lintbebouwing moet stoppen'**

Nu betekent een nieuwe weg nog te vaak een nieuwe rij huizen. Dat leidt ertoe dat mensen in een verkeersonveilige, lawaaierige en ongezonde woonstijting terecht komen. Het uitbouwen van echt compacte woonkernen wordt erdoor bemoeilijkt. Net die concentratie van bewoning in kernen werkt stukken beter op vlak van mobiliteit, nutsvoorzieningen en nabijheid van functies. Lintbebouwing ontnemt het zicht op het landschap. Daar ligt ook meteen het enige voordeel dat men er persoonlijk uit kan halen: een grote tuin met een mooi zicht langs achter.

Hoe kunnen we lintbebouwing tegengaan? De opvulregel kan onder de aanwezigen op weinig begrip rekenen: wat nog open is moet

open blijven. Zeker natuurverbindingengebieden moeten volledig beschermd worden. Zo'n herziening van de bestaande plannen vindt men een eerste, essentiële stap. Hieruit volgen nieuwe, bindende afspraken.

Opvallend is het breed gedragen voorstel om de vergunningsbevoegdheid op vlak van ruimtelijke ordening, bouw- en milieuvergunningen van het gemeentelijke niveau weg te halen. In gemeentes heerst de lokale politiek te sterk, en die geniet niet al te veel vertrouwen.

Lintbebouwing niet alleen stoppen, maar ook terugdraaien betekent resoluut breken met het meest Vlaamse concept uit de ruimtelijke ordening. Een ruimtelijk beleid dat die ommekeer wil maken zet in op het ontwikkelen van de ruimere woonkern van het dorp. Nieuwe bebouwing kan nog binnen dit kader via inbreiding. Wat buiten de kern valt kan in een uitdoofscenario worden weggewerkt.

Men doet ook voorstellen voor het compenseren van mensen die de waarde van hun onbebouwde bouwgronden zien verdwijnen door deze maatregel. Men denkt aan een soort ruilsysteem of ruilverkaveling waarbij een lintperceel gecompenseerd wordt door bijvoorbeeld twee kleinere ecowoningen in de dorpskern.

**TOPIDEE 9****'Landbouw wordt gestimuleerd en Vlaanderen produceert zijn eigen voedsel'**

Men pleit voor kleinschalige landbouw met respect voor mens en dier. Dat maakt dat het platteland, waar al zo weinig van rest, ook voor recreatie aantrekkelijk blijft. Grootschalige monoculturen hebben hierin geen plaats. Opnieuw is het van groot be-

lang dat de resterende open ruimte bewaard wordt.

Lokaal voedsel produceren betekent minder transport- en energiekosten, wat een ecologische winst is. Het geeft ook meer controle over de voedselketen. De keten zelf wordt korter en veel tussenschakels die er nu zijn verdwijnen. In dit scenario liggen veel kansen voor streekproducten.

Meteen wordt opgemerkt dat dit idee aan het utopische grenst. Zeker binnen ons huidige consumptiepatroon is dit onrealistisch. Het zou betekenen dat we minder keuze in ons voedselpatroon hebben, iets wat positieve en negatieve kanten heeft. Om echt alles in Vlaanderen zelf te produceren is er ook gewoon te weinig plaats. Het zou er zelfs toe kunnen leiden dat natuurgebieden onder druk komen te staan. De vraag is ook of voedsel in dit scenario betaalbaar blijft.

De ruimtelijke vertaling van dit idee dan. Kleinschaligheid in de landbouw zal leiden tot kleinere percelen, wat een diverser landschap oplevert. Maar grootschalige landbouw wordt niet per definitie afgeschreven, als het maar om een duurzame aanpak gaat. Landbouw en natuur staan nu soms lijnrecht tegenover elkaar, terwijl het erg belangrijk is dat beide samen gaan. Extra ruimte in het buitengebied vrijmaken voor landbouw en groen kan hierbij helpen.

Wil het beleid die extra ruimte vrijmaken dan moet de stad aantrekkelijker gemaakt worden om te wonen. Gemeentes en andere overheden dienen hun subsidiebeleid aan te passen om kleinschalige landbouw te stimuleren. Ook initiatieven zoals gezamenlijke tuinen en stadstuinjes verdienen steun.

## TOPIDEE 10

### 'Gebouwen voor meer dan één functie gebruiken'

Burgers merken op dat veel gebouwen slechts voor één functie gebruikt kunnen worden. Door meerdere functies te combineren kan men heel wat ruimte uitsparen. Zo kan sportinfrastructuur ook voor andere vormen van recreatie gebruikt worden en scholen ook voor andere culturele activiteiten.

Een evident voordeel van dit idee is het besparen van ruimte. Meerdere functies aan gebouwen toekennen brengt ook mensen samen en bevordert de sociale cohesie en de leefbaarheid. Een breder gebruik geeft sociale controle. Verder kunnen op die manier investeringen in gebouwen gespreid worden over de verschillende gebruikers. Maar er zijn ook nadelen aan verbonden zoals extra slijtage, vandalisme en andere hinder.

Men oppert ideeën om ruimte intensiever te gebruiken. Kantoren en winkels onderbrengen in stations bijvoorbeeld, of het openstellen van parkings van scholen en winkels. Ruimte delen kan fysiek, maar ook in tijd. Sommige gebouwen zoals scholen en internaten staan een bepaalde tijd van het jaar leeg, andere op bepaalde tijdstippen van de dag. De overheid kan zelf het goede voorbeeld geven als eigenaar van heel wat gebouwen. Leegstaande overheidsgebouwen moeten een tijdelijke functie te krijgen.

Om ruimtes te delen is het nodig een aantal regels te versoepelen en duidelijk ieders verantwoordelijkheden vast te leggen. Men kan nieuwe samenwerkingsvormen stimuleren met innovatiepremies. Een andere maatregel is het verlagen van het kadastraal inkomen van de ruimtes boven winkels om de verhuur ervan te stimuleren.

## TOPIDEE 11

### 'Energiebewuste woonparken en wijken bouwen met een eigen energievoorziening'

Energie is een basisbehoefte en zal ook in de toekomst belangrijk blijven. Duurzaam met energie omgaan betekent in de eerste plaats minder verbruiken en resoluut kiezen voor hernieuwbare energie.

Men vreest dat we op vlak van energie afhankelijk blijven van conflictregio's. In een dichtbevolkte regio als Vlaanderen speelt het NIMBY ('Not-In-My-Backyard')-effect sterk indien men nieuwe energievoorzieningen wil realiseren. Toch is het belangrijk zelf energie te produceren. Energievoorziening speelt zich af in een internationale context, maar Vlaanderen moet zijn keuzes verdedigen, desnoods tegen de Europese Unie in.

Sommigen pleiten voor zelfvoorziening op wijkniveau. Dit kan op vele manieren. Het centraliseren van verwarming bijvoorbeeld, of een wijkwasserte in plaats van een wasmachine in ieder huis. Dat vraagt wel een sterker gemeenschapsgevoel.

De overheid moet een vaste energieprijis opleggen en het opstarten van coöperatieven te stimuleren. De opbrengst van energie zou moeten gaan naar *research & development* van nieuwe, ecologische technieken. Biomassa bijvoorbeeld, en ook de opslag van energie.

Reglementering hoort zorgvuldig te worden opgesteld en fiscale maatregelen zijn nodig om de logica van winstbejag te keren.

## TOPIDEE 12

### 'Woningen zijn overal betaalbaar'

Men pleit ervoor dat iedereen binnen zijn vermogen betaalbaar moet kunnen wonen. Nu zijn woningen in de stad onbetaalbaar geworden. Toch is niet iedereen een voorstander van overheidsinmenging op de woningmarkt. Speculatie en leegstand tegen gaan zien wel alle aanwezigen als een taak voor de overheid.

Kleiner bouwen ziet men als sleutel om de betaalbaarheid te garanderen. Kleinere woningen zijn immers minder duur. Hoogbouw is een optie, net als het ombouwen van lege industriële panden tot woningen. Nieuwe woonvormen zoals kangeroewonen en co-housing kunnen een oplossing zijn.

Betaalbaarheid van woningen is een kwestie van vraag en aanbod. De vraag naar huizen kan verminderd worden door een migratiestop, maar daarover lopen de meningen uiteen. Het aanbod vergroten gebeurt best in samenwerking met de privésector. Er zijn wel afspraken nodig om in nieuwbouw- of renovatieprojecten voldoende goedkope woningen te voorzien. Over het nut van subsidies is geen eensgezindheid. Een fiscale verbetering van de financieringsvoorwaarden voor huizen is wel wenselijk. Verder is er ruimte voor vernieuwende initiatieven. Zo kunnen er werklozen ingeschakeld worden om woningen te renoveren waar ze daarna in ruil mogen wonen.

## 5

SAMENVATTING /  
CONCLUSIES

De burgerbevraging had twee hoofddoelstellingen: enerzijds werken aan draagvlak voor het beleidsplan en anderzijds het verzamelen van input ervoor.

**T**en eerste was het de bedoeling om reeds in een vroege fase actief te werken aan draagvlak en bekendheid van het nieuwe beleidsplan. Met de hoge participatiegraad en het zeer levendige mediadebat dat ontstond tijdens de campagne kan deze doelstelling als bijzonder geslaagd beschouwd worden. Het zal een belangrijke uitdaging zijn dit debat levendig te houden doorheen het volledige opmaakproces, dat pas rond 2013 zou leiden tot een concreet Beleidsplan Ruimte.

De tweede doelstelling van deze burgerbevraging was het verwerven van inzicht in de overheersende opinies en meningen van de Vlaming rond ruimtelijke thema's. Hoe ziet de Vlaming zijn ideale leefomgeving? Wat voor maatregelen wenst hij of zij om de kwaliteit van onze ruimte te verbeteren? In een vroege fase van het proces uitgebreid luisteren naar de vox populi stelt de beleidsmakers in staat een beleidsplan te schrijven dat aansluit bij wat er leeft in de straat.

Samengevat vallen volgende rode draden op in de massa input die verzameld werd:

De vraag naar een 'mentaliteitswijziging'. Enerzijds schat men individuele vrijheid hoog in. Anderzijds leeft het besef dat een aantal gemeenschappelijke waarden over het gebruik van onze ruimte moeten gerespecteerd worden. Er bestaat vandaag een ruim draagvlak voor een revival van begrippen als collectiviteit, solidariteit, algemeen belang en individuele verantwoordelijkheid.

Het onderscheid tussen stad en dorp wordt door velen beklemtoond. De kwaliteiten (de nabijheid in de stad en de rust in het dorp), maar ook de uitdagingen (overlast en een gevoel van onveiligheid in de stad, de beperkte voorzieningen in het dorp) voor steden en dorpen worden erkend. Het is essentieel om de eigenheid van beide te bewaren.

Er leeft algemene bezorgdheid over het effect van mobiliteit op onze leefomgeving. Men vraagt beter openbaar vervoer en autoluwe binnensteden. Autoverkeer zou teruggedrongen kunnen worden door te zorgen voor meer 'nabijheid', waarbij verplaatsingen korter worden omdat wonen, werken, winkelen en ontspannen dicht bij elkaar gelokaliseerd worden.

De Vlaming hecht veel belang aan het behoud van open ruimte in al zijn betekenissen, van grote landschappen, natuur, landbouw tot kleinere parkjes en informele speelplekjes. Heel wat mensen vragen het tegengaan van lintbebouwing. Het ideaal van 'wonen in het groen' wordt in vraag gesteld. Ruimte geven aan water is een terugkerend onderwerp in het debat over open ruimte.

Burgers geven veel ideeën over het spaarzaam en efficiënt omgaan met de beperkte ruimte die we vandaag hebben. Dit kan verschillende vormen aannemen: hergebruiken van ruimte, meer concentreren, nutteloze verplaatsingen vermijden, functies combineren. Men stelt voor dit te stimuleren door een prijs te zetten op inefficiënt ruimtegebruik. Toch wees de steekproef op een beperkt draagvlak voor fiscale maatregelen.

Er bestaat een brede stroming van mensen die vinden dat de Vlaming meer open moet staan voor verandering, voor nieuwe creatieve ideeën in het gebruik van de ruimte. Men merkt op dat

het intensief benutten van onze ruimte verdraagzaamheid zal vergen. Om zo'n verdraagzaamheid op te bouwen is een transparante besluitvorming nodig waarbij de bevolking betrokken wordt.

De Vlaming vindt dat afspraken over ruimtegebruik moeten nageleefd worden. Tevens wordt een consequente houding van de overheid verwacht. Een mogelijke tegenstrijdigheid met de roep om meer flexibiliteit kan opgevangen worden door een duidelijke visie naar voor te schuiven en aan te houden.

Deze rode draden domineerden het debat, maar geven uiteraard niet het hele spectrum aan meningen, ideeën en overtuigingen weer. We hebben duidelijk kunnen vaststellen dat de leefomgeving niemand onberoerd laat. Ideeën hebben vaak heftige voor- en tegenstanders.

De Vlaming heeft zich zeer betrokken getoond in het debat over de toekomst van onze ruimte. Men is zeer enthousiast ingegaan op ons voorstel tot participatie en we hebben veel signalen gekregen dat men hoopt in volgende stappen opnieuw betrokken te worden. Zijn niet alle bevroagden het eens over de richting die we uitmoeten met het beleid, men was het er wel over eens dat participatie en openheid bij het bepalen van beleidskeuzes een grote stap vooruit zijn.



# Bijlage

Resultaten van representatieve steekproef:	Helemaal oneens %	Eerder oneens %	Noch eens, noch oneens %	Eerder eens %	Helemaal eens %	Geen mening %
verplaatsen mensen zich veel meer te voet of met de fiets en minder met de auto	4,5%	12,5%	18,0%	37,2%	27,0%	,9%
zijn verplaatsingen met de auto binnen de stad een uitzondering	5,2%	12,7%	15,9%	37,7%	26,9%	1,7%
is de binnenstad van steden vlot bereikbaar met de eigen auto	15,4%	37,2%	19,6%	18,7%	7,6%	1,3%
wordt er veel geïnvesteerd in openbaar vervoer	3,5%	6,4%	11,7%	36,6%	40,5%	1,3%
is zorgen voor vlot autoverkeer belangrijker dan plaats maken voor fietsers en voetgangers	21,1%	36,4%	23,7%	12,1%	5,6%	1,0%
gaat er meer aandacht naar auto's dan naar fietsers en voetgangers bij de heraanleg van straten	23,5%	41,3%	19,2%	9,9%	5,2%	1,0%
gaat er meer aandacht naar fietsers en voetgangers dan naar auto's bij de heraanleg van straten	4,9%	10,6%	17,8%	35,9%	29,6%	1,2%
wordt de nadruk gelegd op private tuinen bij elk huis, in plaats van op parken die voor iedereen toegankelijk zijn	10,1%	32,2%	32,5%	16,2%	6,4%	2,6%
heeft beter elk huis een eigen kleine tuin dan dat er parken zijn voor iedereen	8,8%	29,8%	29,3%	20,1%	9,7%	2,2%
zijn winkels, kantoren en scholen zo veel mogelijk aanwezig in woonwijken om verplaatsingen tot een minimum te beperken	4,4%	15,6%	16,4%	38,0%	24,4%	1,2%
zijn winkels, werk, sport en scholen gelegen op wandel- of fietsafstand	2,2%	7,2%	11,9%	44,8%	32,7%	1,1%
worden winkels, kantoren en scholen samengebracht buiten woonwijken om overlast te beperken	8,5%	28,2%	23,7%	25,6%	12,1%	1,9%
wordt er zoveel mogelijk in de hoogte gebouwd	11,6%	31,5%	25,3%	21,3%	8,3%	2,0%
wordt hoogbouw zoveel mogelijk vermeden	8,2%	24,3%	24,9%	26,0%	14,5%	2,1%
mag de open ruimte tussen dorpen verder volgebouwd zijn	33,6%	34,0%	16,2%	11,1%	3,6%	1,6%
is er minder lintbebouwing tussen dorpen	3,6%	14,8%	32,6%	25,5%	17,2%	6,3%
mag Vlaanderen één grote uitgespreide stad van laagbouw worden	31,9%	30,9%	20,9%	10,3%	3,4%	2,5%
mag het verschil tussen stad en platteland verdwijnen	43,6%	31,5%	13,1%	6,4%	4,4%	1,0%
zal wie afgelegen woont, meer moeten betalen voor nutsvoorzieningen (post, telefoon, wegen, riolering, afvalophaling...)	36,7%	29,9%	12,0%	13,8%	6,5%	1,2%
moeten ook in landbouwgebied woningen kunnen worden gebouwd	29,3%	31,9%	14,4%	16,2%	6,7%	1,4%
legt de overheid zo weinig mogelijk bouwvoorschriften op	24,7%	36,0%	18,4%	12,6%	6,1%	2,1%
bestaan er gedetailleerde regels en richtlijnen voor het bouwen en verbouwen van huizen	3,8%	11,6%	16,3%	42,0%	24,7%	1,5%
hebben mensen een grote vrijheid om te beslissen hoe hun woning er uitziet	6,2%	19,7%	17,9%	33,9%	21,5%	,9%
mag iedereen overal bouwen	61,0%	28,0%	6,3%	2,4%	1,6%	,6%
is de verplichting ingeburgerd om energiezuinig te bouwen	1,9%	3,2%	9,1%	38,6%	46,1%	1,0%
is er veel minder individueel autoverkeer	7,7%	17,4%	18,4%	34,1%	21,1%	1,3%
zijn stadscentra autovrij	7,6%	14,2%	14,9%	37,0%	25,5%	,8%
voorziet de overheid bijkomende openbare ruimte (parken, pleinen,...) door gebouwen aan te kopen en af te breken	4,7%	13,0%	22,9%	36,6%	20,1%	2,6%
worden gebouwen afgebroken in dichtbebouwde wijken om meer openbare ruimte (parken, pleinen,...) te voorzien	6,9%	18,1%	26,1%	32,9%	13,2%	2,7%
verloopt het verkeer zo veel mogelijk onder de grond	6,8%	19,0%	27,6%	29,2%	13,8%	3,5%
zijn er grote 'nationale parken' waar natuur, wandelen en fietsen centraal staan	3,0%	5,9%	14,0%	40,8%	35,0%	1,3%
worden waardevolle landschappen goed beschermd	2,0%	4,0%	6,3%	35,2%	51,6%	,9%
worden gebouwen afgebroken om landschappen mooier te maken	9,0%	22,6%	24,7%	28,7%	12,8%	2,2%
produceert iedereen zijn eigen energie	8,3%	21,4%	24,1%	30,9%	12,4%	3,0%
zijn er kleinschalige gemeenschappelijk energievoorzieningen op wijkniveau	4,9%	8,5%	20,4%	44,5%	17,9%	3,7%
wordt energie geproduceerd in één grote energiecentrale en niet door iedereen afzonderlijk	10,4%	25,8%	28,1%	19,9%	11,5%	4,3%
heeft elke woonwijk een gemeenschappelijke moestuin	11,2%	24,1%	28,1%	23,1%	10,3%	3,1%
wordt het aanleggen van een gemeenschappelijke moestuin aangemoedigd	7,8%	14,0%	26,7%	33,6%	14,7%	3,2%
komen overal windmolens voor	5,3%	16,2%	15,8%	36,4%	24,3%	2,1%
worden windmolens geweerd uit de stad	12,6%	25,8%	20,3%	23,3%	15,0%	3,1%
woont iedereen kleiner om minder energie te gebruiken	10,4%	24,9%	20,9%	31,0%	11,2%	1,6%
verhuizen mensen naar een kleinere woning nadat de kinderen het huis uit zijn	5,2%	12,1%	16,9%	44,3%	19,5%	2,0%

verhuizen mensen meermaals tijdens hun leven naar een woning die het best bij een bepaalde levensfase past	5,4%	15,1%	20,0%	41,1%	15,8%	2,6%
moeten grotere woningen die vrijkomen opgedeeld worden in kleinere wooneenheden	13,8%	25,3%	25,4%	24,8%	8,5%	2,3%
worden nieuwe woningen maximaal tegen elkaar gebouwd om energie te besparen	10,1%	22,0%	26,4%	29,2%	10,1%	2,1%
worden er geen vrijstaande woningen meer gebouwd om energie te besparen	17,8%	31,6%	22,9%	18,2%	6,5%	3,0%
worden beter grootschalige woonprojecten voor vele gezinnen gebouwd dan dat ieder zijn eigen woning bouwt	10,4%	24,2%	22,4%	27,7%	12,2%	3,0%
mogen huizen in overstroombare gebieden afgebroken worden	5,9%	15,1%	23,9%	29,5%	22,1%	3,5%
is bouwen in overstromingsgebied verboden	3,7%	6,5%	10,0%	23,6%	54,5%	1,7%
kunnen drijvende woningen worden gebouwd in overstromingsgebied	16,3%	16,9%	18,4%	29,8%	13,0%	5,6%
leven mensen zoveel mogelijk in steden	15,0%	31,8%	31,4%	15,2%	4,0%	2,6%
betaalt wie afgelegen woont meer voor nutsvoorzieningen (post, telefoon, wegen, riolering, afval,...)	33,6%	28,9%	14,3%	14,5%	6,9%	1,8%
betalen stedelingen minder belasting dan plattelandbewoners	42,0%	27,9%	17,2%	5,9%	4,0%	2,9%
staan landbouwers een deel van hun grond af om natuurontwikkeling mogelijk te maken	18,3%	30,6%	21,5%	19,5%	6,8%	3,3%
moeten mensen ertoe aangezet worden om minder te pendelen, bijvoorbeeld door telewerk of door wonen en werken dicht bij elkaar te voorzien	2,6%	8,3%	15,1%	40,9%	31,2%	1,9%

### Vergelijking antwoorden representatieve steekproef (grijs) en online-bevraging (oranje) in percentage van totaal aantal respondenten.

	Helemaal oneens %		Eerder oneens %		Noch eens, noch oneens %		Eerder eens %		Helemaal eens %		Geen mening %	
heeft beter elk huis een eigen kleine tuin dan dat er parken zijn voor iedereen	8,80%	13,50%	29,80%	31,10%	29,30%	16,50%	20,10%	24,40%	9,70%	12,90%	2,20%	1,50%
zijn winkels, kantoren en scholen zo veel mogelijk aanwezig in woonwijken om verplaatsingen tot een minimum te beperken	4,40%	4,30%	15,60%	13,10%	16,40%	6,80%	38,00%	38,80%	24,40%	36,40%	1,20%	0,60%
worden nieuwe woningen maximaal tegen elkaar gebouwd om energie te besparen	10,10%	13,20%	22,00%	27,90%	26,40%	14,80%	29,20%	25,50%	10,10%	17,30%	2,10%	1,40%
zijn er grote 'nationale parken' waar natuur, wandelen en fietsen centraal staan	3,00%	1,60%	5,90%	4,10%	14,00%	6,90%	40,80%	32,60%	35,00%	54,00%	1,30%	0,90%
mag het verschil tussen stad en platteland verdwijnen	43,60%	56,00%	31,50%	29,80%	13,10%	5,40%	6,40%	4,80%	4,40%	2,80%	1,00%	1,10%
wordt hoogbouw zoveel mogelijk vermeden	8,20%	10,40%	24,30%	24,50%	24,90%	16,60%	26,00%	27,70%	14,50%	19,10%	2,10%	1,80%
verhuizen mensen naar een kleinere woning nadat de kinderen het huis uit zijn	5,20%	6,00%	12,10%	14,20%	16,90%	17,20%	44,30%	41,10%	19,50%	18,70%	2,00%	2,80%
worden beter grootschalige woonprojecten voor vele gezinnen gebouwd dan dat ieder zijn eigen woning bouwt	10,40%	14,60%	24,20%	28,10%	22,40%	17,80%	27,70%	26,60%	12,20%	10,70%	3,00%	10,70%
gaat er meer aandacht naar auto's dan naar fietsers en voetgangers bij de heraanleg van straten	23,50%	45,10%	41,30%	30,20%	19,20%	12,10%	9,90%	6,90%	5,20%	4,90%	1,00%	0,80%
mogen huizen in overstroombare gebieden afgebroken worden	5,90%	5,60%	15,10%	15,20%	23,90%	16,40%	29,50%	34,70%	22,10%	24,20%	3,50%	3,80%
zijn verplaatsingen met de auto binnen de stad een uitzondering	5,20%	4,30%	12,70%	10,80%	15,90%	9,10%	37,70%	40,10%	26,90%	35,10%	1,70%	0,60%
hebben mensen een grote vrijheid om te beslissen hoe hun woning er uitziet	6,20%	2,20%	19,70%	11,30%	17,90%	11,60%	33,90%	38,80%	21,50%	35,80%	0,90%	0,80%
heeft elke woonwijk een gemeenschappelijke moestuin	11,20%	12,50%	24,10%	20,30%	28,10%	22,20%	23,10%	26,50%	10,30%	13,30%	3,10%	5,10%
komen overal windmolens voor	5,30%	7,20%	16,20%	13,30%	15,80%	14,80%	36,40%	36,30%	24,30%	26,60%	2,10%	1,90%
worden gebouwen afgebroken in dichtbebouwde wijken om meer openbare ruimte (parken, pleinen,...) te voorzien	6,90%	5,00%	18,10%	14,70%	26,10%	20,60%	32,90%	41,10%	13,20%	16,00%	2,70%	2,60%
moeten ook in landbouwgebied woningen kunnen worden gebouwd	29,30%	30,10%	31,90%	34,80%	14,40%	10,90%	16,20%	16,80%	6,70%	5,60%	1,40%	1,80%
betaalt wie afgelegen woont meer voor nutsvoorzieningen (post, telefoon, wegen, riolering, afval,...)	33,60%	27,30%	28,90%	26,60%	14,30%	10,70%	14,50%	22,90%	6,90%	10,90%	1,80%	1,60%
produceert iedereen zijn eigen energie	8,30%	9,00%	21,40%	16,60%	24,10%	19,40%	30,90%	35,20%	12,40%	17,50%	3,00%	2,40%
moeten grotere woningen die vrijkomen opgedeeld worden in kleinere wooneenheden	13,80%	15,50%	25,30%	27,00%	25,40%	23,50%	24,80%	24,30%	8,50%	6,90%	2,30%	3,00%
moeten mensen ertoe aangezet worden om minder te pendelen, bijvoorbeeld door telewerk of door wonen en werken dicht bij elkaar te voorzien	2,60%	2,30%	8,30%	5,10%	15,10%	9,70%	40,90%	44,10%	31,20%	37,50%	1,90%	1,30%



september 2011

V.u.: Anne Van Renterghem, wnd. secretaris-generaal  
van het Departement Ruimtelijke ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed,  
Koning Albert II-laan 19, 1210 Brussel

Druk: Wilda drukkerij nv, gedrukt op papier met FSC-certificaat

Depot: D/2011/3241/285.

[www.beleidsplanruimte.be](http://www.beleidsplanruimte.be) / [www.ruimtevoormorgen.be](http://www.ruimtevoormorgen.be)

Vlaamse overheid



**rwo**  
DEPARTEMENT