

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

‘Officieus gecoördineerde versie conform het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 houdende definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het besluit van de Vlaamse regering van 17 december 2010 tot definitieve vaststelling van een gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd, voor wat de bindende bepalingen betreft, bij decreten van respectievelijk 17 december 1997, 19 maart 2004 en 25 februari 2011’



COLOFON

Dit boek is een publicatie van de
Vlaamse Overheid
Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
Ruimtelijke planning
Phoenix-gebouw
Koning Albert II-laan 19 bus 11
1210 Brussel.

Dit boek is te verkrijgen door overschrijving van 10 euro
op rekeningnummer 091-2212043-84 van
Ruimtelijke planning
Phoenix-gebouw
Koning Albert II-laan 19 bus 11
1210 Brussel.

met vermelding 'Structuurplan'. Het boek wordt u dan onmiddellijk opgestuurd.

U kunt ook een CD-ROM bestellen met het boek in pdf-formaat,
door overschrijving van 1 euro op hetzelfde rekeningnummer,
met vermelding 'CD-ROM'.
U kan de pdf ook gratis downloaden op de website www.rsv.vlaanderen.be.

U kunt ook gratis een samenvatting aanvragen op bovenstaand adres,
ter attentie van het secretariaat Afdeling Ruimtelijke Planning.
Dit secretariaat kunt u ook bereiken op telefoonnummer 02 553 83 79
of via email ruimtelijke.planning@rwo.vlaanderen.be.
Deze samenvatting kunt u ook in pdf-formaat downloaden vanop de website.

Op de website vindt u ook een overzicht van andere beschikbare publicaties
over het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
en over het ruimtelijk beleid in Vlaanderen.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Algemene inleiding

Voorwoord

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Voorwoord bij deze herdruk

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de basis voor het ruimtelijke beleid van het Vlaamse gewest. Hierin legt de Vlaamse overheid vast in welke richting ze de ruimtelijke structuur van Vlaanderen wil zien evolueren en welke engagementen ze daarvoor concreet aangaat.

In 1997 heeft de Vlaamse regering het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief goedgekeurd als kader voor het ruimtelijk beleid van Vlaanderen tot 2007. Dit structuurplan moet, krachtens het decreet Ruimtelijke Ordening van 18 mei 1999, om de vijf jaar geëvalueerd en, indien nodig, herzien worden.

Een eerste herziening is doorgevoerd in de periode 2003-2004, een tweede in de periode 2008-2011. Hiermee is de continuïteit van het ruimtelijk beleid verzekerd voor de korte termijn. Op lange termijn werkt de Vlaamse regering aan een opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het beleidsplan ruimte. Meer info hierover vindt U op www.beleidsplanruimte.be.

Deze herdruk van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is niet zomaar een herdruk. Het is een officieuze coördinatie: de teksten en kaarten zijn waar nodig aangepast aan de herzieningen.

Inhoudstafel

INHOUDSTAFEL

Algemene inhoudstafel van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	9
Algemene inleiding	11
Deel 1C - Bestaande ruimtelijke structuur en Prognoses - informatief gedeelte	19
Deel 2 - Gewenste Ruimtelijke Structuur - richtinggevend gedeelte	163
Deel 3 - Bindende bepalingen	471

ALGEMENE INHOUDSTAFEL VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	9
--	----------

ALGEMENE INLEIDING

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als kader voor de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen	11
– Waarom een Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen?	11
– Inhoud van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	13
– Juridische draagwijdte	15
– Noodzakelijke voorwaarden voor operationalisering	16

DEEL 1- BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN PROGNOSES - INFORMATIEF GEDEELTE

DEEL 1A BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR (enkel digitaal beschikbaar)

Inleiding	
Situering	
1. De stedelijke structuur in Vlaanderen	
2. De open-ruimte-structuur in Vlaanderen	
3. De ruimtelijk-economische structuur in Vlaanderen	
4. De lijninfrastructuur in Vlaanderen	
Bijlagen	
Bibliografie	

DEEL 1B PROGNOSES (enkel digitaal beschikbaar)

Inleiding	
1. Demografische ontwikkelingen	
2. Sectorale ontwikkelingen	
3. Ruimtelijke ontwikkelingen	

DEEL 1C INFORMATIEF GEDEELTE BIJ DE TWEEDE HERZIENING VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

	19
1. De bestaande ruimtelijke structuur is niet fundamenteel gewijzigd ten opzichte van 1994	33
2. Het gevoerde ruimtelijk beleid heeft de bestaande ruimtelijke structuur versterkt	35
3. Aanvullingen inzake wonen	43
4. Aanvullingen inzake werken	71
5. Aanvullingen inzake lijninfrastructuur	93
6. Aanvullingen inzake toerisme, recreatie en sport	105
7. Aanvullingen inzake landbouw, natuur en bos	115

Inhoudstafel

DEEL 2 - GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR - RICHTINGGEVEND GEDEELTE	163
Inleiding	171
1. Visie op de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen	179
2. Ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur	187
3. Gewenste ruimtelijke structuur	197
– de stedelijke gebieden	199
– het buitengebied	251
– de gebieden voor economische activiteiten	307
– de lijninfrastructuren	351
4. Voorwaarden, maatregelen en instrumenten met een algemene draagwijdte	407
5. Begroting van de te voorziene ruimte	425
Begrippenlijst	433
 DEEL 3 - BINDENDE BEPALINGEN	 471
Inleiding	474
1. Bindende bepalingen voor de stedelijke gebieden	477
2. Bindende bepalingen voor het buitengebied	479
3. Bindende bepalingen voor de gebieden voor economische activiteiten	481
4. Bindende bepalingen voor de lijninfrastructuur	485

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als kader voor de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen

Structuurplanning is een voor het Vlaamse Gewest nieuwe wijze van ruimtelijke planning. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de uitwerking van deze methodiek op het niveau van Vlaanderen. Het zal de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen aangeven als een kader waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Als dusdanig zal het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ook de basis vormen voor het ruimtelijk beleid via verordenende plannen en andere maatregelen.

Het decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996 bepaalt in art. 7§1 dat ruimtelijke structuurplannen een bindend, richtinggevend en een informatief gedeelte bevatten.

1. de Bestaande Ruimtelijke Structuur en de Prognoses: het informatieve gedeelte;
2. de Gewenste Ruimtelijke Structuur : het richtinggevende gedeelte;
3. de bindende bepalingen.

Alhoewel alle onderdelen een afzonderlijke waarde hebben, vormen zij samen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit samenhangend geheel vormt het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen tot 2007. Deze lange-termijnvisie belet niet dat maatregelen die nodig zijn in functie van de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkeling, worden gefaseerd in twee vijfjaarlijkse perioden 1997-2002 en 2002 -2007 en dat zij kunnen worden afgestemd op de andere beleidshorizons in het bijzonder op het Strategisch Plan Vlaanderen 2002.

Waarom een Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen?

Omdat de ruimte schaars en eindig is, moet in de toekomst zorgvuldig met de ruimte in Vlaanderen worden omgesprongen. Dit is nodig om de ruimtelijke problematieken in Vlaanderen beheer(s)baar te houden.

Inzake ruimtelijke ordening moet de overheid een belangrijke en overtuigende rol spelen. Zij dient duidelijke standpunten te formuleren en zich als een betrouwbare partner te gedragen, niet in het minst omdat bij het zoeken naar oplossingen voor een aantal structurele problemen (verkeersonveiligheid, openbaar vervoer, stadsverval, gettovorming, ruimtetekort voor economische activiteiten, ...) steeds meer van de ruimtelijke ordening wordt verwacht.

De staatshervormingen hebben veel bevoegdheden geregionaliseerd (verkeer en vervoer, openbare werken, economische ontwikkeling, huisvesting, ruimtelijke ordening, leefmilieu, ...). Op het Vlaams niveau ontbreekt echter een kader dat de

Inleiding

Algemene Inleiding

visies en aanspraken vanuit diverse hoeken op de ruimte tegen elkaar afweegt en dat vertrekt van de kwaliteit van de ruimte. Een vernieuwd beleid inzake ruimtelijke ordening kan dat kader bieden.

De Vlaamse regering stelt in het Regeerakkoord 1995-1999 dat de ruimtelijke planning het kader moet scheppen waarbinnen de maatschappelijke activiteiten zich optimaal kunnen ontwikkelen. Ook de ruimtelijke aspecten van andere beleidsdomeinen (milieu, economie, monumenten en landschappen, ...) moeten in de ruimtelijke planning geïntegreerd worden. Daarbij heeft Vlaanderen behoefte aan een duidelijk ruimtelijk referentiekader. Dat moet uitgetekend en vastgelegd worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Voor het bepalen van de gewenste ruimtelijke structuur gelden de principes van de gedeconcentreerde bundeling, de bescherming van de open ruimte en de herwaardering van het stedelijk weefsel. De vier basiscomponenten van onze ruimtelijke structuur - de stedelijke gebieden, gebieden voor economische activiteiten, infrastructuur en buitengebied - zullen op een evenwaardige en evenwichtige manier aan bod komen. De kwantitatieve ruimtebehoeften voor de ontwikkeling van de verschillende maatschappelijke activiteiten worden erkend en vastgelegd.

Uitgangshouding is het streven naar duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling betekent met andere woorden dat de ruimte beheerd wordt als een duurzaam goed, een lange-termijninvestering voor de volgende generaties.

Niet de ontwikkeling maar het beheer van de ruimte komt centraal te staan. In deze zin, zal ter beheersing van de ruimtelijke vraag van de verschillende actoren, ook het creëren van het aanbod centraal staan. Duurzame ontwikkeling houdt aldus een samenhangende benadering in. Dit is een essentiële voorwaarde voor de vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generatie te hypothekeren.

De ruimtelijke draagkracht - het vermogen om binnen het kader van een duurzame ontwikkeling, functies en activiteiten op te nemen in een bepaalde ruimte - wordt het basiscriterium dat de ruimtelijke condities aangeeft voor de ontwikkeling van onze samenleving.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet daarom ook kwaliteitscriteria ontwikkelen die uitgaan van de ruimtelijke draagkracht. Het moet randvoorwaarden formuleren waarbinnen de maatschappelijke ontwikkeling wordt verantwoord en verder kan plaatsgrijpen.

De structuurplanning is de kern van deze nieuwe ruimtelijke planingsstrategie. Structuurplanning is een continu maatschappelijk proces dat een dynamische ruimtelijke ordening mogelijk maakt. Nieuwe ontwikkelingen scheppen immers ruimtelijke behoeften die thans op verschillende wijze en op verschillende niveaus worden opgevangen.

Vaak overheerst een ad-hoc-probleembenadering die zeer verscheiden is en die niet in een globaal ruimtelijk kader wordt onderzocht of opgelost. De vraag naar bestemmingswijzigingen neemt toe, maar hiervoor ontbreekt er een kader met

behoeftebepalingen, éénduidige objectieven, criteria en interpretatiemarges. Een coherente, overkoepelende en evenwichtige ruimtelijke visie op de ontwikkeling van Vlaanderen is essentieel voor het afwegen en beoordelen van de verschillende ruimtevragen van de verschillende maatschappelijke activiteiten. Op deze wijze ontstaat ook voor andere beleidsdomeinen een win-win-situatie.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen levert dat kader en biedt een houvast voor de andere beleidsdomeinen en de andere beleidsniveaus.

Zonder een dergelijk kader is een coherente afweging van maatschappelijke behoeften onmogelijk, wordt ad-hoc-benadering bestendigd met een permanent moeizame besluitvorming en een verdere polarisatie tussen sectorale belangen, is er een gebrek aan samenhang in beslissingen ten aanzien van het ruimtelijk beleid, en een verspilling van ruimte en worden ruimtelijke en vooral economische potenties niet optimaal benut. Daarenboven wordt aan de andere beleidsniveau's en beleidsdomeinen de broodnodige beleidszekerheid en beleidscontinuïteit onthouden.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen doet uitspraken over het ruimtegebruik maar legt geen bodembestemmingen vast: het is dus geen gewest- of aanlegplan. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen schept alsdusdanig geen rechten of plichten voor de burger. Het bepaalt wél de structurerende elementen, belicht ruimtelijke potenties en bepaalt richtlijnen en organisatieprincipes voor grond- en ruimtegebruik.

Inhoud van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Een ruimtelijk structuurplan is een plan waarin keuzes worden aangegeven met betrekking tot de ruimtelijk-structurele ontwikkeling van een bepaald gebied, waarin de ruimtelijke potenties belicht worden en richtlijnen en organisatieprincipes voor grond- en ruimtegebruik worden aangegeven. Het heeft betrekking op het hele grondgebied en op alle ruimtebehoevende activiteiten waarvan de ordening aan een respectievelijk bestuursniveau is toevertrouwd. Het beoogt tevens het bevorderen van de doeltreffendheid en de interne samenhang van het ruimtelijk beleid.

Kaarten, met name structuurschetsen, maken deel uit van het ruimtelijk structuurplan maar zijn schematisch en indicatief. Zij geven geen bodembestemming aan.

Na beschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande ruimtelijke structuur en trends, en na afweging van de ruimtelijke aanspraken van de verschillende maatschappelijke activiteiten, schetst het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen een visie op een gewenste ruimtelijke ontwikkeling. De planhorizon van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling is 2007.

Inleiding

Deze visie wordt in ruimtelijke termen vertaald in ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur. Op basis van de ruimtelijke principes wordt voor vier structuurbepalende componenten een gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen uitgewerkt. Deze structuurbepalende componenten zijn de stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuur.

Op basis van onderbouwde ramingen (prognoses) en van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling met planhorizon 2007 doet het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorstellen om maatregelen te treffen. Deze maatregelen zullen gefaseerd worden in vijfjaarlijkse perioden met name 1997-2002 en 2002 -2007. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal bijgevolg in de tussenliggende periode kunnen worden geëvalueerd en bijgestuurd.

De belangrijkste beslissingen die nodig zijn om de gewenste ruimtelijke structuur realiseerbaar te maken zijn samengebracht in de bindende bepalingen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal voor het beantwoorden van volgende behoeften een visie ontwikkelen.

- Het voldoen aan een kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte zonder Vlaanderen volledig dicht te laten slibben.
- Het aanbieden van voldoende, goed uitgeruste bedrijventerreinen voor nieuwe economische activiteiten en het garanderen van groeimogelijkheden voor bestaande economische activiteiten.
- Het anticiperen op de verwachte groei van 60 % van de mobiliteit en het voldoende uitrusten en op elkaar laten aansluiten van bestaande en nieuwe weg-, water-, spoor- en pijpleidinginfrastructuur ; de vraag hoe de mobiliteit kan beheerst worden is essentieel.
- Het garanderen van de toegankelijkheid en de leefbaarheid van Vlaanderen en in het bijzonder van de economisch belangrijke centra.
- Het aanbieden van voldoende kwantitatieve en kwalitatieve ruimte voor landbouw.
- Het vrijwaren en waar mogelijk de versterking van de nog aanwezige onbebouwde ruimte voor o.a. een economisch leefbare landbouw en natuur en het tegengaan van de versnippering door o.a. lintbebouwing.

Uitgangspunt bij het uitwerken van een visie hierop is de duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Juridische draagwijdte

Ruimtelijke structuurplannen

In het decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996 wordt bepaald dat er op 3 niveaus ruimtelijke structuurplannen moeten worden opgemaakt: voor het gewest, voor de provincie en voor de gemeente. Dit principe maakt ook deel uit van de krachtlijnen van een toekomstig nieuw decreet ruimtelijke ordening (BVR 31/01/96).

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (gewestelijk niveau) wordt de toetssteen van het Vlaamse ruimtelijke beleid. Net als de andere ruimtelijke structuurplannen is het driedelig. De rechtskracht van de drie delen wordt in het decreet houdende de ruimtelijke planning geregeld.

- Het informatieve gedeelte bevat de bestaande ruimtelijke structuur, de problemen, de potenties, de trends en de prognoses. Dit gedeelte is opgemaakt in het tijdsperspectief van 2007 en op basis van sectorale en gebiedsgerichte deelstudies.
- De Gewenste Ruimtelijke Structuur is het indicatieve gedeelte en dus richtinggevend voor de overheid. Van dit toetsingskader kan de Vlaamse Regering alleen afwijken met een gemotiveerde beslissing.
- De bindende bepalingen leveren het kader voor de uitvoerende maatregelen waarmee men de Gewenste Ruimtelijke Structuur wil realiseren. Zij zijn slechts bindend voor de overheid. Dit volgt uit de aard en de inhoud van die bepalingen. Zij binden de particuliere burger niet.

Er worden geen vergunningen verleend of geweigerd op basis van een ruimtelijk structuurplan.

Uitvoeringsinstrumenten met verordenende kracht

Om de Gewenste Ruimtelijke Structuur te realiseren en gevolg te geven aan de bindende bepalingen, moet de overheid die het ruimtelijk structuurplan opmaakte, beschikken over uitvoerende plannen en verordeningen. Beide hebben verordenende kracht. Ze kennen de burger rechten toe, maar leggen hem ook plichten op. Zij vormen de enige basis voor het vergunningenbeleid.

Het is de bedoeling op termijn te komen tot uitvoeringsinstrumenten en -plannen in het kader van een nieuw decreet op de ruimtelijke ordening. Uiteraard zal desgevallend een overgangsregeling moeten uitgewerkt worden.

Met het decreet houdende de ruimtelijke planning werd echter de optie genomen in een eerste fase de plannen van aanleg zoals ze zijn opgevat in de stedenbouwwet van 1962 zoals gecoördineerd in het decreet betreffende de stedenbouw en de ruimtelijke ordening van 22 oktober 1996, als basis ter uitvoering van de diverse ruimtelijke structuurplannen te gebruiken. Om dit mogelijk te maken wordt de aanvulling van het KB van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen doorgevoerd met het oog op de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Inleiding

Algemene Inleiding

Wel wordt het instrument van de verordening verruimd. Daar waar in de stedenbouwwet de mogelijke inhoud van verordeningen wordt beperkt, kunnen nu algemene verordeningen worden ingevoerd. De uitvoering van de ruimtelijke structuurplannen op de diverse niveaus gebeurt dus voorlopig als volgt.

- De Gewenste Ruimtelijke Structuur uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt gerealiseerd via de gewestplannen en met behulp van verordeningen;
- De Gewenste Ruimtelijke Structuur uit het provinciaal ruimtelijk structuurplan wordt gerealiseerd via de gewestplannen en met behulp van verordeningen; het decreet houdende de ruimtelijke planning bepaalt dat de provincieraad een gemotiveerd verzoek aan de Vlaamse Regering kan richten tot gewestplanwijziging;
- De Gewenste Ruimtelijke Structuur uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt gerealiseerd via de gemeentelijke plannen van aanleg en met behulp van verordeningen.

De bindende onderdelen van de diverse structuurplannen leveren, zoals reeds vermeld, het kader voor die uitvoering.

Noodzakelijke voorwaarden voor operationalisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kan slechts effectief operationeel worden gemaakt als aan een aantal noodzakelijke voorwaarden werd voldaan.

- Essentieel is een breed maatschappelijk draagvlak dat de Gewenste Ruimtelijke Structuur onderschrijft en dat de voorgestelde maatregelen op het terrein kan hardmaken.
- Er moet een aangepast grond- en pandenbeleid komen. Ruimtelijke ordening kan maar effectief functioneren in al haar consequenties als er een verantwoord grond- en pandenbeleid wordt gevoerd. Dit grond- en pandenbeleid is nodig om enerzijds te grote ongelijkheid in grondwaarde te vermijden als gevolg van ruimtelijke plannen waardoor de speculatieve druk vermindert en om anderzijds gronden effectief en kwalitatief te kunnen ontwikkelen voor de functie waarvoor ze bedoeld zijn.
- Het uitwerken en het opvolgen van ruimtelijke plannen is slechts mogelijk indien er op de verschillende beleidsniveaus (gemeenten, provincies, gewest) voldoende opgeleide deskundigen beschikbaar zijn. Een logistiek apparaat dat de ruimtelijke plannen degelijk kan onderbouwen en opvolgen is nodig.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Deel 1C: informatief gedeelte bij de tweede herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

10

Inhoudstafel

HERZIENING 2008-2010: WAAROM EEN ACTUALISATIE EN GEDEELTELIJKE HERZIENING VAN HET RSV?	27
HERZIENING 2008-2010: INHOUD VAN DE ACTUALISATIE EN GEDEELTELIJKE HERZIENING	28
AANVULLINGEN IN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN ACTUALISATIE VAN DE PROGNOSES VOOR DE PERIODE 2007-2012	30
I DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR IS NIET FUNDAMENTEEL GEWIJZIGD TEN OPZICHTE VAN 1994	33
II HET GEVOERDE RUIMTELIJK BELEID HEEFT DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VERSTERKT	35
2.1 UITVOERING ACTIEPROGRAMMA	37
2.1.1 Stedelijke gebieden	37
2.1.2 Buitengebied	37
2.1.3 Economische activiteiten	38
2.1.4 Lijninfrastructuur	38
2.1.5 Andere gewestelijke initiatieven	39
2.2 DOORWERKING REFERENTIEKADER	39
2.3 KWANTITATIEVE MONITORING VAN DE UITVOERING	40
III AANVULLINGEN INZAKE WONEN	43
3.1 GEVOERD RUIMTELIJK BELEID	45
3.2 ACTUALISATIE TRENDS EN UITDAGINGEN	46
3.2.1 Trendbreuk RSV	46
3.2.2 Woonwensen: woonomgeving en verhuismotieven	46
3.2.3 Woonwensen t.a.v. het stedelijk woonmilieu	48
3.2.4 Ruimtebehoefte voor ouderen en jongeren	48
3.2.5 Aantrekkelijke regio's en impact op de woningmarkt	50
3.2.6 Woonwensen: betaalbaar woonaanbod	53
3.3 ACTUALISATIE PROGNOSES VOOR DE PERIODE 2007-2012	55
3.3.1 Analyse van de behoefte	55
3.3.1 Analyse van het aanbod	62
3.3.2 Confrontatie behoefte en aanbod	68

16

Inhoudstafel

IV AANVULLINGEN INZAKE WERKEN	71
4.1 GEVOERD RUIMTELIJK BELEID	73
4.2 ACTUALISATIE TRENDS EN UITDAGINGEN	73
4.2.1 Bijzondere concentratiegebieden van economische activiteiten	74
4.2.2 Rol van het concentratiegebied van economische activiteiten te Genk	77
4.2.3 Knelpunten in de operationele differentiatie van bedrijventerreinen	77
4.3 ACTUALISATIE PROGNOSES VOOR DE PERIODE 2007-2012	81
4.3.1 Prognoses voor de ruimtevraag 2007-2012	83
4.3.2 Ruimtelijk beschikbaar aanbod	84
4.3.3 Potentiële planningsinitiatieven van 2007 tot 2012	86
4.3.4 Subregionale afweging tussen vraag (inclusief een ijzeren voorraad) en ruimtelijk beschikbaar aanbod	87
4.3.5 Subregionale afweging tussen vraag (inclusief ijzeren voorraad), ruimtelijk beschikbaar aanbod en de planningsinitiatieven 2007-2012	89
V AANVULLINGEN INZAKE LIJNINFRASTRUCTUUR	93
5.1 GEVOERD RUIMTELIJK BELEID	95
5.2 ACTUALISATIE TRENDS EN UITDAGINGEN	95
5.2.1 Wegeninfrastructuur	96
5.2.2 Spoorwegeninfrastructuur en infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied	100
5.2.3 Waterwegeninfrastructuur	101
5.2.4 Pijpleidingen, elektriciteitsleidingen en installaties voor decentrale energieproductie	102
VI AANVULLINGEN INZAKE TOERISME, RECREATIE EN SPORT	105
6.1 GEVOERD RUIMTELIJK BELEID	107
6.2 ACTUALISATIE TRENDS EN UITDAGINGEN	108
6.2.1 Vrijtijdsactiviteiten als trekker van grootschalige multifunctionele projecten	109
6.2.2 Toename verweving en medegebruik van vrijetijdsfuncties	110

6.3	ACTUALISATIE PROGNOSES VOOR DE PERIODE 2007-2012	110
6.3.1	Analyse van de vraag	110
6.3.2	Analyse van het aanbod	111
6.3.3	Confrontatie vraag en aanbod voor niet verweven vormen van toerisme, recreatie en sport	112
6.3.4	Aandeel lokale activiteiten	112
VII	AANVULLINGEN INZAKE LANDBOUW, NATUUR EN BOS	115
7.1	GEVOERD RUIMTELIJK BELEID	117
7.2	ACTUALISATIE TRENDS EN UITDAGINGEN	119
7.2.1	Bijstelling trends	119
7.2.2	Uitdagingen	121
	Inventaris vragen en knelpunten met betrekking tot spoorinfrastructuur	159

1 Leeswijzer

Leeswijzer

Voor u ligt de gecoördineerde versie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, versie 2011. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd goedgekeurd in 1997, en een eerste keer herzien in 2004. In 2011 werd een tweede herziening afgerond. De wijzigingen aan het document naar aanleiding van beide herzieningen zijn verwerkt in het document dat voor u ligt. Er is voor geopteerd de oorspronkelijke delen 1A “Bestaande ruimtelijke structuur” en 1B “Prognoses” van het informatief gedeelte niet te hernemen in de papieren versie, en het informatief deel te beperken tot deel 1C, het informatief deel bij de herziening van 2011. Delen 1A en 1B zijn enkel verspreid op digitale drager.

1C

Algemene inleiding

Herziening 2008-2010: waarom een actualisatie en gedeeltelijke herziening van het RSV?

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is in 1997 vastgesteld met 2007 als planhorizon. Talrijke gebiedsgerichte processen en ruimtelijke uitvoeringsplannen op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau hebben uitvoering gegeven aan de inhoud ervan.

Sinds de vaststelling van het RSV was er ook permanent aandacht voor nieuwe evoluties in de samenleving, nieuwe trends of uitdagingen. Uit verschillende globale interne en externe evaluatie-oefeningen van het RSV is gebleken dat dit document een bruikbaar beleidskader blijft op de korte en middenlange termijn. Voor heel wat ruimtelijke uitdagingen bood het RSV een bruikbaar kader voor de aanpak ervan.

In 2004 werd een eerste beperkte gedeeltelijke herziening doorgevoerd betreffende de gewenste verdeling van bijkomende woningen over de stedelijke gebieden en het buitengebied en de interpretatie van herbestemmingen voor zonevreemde bedrijven in de ruimtebalans.

Met het bereiken van de planhorizon 2007 is echter een vervolgverhaal nodig. Dit wordt aangepakt langs twee sporen.

Onderzoek zal de basis vormen voor de grondige herziening van het RSV. Deze grondige herziening krijgt vorm met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Een (voorlopige) vaststelling van dit plan wordt in het vooruitzicht gesteld voor 2014¹

Op korte termijn blijft het huidige RSV het kader vormen voor het ruimtelijk beleid. De verlenging van de planperiode staat garant voor de noodzakelijke continuïteit van het huidige beleid. Alle gebiedsgerichte processen voorzien in het RSV kunnen daardoor op een kwalitatieve manier afgerond worden. De verlenging stelt ook provincies en gemeenten in staat om de uitvoering van hun plannen af te ronden.

Tegelijkertijd kan door enkele beperkte inhoudelijke bijstellingen binnen de klijntijnen en inhoudelijke samenhang van het RSV een nieuwe dynamiek gebracht worden in actuele en prioritaire thema's zoals wonen, werken, vrije tijd, lijninfrastructuur en open ruimte.

¹ Regeerakkoord Vlaamse Regering 2009-2014, p. 47, Beleidsnota Ruimtelijke Ordening 2009-2014, p. 26-27, Mededeling aan de Vlaamse Regering d.d. 23 juli 2010 met betrekking tot een plan van aanpak voor de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen.

1C

Algemene inleiding

Herziening 2008-2010: inhoud van de actualisatie en gedeeltelijke herziening

De actualisatie en (tweede) gedeeltelijke herziening beoogt in eerste instantie een verlenging van de planhorizon van het RSV voor de korte termijn. In functie van deze verlenging is een actualisatie nodig van behoefteberekeningen en taakstellingen. De actualisatie is doorgevoerd aan de hand van een evaluatie van de invulling van de taakstellingen tot op heden en een inschatting van de bijkomende ruimtebehoeften (het onderzoek gebeurde voor de periode 2007-2012, met een doorkijk op langere termijn). Zo moet een (soms gebiedsgebonden) discrepantie voorkomen worden tussen ruimtevraag en ruimteaanbod.

Daarnaast worden binnen de samenhang van het huidige RSV een beperkt aantal inhoudelijke delen gedeeltelijk herzien en aangevuld in functie van actuele en prioritaire knelpunten. Het betreft enerzijds knelpunten die voortvloeien uit de gevoerde beleidsprocessen en evaluaties. Anderzijds wordt ingezet op het realiseren van voldoende en kwalitatieve ruimte voor de korte termijn voor belangrijke functies als wonen, werken, recreatie, lijninfrastructuur en open ruimte.

Voor elk van deze thema's werden gerichte interne en externe deelonderzoeken uitgevoerd, die geleid hebben tot de voorgestelde actualisatie en herziening. Een belangrijk criterium bij de inhoudelijke afbakening van de omvang van de herziening was de inpassing van de voorstellen binnen de klijtlijnen en de inhoudelijke samenhang van het RSV en de concrete uitvoerbaarheid op korte termijn.

Zoals daarnet gesteld, is er onderzoek gebeurd naar de ruimtebehoeften voor een periode van vijf jaar. Omdat de zogenaamde planhorizon van het oorspronkelijke RSV vastgesteld was op 2007, is de inschatting gebeurd voor de periode 2007-2012, weliswaar met een doorkijk op langere termijn. Omdat de herziening 2008-2010 pas eind 2010 wordt vastgesteld, is het echter zinvol om de taakstellingen die uit het onderzoek voortvloeien, niet in te schrijven met louter een planhorizon 2012. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt sowieso dat een ruimtelijk structuurplan blijft gelden tot het wordt herzien. Zoals hierna bij de bespreking van de specifieke thema's blijkt, kunnen de taakstellingen die uit het onderzoek voortvloeien, ook na 2012 een grondslag en verantwoording bieden voor onder meer bestemmingswijzigingen. De meer kwalitatieve opties van het RSV blijven evenzeer ook geldig na 2012.

1C

Informatief deel tweede herziening

**AANVULLINGEN IN DE BESTAANDE
RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN
ACTUALISATIE VAN DE PROGNOSES
VOOR DE PERIODE 2007-2012**

Inleiding

Dit deel geeft een gerichte actualisatie van de prognoses voor de periode tot 2012, met doorkijk na 2012, en actualiseert de beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen, de trends, de ruimtelijke problemen en de potenties.

De actualisatie volgt een thematische opbouw en geeft een synthetiserend overzicht van gericht evaluerend en beleidsvoorbereidend onderzoek:

- Voor het thema wonen zijn bevolkings- en huishoudensprognoses opgemaakt en de woningbehoefte en –vraag berekend. Voorts is onderzoek gedaan naar het aanbod aan bouw mogelijkheden, de trendbreuk inzake bijkomende woongelegenheden tussen stedelijke gebieden en het buitengebied (60/40) en ruimtelijke en maatschappelijke trends inzake migraties, gewijzigde woonwensen en vergrijzing.
- Voor het thema werken is een prognose opgemaakt voor bijkomend aanbod van ruimte voor economische activiteiten in de ruimtebalans rekening houdend met een ijzeren voorraad. Ook is onderzoek verricht naar mogelijke ontwikkelingsperspectieven voor bijzondere economische knooppunten, differentiatie van bedrijventerreinen en toplocaties inclusief de mogelijkheid de poort Genk als voorafname aan te duiden.
- Voor het thema lijninfrastructuur werd een doorgedreven evaluatie doorgevoerd naar de verschillende wegen- spoor en waterwegenselecties, infrastructuur voor openbaar vervoer en leidinginfrastructuur.
- Voor het thema toerisme, recreatie en sport zijn de ruimtebehoefte en het aanbod berekend. Ook is onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor verweving en mede gebruik van vrijetijdsbesteding
- Voor het thema landbouw, natuur en bos is onderzoek gedaan in functie van de afstemming tussen het RSV en het Natuurdecreet.

Deze aanvullingen vormen de basis voor de doorgevoerde wijzigingen in het richtinggevend en bindend gedeelte.

1C

Informatief deel tweede herziening

I De bestaande ruimtelijke structuur is niet fundamenteel gewijzigd ten opzichte van 1994

De bestaande ruimtelijke structuur is niet fundamenteel gewijzigd ten opzichte van 1994. De ruimte in Vlaanderen wordt nog steeds in belangrijke mate gestructureerd door het samenhangend geheel van steden en woonkernen, concentratiegebieden van economische activiteiten, rivier- en beekvalleien, grote en aaneengesloten natuur- en boscomplexen, landbouwgebieden, lijninfrastructuur en de poorten van Vlaanderen.

1C

Informatief deel tweede herziening

II Het gevoerde ruimtelijk beleid heeft de bestaande ruimtelijke structuur versterkt

Het gevoerde ruimtelijk beleid in de periode 1997-2007 was gericht op het versterken van de bestaande concentratiegebieden en het vrijwaren van de open ruimte voor de essentiële functies.

De uitvoering van het RSV wordt opgevolgd via volgende sporen:

- de uitvoering van het actieprogramma
- de doorwerking van het algemeen referentiekader
- de kwantitatieve monitoring van de uitvoering

Informatief deel tweede herziening

2.1 Uitvoering actieprogramma

De uitvoering van het actieprogramma uit het RSV was en is de motor achter een hele reeks gebiedsgerichte plannings- en overlegprocessen. De uitvoering ervan is in de eerste jaren na de goedkeuring ervan gestaag op gang gekomen. De betrokken partners hebben moeten leren omgaan met complexe planningsprocessen waarin veel actoren betrokken worden. Het bereiken van draagvlak vergde steeds een aanzienlijke tijdsinvestering. De uitvoering van het RSV is de laatste jaren echter in een stroomversnelling geraakt. We zien dat zich een inhaalbeweging voltrekt, waarbij sprake is van een domino-effect van goedgekeurde plannen.

Hieronder volgt een korte beschrijving per structuurbepalende component.

2.1.1 Stedelijke gebieden

De eerste gebiedsgerichte afbakeningsprocessen van groot- en regionaalstedelijke gebieden waren voor Vlaanderen echte pilootprocessen, die het nodige overleg vergden. Op basis van deze leerprocessen werd de methodiek verder op punt gesteld en verfijnd. De afwerking van de processen op Vlaams niveau verloopt momenteel volgens schema. Het is de ambitie om in 2008 voor alle afgeronde processen te beschikken over een definitief of een voorlopig vastgesteld ruimtelijk uitvoeringsplan.

In functie van de afbakening van het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel, onder tussen herbenoemd tot Vlaams strategisch gebied rond Brussel, heeft de Vlaamse regering in 2009 akte genomen van het voorbereidend eindrapport, waarin een samenhangende ruimtelijke visie wordt gepresenteerd voor het hele gebied. Voor de processen Leuven en Hasselt-Genk zijn inmiddels nieuwe initiatieven genomen, die blijvend opgevolgd worden.

Daarnaast zetten alle provincies in uitvoering van hun provinciale structuurplannen in op de afbakening van de kleinstedelijke gebieden.

2.1.2 Buitengebied

Voor de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur bevat het RSV alleen kwalitatieve opties en cijfers in de ruimteboekhouding. De bindende bepalingen van het RSV beschrijven het buitengebied als de gebieden die niet als stedelijk gebied worden afgebakend.

In 2003 is een akkoord gesloten over een specifieke gebiedsgerichte aanpak van de planningsprocessen voor het buitengebied en zijn de regio's Haspengouw-Voeren en Kust-Polders-Westhoek aangeduid als pilootregio's voor deze aanpak. In 2004 werd beslist om ook voor de andere buitengebiedregio's deze aanpak te volgen. Sindsdien wordt sterk ingezet op de uitvoering en is een belangrijke inhaalbewe-

1C

Informatief deel tweede herziening

ging ingezet. De laatste overlegprocessen in dertien buitengebiedregio's zijn in de eerste helft van 2009 afgerond. De voorbereiding en goedkeuring van ruimtelijk uitvoeringsplannen loopt en zal met de afronding van de laatste processen nog worden versneld.

2.1.3 Economische activiteiten

In de periode 1997-2007 werden heel wat kwalitatieve locaties voor regionale bedrijventerreinen bestemd. Bij de aanduiding van deze terreinen werd soms maatschappelijke weerstand ervaren.

Een aanzienlijke inzet op Vlaams niveau gebeurt in de afbakeningsprocessen voor groot- en regionaalstedelijke gebieden. Daarnaast is een specifiek ruimtelijk-economisch proces gevoerd voor de nadere uitwerking van het Economisch Netwerk Albertkanaal, waarover de Vlaamse Regering in april 2004 beslist heeft. De uitvoering ervan loopt momenteel op kruissnelheid.

De strategische visievorming voor de internationale zeehavens en de luchthaven Zaventem (Start-project) werd opgestart op initiatief van de minister van openbare werken en de minister-president. De resultaten van deze processen worden na afronding vertaald in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. De afbakening van de zeehavengebieden Gent en Zeebrugge zijn definitief vastgesteld in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Voor dringende problemen van bedrijven wordt via de procedure van het planologisch attest een oplossing geboden.

De provincies werken in uitvoering van hun structuurplannen aan de afbakening van kleinstedelijke gebieden en visievorming voor economische knooppunten. De gemeenten duiden lokale bedrijventerreinen aan in uitvoering van hun gemeentelijk structuurplan.

2.1.4 Lijninfrastructuur

Met de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in 1997 werd tegelijkertijd een geïntegreerde beleidsvisie voor ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur vooropgesteld. Deze visie werd na de goedkeuring van het RSV verder verfijnd in de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Dit gebeurde grosso modo op twee manieren:

- Een toetsing van principes en selecties op Vlaams niveau in de provinciale ruimtelijke structuurplannen en door middel van provinciale planningsprocessen (vb. toetsing selecties primaire wegen II in afbakeningsprocessen voor kleinstedelijke gebieden);
- Een verdere uitwerking van de basisvisie en selectiemethodieken op provinciaal en gemeentelijk niveau (vb. selectie secundaire wegen, locatiebeleid op provinciaal en gemeentelijk niveau,...).

Maar ook vanuit het mobiliteitsbeleid werd ingepikt op de filosofie en basisprincipes van het RSV, zowel in het Mobiliteitsplan Vlaanderen als in het mobiliteitsconvenantenbeleid.

In uitvoering van de categorisering en ontwikkelingsperspectieven voor hoofd- en primaire wegen, zoals voorzien in het RSV, worden door de wegbeheerder streefbeeldstudies opgemaakt in functie van herinrichting. Al deze studies worden vanuit ruimtelijke ordening nauwgezet opgevolgd en vervolgens vertaald in gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplannen voor hoofd- en primaire wegen.

2.1.5 Andere gewestelijke initiatieven

In uitvoering van initiatieven in andere beleidsdomeinen zijn ook een groot aantal ruimtelijk uitvoeringsplannen opgemaakt. Zo werd een oplossing geboden voor heel wat dringende ruimtelijke vraagstukken zoals aardgasleidingen en leidingstraten, windturbines, golfterreinen en openluchtrecreatieve verblijven, oppervlaktedelfstoffen,

2.2 Doorwerking referentiekader

Het algemeen referentiekader van het RSV heeft in de voorbije jaren sterk doorgewerkt. De ruimteanspraken van de verschillende maatschappelijke activiteiten zijn ingepast binnen de lange termijnvisie, de ruimtelijke principes, de doelstellingen en de ontwikkelingsperspectieven per structuurbepalende component van het RSV.

De doorwerking wordt concreet gerealiseerd door het stimuleren en toetsen van planningsinitiatieven op provinciaal en gemeentelijk niveau, het afstemmen met beleidsplannen en -processen vanuit de andere beleidsdomeinen en het afstemmen met wetgevende initiatieven.

Op provinciaal en gemeentelijk niveau is de voorbije jaren een belangrijke dynamiek tot stand gekomen. Alle provincies beschikken momenteel over een goedgekeurd ruimtelijk structuurplan. In uitvoering van de provinciale structuurplannen legt elke provincie eigen klemtonen en prioriteiten. Toch zijn er in het aantal opgestarte initiatieven een aantal grote lijnen te onderkennen:

- er wordt sterk ingezet op de afbakening van de kleinstedelijke gebieden en de visievorming voor specifiek economische knooppunten;
- in alle provincies wordt ingezet op initiatieven voor campings, weekendverblijven en locaties voor multifunctionele terreinen voor lawaaierige buitensporten.
- alle provincies werken aan RUPs voor RWZI's en voor retentiebekkens.

Deze initiatieven leveren een belangrijke bijdrage aan de invulling van de taakstellingen van het RSV.

1C

Informatief deel tweede herziening

Ook de opmaak en goedkeuring van gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen verloopt de laatste jaren op topsnelheid. Momenteel beschikken 242² gemeenten over een goedgekeurd ruimtelijk structuurplan.

2.3 Kwantitatieve monitoring van de uitvoering

	Doelstelling tegen 2007
Wonen	0
Recreatie	+1.000
Reservaat en Natuur	+38.000
Overig groen	0
Bosbouw	+10.000
Landbouw	-56.000
Industrie	+7.000
Overige	0

In de ruimteboekhouding van het RSV zijn volgende kwantitatieve beleidsopties geformuleerd voor de periode 1/1/1994 – 1/1/2007. Deze zijn gebaseerd op acht categorieën van juridische bestemmingen (voornamelijk gebaseerd op gewestplanbestemmingen). Dit betekent dat een afwijking mogelijk is t.o.v. het feitelijk ruimtegebruik.

In de tabel op volgende pagina worden de vooropgestelde taakstellingen (zie grijs gearceerde cellen) geplaatst t.o.v. de saldi die het gevolg zijn van de uitvoering van het RSV. Het is belangrijk om op te merken dat de verrekening in de ruimteboekhouding pas gebeurt na de definitieve goedkeuring van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Zolang een plan de goedkeuringsfase doorloopt, is het niet zichtbaar in de ruimteboekhouding. De cijfers in de ruimteboekhouding geven bijgevolg steeds met een aanzienlijke vertraging zicht op de uitvoering van het beleid.

² Bron: ruimtelijke planning op 02.09.2009

³ Het RSV 1997 vertrekt van de toestand in 1994 als nulmeting. Deze toestand betreft een schatting van de oppervlaktes. Ondertussen zijn er door de digitalisering van de meeste plannen, meer correcte cijfers beschikbaar van de totaaloppervlaktes, die aantonen dat de totale oppervlakte van de plannen van het Vlaamse Gewest bij de opmaak van het RSV werd onderschat.

⁴ Berekenende oppervlaktecijfers afgerond tot honderdtallen, rekening houdend met de verschillende nauwkeurigheden van de basiskaarten van de plannen.

Bestemmings-categorie	toestand 1994 (ha)	gecorrigeerde opp.1994 (ha) ²	begrote toestand 2007 (ha)	begroot saldo tot 2007 (ha)	uitgevoerd saldo ³ tot 2007 (ha)
Wonen	227.500	227.500	227.500	0	- 100
Recreatie	17.500	18.300	18.500	+ 1000	+ 900
natuur en reservaat	112.000	111.100	150.000	+ 38000	+ 11500
overig groen	34.000	35.300	34.000	0	- 1000
Bos	43.000	42.300	53.000	+ 10000	+ 2000
landbouw	806.000	807.600	750.000	- 56000	- 13200
Industrie	55.000	56.300	62.000	+ 7000	+ 3300
overige bestemmingen	57.000	60.200	57.000	0	- 2500
Totaal	1.352.000	1.358.600	1.352.000		

Uit bovenstaande cijfergegevens kunnen volgende knelpunten aangeduid worden, die een oplossing vereisen in het kader van deze actualisatie en gedeeltelijke herziening van het RSV.

- De realisatie van de doelstellingen inzake “bos”, “reservaat en natuur” en “landbouw” blijven voorlopig achter op de vooropgestelde doelstellingen. Hiervoor is sinds een aantal jaren echter een forse inhaalbeweging ingezet, met de voorziene afronding van alle overlegprocessen met provincies, gemeenten en belangengroepen over de ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos in 13 buitengebiedregio's tegen het einde van deze legislatuur.
- Het voorziene pakket voor recreatie is bijna volledig opgebruikt. Een bijkomende marge is noodzakelijk om zowel het door de Vlaamse Regering vooropgestelde beleid (o.a. inzake golf, lawaaisport, weekendverblijven,...) als dat van provincies en gemeenten te kunnen faciliteren.
- Het voorziene pakket voor industrie wordt stelselmatig ingevuld. Het is duidelijk dat de lopende planningsinitiatieven op de drie planningsniveaus de planhorizon 2007 zullen overschrijden. Anderzijds blijkt uit de inschatting van de ruimtebehoefte dat een bijkomende marge moet geboden worden om een (soms gebiedsgebonden) discrepantie te voorkomen tussen ruimtevraag en ruimteaanbod.

Informatief deel tweede herziening

III Aanvullingen inzake wonen

Informatief deel tweede herziening

3.1 Gevoerd ruimtelijk beleid

Het ruimtelijk beleid heeft de voorbije jaren ingezet op de realisatie van een kwalitatief aanbodbeleid. Dit gebeurde onder andere via het principe van de gedeconcentreerde bundeling, de uitwerking van een kernenhiërarchie door de provincies en het nastreven van een aanbodbeleid in kernen en steden. Zowel bij de vergunningverlening, de advisering van ruimtelijke plannen en structuurplannen als bij de uitwerking van gewestelijke processen en uitvoeringsplannen kwamen deze aspecten uitvoerig aan bod.

Op gewestelijk niveau werd naast de advisering en kwaliteitsbewaking vooral ingezet op het aanbodbeleid in de steden door de afbakening van de stedelijke gebieden. De afbakening voor de regionaal en grootstedelijke gebieden gebeurt door het Vlaams gewest en is reeds ver gevorderd. Voor de stedelijke gebieden Aalst, Gent, Turnhout, Kortrijk, Sint-Niklaas, Mechelen, Roeselare, Oostende en Antwerpen zijn de ruimtelijke uitvoeringsplannen goedgekeurd en werden de juridische randvoorwaarden voor een kwalitatief aanbodbeleid ondertussen vastgelegd. Voor Brugge is het de uitvoeringsplan in de fase van de goedkeuringsprocedure. De planningsprocessen voor de afbakening van Leuven en Hasselt-Genk zijn opgestart zodat ook hier kan worden verder gewerkt aan een aanbodbeleid. Het planningsproces van de afbakening van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel, ondertussen herbenoemd tot Vlaams strategisch gebied rond Brussel, is afgerond.

In het buitengebied wordt het aanbodbeleid gestuurd door de omzendbrief over het aansnijden van de woonuitbreidingsgebieden, de procedure voor het principeel akkoord en de toepassing van de atlas van de woonuitbreidingsgebieden. Op die manier wordt de nodige flexibiliteit aan de gemeenten gegeven om een aanbodbeleid te voeren, rekening houdend met het ruimtelijk kader van het RSV en de ruimtelijke visies van de gemeenten en provincies. Relevant in verband met de aansnijding van woonuitbreidingsgebieden is de toepassing van de bepalingen van het decreet grond- en pandenbeleid, waarbij voor initiatieven van een sociale woonorganisatie een specifieke regeling geldt.

Gemeenten en provincies hebben ook op het vlak van wonen initiatieven genomen in hun respectievelijke structuurplannen en via de afbakeningsprocessen van de kleinstedelijke gebieden, waarvan de meeste reeds zijn opgestart of de opmaak van een provinciaal RUP lopende is.

3.2 Actualisatie trends en uitdagingen

3.2.1 Trendbreuk RSV

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft voor de afgelopen 15 jaar (1992-2007) geraamd dat er ongeveer 400.000 woongelegenheden zouden bijkomen als gevolg van de voorspelde gezinsaan groei. Daarmee heeft het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de gezinstoename sterk overschat ten opzichte van de werkelijke toename: ongeveer 300.000 voor de periode 1991-2005⁵. Vooral de toename in de afgelopen jaren is veel minder groot dan begin jaren 1990 (ongeveer 67.300 vs. 131.000). In welke mate dit aansluit met de werkelijke aangroei van het woningbestand in die periode is niet eenvoudig te achterhalen. De precieze omvang van de woningproductie is statistisch immers niet gekend.⁶

Niettemin is het belangrijk dat de waargenomen evoluties een ruimtelijke vertaling kunnen krijgen in het kader van de verhouding stedelijk gebied/buitengebied. Gelet op de tekortkomingen in de cijfers over het woningbestand wordt voorgesteld om een analyse te maken op basis van drie cijferreeksen die door het Kenniscentrum voor Duurzaam Woonbeleid werden onderzocht voor de periode 1991 – 2005: huishoudens, bouwvergunningen en begonnen woningen.

Globaal kan men stellen dat de 60/40 verhouding stedelijk gebied/buitengebied min of meer behaald wordt⁷. Over de onderzochte periode wijst de trend er op dat de afgelopen jaren meer mensen in de stedelijke gebieden zijn gaan wonen dan het geval was in het begin van de jaren 1990. Die trend is in elke provincie merkbaar. De omslag is gebeurd sinds 2000. Een gedetailleerder beeld is beschreven onder 3.2.5.

3.2.2 Woonwensen: woonomgeving en verhuismotieven

Sinds het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen van kracht is (1997) hebben diverse trends inzake wonen zich ingezet dewelke een ruimtelijke impact hebben. Via recent onderzoek van het Kenniscentrum voor Duurzaam Woonbeleid naar de

⁵ Kenniscentrum Duurzaam woonbeleid, 2006, Actualisatie van de trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen: 1991-2005, eindrapport, uitgevoerd in opdracht van Vlaamse Overheidsdepartement RWO.

⁶ De statistieken van de begonnen woningen (ong. 479.500 woningen) en de bouwvergunningen (ong. 506.000 vergunningen), lijken aan te tonen dat de prognoses van het RSV 1997 een onderschatting geven. Belangrijk daarbij is wel te weten dat deze statistieken ook zowel de effectieve nieuwbouw omvatten als vervangingsbouw en voor de vergunningen zelfs sloopvergunningen en renovatievergunningen kunnen bevatten. Ze reflecteren dus eerder het bouwgedrag van de Vlaming en niet de woonbehoefte. Het Kenniscentrum voor Duurzaam Woonbeleid, dat deze gegevens heeft verwerkt, wijst op de tekortkomingen van de beschikbare statistische gegevens bij het NIS en de wijzigende registratiemethodieken van het NIS waardoor gegevens in de loop der jaren niet steeds vergelijkbaar zijn. Een voorbeeld hiervan is dat tot 1996 'geregistreerde' begonnen woningen worden bijgehouden en erna 'werkelijk' begonnen woningen. Een belangrijke taak van het Steunpunt Ruimte en Wonen zal er dan ook in bestaan de reeds verzamelde gegevens over de woningvoorraad verder te monitoren.

⁷ Kenniscentrum Duurzaam woonbeleid, 2006, Actualisatie van de trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen: 1991-2005, eindrapport, uitgevoerd in opdracht van Vlaamse Overheidsdepartement RWO.

woonconsument in Vlaanderen is tevens inzicht verkregen in de woonwensen en de subjectieve beoordeling van de woonomgeving. Tussentijdse resultaten⁸ wijzen erop dat gezinnen⁹ over het algemeen gehecht zijn aan hun woonomgeving en die aldus ook waarderen, ongeacht of het een stedelijk dan wel landelijk woonmilieu betreft en ongeacht de woonsituatie (woning). Vooral kenmerken van de huidige woonomgeving dragen daartoe positief bij: rust en stilte, centrale ligging, aanwezigheid van groen en open ruimte (samen door 73% van de gezinnen als meest positieve aspect aangegeven). Er is een recente trend dat er een grotere tevredenheid is over de aanwezigheid van voorzieningen voor de jeugd in de buurt.

In welke mate een woonwens samenhangt met een verhuismotief is niet onderzocht. Wel blijkt uit bevraging dat gezinnen aangeven dat hun woning en woonomgeving erop vooruit is gegaan ten opzichte van hun vorige woonst: grotere woning, betere kwaliteit, meer comfort, betere toegankelijkheid, minder geur- en lawaaihinder, verkeersveiliger, vlotter bereikbaar. Wat betreft groen en speelmogelijkheden is de situatie vergelijkbaar als voorheen. De belangrijkste reden om te verhuizen is de wens om eigenaar te worden (20,5%). Aspecten die louter met de woonomgeving te maken hebben (vb. weinig buitenruimte of te kleine tuin) spelen veel minder (slechts 2,3% gaf dit als belangrijkste verhuisreden op); idem wat betreft de wens om weg te gaan uit de stad of het platteland (slechts 3,1%). Wel spelen sociaaldemografische aspecten: scheiden, gezinsuitbreiding en huwen of samenwonen (samen 19,4%). De eigenlijke woningkwaliteit weegt dan weer wel door: te klein, te groot, slechte toestand, onaangepast, beperkt comfort (tezamen 23,5%). Uit steekproefonderzoek¹⁰ blijkt bovendien dat meer dan 74% van de Vlaamse huishoudens ondertussen eigenaar is van een of meerdere woningen (2005); in 1991 was dit maar 69%. Blijkbaar maken mensen hun belangrijkste woonwens waar. Een meerderheid (54%) heeft die verworven via aankoop; en 41% via nieuwbouw. De helft van de kopers heeft nadien de woning grondig gerenoveerd. Opmerkelijk is dat de helft van de huidige huurders aangeeft dat zij eigenaar wensen te worden en de andere helft niet. Wellicht heeft dit mede te maken met de leefstijl van de bewoners en hun huidige levensloop.

Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat de betaalbaarheid van het wonen er wel wat op achteruitgaat. Althans als men de woonquote¹¹ vergelijkt met een aantal jaren terug. De overgrote meerderheid van de Vlaamse gezinnen (>93%) ervaart dan weer nooit betalingsproblemen bij woonuitgaven¹². Hierbij dient evenwel rekening

8 Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid, 2006, Analyse op het gekoppelde bestand woningaanbod en woonconsument, eindrapport december 2006, in opdracht van de Vlaamse Overheid-departement RWO.

9 De resultaten refereren naar antwoorden gegeven door de referentiepersoon van het huishouden, op basis van een steekproeftrekking uit het RR.

10 Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid, 2006, Analyses op het gekoppelde databestand 'woningaanbod en woonconsument': rapportering, eindrapport december 2006, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Overheid-departement RWO.

11 Woonquote is de verhouding (%) tussen de woonuitgaven en het huishoudinkomen. Met woonuitgaven wordt enkel huurprijs of aflossing van de lening bedoeld. Het spreekt voor zich dat de woonquote relatief zwaarder doorweegt voor armere gezinnen dan voor rijkere aangezien met percentages gewerkt wordt. Andere berekeningsmethoden zijn mogelijk maar bieden weinig vergelijkingspunten met eerder uitgevoerd onderzoek. De woonquote bedroeg 13% in 2005 (woonsurvey) en 11,1% in 2002 (PSBH). Voor huurders op de private markt is de woonquote wel sterker toegenomen; de quote bedraagt in 2005 bijna 30%. De onderzoekers stellen dat de betaalbaarheid voor gezinnen op de private huurmarkt de laatste tien jaar in het gedrag is gekomen.

12 Voor eigenaars ligt dat hoger (+/-96%); voor huurders lager (+/-85%). Het betreft een subjectieve bevraging bij gezinnen of ze ooit al problemen hebben gehad bij betalingen van leningen of huur of bij betalingen omtrent onderhouds- of verbruikskosten.

1C

Informatief deel tweede herziening

gehouden te worden met fenomenen zoals een gedeeltelijke financiering via familie- of individueel kapitaal. In 71,3% van de verwervingen in het algemeen (zowel aankopen als bouwprojecten) worden eigen middelen ingezet. Gemiddeld gaat het over een bedrag van 89.902€. Voor de bouwprojecten wordt in 81,6% van de gevallen eigen middelen ingezet voor een gemiddeld bedrag van 108.186€. Schenking komt voor bij 13,8% van de verwervingen. Het gemiddeld geschonken bedrag is 41.919€. Een lening bij de familie komt voor in 4,4% van de gevallen. Het gemiddeld bedrag is in dit geval 33.125€.¹³

Ook opmerkelijk is dat de Vlaamse huishoudens met verhuisplannen veel vaker op zoek zijn naar een koopwoning dan naar een bouwgrond (verhouding van 6 op 1).

3.2.3 Woonwensen t.a.v. het stedelijk woonmilieu

De levensloop van mensen beïnvloedt mede het verhuisgedrag. Verhuizende jongeren (18-26j) hebben een uitgesproken voorkeur voor steden, vooral tijdens en na hun studiejaren. Het vinden van werk en zelfstandig kunnen wonen, gekoppeld aan een stedelijke leefwijze zijn verhuismotieven. Een andere minderheid van de jongeren blijft langer thuiswonen. Jonge gezinnen en hun kinderen (27-40j + 0-17) hebben eerder de trend weg te trekken uit de stad. Vooral de wijziging in gezins-situatie (krijgen kinderen) stuurt deze trend. Althans, dat geeft onderzoek¹⁴ voor de periode 1997-2003 aan. Migratiepatronen bij de 40 en vooral 60+-ers wijzen erop dat de kust nog steeds in trek is.

Externe migratietrends (vanuit het buitenland) geven in algemene zin aan dat er een voorkeur is om zich te vestigen in de stedelijke gebieden. De belangrijkste inwijkingen komen van de buurlanden (Nederland en Frankrijk) en de rest van Europa.

Uit het woonwensenonderzoek (zie eerder) blijkt verder dat gezinnen met verhuisplannen bij meerderheid (52,6%) prefereert om naar een stedelijk milieu te verhuizen (stadscentrum of vooral de stadsrand); 47,4% wenst in het buitengebied een woning te kopen of te bouwen. De gezinnen met verhuisplannen zoeken daarbij vooral naar ééngezinswoningen. Deze wensen lijken de 'trendbreuk'-evolutie te bevestigen of misschien zelfs aan te sturen.

3.2.4 Ruimtebehoefte voor ouderen en jongeren

Er is recent een verhoogde aandacht voor bepaalde leeftijdsgroepen zoals ouderen en jongeren en hun specifieke woonbehoeften.

¹³ Heylen e.a., 2007, pp 219-222 en 383-384, zie www.bouwenenwonen.be

¹⁴ SUM, 2006, Ruimtelijke analyse van migraties van en naar Vlaanderen, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Overheid-departement RWO.

Zoals wordt aangegeven in de analyse van de bevolkings- en gezinsvooruitzichten (tabel 2) zal vooral de groep van ouderen relatief sterk toenemen in de komende jaren. Bijzondere aandacht naar hun woonsituatie en –wensen kan noodzakelijk zijn om tijdig in te spelen op bijzondere ruimtebehoeften (vb. rusthuizen, zorgvoorzieningen enz.). Onderzoek van het Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid¹⁵ wijst evenwel uit dat ouderen nu reeds anticiperen (eerder dan reageren) op hun toekomstige woonbehoefte; in die zin blijken slechts weinig woningen niet aangepast te zijn aan hun noden (vb. verzorging, toegankelijkheid). Bijkomend stellen we vast dat de wens bestaat om zo lang mogelijk zelfstandig te blijven wonen. Daartegenover is een toenemende professionalisering en specialisering van woonzorgfuncties merkbaar. Naast de ‘klassieke’ rust- en verzorgingstehuizen en naast de eigen woning ontstaat een alternatieve vraag naar aangepaste woningen (vb. serviceflat, zorgflat, groepswonen, kangoeroewoning, aanleunwoning,) en naar complexen of woonomgevingen waar men verzorgd kan worden. We merken dat een kleinschaligere aanpak binnen grootschalige projecten plaatsvindt. Dit heeft vooral te maken met de groeiende intenties om de woonkwaliteit in de directe omgeving te verhogen. Deze wordt niet louter vanuit de omgeving (ruimtelijk) bepaald maar evenzeer door niet-ruimtelijke aspecten (veiligheid, sociaal contact, ...).

Tot slot is de uitbesteding van zorgdiensten een trend (o.a. aanbieden van warme maaltijden bij de zorgbehoevende thuis). Diensten en voorzieningen situeren zich vooral in de stedelijke gebieden waardoor veel ouderen op het moment dat ze zorgbehoevend zijn zich hier willen vestigen.

Het Kenniscentrum voor Duurzaam woonbeleid heeft tevens onderzoek uitgevoerd naar de woonsituatie van jongeren¹⁶. Uit communiqués van de banksector weten we dat jonge gezinnen vroeger dan voorheen eigenaar worden van een woning. Hun intrede op de woningmarkt gebeurt evenwel op steeds latere leeftijd. Deze nestblijvertrend is ook merkbaar in andere Europese landen. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt niet dat er in eerste instantie ruimtelijke aspecten spelen in deze trend maar eerder te maken hebben met de levensloop van jongeren (afstuderen verlaat, intrede op arbeidsmarkt, samenwonen, eigenaar worden, kinderen krijgen, ...).

Uit de analyse van de bevolkings- en gezinsvooruitzichten¹⁷ (zie tabel 4) blijkt dat het aandeel éénpersoonsgezinnen de komende jaren zeer sterk zal stijgen. Aangenomen mag worden dat jongeren als starters op de woonmarkt daar een aanzienlijk deel van zullen uitmaken. Uit onderzoek naar migratietrends in Vlaanderen weten we dat deze verhuizende jongeren een woonvoorkeur hebben voor stedelijke gebieden. De vraag naar aangepaste kleine woongelegenheden zal daar dan ook verhoudingsgewijs hoger liggen, maar de financiële noodzaak voor alleenstaande jongeren om langer thuis te blijven wonen, maakt dat ook elders in Vlaanderen deze vraag naar kleine, betaalbare zelfstandige woonruimte toeneemt.

¹⁵ Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid, 2007, Toekomstige ruimtebehoefte voor ouderen, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Overheid-departement RWO.

¹⁶ Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid, 2007, Het verlaten van de ouderlijke woning in Vlaanderen en de relatie met de woningmarkt, studie in opdracht van de Vlaamse Overheid-departement RWO.

¹⁷ Studiedienst van de Vlaamse Regering: data beschikbaar via <http://mis.vlaanderen.be>.

1.6

Informatief deel tweede herziening

3.2.5 Aantrekkelijke regio's¹⁸ en impact op de woningmarkt

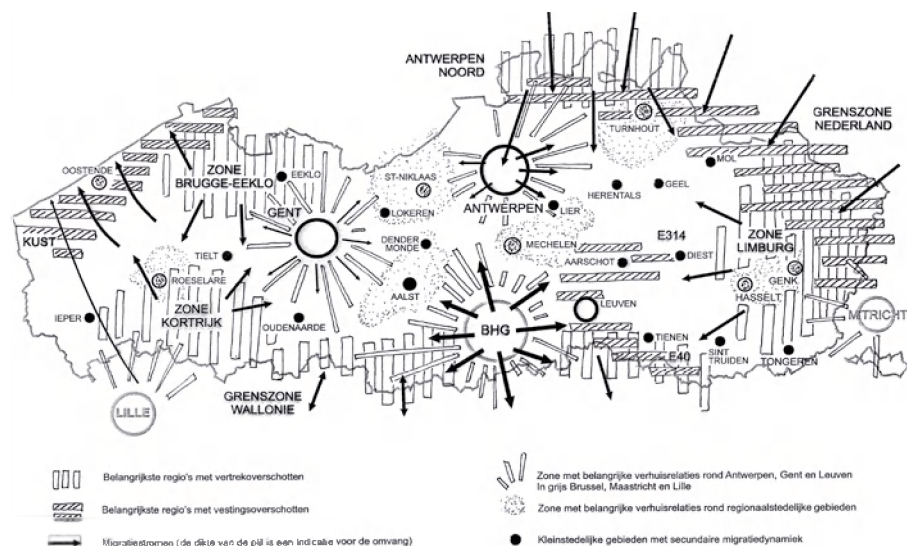
In 2006 werd onderzoek gevoerd naar evoluties van migraties van en naar Vlaanderen in de periode 1997-2003.¹⁹ Ook de relatie met specifieke indicatoren zoals bijvoorbeeld leeftijd werd onderzocht. Zowel uit het buitenland als uit Brussel lijkt een positief saldo naar Vlaanderen te bestaan. Naar Wallonië was er een klein vertrekoverschot. Het is moeilijk gebleken om de migratiedynamiek te koppelen aan externe variabelen zoals bouwgrondprijzen, woningprijzen, aandeel appartementen of ééngezinswoningen, ouderenvoorzieningen, etc. Er kan niet van statistisch aantoonbare oorzakelijke verbanden worden gesproken tussen de migratie-data en de andere variabelen.

De herkende fenomenen van de migratie in en naar Vlaanderen zijn momenteel slechts indicatief. De concrete ruimtelijke gevolgen en een verdere verfijning moeten nog nader worden onderzocht. Bijvoorbeeld de omvang van de migratie binnen de gemeenten of binnen de specifieke regio's, de effectieve situering ervan, de sociale gevolgen zoals een mogelijke verdringing en de aspecten van betaalbaarheid (doelgroepen), de relatie met de daadwerkelijke behoeften en aanbod moeten in de toekomst nog verder worden onderzocht in het kader van de lange termijnherziening van het RSV en het Vlaams woonbeleid.

Uit het gevoerde onderzoek komen bepaalde gebieden in Vlaanderen naar voren met specifieke fenomenen van migratie.²⁰ De dynamiek in die gebieden is kenmerkend maar meestal erg complex. We onderscheiden vier types gebieden: (a) stedelijke gebieden en buitengebied, (b) specifieke regio's en (c) bijzondere gebieden.

Figuur 1

Ruimtelijk patroon van de belangrijkste verhuisbewegingen in en van en naar Vlaanderen.



Bron: Departement RWO-Afdeling Ruimtelijke Planning (2008), op basis van de studie SUMResearch (2006) Ruimtelijke analyse van de migratie van en naar Vlaanderen.

18 SUM, Ruimtelijke analyse van de migraties van en naar Vlaanderen, eindrapport, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Overheid-departement RWO, 2006.
19 SUMResearch, Ruimtelijke analyse van de migratie in en naar Vlaanderen, in opdracht van RWO-ARP, 2006
20 Dit onderzoek werd enkel met gegevens op gemeenteniveau, verhuisbewegingen binnen een gemeente worden dus niet belicht.

a) De stedelijke gebieden en buitengebied

- **Antwerpen, Brussel, Gent en Leuven.** Suburbanisatie is er nog steeds een actuele trend, althans bij specifieke groepen. We zien dit bij alle leeftijdsgroepen, behalve bij de verhuizende jongvolwassenen (18-26 jaar), die wel naar de grootstedelijke gebieden trekken. De suburbanisatie in de grote steden wordt echter meer dan gecompenseerd door de migranten uit het buitenland. Zij verkiezen juist de stedelijke omgeving en vestigen zich daar dan ook hoofdzakelijk. Hierdoor zien we dat steden als Antwerpen, Gent en Brussel in totaal geen inwoners verliezen door migraties, maar dat er juist inwoners bijkomen.
- Bij de **regionaalstedelijke gebieden** is geen duidelijke stadsvlucht waar te nemen. De meeste regionaalstedelijke gebieden hebben een 'eigen' dynamiek, met name in Turnhout, Sint-Niklaas, Aalst, Mechelen en Roeselare. De grote invloed van het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk is te wijten aan het ontbreken van belangrijke stedelijke gebieden in de buurt.
- De gemeenten die geselecteerd zijn als **kleinstedelijke gebieden** winnen steeds meer inwoners. Alhoewel er geen stedelijke migratiedynamiek wordt vastgesteld (geen suburbanisatie, wel inwijking van gezinnen), hebben deze gemeenten toch een zekere centraliteit.
- De evolutie van de migratiesaldi in het **buitengebied** in het algemeen verliep tegengesteld aan die van de grootstedelijke gebieden in de periode 1997-2003.

b) Regio's met een specifieke dynamiek

Volgende regio's kennen een eigen migratie-dynamiek.

- 1 **Noorden van Antwerpen.** Deze gemeenten tegen de Nederlandse grens verliezen inwoners aan andere Belgische gemeenten (ongeveer 600 inwoners per jaar). Dit vertrekoverschot manifesteert zich in alle leeftijdsklassen. Vanuit Nederland komen er dan weer een heel pak inwoners bij (jaarlijks gemiddeld 980 inwoners) waardoor in totaal de bevolking toch toeneemt in deze gemeenten.
- 2 **Regio Brugge-Eeklo.** Deze regio op de grens tussen Oost- en West-Vlaanderen verliest jaarlijks ongeveer 300 inwoners aan de rest van Vlaanderen. Het zijn vooral de 18-26 jarigen die deze gemeenten verlaten. Deze verliezen worden echter niet opgevangen door migraties uit het buitenland zodat de meeste gemeenten hier in totaal inwoners verliezen.
- 3 **Regio Kortrijk.** De regio Kortrijk is ook zo'n gebied dat inwoners verliest aan de rest van Vlaanderen (jaarlijks bijna 800 inw.), Wallonië (jaarlijks gemiddeld 61 inw.) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dit verlies niet volledig gecompenseerd ziet door inwijking uit het buitenland. Deze verliezen manifesteren zich in alle leeftijdsklassen.
- 4 **Oost- en westrand van Brussel.** De oost- en de westrand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn dan weer twee groepen van gemeenten waar er een hoog binnenlands vestigingsoverschot is. Doorheen de onderzoeksperiode 1997-2003 is deze trend nog toegenomen. De inwijkelingen in dit gebied komen hoofdza-

1C

Informatief deel tweede herziening

kelijk uit het stedelijk gebied dat ligt ingesloten tussen beide zones (jaarlijks gemiddeld 2.421 inwoners erbij van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Hier kunnen we spreken van een duidelijke suburbanisatie van vooral gezinnen met kinderen (27-40 jarigen en 0-17 jarigen).

- 5 Langs de **E40** Brussel-Luik en de **E314** Leuven-Lummen vinden we twee groepen van gemeenten die hun inwonersaantal zien groeien uit migraties met andere Vlaamse gemeenten (jaarlijks meer dan 500 inwoners erbij). We zien hier zelfs een toename van de inwijking in dit gebied. De populariteit wordt verklaard door de aanwezigheid van de autosnelwegen die voor een relatief snelle verbinding zorgen met steden als Brussel en Leuven.
- 6 **Regio Limburg.** Het oosten en noordoosten van Limburg is een gebied dat inwoners verliest (aan de rest van Vlaanderen jaarlijks meer dan 1.100 inwoners). Er zijn negatieve migratiesaldi voor alle leeftijdsklassen. Dit binnenlands verlies wordt meer dan gecompenseerd door de inwijking vanuit het buitenland (jaarlijks meer dan 1.800 inwoners erbij) zodat de meeste gemeenten in totaal aan inwoners winnen.

c) Bijzondere gebieden

- **Kustgebied.** Het kustgebied is een populaire bestemming. Dit is vooral het geval bij de 41-60 jarigen en bij de 60-plussers. Zoals reeds vermeld gaat het hier om pensioenmigraties en om een vervroegd optreden van dit fenomeen (41-60 jaar). Voor beide leeftijdsklassen is er een positief migratiesaldo ten aanzien van het kustgebied. De vraag naar tweede verblijven (vooral appartementen) en een woningbehoefte vanuit de rest van Vlaanderen en vanuit Wallonië blijkt groot. De omvang van tweede verblijven aan de kust is niet precies gekend. Cijfers van de provincie West-Vlaanderen geven aan dat het gaat om ongeveer 79.000 woningen (toestand 2003)²¹.
- **Grensgebied met Nederland.** De inwijking vanuit Nederland in het grensgebied is minstens tot 2006 blijven toenemen. Doordat de uitwijking naar Nederland ongeveer constant bleef tijdens de onderzoeksperiode, neemt de netto-instroom er dus toe. Zowel in Antwerpen als in Limburg zijn er grensgemeenten die intern inwoners verliezen. Deze verliezen worden meer dan gecompenseerd door de inwijking vanuit Nederland. Het verschil in woningprijzen tussen Nederland en België en het aantrekkelijke woonaanbod in Vlaanderen zou hierbij een belangrijke rol spelen. Tevens speelt de nabijheid van de Brabantse stedenrij en Maastricht hier mee een rol.
- **Grensgebied met Wallonië.** De migratie met Wallonië is vooral significant in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en een brede rand daar omheen en in een strook van gemeenten gelegen langs de taalgrens. Deze gemeenten verliezen vooral inwoners aan Wallonië. Enkel het kustgebied, waar de migratie met Wallonië ook significant is, en enkele andere West-Vlaamse gemeenten winnen inwoners uit het Waalse landsgedeelte. In deze grensgemeenten is er een netto-uitwijking naar Wallonië. Hun verhuismotivatie heeft vooral te maken met het feit dat de

21 WES, 1998, Onderzoek naar de tweede woningen in de kustgemeenten-fase 1.

bouwgrond- en woningprijzen daar lager zijn en omwille van het landelijke karakter. We zien geen duidelijke evolutie in deze trend tussen 1997 en 2003.

3.2.6 Woonwensen: betaalbaar woonaanbod

Een zeker verdringingseffect van de lokale bevolking is merkbaar in de grensstreek met Nederland. De woningmarkt wordt er niet enkel gestuurd vanuit lokale woonbehoeften maar tevens vanuit een buitenlandse woonvraag. Tevens speelt de nabijheid en woondruk vanuit de nabijgelegen stedelijke gebieden (o.a. Brabantse stedenrij en Maastricht) hier mee een rol. Blijkbaar sluit het beschikbaar woonaanbod (voornamelijk open bebouwing) in vele grensgemeenten sterk aan bij de woonwensen van de Nederlanders.

In de kuststreek speelt de impact van het buitenland niet echt. De woningvraag aldaar wordt dus niet enkel beïnvloed door lokale demografische woonbehoeften, maar evenzeer door de vraag naar tweede verblijven en een woningbehoefte vanuit de rest van Vlaanderen en vanuit Wallonië. De woningvraag richt zich daar vooral op appartementen.

In de Oost- en westrand van Brussel speelt vooral de inwijking uit het stedelijk gebied Brussel. Er is sprake van een duidelijke suburbanisatie van vooral gezinnen met kinderen (27-40 jarigen en 0-17 jarigen).

Migratietrends zoals grensmigratie en selectieve stadsvlucht hebben een verschillende impact op de woningvraag (woningtypologie) en locatiekeuze (specifieke regio's en bijzondere gebieden) en kunnen ingrijpend zijn op het sociaal weefsel. Die diverse vraag vraagt een divers aanbod aan woningtypes om in te spelen om de woonwensen- en vraag. Vanuit de ruimtelijke ordening kan aandacht gaan naar perceelsomvang, woningtypes en ligging om een betaalbaar woonaanbod te garanderen voor alle doelgroepen (starters, gezinnen, bejaarden, alleenstaanden, mensen met een laag inkomen,...). Door in geselecteerde woonkernen in te spelen op woontrends- en vragen die mogelijks een effect kunnen hebben op de lokale woonmarkt kan in zekere mate planmatig een oplossing geboden worden. In het bijzonder voor de twee gesignaleerde trends (kustmigratie en grensmigratie) hebben de betrokken provincies een specifiek ruimtelijk beleid uitgewerkt. Zo heeft de provincie West-Vlaanderen kusthoofddorpen geselecteerd in haar provinciaal ruimtelijk structuurplan. Deze dorpen voorzien niet enkel in de opvang van de lokale woonbehoeften, maar laten tevens ruimte voor opvang voor pensioenmigratie en tweede verblijven.

De provincie Limburg heeft onderzoek uitgevoerd naar de grensmigratie en gemeenten geselecteerd die een extra aanbod inzake wonen kunnen voorzien (Hamont-Achel, Lanaken, Riemst en Voeren).²²

Afhankelijk van andere specifieke problemen hebben de provincies acties opgenomen inzake doelgroepenbeleid: woonwagenterreinen, doortrekkersterreinen, sociale huisvesting, huisvesting militairen, permanente bewoning op weekendverblijven, ...

²² Zie Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Limburg p 129-130 onder punt 1.1.4 en p 200 punt 3.5.3.

16

Informatief deel tweede herziening

Via de afbakening van de stedelijke gebieden wordt onderzocht waar en in sommige gevallen en voor welke doelgroepen een gepast woonaanbod kan worden voorzien.

Het decreet grond- en pandenbeleid voorziet in instrumenten waarmee eveneens een gericht doelgroepenbeleid kan gevoerd worden met het oog op een betaalbaar woonaanbod, in het bijzonder voor wat betreft een sociaal woonaanbod en een bescheiden woonaanbod.

3.3 Actualisatie prognoses voor de periode 2007-2012

3.3.1 Analyse van de behoefte

Probleemstelling

De bevolkings- en huishoudenprojecties in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden geprojecteerd op de planhorizon 2007 (behoefteraming voor de periode 1992-2007). Een vernieuwde lange termijnprognose is noodzakelijk om inzicht te geven in de woonbehoeften op de korte (2012) en lange termijn (ca. 2022).

Naast het opstellen van nieuwe prognoses wordt geëvalueerd of de destijds geraamde woonbehoeften aansluiten bij de werkelijkheid en of er qua methodiek eventueel een aanpassing gewenst is. Als gevolg van de vergrijzing van de bevolking (toenemend aandeel ouderen), en andere trends w.o. migraties (kustmigratie, grensmigratie, stadsvlucht), gezinsverdunning en levensstijlen van jongeren kan verwacht worden dat ook daaruit specifieke woonwensen en -behoeften voortkomen.

Verwachte demografische ontwikkelingen: bevolkingsvooruitzichten

Op basis van de gegevens van de Studiedienst van de Vlaamse Regering²³ kennen we de verwachtingen inzake de bevolkings- en gezinsaan-groei in Vlaanderen voor de korte (2007-2012) en langere termijn (2007-2022). De bevolking in Vlaanderen zal de komende 15 jaar aangroeien met ca. 2,34% en toenemen met 142.184 inwoners. De aangroei is het sterkst in de eerstkomende 5 jaar (2007-2012): 75.675 inwoners, doch is minder omvangrijk dan de afgelopen 5 jaar.

De bevolking zal blijven toenemen tot in 2015 en zal dan als gevolg van een sterfteoverschot afnemen. Er wordt vooral een toename van de ouderen voorspeld (vergrijzing van de bevolking). Het demografische profiel van Vlaanderen verschilt daarmee in dat van Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar een blijvende bevolkingstoename wordt voorspeld (NIS-Planbureau²⁴). Ook binnen Vlaanderen zijn er regionale verschillen te verwachten: zo kennen de arrondissementen Maaseik en Hasselt de sterkste groei; in het arrondissement Kortrijk wordt daarentegen een bevolkingsafname verwacht.

De onderlinge verschillen tussen arrondissementen en provincies hebben te maken met trends inzake omvang van de bevolking en het aantal huishoudens, geboorten, sterften en migraties.

²³ Zie voor data <http://mis.vlaanderen.be> en voor methodologie: <http://aps.vlaanderen.be>, SVR-Technisch rapport: Bevolkingsprojecties 2004-2025 voor de 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest.

²⁴ NIS, 2001, Mathematische demografie, bevolkingsvooruitzichten 2000-2050 per arrondissement.

1C

Informatief deel tweede herziening

Tabel 1

Te verwachten
bevolkingsaanroei in
Vlaanderen, opgedeeld
per arrondissement en
provincie

Arrondissement / provincie / gewest	Raming van de bevolking in				Prognose aangroei van de bevolking		Index	
	2007	2012	2017	2022	2007-2012	2007-2022	Index 2007-2012	Index 2007-2022
Antwerpen	953271	966887	978186	987619	13616	34349	101,43	103,60
Mechelen	313041	317253	319989	322130	4212	9089	101,35	102,90
Turnhout	420319	428800	434319	437607	8481	17288	102,02	104,11
Prov. Antwerpen	168.6630	1.712.940	1.732.494	1.747.356	26.310	60.726	101,56	103,60
Halle-Vilvoorde	575210	583209	588341	593014	7999	17804	101,39	103,10
Leuven	468342	474689	477826	479435	6347	11093	101,36	102,37
Prov. Vl.Brabant	1.043.552	1.057.898	1.066.168	1.072.449	14.346	28.897	101,37	102,77
Brugge	274298	275479	274937	273313	1181	-985	100,43	99,64
Diksmuide	48393	48817	49116	49395	424	1001	100,88	102,07
Ieper	103910	103643	103305	102965	-267	-945	99,74	99,09
Kortrijk	276050	274325	272424	270058	-1725	-5992	99,38	97,83
Oostende	147945	150523	151347	151378	2578	3433	101,74	102,32
Roeselare	141505	141738	141568	141078	233	-426	100,16	99,70
Tielt	88453	88562	88422	88088	109	-356	100,12	99,59
Veurne	59517	61020	61516	61542	1503	2025	102,53	103,40
Prov. W.Vlaanderen	1.140.071	1.144.107	1.142.636	1.137.817	4.036	-2.254	100,35	99,80
Aalst	264646	266348	266267	265085	1702	439	100,64	100,17
Dendermonde	188589	189992	190304	189960	1403	1371	100,74	100,73
Eeklo	79612	79633	79229	78588	21	-1024	100,03	98,71
Gent	507710	514877	519142	521476	7167	13767	101,41	102,71
Oudenaarde	115220	155641	115553	115281	40421	61	135,08	100,05
Sint-Niklaas	228465	230723	231838	232189	2258	3724	100,99	101,63
Prov. O.Vlaanderen	1.384.242	1.397.214	1.402.333	1.402.580	12.972	18.338	100,94	101,32
Hasselt	397024	406597	412781	416395	9573	19371	102,41	104,89
Maaseik	227845	233396	237381	240075	5551	12230	102,44	105,37
Tongeren	193907	196794	198303	198783	2887	4876	101,49	102,51
Prov. Limburg	818.776	836.787	848.465	855.253	18.011	36.476	102,20	104,46
Vlaanderen	6.073.272	6.148.947	6.192.096	6.215.455	75.675	142.184	101,25	102,34

Bron: Studiedienst van de Vlaamse Regering (2005) en verwerking door het departement RWO-Ruimtelijke Planning. Cijfers afgerond tot op de eenheid, index tot op een honderdste. De bevolkingsgegevens betreffen de resultaten per 1/1 van het betreffende jaar. Index: 2007 = 100.

Tabel 2

Te verwachten evolutie van de bevolking in diverse leeftijdsgroepen voor de periode 2007-2022

Leeftijdsgroep	Prognoses aantal inwoners			Aangroei bevolking		Verandering (% t.o.v. 2007)	
	in 2007	in 2012	in 2022	2007-2012 (KT)	2007-2022 (LT)	2007-2012 (KT)	2007-2022 (LT)
Kinderen (0-14 jaar)	974.182	950.253	947.368	-23.929	-26.814	-2,5	-2,8
Jongeren (15-24 jaar)	712.995	715.198	648.169	2.203	-64.826	0,3	-9,1
Jonge volwassenen (25-39 jaar)	1.190.518	1.127.699	1.097.903	-62.819	-92.615	-5,3	-7,8
Volwassenen (40-54 jaar)	1.381.164	1.384.309	1.197.712	3.145	-183.452	0,2	-13,3
Oudere werknemers (55-64 jaar)	728.575	802.256	921.393	73.681	192.817	10,1	26,5
Senioren (64-79 jaar)	809.680	838.365	1.013.009	28.685	203.329	3,5	25,1
Hoogbejaarden (80+)	276.158	330.867	389.902	54.709	113.744	19,8	41,2
Totale Vlaanderen	6.073.272	6.148.947	6.215.455	+75.675	+142.184	+1,2%	+2,3%

Bron: Departement RWO-Afdeling Ruimtelijke Planning (2008) op basis van gegevens van de Studiedienst van de Vlaamse Regering; data beschikbaar via <http://mis.vlaanderen.be>. KT= korte termijn, LT=lange termijn. Prognose inwoners: aantal inwoners per 1/1 van het projectiejaar.

Recent onderzoek van het Federaal Planbureau²⁵ zou uitwijzen dat als gevolg van onder meer een sterkere migratie en minder sterfte, de bevolking sneller zou toenemen op korte termijn, en bovendien ook daarna – buiten de huidige planperiode met horizon 2012 - blijft toenemen, zij het minder snel. Bijgevolg moet bij het uittekenen en uitvoeren van het beleid met de nodige voorzichtigheid omgegaan worden met de hierboven geschetste evolutie.

Verwachte demografische ontwikkelingen: gezinsevolutie²⁶

Het aantal gezinnen neemt sterker toe dan de bevolkingsomvang (8,7% à 10,27% t.o.v. 2,34%). Dit is vooral te wijten aan de aanhoudende gezinsverdunding (daalt verder van 2,62 in 1991 naar 2,23 in 2022). De gezinsaan-groei op de korte termijn (5j) is relatief sterker dan op de langere termijn (15j), net zoals bij de bevolkingsevolutie is ze evenwel kleiner dan de afgelopen periode.

Voor de periode 2007-2022 wordt een aangroei verwacht van 220.880 à 261.645 gezinnen, afhankelijk van hoe sterk de gezinsverdunding nog zal doorzetten. Op korte termijn (2007-2012) zal het aantal gezinnen toenemen met 86.917 à 112.267 eenheden. Het aandeel alleenstaanden zal véél sterker toenemen (19,5% à 24%) dan meerpersoonsgezinnen (ca. 4%). Dit zal wellicht een belangrijke impact hebben op de woningvraag en in het bijzonder de vraag naar kleinere woongelegenheden.

25 Federaal Planbureau, Bevolkingsvooruitzichten 2007-2060, Mei 2008

26 idem

1C

Informatief deel tweede herziening

Tabel 3

Te verwachten aantal gezinnen en gezinsevolutie in Vlaanderen, opgedeeld per provincie en volgens twee prognoses

		Raming aantal gezinnen in				Prognose gezinsaan groei		Index	
Provincie		2007	2012	2017	2022	2007-2012	2007-2022	Index 2012	Index 2022
Antwerpen	Prognose 1	720.697	745.305	766.836	785.421	24.608	64.724	103,41	108,98
	Prognose 2	722.843	753.074	778.297	797.063	30.231	74.220	104,18	110,27
VI-Brabant	Prognose 1	429.331	442.235	453.246	463.173	12.904	33.842	103,01	107,88
	Prognose 2	430.268	445.577	458.114	468.113	15.309	37.845	103,56	108,80
W-Vlaanderen	Prognose 1	481.806	496.516	508.237	516.784	14.710	34.978	103,05	107,26
	Prognose 2	484.138	504.806	520.213	528.688	20.668	44.550	104,30	109,20
O-Vlaanderen	Prognose 1	585.419	603.734	618.838	631.607	18.315	46.188	103,13	107,89
	Prognose 2	588.359	614.103	633.453	645.963	25.744	57.604	104,38	109,79
Limburg	Prognose 1	321.765	338.145	351.947	362.913	16.380	41.148	105,09	112,79
	Prognose 2	323.276	343.591	359.813	370.702	20.315	47.426	106,28	114,67
Vlaanderen	Prognose 1	2.539.018	2.625.935	2.699.104	2.759.898	86.917	220.880	103,42	108,70
	Prognose 2	2.548.884	2.661.151	2.749.890	2.810.529	112.267	261.645	104,40	110,30

Bron: Studiedienst van de Vlaamse Regering (2005) en bewerking door het departement RWO-Afdeling Ruimtelijke Planning. Berekening: prognose 1 = rekening houdend met een zwakke gezinsverdunding; prognose 2 = rekening houdend met een sterke gezinsverdunding. Index: 2007 = 100. Afgeronde waarden.

Tabel 4

Te verwachten aantal gezinnen en gezinsevolutie in Vlaanderen, opgedeeld per type gezin

		raming in			aangroei		index	
Huishoudgrootte		2007	2012	2022	2007-2012	2007-2022	2012	2022
Prognose 1	1 persoon	752.165	808.063	898.819	55.898	146.654	107	119
	2 personen	867.096	922.893	1.033.890	55.797	166.794	106	119
	3 personen	408.505	402.717	377.042	-5.788	-31.463	99	92
	4 personen	346.984	334.384	305.780	-12.600	-41.204	96	88
	5 of meer personen	164.268	157.878	144.367	-6.390	-19.901	96	88
	Tot. aantal huishoudens	2.539.018	2.625.935	2.759.898	86.917	220.880	103	109
Prognose 2	1 persoon	761.563	841.453	944.357	79.890	182.794	110	124
	2 personen	873.329	945.464	1.069.689	72.135	196.360	108	122
	3 personen	405.403	391.365	360.629	-14.038	-44.774	97	89
	4 personen	345.376	328.585	296.907	-16.791	-48.469	95	86
	5 of meer personen	163.213	154.284	138.947	-8.929	-24.266	95	85
	Tot. aantal huishoudens	2.548.884	2.661.151	2.810.529	112.267	261.645	104	110

Bron: Studiedienst van de Vlaamse Regering (2005) en verwerking door het departement RWO-Ruimtelijke Planning. Berekening: prognose 1 = rekening houdend met een zwakke gezinsverdunding; prognose 2 = rekening houdend met een sterke gezinsverdunding. Index: 2007 = 100. Afgeronde waarden.

Woonbehoefte

Het ruimtelijk aanbodbeleid zoals vooropgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gaat ervan uit dat elk bijkomend gezin recht heeft op een bijkomende woongelegenheden. Dit kan een woning zijn, een loft, appartement, studio, enzovoort al naargelang de woonvoorkeuren van het gezin. Belangrijk is ook dat elk gezin de kans krijgt om een gepaste woongelegenheden te vinden die afgestemd is op de gewijzigde gezinssamenstellingen (krijgen van kinderen, alleen wonen, kleiner wonen, ...). Om een vlotte verhuis op de woningmarkt mogelijk te maken wordt algemeen aanvaard dat er een bepaald percentage van de woningvoorraad te huur en te koop staat. Dergelijke frictieleegstand wordt dus bijkomend geteld bij de te verwachten gezinsaan groei om de nodige omvang van de bijkomende woningvoorraad te kennen. Voor Vlaanderen bedraagt de frictieleegstand gemiddeld 2,9%²⁷.

Naar analogie met de huidige berekeningswijze in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt bijgevolg de demografische woonbehoefte geraamd op 227.263 à 269.207 woongelegenheden voor de periode 2007-2022 (aantal gezinnen x frictieleegstand). Op korte termijn bedraagt de woonbehoefte 89.424 à 115.496 woongelegenheden (periode 2007-2012). De woonbehoefte neemt echter af in de tijd.

Binnen de globale woningbehoefte is het belangrijk rekening te houden met diverse woonnoden. Bij het uittekenen en uitvoeren van het beleid moet dus een specifiek doelgroepenbeleid worden gevoerd. Daarvoor kunnen onder meer de instrumenten voorzien in het decreet grond- en pandenbeleid worden ingezet.

Tabel 5

Prognoses wonen,
Vlaanderen

	Demografische benadering				
	Bevolkings- aan groei	Gezinsaan groei		Demografische woon behoefte (incl. frictieleegstand van 2,89%)	
		zwak*	sterk*	zwak	sterk
KT (2007-2012)	75.675	86.917	112.267	89.424	115.496
LT (2007-2022)	142.184	220.880	261.645	227.263	269.207

* zwak op basis van zwakke gezinsverdunding (prognose 1), sterk op basis van sterke gezinsverdunding (prognose 2)

Bron: bevolkings- en gezinsaan groei: Studiedienst Vlaamse Regering (2005); demografische woonbehoefte: Departement RWO (2006) op basis van Studiedienst Vlaamse Regering. Afgeronde waarden.

Tabel 6

Prognoses wonen,
per provincie

KT (2007-2012)	Demografische woon behoefte		incl. frictieleegstand** (%)
	zwak*	sterk*	
Antwerpen	25346 (28%)	31138 (27%)	3,00
Vlaams-Brabant	13323 (15%)	15807 (14%)	3,25
West-Vlaanderen	15134 (17%)	21263 (18%)	2,88
Oost-Vlaanderen	18804 (21%)	26431 (23%)	2,67
Limburg	16817 (19%)	20857 (18%)	2,67
Vlaanderen	89424 (100%)	115496 (100%)	2,89

** gemiddelde waarde van de percentages per arrondissement cfr. tabel 25 uit het R.S.V. (blz. 273).

Bron: bevolkings- en gezinsaan groei, Studiedienst Vlaamse Regering (2005) en bewerking door het departement RWO-Afdeling Ruimtelijke Planning (2007). Afgeronde waarden.

27 Vlaamse Overheid, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen-gecoördineerde versie, tabel 25 blz. 273. Gemiddelde voor Vlaanderen.

1C

Informatief deel tweede herziening

Het principe van gedeconcentreerde bundeling wordt aangehouden bij de herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit principe is vertaald in de trendbreuk-doelstelling, m.n. dat ten minste de bestaande verhouding in de woningvoorraad tussen de stedelijke gebieden en het buitengebied voor de bijkomende woonegelegenheden wordt behouden.

Rekening houdend met die huidige RSV verdeling (SG: 60% - BG:40%) kan de woonbehoefte als volgt verdeeld worden:

Tabel 7

Verdeling prognoses
wonen SG – BG,
Vlaanderen

Demografische woonbehoefte (incl. frictieleegstand van 2,89%)		zwak*	sterk*
KT (2007-2012)	Stedelijk gebied (SG)	53656	69307
	Buitengebied (BG)	35772	46204
LT (2007-2022)	Stedelijk gebied (SG)	136358	161524
	Buitengebied (BG)	90905	107683

Bron: departement RWO-Ruimtelijke Planning (2007). Afgeronde waarden.

* zwak op basis van zwakke gezinsverdunding, sterk op basis van sterke gezinsverdunding.

Tabel 8

Verdeling prognoses
wonen SG-BG,
per provincie

Demografische woonbehoefte, rekening houdend met de provinciale frictieleegstand cfr. tabel 6		zwak*	sterk*	trendbreuk-verhouding voor de provincie:
Antwerpen	Stedelijk gebied (SG)	16475	20240	65%
	Buitengebied (BG)	8871	10898	35%
Vlaams-Brabant	Stedelijk gebied (SG)	6662	7904	50%
	Buitengebied (BG)	6661	7904	50%
West-Vlaanderen	Stedelijk gebied (SG)	10140	14246	67%
	Buitengebied (BG)	4994	7017	33%
Oost-Vlaanderen	Stedelijk gebied (SG)	11470	16123	61%
	Buitengebied (BG)	7334	10308	39%
Limburg	Stedelijk gebied (SG)	9586	11888	57%
	Buitengebied (BG)	7231	8969	43%

Bron: departement RWO-Afdeling Ruimtelijke Planning (2007). Afgeronde waarden.

* zwak op basis van zwakke gezinsverdunding, sterk op basis van sterke gezinsverdunding

Gehanteerde methodieken berekening woonbehoefte

De berekening van de woonbehoefte per provincie houdt rekening met:

- Bevolkingsaan groei: inclusief migraties, zowel binnen Vlaanderen als van en naar Vlaanderen, vruchtbaarheid, sterftecoëfficiënten.
- Gezinsaan groei volgens twee scenario's: zwak op basis van een zwakke gezinsverdunding, sterk op basis van een sterke gezinsverdunding. De methodiek is uitgewerkt door de Studiedienst van de Vlaamse Regering (2007), Technisch rapport: Projecties van aantallen huishoudens naar huishoudgrootte voor de 308 gemeenten van het Vlaamse Gewest.

- Frictieleegstand per provincie, m.n.: De frictieleegstand is dezelfde als deze in het huidige Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (blz. 273), bij gebrek aan recentere cijfers of onderzoek dat aantoonst dat de percentages in de loop der jaren zouden zijn veranderd. Hoe meer verstedelijkt een regio (provincie) is, hoe hoger de waarde. De waarden schommelen tussen 2,67 en 3,25% naargelang de provincie; voor Vlaanderen ligt de frictieleegstand gemiddeld op 2,89%.
- De demografische woonbehoeften zijn gebaseerd op de gezinsaan groei vermeerderd met de frictieleegstand. Deze methodiek sluit aan bij de methodiek zoals die nu reeds in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vooropgesteld is (blz. 249).

Woningvraag

Uit beschikbare statistieken²⁸ omtrent nieuwbouw (bouwvergunningen, begonnen woningen) weten we dat er periodes zijn waarin er relatief meer gebouwd wordt dan er gezinnen zijn bijgekomen en er periodes zijn waar er net minder wordt gebouwd dan demografisch verwacht. De woningmarkt wordt immers door diverse sociologische, demografische en economische factoren beïnvloed. Om enigszins deze effecten te kunnen inschatten werd door het Kenniscentrum voor Duurzaam Woonbeleid een econometrisch woningmarktmodel uitgewerkt²⁹. Dit model houdt naast de demografische trends ook rekening met economische variabelen zoals de rente, de woning- en bouwgrondprijzen en de bouwkost. Rekening houdend met de scenario's inzake gezinsevoluties (zie eerder) worden vier scenario's vooropgesteld die inzicht geven op dergelijke bouw dynamiek. Afhankelijk van de voorspellingen ligt de aldus berekende nieuwbouwvraag hoger of lager dan de verwachte demografische woonbehoefte.

De vraag kan hoger liggen dan de behoefte aangezien dit schattingsmodel de globale nieuwbouwactiviteit probeert te ramen en dus niet enkel rekening houdt met de behoefte aan een eigen woning. Ook de vraag naar tweede verblijven, opbrengst-woningen of studentenwoningen, vastgoed als belegging e.d.m. berekend. De marge ten opzichte van de meest optimistische demografische behoefte (115.511 voor eerste 5 jaar) bedraagt -20.800 tot +34.000 nieuwbouwwoningen op korte termijn (2007-2012). Een ruimtelijk beleid kan zich dus richten op aanbodbeleid ten behoeve van een woonbehoefte dan wel een woningvraag. De demografische woonbehoefteberekening kan niettemin, gezien de vork van het econometrisch model, beschouwd worden als een realistisch 'referentiescenario'.

De woningvraag is evenzeer ruimtelijk gespreid. Het spreekt voor zich dat de woningvraag hoger zal liggen in regio's waar een specifieke dynamiek op de woningmarkt aanhoudt zoals de kust (met haar pensioenmigraties en tweede verblijven), de oost- en westrand van Brussel en de grensstreek met Nederland (inwijking vanuit Nederland). Aangezien migraties mee in het demografisch model verrekend

²⁸ Kenniscentrum Duurzaam Woonbeleid, 2006, Actualisatie van de trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden in Vlaanderen, eindrapport, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Overheid-departement RWO.

²⁹ Kenniscentrum Duurzaam woonbeleid, 2006, De woningmarkt in Vlaanderen, eindrapport augustus 2007, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Overheid-departement RWO.

1C

Informatief deel tweede herziening

zijn, is er blijvend aandacht nodig voor deze trends binnen het bepalen van de woningbehoefte. De verdere opvolging en verfijning van dit schattingsmodel zal gebeuren door het Steunpunt Ruimte en Wonen aangezien economische trends sneller kunnen omslaan dan demografische evoluties (die over generaties heen werken).

3.3.2 Analyse van het aanbod

Het bestaand aanbod voor wonen is het geheel van beschikbare onbebouwde percelen in woongebieden, niet vervallen verkavelingen én alle mogelijkheden voor hergebruik, verdichting of herschikking van het bestaande woningpatrimonium. In het huidig Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de aanbodanalyse beperkt tot een kleine passage in het richtinggevend gedeelte. Er werd vooral benadrukt dat een dynamische inventaris moest worden uitgewerkt om een gedetailleerd inzicht te bekomen in de beschikbare ruimte voor woongelegenheden. Deze inventaris is de laatste jaren zeer intensief opgevolgd waardoor er heel wat nieuwe gegevens beschikbaar zijn over het aanbod en de geografische spreiding ervan. In de toekomst zal verder worden ingezet op de verfijning en het up to date houden van deze gegevens via het systeem van de ruimtemonitor. De huidige beschikbare gegevens over het aanbod bieden reeds een goed inzicht in de beschikbare ruimte, oppervlaktes, uitrustingsgraad en geografische spreiding. Met de impact van de sectorale wetgeving is geen rekening gehouden. Aangezien de gegevens beschikbaar zijn en inzicht geven in de ruimtelijke problematiek van het aanbodbeleid, zullen ze worden opgenomen in het informatief gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Theoretisch beschikbaar aanbod: bouwpercelen

Volgens tellingen van het departement RWO³⁰ zijn er in de woongebieden in Vlaanderen nog ruim 410.000 onbebouwde percelen beschikbaar, goed voor meer dan 59.000 ha woongebied (tellingen dd. april 2006). Met woongebieden worden alle bestemmingen van het gewestplan bedoeld die in aanmerking komen voor woningbouw (vb. woonzones, landelijk woongebied, woonpark, woonuitbreidingsgebieden). Is men rekening houdt met de aard van de percelen (verkaveling, langs uitgeruste weg, nog uit te rusten binnengebieden), met de gewenste bebouwings-typologie (open, gesloten, halfopen) en dichtheid naargelang de ligging ervan in de stedelijke gebieden of het buitengebied, dan kunnen op die 410.000 percelen rekenkundig nog 800.000 à 910.000 woongelegenheden gerealiseerd worden.

Het gros van de percelen is evenwel in privaat eigendom (84%) en een minderheid in overheidsbezit (10%)³¹. Niet al deze percelen komen daardoor snel op de markt: ze worden behouden voor de kinderen, als belegging, als tuin, zijn nog in landbouwgebruik, enzovoort. De analyses uit de gemeentelijke structuurplannen tonen evenwel aan dat 60 à 80% van de percelen gelegen in een verkaveling op 10 jaar

³⁰ Op basis van gemeentelijke inventarissen van onbebouwde percelen en op basis van kadastrale gegevens
³¹ Overig %: eigenaar niet gekend.

tijd effectief bebouwd geraken; voor percelen buiten een verkaveling maar reeds gelegen aan een uitgeruste weg ligt dit percentage rond 30%. De ontwikkeling van nog niet uitgeruste en verkavelde gronden hangt enerzijds vooral samen met de mate waarin projectontwikkelaars en overheden actief zijn op de grondmarkt.

Anderzijds is het niet steeds gewenst om vanuit planologisch oogpunt alle percelen te laten ontwikkelen voor woningbouw. Zo kan ervoor gekozen worden om bijvoorbeeld een braakliggend terrein als speelveld in te richten, een parking te behouden voor de buurtbewoners of waterzieke gronden een natuurfunctie te geven. Zowel gemeenten, provincies als de Vlaamse overheid geven via hun planprocessen aan welke gebieden voor woningbouw ontwikkeld kunnen worden en welke beter een andere bestemming of functie krijgen (vb. via gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, afbakeningsprocessen van stedelijke gebieden enz.).

Tabel 9

Aanbod aan onbebouwde percelen (aantallen en oppervlakte), per provincie

Provincie	Aantal onbebouwde percelen	Oppervlakte (ha) aan onbebouwde percelen
Antwerpen	104006 (25%)	14393,65 (24%)
Oost-Vlaanderen	101106 (25%)	14768,84 (25%)
West-Vlaanderen	51590 (12%)	7706,98 (13%)
Vlaams-Brabant	64319 (16%)	10283,22 (17%)
Limburg	89836 (22%)	12312,80 (21%)
Totaal	410857 (100%)	59465,50 (100%)

Bron: Departement RWO-afdeling Kennis en Informatie (2008). Toestand per april 2006. Tellingen zijn gebeurd op basis van gemeentelijke inventarissen onbebouwde percelen en gegevens van het AKRED.

Theoretisch beschikbaar aanbod: opwaardering bestaand woonpatrimonium

Naast de bouwpercelen bieden de kernen en steden nog tal van bijkomende woonmogelijkheden door hergebruik van bestaande panden. In Vlaanderen staan ongeveer 10.000 woningen langdurig leeg (al dan niet verkrot)³². Daarnaast zijn er reconversiemogelijkheden van panden en sites die hun vroegere gebruikswaarde verloren hebben (vb. opslagplaatsen, scholen, kloosters, bedrijven, ...) en waar woonprojecten (al dan niet in combinatie met andere voorzieningen) gewenst zijn. Op basis van een screening van de beleidsopties in goedgekeurde gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en op basis van onderzoek uitgevoerd in het kader van de afbakening van de stedelijke gebieden kan deze reconversie mogelijk 21.500 bijkomende woongelegenheden opbrengen. In het totaal zou een doeltreffend hergebruik van het bestaand patrimonium voor 31.500 bijkomende woongelegenheden kunnen zorgen.

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is naast de behoefte aan bijkomende woongelegenheden een renovatiebehoefte opgenomen. De renovatie- en vernieuwbouwbehoefte werd ingeschat op ongeveer 300.000 woningen of ongeveer 15%

32 Vlaamse Overheid, VRIND 2002-2006. Op Vlaams niveau waren er anno 2007 4.130 leegstaande woningen, 1.329 verwaarloosde woningen en 4.078 onbewoonbaar verklaarde woningen.

1C

Informatief deel tweede herziening

van de voorraad. Deze woningen bevonden zich, aldus het RSV, in hoofdzaak in de centrale delen van de stedelijke gebieden. Daarmee werd bedoeld de kernsteden van die stedelijke gebieden (cf. de selectie van stedelijke gebieden in het richtinggevend deel van het RSV). Uit onderzoek van het Kenniscentrum voor Duurzaam Woonbeleid³³ blijkt het aantal domiciliewoningen van slechte uitwendige kwaliteit in de afgelopen 10 jaar drastisch gedaald van 259.000 ³⁴ naar een aantal tussen 27.600 en 44.600 of 1,4% van de woningvoorraad.

Het aantal zgn. ‘ongeschikte’ woningen, waarbij ook inwendige gebreken worden bevraagd bij de bewoners van deze woningen (subjectieve beoordeling), wordt geraamd tussen 205.000 en 257.000 (9,2%). Deze indicator voor de fysische staat van woningen wijst eveneens op een verbetering van de woningkwaliteit gedurende de laatste 4 jaar, want dezelfde methode toegepast op de gegevens uit de algemene Socio-Economische Enquête 2001 geeft 312.300 slechte woningen (13,3%) als resultaat. ³⁵

Binnen de opdeling stedelijk gebied versus buitengebied zijn geen significante verschillen merkbaar wat de uitwendige kwaliteit betreft ³⁶. Wat de fysische staat betreft, is er wel een significant verschil: het aandeel zgn. “ongeschikte” woningen bedraagt ca 11 % in stedelijk gebied en 8% in buitengebied. ³⁷

Verder blijkt er een sterke samenhang te zijn tussen de woningkwaliteit en de kwaliteit van de woonomgeving: hoe slechter de uitwendige kwaliteit van de woning, hoe meer kans op het voorkomen van verwaarloosde panden, vervuiling, vernieling en onvoldoende verlichting in de woonomgeving. Niet onverwacht zijn deze fenomenen ook sterker aanwezig in stedelijke gebieden dan in buitengebieden.

Vertrekkend van het verband tussen de ouderdom en de kwaliteit van de woning raamden de onderzoekers de renovatiebehoefte van het totale (privaat en sociaal) bewoonde woningpatrimonium. ³⁸ De verwachte renovatiebehoefte wordt hierbij gedefinieerd als depreciatie van de huidige stock onder constante renovatie-inspanningen per ouderdomsklasse. Deze renovatiebehoefte ten gevolge van de geleidelijke veroudering van het huidige (bewoonde) woningbestand wordt geraamd op ruim 196.000 woningen van slechte en middelmatige kwaliteit tegen 2011. Ten opzichte van 2006 betekent dit een toename met ongeveer 24.000. ³⁹

Volgens deze prognoses zal het aantal woningen van slechte en middelmatige kwaliteit in stedelijk gebied toenemen van 68.884 in 2006 tot 77.392 in 2011. Voor het buitengebied zal het aantal woningen van slechte en middelmatige kwaliteit in dezelfde periode toenemen van 103.000 tot 118.508.

33 Heylen, K. e.a. (2007), Wonen in Vlaanderen. De resultaten van de Woonsurvey 2005 en de Uitwendige Woning-schouwing 2005, Brussel, Departement RWO-Woonbeleid, p.67/68

34 Op dit geëxtrapoleerde aantal werd een verhogingsfactor van 1,17 toegepast waardoor men uitkwam op ongeveer 300.000 woningen van slechte kwaliteit (basis voor de geraamde renovatie- en vernieuwbehoefte in het RSV). De factor 1,17 staat voor de verhouding tussen het aandeel slechte woningen volgens inwendig onderzoek en hetzelfde aandeel volgens uitwendig onderzoek uit 1978 en corrigeert dus voor de overschatting van de woningkwaliteit via louter uitwendig onderzoek.

35 Heylen, K. e.a. (2007), Wonen in Vlaanderen. De resultaten van de Woonsurvey 2005 en de Uitwendige Woning-schouwing 2005, Brussel, Departement RWO-Woonbeleid, p. 107/108.

36 Heylen, K. e.a. (2007), Wonen in Vlaanderen. De resultaten van de Woonsurvey 2005 en de Uitwendige Woning-schouwing 2005, Brussel, Departement RWO-Woonbeleid, p. 82/83.

37 Heylen, K. e.a. (2007), Wonen in Vlaanderen. De resultaten van de Woonsurvey 2005 en de Uitwendige Woning-schouwing 2005, Brussel, Departement RWO-Woonbeleid, p. 108/109.

38 Delbeke J. en L. Smets. (2007), De woningmarkt in Vlaanderen. Een onderzoek naar de vraagdeterminanten en renovatiebehoefte, Brussel, Departement RWO-Woonbeleid, p.94.

39 Delbeke J. en L. Smets. (2007), De woningmarkt in Vlaanderen. Een onderzoek naar de vraagdeterminanten en renovatiebehoefte, Brussel, Departement RWO-Woonbeleid, p.96-97.

Bij de interpretatie van al de gegevens moet wel steeds rekening worden gehouden met het feit dat leegstaande en niet-officieel bewoonde woningen, waarvan men kan aannemen dat de kwaliteit minder goed is, niet in het onderzoek zijn opgenomen. Bovendien gelden deze cijfers als een minimum aangezien er van uit is gegaan dat er geen bijkomende behoeften op basis van inwendige noden verondersteld zijn. Hier werd geen onderzoek naar gevoerd.

Bijkomend zal de demografische evolutie (o.a. gezinsverdunding en vergrijzing van de bevolking) een merkbaar effect hebben op de woonmarkt. Vooral in steden, maar de laatste jaren ook in de kernen van het buitengebied, worden grote woningen opgedeeld of vervangen door appartementen, kamers en lofts om in te spelen op de toenemende vraag naar kleinere en betaalbare woningen. Verder blijkt uit de statistieken van de afgelopen jaren ook dat renovatie en vernieuwbouw sterk is toegenomen⁴⁰, vooral in de binnensteden en de dorpscentra. Er kan dan ook verondersteld worden dat het bovenvermelde cijfer als een minimum geldt.

Gezien de aard van de panden en sites zullen niet al deze woongelegenheden op korte termijn op de markt kunnen aangeboden worden. Nochtans blijkt uit de statistieken van de afgelopen jaren dat renovatie en vernieuwbouw sterk is toegenomen met een positief effect op vooral de binnensteden en dorpscentra waar de woonkwaliteit er merkbaar op vooruit is gegaan de afgelopen 15 jaar. Uit het woonwensen onderzoek blijkt bovendien dat gezinnen met verhuisplannen vooral op zoek zijn naar een bestaande woning eerder dan naar bouwgrond.

Ruimtelijke spreiding van het beschikbaar aanbod

Uit onderzoek van het departement RWO⁴¹ blijkt dat het aantal onbebouwde percelen en beschikbare oppervlakte aan onbebouwde percelen ongeveer gelijkmatig verdeeld is over gemeenten van het buitengebied en gemeenten die als stedelijk gebied zijn geselecteerd (± 202.000 percelen en 28.000 à 31.000 ha). Beperken we ons tot het aanbod binnen de (al dan niet vermoedelijke) afbakeningslijnen van de stedelijke gebieden, dan is het aanbod er beperkter: ongeveer 115.000 percelen en 14.000 ha. Dit duidt er op dat het aanbod in de buitengebieddelen van de als stedelijk gebied geselecteerde gemeenten nog aanzienlijk is.

Binnen de stedelijke gebieden beschikken de kleinstedelijke gebieden relatief gezien over de grootste grondreserves en bouw mogelijkheden. Wellicht verklaart dit mede de trend dat de migratie naar kleinstedelijke gebieden de afgelopen jaren is toegenomen⁴². Het aanbod is ook regionaal gespreid: de provincies Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Limburg beschikken relatief gezien over de grootste grondreserves; het aanbod in Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen is beperkter.

Het gros van de onbebouwde percelen (80%) is beperkt in oppervlakte ($< 2.000\text{m}^2$). Dit is wellicht mede te verklaren door reeds verkavelde maar nog onbebouwde kavels. Een steekproef⁴³ op gemeenten waarvan geweten is welke percelen al verkaveld zijn geeft aan dat 22% van de onbebouwde percelen verkaveld zijn. Nog eens 48% is reeds uitgerust met wegenis. Dit is een hoog percentage dat op relatief

40 NIS bouwstatistieken. Zie o.a. website: http://www.statbel.fgov.be/indicators/bpi_nl.asp

41 Vlaamse Overheid-departement RWO, 2007, Woonaanbod in Vlaanderen, eigen berekeningen departement RWO.

42 SUM, 2006, Ruimtelijke analyse van migraties van en naar Vlaanderen, eindrapport, studie uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Overheid-departement RWO.

43 Analyse door het departement RWO van gemeentelijke inventarissen van onbebouwde percelen

1C

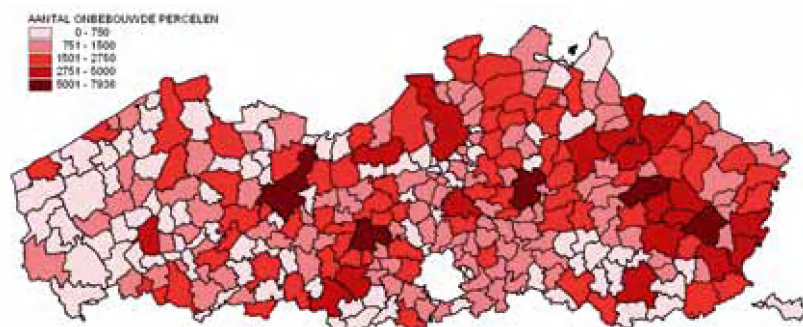
Informatief deel tweede herziening

korte termijn bouwrijp kan gemaakt worden.

Dat de perceptie van schaarste bestaat ondanks het waargenomen aantal nog vrije percelen heeft wellicht te maken met de sterke versnippering van de ruimte en de verlinting die nog verder gaat via invulling van de landelijke woonlinten zoals bestemd op de gewestplannen. Door de sterk bebouwde indruk van Vlaanderen vallen de vele bouwpercelen wat uit het oog. De gewestplannen voorzien voorts in specifieke bestemmingen waar bepaalde woontypologieën en dichtheden dominant zijn (vb. woonparken, landelijk woongebied, woongebied, ...). Deze bestemmingstypologieën, samen met de regionale spreiding en het verschil in woonmilieu (stedelijk vs. buitengebied) maakt dat het beschikbaar woonaanbod op zich heel divers is. Daardoor kan ook gemakkelijk op woonwensen ingespeeld worden. Komt daarbij dat binnen de bestaande woningvoorraad ook specifieke trends ontstaan om op specifieke woonwensen in te spelen (lofts, appartementen, kamers, samenwonen, ...).

Figuur 2

Regionale spreiding van het aanbod aan onbebouwde percelen in Vlaanderen, per gemeente (aantallen)



Bron: Departement RWO-Afdeling Ruimtelijke Planning en afdeling Kennis en Informatie, 2008. Toestand per 1/4/2006.

Realistisch beschikbaar aanbod op korte termijn

Rekening houdend met de eerder genoemde realisatiegraden werd door het departement RWO berekend dat 92.000 à 104.000 bouwmogelijkheden op de korte termijn (periode 2007-2012) zullen gerealiseerd worden via invulling van verkavelingen en percelen langs uitgeruste wegen. Dat is ongeveer 1/5de van het totaal aantal bouwmogelijkheden. Dit zonder bijzonder overheidsinitiatief om de percelen sneller op de markt te brengen. Mits stimulerende maatregelen kan dit aandeel hoger komen te liggen.

Voor projectontwikkeling op binnengebieden (de niet ontsloten woongebieden en woonuitbreidingsgebieden) zijn momenteel geen betrouwbare gegevens bekend omtrent realisatietempo. Potentieel kunnen er in deze gebieden wel ongeveer 300.000 à 400.000 wooneenheden gerealiseerd worden. Uit de gegevens van de gemeentelijke structuurplannen blijkt echter dat er heel wat van deze binnengebieden worden ontwikkeld. Er wordt dan ook vanuit gegaan dat de hierboven vermelde bouwmogelijkheden langs uitgeruste wegen als een minimumcijfer gelden en dat de activering van de binnengebieden nog heel wat extra bouwmogelijkheden zal opleveren. Indien we zelfs maar een zeer lage realisatiegraad aanhouden

voor deze binnengebieden (bijvoorbeeld 10 % op vijf jaar) dan zal de woonbehoefte reeds volledig ingevuld kunnen worden en is er al een aanbodsoverschot (122.000 à 144.000 bouwmogelijkheden).

Het bestaande aanbod in de woongebieden zoals momenteel voorzien in de gewestplannen en de ruimtelijke uitvoeringsplannen volstaat dus ruimschoots om de behoefte op tenminste de korte termijn op te vangen. De spreiding van het aanbod laat ook toe een gericht aanbodbeleid te voeren naar de stedelijke gebieden.

Gehanteerde methodiek berekening aanbod

De weergegeven percelen betreffen alle onbebouwde percelen gelegen in een gewestplanbestemming die bebouwing toelaat (vb. woonzone, landelijk woongebied, woonpark, woonuitbreidingsgebied, ...), opgenomen zijn in een APA, BPA, RUP of gelegen zijn in een goedgekeurde niet-vervallen verkaveling.

De percelen kunnen zowel percelen zijn die reeds langs een uitgeruste weg gelegen zijn maar evenzeer percelen waar nog infrastructuurwerken nodig zijn.

Een perceel kan zowel groot of klein zijn; vandaar dat ook de totale corresponderende oppervlakte van de percelen wordt weergegeven.

Op één perceel kan desgevallend meer dan één woning gezet worden. Het aantal bouwmogelijkheden hangt af van de mate waarin percelen reeds zijn uitgerust met infrastructuur, al dan niet reeds verkaveld zijn, en potenties die de gronden bieden naargelang hun ligging (stedelijk gebied vs. buitengebied).

De telling van het aantal onbebouwde percelen is gebaseerd op drie bronnen:

- Gemeentelijke inventarissen van onbebouwde percelen (toestanden variërend van 1999 t.e.m. 2006, beschikbaar voor 151 gemeenten). Op basis van Kadvec en CRAB-adressenbestand werden deze inventarissen geactualiseerd om de reeds bebouwde percelen te verwijderen. Zodoende geven deze inventarissen een bijgewerkte toestand voor het jaar 2006. Deze inventarissen bevatten zowel de onbebouwde percelen in de woongebieden als de onbebouwde percelen in goedgekeurde niet-vervallen verkavelingen buiten de woonzones.
- Provinciale databank van Vlaams-Brabant. Op basis van Kadvec en CRAB-adressenbestand werden deze inventarissen geactualiseerd om de reeds bebouwde percelen te verwijderen. Zodoende geven deze inventarissen een bijgewerkte toestand voor het jaar 2006. Deze inventarissen bevatten enkel de onbebouwde percelen in de woongebieden; de onbebouwde percelen in goedgekeurde niet-vervallen verkavelingen buiten de woonzones zijn hierin niet opgenomen.
- Gewestelijke databank van onbebouwde percelen (alles wat niet in de beide andere databanken zit) (toestand gebaseerd op de kadastrale legger van 1/1/2004). Op basis van CRAB-adressenbestand werden deze inventarissen geactualiseerd om de reeds bebouwde percelen te verwijderen. Zodoende geven deze inventarissen een bijgewerkte toestand voor het jaar 2004.

1C

Informatief deel tweede herziening

De inventarissen bevatten enkel de onbebouwde percelen in de woongebieden; de onbebouwde percelen in goedgekeurde niet-vervallen verkavelingen buiten de woonzones zijn hierin niet opgenomen.

Wat betreft het aantal percelen kan deze groep gemeenten een overschatting aangeven aangezien in deze databanken ook onbebouwde percelen inzitten die feitelijk niet bebouwd kunnen worden (vb. pleintjes, wegoverschotten enz.). Dergelijke gevallen werden in de andere gevallen reeds uitgezuiverd en dus niet in rekening gebracht. Qua oppervlakte mag verwacht worden dat het kleine percelen betreft en in die zin niet doorwegen op de berekening van het aantal bouwmogelijkheden in Vlaanderen.

3.3.3 Confrontatie behoefte en aanbod

De analyse van de woonbehoefte (89.428 à 115.511 woongelegenheden) en het realistisch beschikbaar aanbod (122.000 à 144.000 bouwmogelijkheden) tot 2012 toont aan dat het bestaande aanbod in de woongebieden zoals momenteel voorzien in de gewestplannen en de ruimtelijke uitvoeringsplannen ruimschoots zal volstaan om de behoefte op korte termijn op te vangen. De prognoses op langere termijn tonen aan dat dit ook na 2012 gedurende minstens enkele jaren nog zo zal zijn.

Via het provinciaal en lokaal beleid zijn herschikkingen mogelijk binnen de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Om de reële woonbehoeften van diverse doelgroepen op te vangen in een context van de demografische trends van migratie, vergrijzing en gezinsverdunding zal voldoende differentiatie in de kwantitatieve taakstelling voor wonen noodzakelijk zijn. Het woonzorgdecreet en het grond- en pandendecreet bieden aanzetten om dit op korte termijn concreet te maken.

Informatief deel tweede herziening

IV Aanvullingen inzake werken

1C

Informatief deel tweede herziening

4.1 Gevoerd ruimtelijk beleid

De Vlaamse overheid heeft momenteel voorstellen ter beschikking voor ruim 3.400 ha van de 4.100 ha vooropgestelde bijkomende bedrijventerreinen (ofwel reeds vastgelegd in een ruimtelijk uitvoeringsplan ofwel in voorbereiding/in onderzoek).

Voor de poorten zijn de overlegprocessen afgerond of in eindfase. Verschillende ruimtelijke uitvoeringsplannen werden definitief vastgesteld, andere zijn in voorbereiding.

Op kwantitatief vlak is het nu vooral zaak de provincies en gemeenten te stimuleren om hun overblijvend aandeel van de totale taakstelling van ca. 7.000 ha te plannen.

Ook de kwalitatieve perspectieven voor economische activiteiten worden succesvol geïmplementeerd.

4.2 Actualisatie trends en uitdagingen

In het informatief gedeelte in het huidige RSV is de ruimtelijk-economische structuur in Vlaanderen belicht. Alhoewel een aantal cijfergegevens verouderd zijn, blijven de informatieve hoofdlijnen met betrekking tot bestaande concentratiegebieden, trends, problemen en potenties in grote mate geldig. Ook in de analyses van het SPRE⁴⁴ komen deze bestaande hoofdlijnen in beeld. Voor de periode 2007-2012 kunnen ze de informatieve basis blijven voor het beleid in het richtinggevend gedeelte.

De wetenschappelijke inzichten over nieuwe trends en uitdagingen voor het ruimtelijk beleid⁴⁵, leveren aanknopingspunten om evenwel op enkele vlakken informatieve aanvullingen te voorzien. Het betreft volgende punten:

- bijzondere concentratiegebieden van economische activiteiten die in het huidige RSV onvoldoende werden gedetecteerd;
- de huidige rol van het bijzondere concentratiegebied te Genk;
- knelpunten in de operationele differentiatie van bedrijventerreinen;
- prognoses voor de vraag aan ruimte voor bedrijventerreinen in de periode 2007-2012.

⁴⁴ Peter Cabus, Wim Vanhaverbeke, Strategisch plan ruimtelijke economie, eindrapport: ruimte en economie in Vlaanderen, 2004, Gent.

⁴⁵ WES Onderzoek en advies, CIBE centrum voor overheidscommunicatie, coördinatie van een synthese van wetenschappelijke inzichten als voorbereiding voor het toekomstig ruimtelijke beleid, eindrapport, 2004. Op volgende ontwikkelingen wordt ingehaakt:

- de stedelijke gebieden en de poorten blijven als concentratie-gebieden van economische activiteiten structurerend op Vlaams niveau, maar de concentratie neemt af;
- netwerkpatronen in de vestigingen van economische activiteiten;
- veranderende vestigingspatronen van specifieke bedrijven (handelszaken, kantoren, distributie en logistiek;
- toenemende impact en reikwijdte van het structurerend vermogen van poorten;
- toenemend belang van de plaats van economische activiteiten in het landelijk gebied en overloop uit de stedelijke gebieden.

1.6

Informatief deel tweede herziening

4.2.1 Bijzondere concentratiegebieden van economische activiteiten

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is geopteerd om economische activiteiten te concentreren in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen. Deze doelstelling is (richtinggevend en bindend) geoperationaliseerd in de selectie van economische knooppunten (stedelijke gebieden, gemeenten in het economisch netwerk Albertkanaal en specifieke economische knooppunten) en poorten.

Het systeem van selecties van economische knooppunten in het huidig RSV heeft een duidelijke doorwerking gekend. Circa 80 tot 85% van het aanbodbeleid voor bijkomende te bestemmen bedrijventerreinen werd er gerealiseerd. Anderzijds kent het huidige systeem een aantal problemen, voornamelijk omdat de selectie is gebaseerd op administratieve gemeentegrenzen en daardoor voor welbepaalde bestaande economische concentraties geen erkenning oplevert⁴⁶. Uit de evaluatie van het RSV is de noodzaak gebleken om de huidige systematiek van selectie van economische knooppunten op lange termijn fundamenteel te herwerken.

Op de korte termijn vragen een aantal dringende knelpunten een oplossing. In Vlaanderen bestaan een beperkt aantal grote economische concentraties die problemen ondervinden op vlak van bestendiging of uitbreiding, omdat ze niet als economisch knooppunt zijn erkend.

Een zeer doorgedreven onderzoek⁴⁷, in samenwerking met de vijf Vlaamse provincies, het agentschap economie en de VVSG, heeft de knelpunten in geheel Vlaanderen blootgelegd. Finaliteit van het onderzoek betrof het opsporen van knelpunten in gemeenten die in het huidige RSV niet geselecteerd zijn als economisch knooppunt⁴⁸. Dit onderzoek heeft aangegeven welke knelpunten een dringend karakter hebben. Niet-dringende knelpunten worden bij voorkeur in een lange termijnherziening van het RSV onderzocht.

Alle gekende knelpunten⁴⁹ in Vlaanderen werden geïnventariseerd. Dit leverde in een eerste stap een veertigtal knelpuntgebieden op, die weliswaar alle van een verschillende aard en problematiek zijn. Het betreft de knelpunten in bijlage 1.

⁴⁶ Bedrijvenconcentraties die gepaard op twee of meerdere gemeenten liggen, kregen bijvoorbeeld geen erkenning als economisch knooppunt in het eerste RSV.

⁴⁷ Departement RWO, Ruimtelijke Planning, Onderzoek naar ontwikkelingsperspectieven voor economische concentraties in gemeenten die niet geselecteerd zijn als economisch knooppunt, Brussel, 2006.

⁴⁸ Met andere woorden werden lokaliseerbare knelpunten in de uitbreiding of bestendiging van bestaande bedrijvenconcentraties gezocht. Vragen omtrent een erkenning als stedelijk gebied komen in de rand aan bod, maar bijkomende selecties van stedelijke gebieden zijn geen finaliteit van het onderzoek.

⁴⁹ In de detectie van knelpunten werd volledig nagestreefd via het screenen van beleidsdocumenten, al dan niet in opmaak, en de verwerking van inzichten die voortkomen uit overleg over knelpunten. Uit het overleg met de provincies blijkt geen bestaan van ongedetecteerde knelpunten.

Uit de 40 geïnventariseerde knelpunten werden in een tweede stap de dringende knelpunten gefilterd op basis van:

- het feit dat het knelpunt voortkomt uit de niet-selectie als economisch knooppunt;
- de dringendheid⁵⁰ van het knelpunt op vlak van tekort in de ijzeren voorraad binnen de subregio op korte termijn of omwille van juridische redenen;

Deze analyse heeft geleid tot 16 weerhouden knelpunten⁵¹. Vermits de loutere detectie van een knelpunt nog geen uitspraak doet over de ontwikkelingspotenties als bestaande concentratie, is ieder van de 16 knelpunten inhoudelijk geëvalueerd. Deze evaluatie gebeurde op basis van volgend kader.

1 Vermits de vier ruimtelijke principes van het RSV in het korte termijnspoor niet in vraag worden gesteld, werden de gebieden in de basisinventaris kwalitatief geëvalueerd binnen de globale samenhang van het huidige RSV, en wel op basis van de vier ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur:

- Gedeconcentreerde bundeling
- Poorten als motor voor ontwikkeling
- Infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten
- Fysisch systeem als ruimtelijk structurerend

2 De in de basisinventaris geselecteerde knelpunten verkregen ook een specifiek economische evaluatie, voor zover de economische sector hier materiaal voor kon aanreiken. Hierbij werd nagegaan of de knelpunten al dan niet kunnen bijdragen tot de economische structuur van Vlaanderen. Onderzocht werden aspecten zoals de economische rol op subregio-niveau, de positie van het knelpunt ten opzichte van de stedelijke gebieden en andere economische knooppunten, de mogelijke weerslag op brownfields en verlaten terreinen, etc.

Bijlage 2 geeft de evaluatie in extenso weer.

Deze evaluatie resulteerde in volgende verder te onderzoeken bijzondere concentraties van economische activiteiten. Hieronder worden de potenties van iedere concentratie vermeld. Deze zullen in specifieke onderzoeks- en overlegprocessen nader onderzocht worden, met inbegrip van alle toepasselijke wetgeving (plannerplicht op planniveau, passende beoordeling, ruimtelijke veiligheid). De concrete gebiedsomschrijving en detaillering van het bijzonder economisch knooppunt die er desgevallend uit volgt, zal vervolgens vertaald worden in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

⁵⁰ Het dringend karakter voor het oplossen van het knelpunt is afgeleid uit verschillende criteria: 1) de afwijking ten opzichte van de ijzeren voorraad volgens het SPRE; 2) het beschikbaar aanbod in de gemeente volgens de GOM-GIS-inventaris; 3) het tekort volgens de subregionale vraag/aanbod confrontatie (zie punt 3.2.1); 4) een juridisch of beleidsmatig knelpunt.

⁵¹ Met de poort Genk erbij gerekend betreft het 17 knelpunten. Zie apart punt over poort Genk.

1C

Informatief deel tweede herziening

Naam	Ontwikkelingspotentie voor het bijzonder economisch knooppunt	bevoegdheid
Niveau 1: Te onderzoeken bestaande concentraties in functie van aanbodpotenties van Vlaams niveau		
Kampenhout-sas te Kampenhout, Boortmeertbeek, Haacht	De bestaande economische cluster kan verder onderzocht worden als gemengd regionaal bedrijventerrein, met oog voor de uitbreidingsproblematiek van de reeds aanwezige bedrijvigheid en gebruikmakend van de watergebonden potenties ter hoogte van het Kanaal Leuven-Dijle. Ten noorden van het Kanaal, aansluitend op de bestemde terreinen, kunnen plaatselijk beperkte uitbreidingen worden onderzocht, evenwel uitsluitend in functie van regionale bedrijvigheid, en met uitsluiting van afvalverwerkingsactiviteiten. De aanwezige kleinhandel heeft de potentie tot herstructurering, niet van oppervlakte-uitbreiding. Omwille van de aanwezige agrarische en natuurlijke structuur kunnen geen ontwikkelingen aan de zuidelijke oever van het Kanaal toegestaan worden. Er wordt verder rekening gehouden met het bereikbaarheidsprofiel van deze locatie.	provincie
Bedrijventerreincluster langs E17 te Zulte en Kruishoutem	Het bedrijventerreincluster kan onderzocht worden in functie van de ontwikkeling als gemengd regionaal bedrijventerrein. Gelet op de ligging aan het begin van het stedelijk netwerk Kortrijk, waarbinnen reeds een aanzienlijk aanbod aan bedrijvigheid aanwezig is en het gegeven dat ook in het kleinstedelijk gebied Waregem een bijkomend bedrijventerrein gepland worden, kunnen voor komende planperiode slechts beperkte uitbreidingen van het bestemde bedrijventerrein overwogen worden. In het onderzoek moet rekening gehouden worden met de loop van de Zouwbek en de nabijgelegen natuurgebieden. De ontsluiting naar het hoofdwegennet moet geoptimaliseerd worden.	provincie
Bedrijventerrein langs kanaal Roeselare-Leie te Oostrozebeke	Omwille van de aanwezige watergebonden potenties, kan het terrein verder onderzocht worden als watergebonden bedrijventerrein. Wanneer de watergebonden potenties van de omliggende stedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten aantoonbaar uitgeput zijn, kunnen eventuele uitbreidingen worden overwogen. Gelet op de aanwezige agrarische structuur, komt de zuidelijke oever van het kanaal niet in aanmerking voor bedrijvigheid. Ten noorden van het kanaal liggen de potenties tussen het bestaande bedrijf Spano en de Hulstestraat.	provincie
Kluizemolen Sint-Gillis-Waas	Beleidsmatig wordt gekozen voor het onderzoeken van een ontwikkelingspotentie aan de E34 te Sint-Gillis-Waas.	provincie
Hamme Zwaarveld	Voor het bestaande bedrijventerrein Zwaarveld kan een beperkte uitbreiding onderzocht worden aan de oostzijde van de N41. De uitbreiding zal rekening houden met de waarde van de agrarische structuur en beekvalleien.	provincie
Grens Zelzate-Assenede	De inplanting van een bedrijventerrein aansluitend op de KMO-zone AKMO te Assenede kan onderzocht worden, waarbij dit de proportie aanneemt van een klein (gemeentegrensoverschrijdend) regionaal bedrijventerrein.	provincie
Niveau 2: Onderzoek in functie van het oplossen van een juridische problematiek		
Logistiek park Westrode te Meise	In de beslissing van 3 december 2004 heeft de Vlaamse Regering beslist het regionaal bedrijventerrein 'Westrode' als transport- en distributiezone te ontwikkelen. De missie van het gebied betreft de subregionale opvang van transport, distributie en logistiek, in het bijzonder TDL-activiteiten gegenereerd door de internationale luchthaven van Zaventem, naast andere TDL-activiteiten. Deze economische entiteit blijft unimodaal van karakter. Door de ruimtelijk geïsoleerde ligging aan de open ruimteverbinding tussen Antwerpen en Brussel blijft de ontwikkeling beperkt tot de oppervlakte, bestemd in het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse als industriegebied en reservegebied voor industriële uitbreiding. De realisatie van het terrein liep vertraging op door problemen met de verkeersontsluiting en de juridische onderbouwing.	Vlaamse overheid
Polderhoek te Zonnebeke	De locatie is niet geschikt voor het voorzien van een bijkomend aanbod aan regionale bedrijvigheid in de subregio. Omwille van de juridische problematiek, met name de gedeeltelijke bestemmingsvernietiging door de Raad van State versus de reeds aanwezige bedrijvigheid, kan aan de bestaande concentratie het perspectief van regionaal bedrijventerrein worden toegekend, waarbij rekening wordt gehouden met het profiel van de aanwezige bestaande bedrijven. Gelet op de geïsoleerde ligging ten aanzien van overig bebouwd weefsel en de aanwezige agrarische structuur, worden verder geen uitbreidingen in functie van regionale bedrijvigheid toegestaan. De ontsluiting naar het hoofdwegennet gebeurt via het nabijgelegen knooppunt Beselare op de A19.	Provincie
Konijnenbos te Gistel	Omwille van de hier aanwezige problematieken op zowel bovenlokaal als lokaal niveau lijkt het mogelijk het geheel van de locatie Konijnenbos, inclusief de uitbreiding ten noorden tussen het bestaande terrein en het op- en afrittencomplex een perspectief van gemengd regionaal bedrijventerrein toe te kennen. Overige uitbreidingen komen omwille van de aanwezige agrarische en landschappelijke structuur niet in aanmerking. De ontsluiting naar het hoofdwegennet gebeurt via de Oostendsebaan en het nabijgelegen op- en afrittencomplex naar de E40.	provincie

4.2.2 Rol van het concentratiegebied van economische activiteiten te Genk

Via de aanduiding van poorten heeft het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen een impuls gegeven voor gebiedsgerichte processen voor de zeehavens, de internationale luchthaven en het HST-station. De strategische plannen voor de Vlaamse zeehavens, de bijhorende ruimtelijke uitvoeringsplannen en het START-project zijn wellicht de belangrijkste exponenten van deze planning.

Binnen deze context is de vraag onderzocht naar de positionering van een bijkomende poort Genk in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen.

Het RSV heeft poorten geselecteerd en ontwikkelingsperspectieven voor stationsomgevingen geformuleerd, maar een aantal strategische locaties voor sectoren met een hoge dynamiek (bijvoorbeeld logistiek of kantoren) behoeven een verder operationele uitwerking zodat ze structuurversterkend kunnen ingezet worden.

In uitvoering van het huidige RSV heeft de Vlaamse overheid daarom planningsinitiatieven ontwikkeld voor locaties die bestempeld zouden kunnen worden als toplocaties. Het structureren van die planningsopgaven in functie van beleidsprioriteiten voor toplocaties is fundamenteel van aard en dient gekaderd binnen het lange termijnspoor. Voor logistieke (multimodale) toplocaties lijkt binnen dat kader een inbedding wenselijk in een samenhangend ruimtelijk logistiek netwerk in Vlaanderen. Bijlage 3 geeft een evaluatie voor een mogelijke poort Genk.

In het Provinciaal Structuurplan Limburg is de vraag gesteld om Genk te erkennen als economische poort op Vlaams niveau. Via de beslissing over het Limburgplan van 8 juli 2005 heeft de Vlaamse Regering deze vraag erkend. Deze erkenningsvraag komt ook voor in tal van andere beleidsstukken⁵².

4.2.3 Knelpunten in de operationele differentiatie van bedrijventerreinen

De kwalitatieve ontwikkelingsperspectieven over lokalisatie en differentiatie van bedrijventerrein in het huidige RSV werken in sterke mate door in de implementatie via ruimtelijke uitvoeringsplannen. Nieuwe klemtonen in verband met locatiebeleid worden voornamelijk opgevangen in de gebiedsspecifieke planningspraktijk voor de stedelijke gebieden. Voor historisch gegroeide bedrijven komen mogelijke verbeterpunten voort uit de planningservaring in het benaderen van individuele bedrijven.

⁵² Limburgplan, ENA (Tijdelijke vereniging Iris consulting – Buck Consultants – WES, Nadere uitwerking economisch netwerk Albertkanaal, Eindrapport deel 2, oktober 2003), PRS Limburg (Provinciebestuur provincie Limburg, Ruimtelijk structuurplan provincie Limburg, februari 2003), SERV (Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, Charter economie: gevraagde bijsturing bij de opmaak van het ruimtelijke structuurplan Vlaanderen-bis, Brussel, 11 december 2002.), GRS Genk.

1C

Informatief deel tweede herziening

Probleemstelling

Om op lange termijn op vlak van economische activiteiten concurrentieel te blijven moet Vlaanderen ruimte en economie beter op elkaar afstemmen. De troeven voor het versterken van de economische potenties liggen in de concentratiegebieden voor economische activiteiten, namelijk de poorten en de economische knooppunten. Daarnaast maken ook individuele bedrijven met hoge toegevoegde waarde, een aanzienlijke tewerkstelling, internationale uitstraling en imago deel uit van de Vlaamse economische structuur. Uiteraard moet de ontwikkeling van deze bedrijven worden gegarandeerd.

Het vinden van verantwoorde locaties voor de grote segmenten in onze economie (gemengde bedrijvigheid, TDL, kantoorontwikkeling, kleinhandel) hangt in toenemende mate samen met de basisbeginselen van een ruimtelijk locatiebeleid. In het huidig RSV heeft dit geleid tot een differentiatie van bedrijventerreinen, in hoofdzaak bestaande uit enerzijds gemengde en specifieke regionale bedrijventerreinen en anderzijds lokale bedrijventerreinen.

Enerzijds kan worden vastgesteld dat slechts een beperkt aantal categorieën van specifieke regionale bedrijventerreinen uit het huidig RSV courant gebruikt worden. Anderzijds heeft de Vlaamse Regering een voorstel van typevoorschriften aangenomen die alle categorieën uit het RSV bestrijken en die volop toegepast worden. In het kader van een algehele herziening van het RSV kan de bestaande categorisering fundamenteel worden geëvalueerd. De problematiek herleidt zich daardoor tot de zoektocht naar verantwoorde bedrijventerreinlocaties binnen de huidige uitvoering van het RSV, met toepassing van een meer operationeel locatiebeleid. Elementen van operationalisering van locatiebeleid voor kantoren of grootschalige kleinhandel zijn aangekaart in diverse studies.

De huidige definitie van een historisch gegroeid bedrijf in het RSV geeft aanleiding tot onduidelijkheden. Uit de planningspraktijk blijkt dat sommige elementen bij de afweging (bijvoorbeeld de omvang van de uitbreiding, enkel gelegen in niet-economische knooppunten edm.) niet steeds kunnen geoperationaliseerd worden. Door het gewijzigd decretaal kader voor het planologisch attest worden verschillende problematieken van individuele bedrijven naar voor geschoven die niet strikt passen onder de noemer en/of de definiëring van historisch gegroeid bedrijf waardoor een verbeterde definiëring noodzakelijk is geworden.

Onvoldoende eenduidigheid over het omgaan met individuele bedrijven

De gewijzigde context (o.a. het planologisch attest) voor de individuele bedrijven die bovenlokaal moeten afgewogen worden, vertaalt zich in volgende planningspraktijk.

Enerzijds zijn er verschillende gevallen behandeld (De Griek in Diksmuide, Simla in Grimbergen, Wijckmans in Ham) waarin individuele bedrijven door de provincie of het gewest werden afgewogen in gemeenten die wel geselecteerd zijn als (onderdeel van) een economisch knooppunt. In het RSV is hiervoor geen afzonderlijke categorie voorzien, hoewel het afwegingskader sterk lijkt op het kader voor de historisch gegroeide bedrijven. Dit gaf aanleiding tot RUPs voor een 'bestaand regionaal bedrijf' (BRB).

Anderzijds werden bedrijven opgenomen in gewestelijke RUPs voor historisch gegroeid bedrijf die soms slechts een beperkte uitbreidingsvraag hadden (DEBA en Nevelland in Nevele, Abbeloos in Dentergem, Terca in Zonnebeke), of waar de sociaal-economische relatie met de omgeving zwak is of zeer recent (Jonckvaansteen in Zonnebeke, Cordeel in Hoeselt).

Vastgesteld wordt dat huidige definitie voor individuele bedrijven in het RSV onvoldoende eenduidig is. Deze individuele bedrijven komen immers verspreid voor over heel Vlaanderen, zowel in stedelijke gebieden als in het buitengebied, in gemeenten geselecteerd als economisch knooppunt als in niet-geselecteerde gemeenten. Tegelijkertijd is de ruimtelijke problematiek van sommige (grote en kleine bedrijven) dermate dat een afweging op bovenlokaal niveau noodzakelijk is. Uit de planningspraktijk blijkt dat het aangewezen is om een duidelijk onderscheid te blijven maken in plannen die opgemaakt worden voor:

- individuele bedrijven in gemeenten die niet geselecteerd zijn als economisch knooppunt (pakket 4): historisch gegroeide bedrijven;
- individuele bedrijven die gelegen zijn in gemeenten die deel uitmaken van een economisch knooppunt: bestaande regionale bedrijven;

De beoordeling van deze individuele bedrijven gebeurt in de planningspraktijk in beide gevallen aan de hand van de principes voor de 'ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen' in het huidig RSV (blz. 453).

De bindende en richtinggevende vermelding van een pakket van 500 ha, voorbehouden voor herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven binnen de gemeenten die niet als economisch knooppunt zijn geselecteerd, kan worden geschrapt. Dit pakket heeft zijn betekenis verloren, vermits naast de historisch gegroeide bedrijven tevens oplossingen aangewezen zijn voor individuele bedrijven, gelegen in gemeenten die wel als economisch knooppunt zijn geselecteerd. Een verantwoorde inschatting van het benodigd aantal ha hiervoor is niet voor handen vanuit de IBM-studie, noch is het zinvol om een monitoring/evaluatie te doen van dergelijk pakket.

Onderzoek over specifieke types regionale bedrijventerreinen

Uit de prognoses⁵³ voor de periode 2007-2012 (zie actualisatie prognoses werken hieronder) kunnen geen vaste kwantitatieve vraagcijfers voor grootschalige kleinhandel en kantoren worden afgeleid. Het vooropstellen van een kwantitatief pakket voor grootschalige detailhandel is niet raadzaam omdat dit type aanbodbeleid op vele manieren (bijvoorbeeld binnenstedelijk hergebruik) kan worden geoperationaliseerd die niet in alle gevallen gepaard gaan met een louter hectaregewijze herbestemming. Evenwel blijven planningsinitiatieven in de periode 2007-2012 relevant in uitvoering van het huidig RSV over de periode 2007-2012 en als onderdeel van het aanbodbeleid volgend uit de nieuwe prognoses.

⁵³ How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006.

1C

Informatief deel tweede herziening

Voor de verdere uitvoering van het RSV volgen eveneens aandachtspunten uit de studies locatiebeleid voor kantoren en grootschalige kleinhandel⁵⁴. Deze studies hebben onderzoek gedaan naar de locatiemilieus die door dergelijke dynamische activiteiten worden opgezocht. In de gebiedsgerichte planning kan rekening worden gehouden met de specifieke locatiemilieus die kantoren en grootschalige detailhandel vragen.

De noodzaak blijft bestaan om de toekomstige ruimtevraag naar professionele locaties voor bedrijven voornamelijk te faciliteren in gemengde regionale bedrijventerreinen. Er zijn uit de vraagcijfers van de IBM-prognose geen aanwijzingen dat dit type bedrijventerrein eveneens dient te voorzien in belangrijke hoeveelheden kleine percelen⁵⁵. Deze vaststelling geeft geen aanleiding tot wijziging in het RSV.

⁵⁴ Buck Consultants International in opdracht van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Ruimte voor grootschalige detailhandel, Brussel, 2002; Buck Consultants International in opdracht van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Ruimtelijk-economische aspecten kantoren en kantoorachtigen in Vlaanderen, Brussel, 2001.

⁵⁵ De gedetailleerde vraagcijfers geven geen significante aanwijzing voor een verhoogde vraag naar kleine percelen, integendeel. Uiteraard dient in het beleid omzichtig omgegaan met dit gegeven. De gebrekkige totstandkoming van een aanbod lokale bedrijventerreinen met kleine percelen, verhoogt de druk om kleine percelen te voorzien op regionale bedrijventerreinen waardoor strategische potenties op Vlaams niveau verloren kunnen gaan.

4.3 Actualisatie prognoses voor de periode 2007-2012

Via de goedkeuring van de provinciale ruimtelijk structuurplannen en de vele gewestelijke planningsinitiatieven (bijvoorbeeld economisch netwerk Albertkanaal of stedelijke gebieden) werd het kwantitatieve luik voor bijkomende bedrijventerreinen over de periode 1994-2007 succesvol geïmplementeerd. Via deze overlegprocessen werd 3.400 ha van de 4.100 ha vooropgestelde bijkomende bedrijventerreinen op Vlaams niveau definitief vastgelegd of in procedure gebracht. Provincies en gemeenten zouden verder gestimuleerd kunnen worden om hun aandeel in de uit te voeren totale taakstelling van 7.000 ha te plannen. Voor de volgende planperiode stelt zich evenwel de dringende vraag naar een aanvullende kwantitatieve inschatting die een ijzeren voorraad bedrijventerreinen voor Vlaanderen kan verzekeren.

Verschillende aspecten van het kwantitatief luik voor economische activiteiten zijn onderzocht in een kortlopend onderzoek⁵⁶: een evaluatie en actualisering van de ruimtebalans, nieuwe prognoses voor de periode 2007-2012, de afweging tussen vraag en aanbod en het incorporeren van het principe van ijzeren voorraad.

De stand in de ruimteboekhouding in 2007 geeft aan dat per saldo 3.234 ha (waarvan 3.339 ha buiten en -105 ha binnen de poorten) bijkomend is bestemd in de categorie industrie in de periode 1994-2007. Het saldocijfer 3.339 ha voor gewone bedrijventerreinen buiten de poorten wordt verklaard door een toename van 5.774 ha bijkomende bedrijventerreinen en een herbestemming van ca 2.400 ha naar andere ruimteboekhoudingscategorieën. Het verdwijnen van deze ca 2.400 ha dient echter genuanceerd, vermits het ten dele gaat over onbruikbare terreinen die door de GOM's niet als beschikbaar aanbod werden gerekend (bijvoorbeeld mijnterreinen Winterslag, Eisden). Ook werden meerdere oude sites omgevormd tot gebied voor stedelijke ontwikkeling (met gemengde functies, zoals het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen, Oostende Oosteroever, stationsomgeving Turnhout enz.) waardoor deze gebieden in de ruimteboekhoudingscategorie wonen werden ondergebracht.

Het bereiken van de planhorizon 2007 en verschillende vragen vanuit de economische wereld, onder meer in het SPRE⁵⁷ en door SERV⁵⁸, leiden tot volgende evaluerende vaststellingen voor het kwantitatief luik voor economische activiteiten in het RSV:

⁵⁶ Departement RWO, Ruimtelijke Planning, Onderzoek naar de evaluatie en herziening van het kwantitatieve luik bedrijventerreinen in het RSV via prognoses, ruimtebalans en ijzeren voorraad, Brussel 2006. Naderhand geactualiseerd aan de hand van de ruimteboekhoudingsgegevens van 1.1.2007.

⁵⁷ Peter Cabus, Wim Vanhaverbeke, Strategisch plan ruimtelijke economie, eindrapport: ruimte en economie in Vlaanderen, 2004, Gent.

⁵⁸ Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen, Charter economie: gevraagde bijsturing bij de opmaak van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen-bis, 11 december 2002, Brussel.

1C

Informatief deel tweede herziening

- de ruimtebalans in het RSV is opgemaakt met 2007 als planhorizon en moet dus voor de overbruggingsperiode 2007-2012 geactualiseerd worden;
- de vraagprognoses inzake ruimte voor bedrijvigheid, nodig voor de actualisatie van de ruimtebalans, dienen bepaald te worden voor de periode 2007-2012;
- een ijzeren voorraad⁵⁹ bedrijventerreinen wordt nagestreefd door de economische sector;
- maatschappelijk wordt gevraagd de diverse vormen van bestemd aanbod (leegstand, onbebouwde bedrijfspercelen, tijdelijk onbruikbare percelen enz.) maximaal aan te wenden;
- in de volgende planperiode dient rekening gehouden met planningsinitiatieven die de planhorizon 2007 overschrijden (4.106 ha, verdeeld onder de drie bestuursniveaus);
- het overschrijden van pakketten (provincie West-Vlaanderen), alsmede negatieve balanscijfers (provincie Limburg), dienen opgelost;
- de verhouding tussen economische knooppunten en niet-economische knooppunten (80-85 / 20-15) houdt stand in de huidige ruimtebalans;
- diverse technische cijfermatige tekortkomingen dienen uitgeklaard, in het bijzonder de begintoestand 1994 van de ruimteboekhoudingscategorie industrie die volgens de digitale ruimteboekhouding 56.259 ha bedraagt in plaats van 55.000 ha in het huidig RSV.

Deze evaluerende vaststellingen leiden tot een analyse die inzicht verschaft in de mate waarin bijkomend bedrijventerreinen dienen te worden bestemd in de periode 2007-2012. Om vraag en aanbod af te wegen wordt een rekenmethode met subregionale benadering gehanteerd⁶⁰, vergelijkbaar met de methode gebruikt in het SPRE⁶¹. Hierdoor kunnen subregionale verschillen worden erkend. De verschillen tussen subregio's betreffen in eerste instantie de hoeveelheid beschikbaar ruimtelijk aanbod. Daarnaast zijn ook de voorgenomen planningsinitiatieven (2007-2012) en de vraag subregionaal uitgesplitst. Via deze subregionale benadering wordt voorkomen dat provinciale cijfers de subregionale eigenheden zouden uitvlakken.

Volgende analyse-stappen worden doorlopen:

- actualisering van prognoses, selectie van prognosesscenario's en subregionale verdeling van de nettovraag;
- analyse van het huidig ruimtelijk beschikbaar aanbod op subregionaal niveau;
- raming van de voorgenomen planningsinitiatieven in de periode 2007-2012;
- subregionale afweging van de vraag, inclusief een ijzeren voorraad, en het huidig ruimtelijk beschikbaar aanbod;
- subregionale afweging tussen vraag (inclusief een ijzeren voorraad), het ruimtelijk beschikbaar aanbod en de planningsinitiatieven 2007-2012;

⁵⁹ Onder ijzeren voorraad wordt binnen de economische sector verstaan: een te allen tijde beschikbare voorraad bedrijventerreinen die zes opeenvolgende jaren kan overbruggen door zowel over een driejaarlijkse vraag bouwrijpe percelen, als over drie jaar uit te rusten percelen te beschikken.

⁶⁰ Departement RWO, Ruimtelijke Planning, Onderzoek naar de evaluatie en herziening van het kwantitatieve luik bedrijventerreinen in het RSV via prognoses, ruimtebalans en ijzeren voorraad, Brussel 2006.

⁶¹ De theoretische rekenmethode in het eindrapport SPRE verkreeg een ruimtelijke vertaling door een verdeling van Vlaanderen in subregio's. Het betreft samenhangende subregio's die zowel een ruimtelijke, als economische relevantie bezitten, in vrij grote mate overeenstemmend met economische indelingen. De gemiddelde grootte van de subregio's is optimaal in de zin dat grotere of kleinere subregionale indelingen het effect van de indeling verkleinen.

Deze analyse geeft als resultaat een eindbeeld van het sugregionaal verdeelde (overschot of tekort aan) aanbod in 2012, in de veronderstelling dat de vraag naar bedrijvigheid (en een ijzeren voorraad) wordt ingevuld in zowel het ruimtelijk beschikbaar aanbod, als de bijkomend bestemde bedrijfsruimte in 2012.

4.3.1 Prognoses voor de ruimtevraag 2007-2012

De vraagprognose voor bedrijventerreinen (in het RSV opgemaakt tot 2007) wordt geactualiseerd voor de overbruggingsperiode 2007-2012. In opdracht van de minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening werd in 2004 door IBM⁶² een studie uitgevoerd naar verbeterde vraagprognoses voor niet-verweefbare bedrijvigheid. Een evaluatie van drie prognosemodellen⁶³ in de IBM-studie heeft uitgewezen dat een vraagprognose met terreinquotiënten kan worden ontwikkeld die wetenschappelijk meer verantwoord is dan de gehanteerde methodiek in het huidige RSV. De vraagprognose is gebaseerd op een werkgelegenheidsprognose, vertrekkend vanuit de gegevens van het Federaal planbureau, de Rijksdienst voor sociale zekerheid en het steunpunt WAV. In de prognose wordt rekening gehouden met het ruimtegebruik (terreinquotiënt) per werknemer per sector, per bedrijfsgrootte, en de verweefbaarheid. De terreinquotiënt en verweefbaarheid vinden hun oorsprong in een grootschalige enquête.

De resultaten uit de IBM-methode werden geactualiseerd⁶⁴, teneinde met zo recent mogelijke gegevens te kunnen rekening houden. Volgende nettovraagcijfers voor niet-verweefbare bedrijvigheid zijn het resultaat voor drie scenario's over de periode 2007-2012, gekaderd binnen een langetermijnprognose 2007-2022 en gekozen uit een ruimer gamma scenarioberekeningen:

Tabel 10

Nettovraagcijfers
voor niet-verweefbare
bedrijvigheid

Prognose	Ruimte vraag 2007-2022	Ruimte vraag 2007-2012
Scenario met onstabiele minimumprognose)	4.217 ha	1.680 ha
Scenario 13 met stabiele minimumprognose)	4.686 ha	1.778 ha
Scenario 6 marge (maximum)	6.313 ha	2.607 ha

Bron: How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006.

62 IBM Business Consulting Services in samenwerking met Statap en de universiteit van Gent, departement Politieke en Sociale Wetenschappen en vakgroep Geografie, Onderzoek naar de evolutie van de ruimtebehoefte voor niet-verweefbare bedrijvigheid, Brussel, 2004.

63 Model 1: herberekening via de (oude) RSV-methode: levert geen voldoende betrouwbare resultaten op;
Model 2: toepassing van de terreinquotiëntenmethode (TQM): geeft een vork met drie scenario's (minimum, midden en maximum), afhankelijk van de gebruikte parameters voor ruimtegebruik;
Model 3: het 'experimentele' model op basis van economische vitaliteitsindicatoren (ETQM): is een aanvullend alternatief op de TQM-methode, wanneer gebruikt op basis van toegevoegde waarde (en theoretisch ook investeringen). Wegens gebrekkige gegevens in het gedane onderzoek lijken de resultaten vooralsnog onvoldoende betrouwbaar om op korte termijn in het beleid te hanteren. Zie: Frank Witlox, Ben De Rudder, Ruimtebehoefteraming van bedrijven aan de hand van een economische terreinquotiëntenmethode, een eerste verkenning in Vlaanderen, Kwartaalschrift Economie, Nummer 4, 2005.

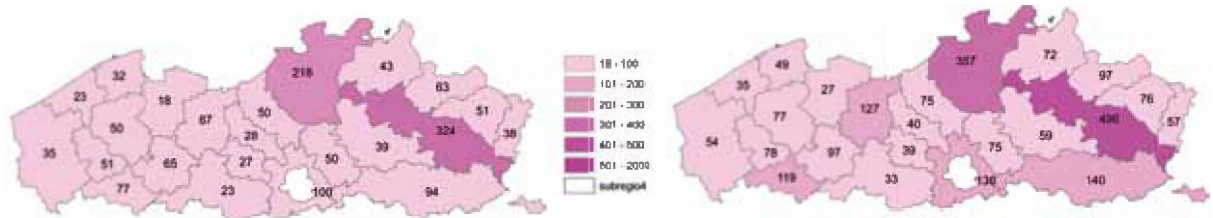
64 How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006.

1C

Informatief deel tweede herziening

Figuur 3

Subregionale verdeling van de nettovraag aan ruimte (in ha) voor niet-verweefbare bedrijvigheid (links op basis van stabiele minimumprognose, rechts op basis van maximale prognose)



Bron: eigen verwerking op basis van How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006.

4.3.2 Ruimtelijk beschikbaar aanbod

Een analyse van de gehele voorraad bedrijventerreinen in de VLAO-GIS-inventaris dd. 1.1.2007 heeft ruimtelijk relevante categorieën blootgelegd zoals aanbod, bruto-aanbod en traag aanbod, (oftewel 17% van de bedrijventerreinen in Vlaanderen), die alle in mindere of meerdere mate kunnen wegen in een afweging tussen vraag en ruimtelijk beschikbaar aanbod. Over geheel Vlaanderen blijkt meer dan 70% van de bedrijventerreinen gebruikt uit een gehele voorraad van bijna 46.000 ha. Ongeveer 12% van de percelen op bedrijventerreinen in Vlaanderen is slechts gedeeltelijk in gebruik, in zonevreemd gebruik of geheel onbruikbaar.

De onderstaande tabel geeft de indeling in ruimtelijk categorieën van de gehele voorraad in de VLAO-GIS-inventaris 1.1.2007. Uit de tabel kan na rekenwerk het beschikbaar ruimtelijk aanbod afgeleid worden dat in de periode 2007-2012 beschikbaar is voor opvang van de vraag:

- Er wordt vanuit gegaan dat de categorieën aanbod (uitgeefbare percelen) en bruto-aanbod (uit te rusten percelen) beschikbaar zijn in de periode 2007-2012.
- Er wordt aanvaard dat slechts 10% van het traag aanbod (voornamelijk tijdelijk niet realiseerbare bestemde bedrijfsgronden) en 10% van percelen die gedeeltelijk in gebruik zijn, zullen ontwikkeld worden in de periode 2007-2012.
- Percelen die volledig in gebruik zijn, dan wel een zonevreemd gebruik kennen of fysisch onbruikbaar zijn, worden niet in beschouwing genomen bij de berekening van het beschikbaar ruimtelijk aanbod.

Tabel 11

Indeling⁶⁵ van de voorraad bedrijventerreinen in Vlaanderen op basis van gebruik op 1.1.2007

Provincie	aanbod	bruto-aanbod	traag aanbod	gedeeltelijk in gebruik	in gebruik (incl. infra)	zone-vreemd gebruik	onbruikbaar	totale voorraad terreinen ⁶⁶
Antwerpen	792	233	1045	1014	7724	473	497	11778
Vlaams Brabant	343	87	364	653	3781	163	80	5471
West-Vlaanderen	383	447	645	685	7296	281	115	9852
Oost-Vlaanderen	379	313	570	606	6204	327	358	8757
Limburg	618	508	922	101	7991	102	74	10316
Totaal	2515	1588	3546	3059	32996	1346	1124	46174

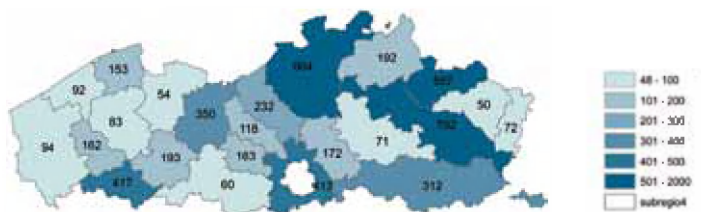
Bron: GIS-inventarissen dd 31.12.2006 van VLAO en eigen verwerking (huidige bestemmingen)

Bij benadering geeft dit een beschikbaar ruimtelijk bruto-aanbod van 5518 ha⁶⁷ in de periode 2007-2012. Dit beschikbaar ruimtelijk aanbod kent echter een onevenwichtige subregionale verdeling, waardoor een eenvoudige vraag/aanbod confrontatie op Vlaams niveau niet aangewezen is.

Volgende kaart geeft een beeld van de ongelijkmatige verdeling van het ruimtelijk beschikbaar aanbod over de subregio's.

Figuur 4

Subregionale verdeling van het ruimtelijk beschikbaar aanbod (in ha)



Bron: eigen verwerking op basis van GIS-inventarissen dd 31.12.2006 van VLAO en eigen verwerking (huidige bestemmingen).

- 65 De gebruikte categorieën in deze indeling hebben volgende betekenissen:
- aanbod: netto aanbod in uitgeruste realiseerbare bedrijfspcelen, leegstaande bedrijfsgebouwen en reservegronden van projectontwikkelaars, vijfjaarlijks uit te geven aanbod in de zeehavens;
 - bruto-aanbod: nog te ontsluiten bedrijfspcelen en bestemde pcelen in gewestelijke, provinciale en gemeentelijke RUPs (niet voorkomend in VLAO-inventaris);
 - traag aanbod: leegstaande bedrijfsgebouwen die niet op de markt zijn, vooralsnog niet realiseerbare pcelen omwille van privaatrechterlijke redenen, milieuredenen, publiekrechtelijke redenen of onbekende redenen, wijziging in eigendomssituatie;
 - gedeeltelijk in gebruik: gedeeltelijk leegstaande gebouwen, onbebouwde pcelen niet in gebruik, pcelen in BPA's vanaf 2001 (niet voorkomend in VLAO-inventaris);
 - in gebruik: bezette en in oprichting zijnde bedrijfsgebouwen, pcelen met constructies, installaties en gebouwen van openbaar nut, in gebruik zijnde onbebouwde pcelen, alle bestemde gewestplan en BPA-gebieden voor 2001 die niet voorkomen in de VLAO-inventaris, alle vormen van terreininfrastructuur (wegen, buffers edm);
 - zonevreemd gebruik: pcelen met woningen en recreatie;
 - onbruikbaar: pcelen die niet realiseerbaar zijn omwille van technische redenen of voorziene statuutwijzigingen;
- 66 Deze totale voorraad verschilt van de hoeveelheid bestemde ('paarse') bedrijfsterrinen buiten de poorten (24.423 ha in 2007). De VLAO-inventaris bevat immers pcelen die buiten de ruimteboekhoudingscategorie 7 (industrie buiten de poorten) vallen zoals: zonevreemde delen van bedrijventerrinen, delen in zeehavengebied voor stedelijke ontwikkeling enz.
- 67 Berekening als volgt: $1,3 \times \text{aanbod} + \text{bruto-aanbod} + 10\% \text{ van traag aanbod en gedeeltelijk in gebruik}$.

1C

Informatief deel tweede herziening

4.3.3 Potentiële planningsinitiatieven van 2007 tot 2012

Naast het ruimtelijk beschikbaar aanbod, zijn er veel planningsinitiatieven voor bijkomende bedrijventerrein 'in de pijplijn'. Deze planningsinitiatieven geven verdere uitvoering aan de mogelijkheden voor bijkomende bedrijventerreinen, zoals voorzien in het huidig RSV. Het betreft de planningsinitiatieven die op 1.1.2007 nog niet tot een definitief vastgestelde bestemmingswijziging hebben geleid, maar die wellicht in de periode 2007-2012 definitief zullen worden vastgesteld.

Tabel 12

Potentiële planningsinitiatieven voor bijkomende bedrijventerreinen in de periode 2007-2012, verdeeld per provincie.

Provincie	Oppervlakte (ha) potentiële planningsinitiatieven 2007-2012
Antwerpen	1.373
Limburg	657
Oost-Vlaanderen	790
Vlaams-Brabant	939
West-Vlaanderen	1148
Totaal Vlaanderen	4908

Bron: eigen verwerking op basis van ruimteboekhouding, databank ruimtelijke uitvoeringsplannen departement RWO en lopende provinciale dossiers.

De raming van deze oppervlakte is gebaseerd op verschillende bronnen, met dien verstande dat beleidsbeslissingen in de periode 2007-2012 de exacte oppervlakte kan doen variëren. In deze tabel zijn volgende oppervlaktes voor gedetecteerde planningsinitiatieven voor bijkomende bedrijventerreinen meegerekend:

- definitief vastgestelde bestemmingswijzigingen in de periode 1.1.2007 tot 1.1.2009;
- ruimtelijke uitvoeringsplannen op Vlaams en provinciaal niveau, waarvoor de decretale procedure loopt;
- ruimtelijke uitvoeringsplannen op Vlaams en provinciaal niveau, waarvoor de voorbereiding in overlegprocessen loopt;
- gemeentelijke initiatieven à rato van 5 ha per gemeente (in alle vier pakketten).

Deze raming is derhalve gedeeltelijk gebaseerd op hypothesen en verdient voorzichtigheid bij het hanteren. In de periode 2007-2012 kunnen immers nieuwe initiatieven worden opgestart (bijvoorbeeld op basis van deze herziening) of zouden initiatieven kunnen worden stopgezet. Voornamelijk de inschatting van gemeentelijke initiatieven à rato van 5 ha per gemeente (5 maal 308 gemeenten) is een factor die ruime marge geeft aan de gehele raming.

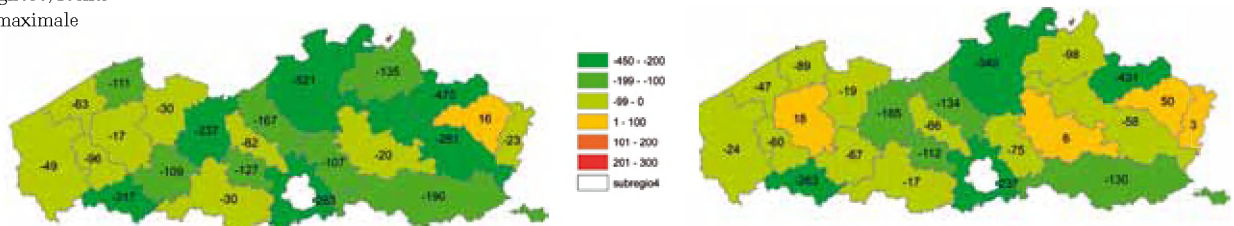
In functie van een confrontatie ten opzichte van de vraag, zijn deze gegevens verder subregionaal opgesplitst.

4.3.4 Subregionale afweging tussen vraag (inclusief een ijzeren voorraad) en ruimtelijk beschikbaar aanbod

Een eerste eenvoudige afweging op subregionaal niveau betreft de afweging tussen de vraag en het beschikbaar aanbod, zonder rekening te houden met een ijzeren voorraad of zonder rekening te houden met planinitiatieven in de planperiode 2007-2012. Dit levert volgende kaartbeelden op.

Figuur 5

Confrontatie op subregionaal niveau van vraag en ruimtelijk beschikbaar aanbod (links op basis van stabiele minimumprognose, rechts op basis van maximale prognose)



Bron: eigen verwerking op basis van How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006 en VLAO-GIS-inventaris dd 31.12.2006

De positieve cijfers (oranje en rood) duiden op tekorten in het ruimtelijk beschikbaar aanbod ten opzichte van de vraag. In zowel de stabiele minimumprognose, als de maximale prognose (zie 4.3.1), blijken slechts een beperkt aantal subregio's een tekort aan ruimtelijk beschikbaar aanbod te hebben.

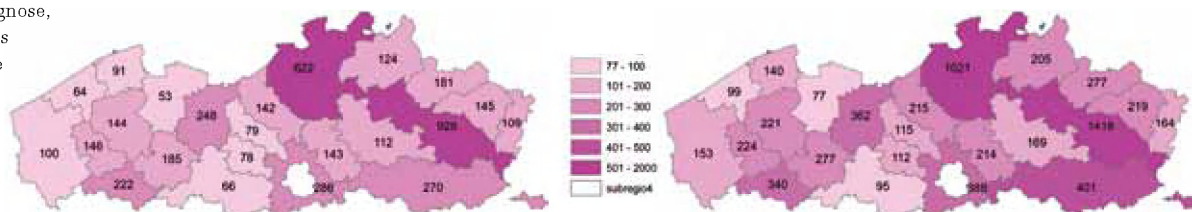
Bij de verdere berekening zal eveneens worden rekening gehouden met de ijzeren voorraad. Vanuit economische middelen wordt een ijzeren voorraad gevraagd van 2 maal 3 jaar, een te allen tijde beschikbare voorraad bedrijventerreinen die zes opeenvolgende jaren kan overbruggen door zowel over een driejaarlijkse vraag bouwrijpe percelen, als over drie jaar uit te rusten percelen te beschikken. Het is echter belangrijk een onderscheid te maken tussen enerzijds een ijzeren voorraad bestemde bedrijventerreinen en anderzijds een ijzeren voorraad bouwrijpe of uit te rusten bedrijventerreinen. Het eerste valt onder de verantwoordelijkheid van ruimtelijke ordening, het tweede onder de verantwoordelijkheid van de economische actoren. Vandaar dat het principe van ijzeren voorraad in de ruimtelijke ordening enkel kan worden toegepast op de inspanningen inzake bijkomend te bestemmen bedrijvenzones, indien ten volle rekening wordt gehouden met alle vormen van beschikbaar ruimtelijk aanbod.

1C

Informatief deel tweede herziening

Figuur 6

Subregionale verdeling van de brutovraag aan ruimte voor niet-verweefbare bedrijvigheid, inclusief de ijzeren voorraad (links op basis van stabiele minimumprognose, rechts op basis van maximale prognose)



Volgende kaarten geven een beeld van de subregionale verdeling van de brutovraag, waarbij de nettovraag uit de prognose werd omgerekend en de (zesjaarlijkse) ijzeren voorraad werd toegevoegd.

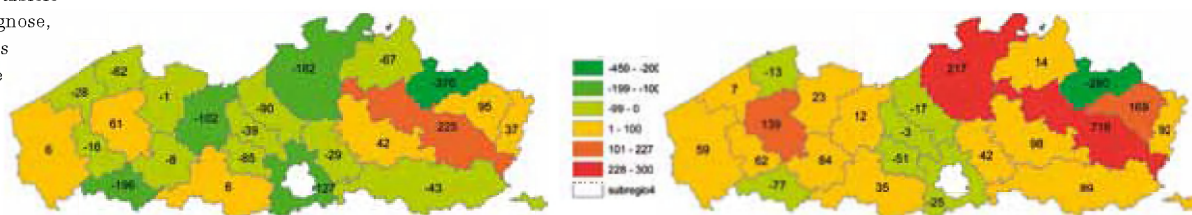
Bron: eigen verwerking op basis van How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006

Voor rekening te houden met een ijzeren voorraad (2x3 jaar) ten opzichte van een prognose van slechts vijf jaar, en een omrekenfactor van 1,3 (netto- naar brutovraag), ontstaat een multiplicatoreffect (bijna een verdrievoudiging ten opzichte van de nettovraag in figuur 3).

Vervolgens werd een confrontatie tussen deze brutovraag (inclusief de ijzeren voorraad) en het ruimtelijk beschikbaar aanbod toegepast⁶⁸. De kaarten voor Vlaanderen, ingedeeld in subregio's, tonen links het beeld van de confrontatie tussen de minimumprognose en het ruimtelijk beschikbaar aanbod, rechts het resultaat dat uitgaat van de prognose met de 'marge' (maximum).

Figuur 7

Confrontatie op subregionaal niveau van de brutovraag (inclusief de ijzeren voorraad) en het ruimtelijk beschikbaar (bruto-)aanbod (links op basis van stabiele minimumprognose, rechts op basis van maximale prognose)



Bron: eigen verwerking op basis van How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006 en VLAO-GIS-inventaris dd 31.12.2006

De betekenis van deze kaartbeelden is als volgt. In de groene subregio's (negatieve cijfers) volstaat het ruimtelijk beschikbaar aanbod in 2007 om de vraag, inclusief ijzeren voorraad, in de periode 2007-2012 op te vangen. In de oranje of rode subregio's schiet het ruimtelijk beschikbaar aanbod tekort. Voor het gebiedsgerichte beleid zouden hieruit prioriteiten kunnen worden afgeleid, in de zin dat in de subregio's met de grootste tekorten (positieve aantallen), belangrijke planningsinspanningen dienen te gebeuren in de periode 2007-2012.

⁶⁸ De berekening levert bruto bijkomend te bestemmen bedrijventerreinen op. In de berekeningen worden netto-aanbodpercelen via de factor 1,3 omgezet naar bruto-terreinen. Met de formule: $1,3 * (11/5 \text{ Vraag} - \text{aanbod}) - (\text{bruto aanbod} + 10\% \text{ traag aanbod} + 10\% \text{ gedeeltelijk in gebruik})$, wordt verzekerd dat een ijzeren voorraad wordt voorzien voor 2 maal 3 jaar, volgend op de vijfjaarlijkse periode 2007-2012. In deze formule komt de vraag overeen met de netto-vraag in de periode 2007-2012 uit de studies van IBM en How To, verdeeld per subregio. De 11/5 is een vermenigvuldigingsfactor om 5 jaar prognose plus 6 jaar ijzeren voorraad door te rekenen, gebaseerd op de prognose tot 2012.

Figuur 7 vertaalt zich cijfermatig als volgt:

Provincie	Confrontatie van de stabiele minimumprognose met het ruimtelijk beschikbaar aanbod (2007-2012)	Confrontatie van de maximale prognose met het ruimtelijk beschikbaar aanbod (2007-2012)
Antwerpen	98	534
Limburg	282	793
Oost-Vlaanderen	5	124
Vlaams-Brabant	20	101
West-Vlaanderen	67	305
Totaal Vlaanderen	471	1.858

Bron: How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006 en verwerkte VLAO-GIS-inventaris dd. 1.1.2007 en databank ruimtelijke uitvoeringsplannen departement RWO

Samengevat geeft de berekening een minimale ruimtebehoefte voor bijkomend te bestemmen bedrijventerreinen van 471 ha, met een marge van ongeveer 1.400 ha (tot een maximum van 1.858) in de periode 2007-2012.

In de volgende analysestap wordt de afweging uitgebreid naar de raming van planningsinitiatieven in de periode 2007-2012.

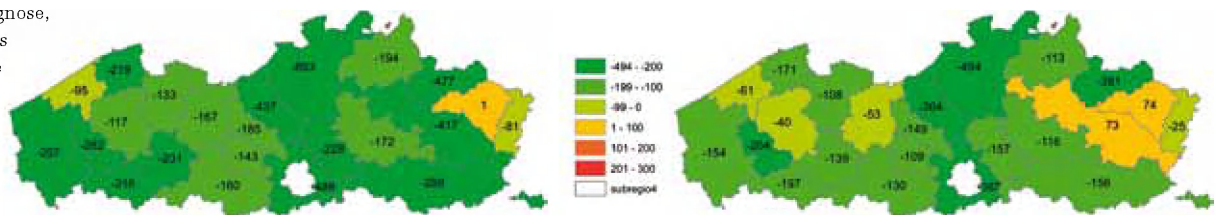
4.3.5 Subregionale afweging tussen vraag (inclusief ijzeren voorraad), ruimtelijk beschikbaar aanbod en de planningsinitiatieven 2007-2012

Belangrijke planningsinspanningen in de periode 2007-2012 zijn reeds afgerond of lopen nog. De vraag aan ruimte voor niet-verweefbare bedrijvigheid zal in de periode 2007-2012 daarom niet enkel worden opgevangen in het ruimtelijk beschikbaar aanbod (zie 4.3.4) maar eveneens via de planningsinitiatieven die tijdens de periode 2007-2012 worden ontplooid (zie 4.3.3). Daarom wordt de vraag subregionaal afgewogen ten opzichte van zowel het ruimtelijk beschikbaar aanbod, als de planningsinitiatieven. Opnieuw levert dit een subregionaal verdelingsbeeld voor Vlaanderen, zowel voor de stabiele minimumprognose, als voor de maximumprognose.

1.6 Informatief deel tweede herziening

Figuur 8

Confrontatie op subregionaal niveau van vraag, ruimtelijk beschikbaar aanbod en planningsinitiatieven 2007-2012 (links op basis van stabiele minimumprognose, rechts op basis van maximale prognose)



Bron: eigen verwerking op basis van How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006 en VLAO-GIS-inventaris dd 31.12.2006

Dit beeld geeft een confrontatie op een eindtoestand in 2012 in de veronderstelling dat alle voorziene planningsinitiatieven werden bestemd. De groen gekleurde subregio's betreffen het oppervlakte-overschot (negatieve getallen) ten opzichte van de vraag, inclusief ijzeren voorraad. In deze subregio's zal er met andere woorden in 2012 een surplus bestemd zijn ten opzichte van de noden⁶⁹. In de gele of rode subregio's (positieve getallen) blijft er ondanks de planningsinitiatieven een tekort ten opzichte van de ijzeren voorraad.

In volgende subregio's treedt er volgens de subregionale afweging een significant tekort op in geval van verwezenlijking van de maximale vraagprognose.

- economisch netwerk Albertkanaal
- Noord-Limburg

Tegelijk dient vastgesteld dat deze subregio's nog beschikken over een grote oppervlakte traag aanbod waarvoor de activeringsinspanningen zouden kunnen worden opgevoerd.

De algemene conclusie luidt dat het ruimtelijk beschikbaar aanbod, tezamen met de planningsinitiatieven in de periode 2007-2012, in bijna alle subregio's, ruimschoots volstaan om de vraag over de periode 2007-2012 op te vangen.

Ook op lange termijn zullen het ruimtelijk beschikbaar aanbod, tezamen met de planningsinitiatieven in de periode 2007-2012, in vele subregio's, de vraag kunnen opvangen. Dit geldt zeker indien met de maximale prognose zou rekening gehouden worden.

⁶⁹ In beide resultaatbeelden zijn subregio's met een overschot (negatieve cijfers) niet op te vatten als te schrappen aanbod, maar als langetermijnaanbod dat in de planperiode 2007-2012 nog niet aangewend hoeft te worden.

1C

Informatief deel tweede herziening

V Aanvullingen inzake lijninfrastructuur

Informatief deel tweede herziening

5.1 Gevoerd ruimtelijk beleid

De uitvoering van het RSV met betrekking tot mobiliteit en lijninfrastructuur situeert zich grotendeels op het niveau van doorwerking, waarbij diverse planningsprocessen worden uitgevoerd en opgevolgd vanuit de ruimtelijke perspectieven omtrent mobiliteit en de hoofdinfrastructuur in Vlaanderen. Het gaat om de ruimtelijke planningsprocessen op verschillende planniveaus (vb. afbakeningsprocessen van stedelijke gebieden, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en uitvoeringsplannen...) en mobiliteitsprocessen (vb. gemeentelijke mobiliteitsplannen, mobiliteitsstudies...).

Ook vanuit het mobiliteitsbeleid werd ingepikt op de filosofie en basisprincipes van het RSV, zowel in het Mobiliteitsplan Vlaanderen als in het mobiliteitsconvenantenbeleid.

Daarnaast wordt gewerkt aan de concrete uitvoering van de categorisering, wat verloopt in een complex samenspel tussen ruimtelijk ordeningsbeleid, mobiliteitsbeleid, infrastructuurbeleid en milieubeleid. De inhoudelijke afstemming tussen verschillende processoren (streefbeeldstudies, uitwerking technische plannen, milieueffectbeoordelingen, opmaak ruimtelijke uitvoeringsplannen...) en de omvangrijke budgetten die gepaard gaan met de aanleg of herinrichting van lijninfrastructuren maken dat de effectieve realisatie van de gewenste hoofdinfrastructuur in Vlaanderen over een lange termijn moet beschouwd worden.

5.2 Actualisatie trends en uitdagingen

In het informatief gedeelte in het huidige RSV wordt het aspect lijninfrastructuur in Vlaanderen belicht. Verschillende cijfergegevens zijn inmiddels gedateerd, maar de informatieve hoofdlijnen met betrekking tot het verband tussen mobiliteit en ruimtelijke structuur enerzijds en lijninfrastructuur anderzijds blijven in grote mate geldig. Ook zijn de trends, problemen en potenties inzake mobiliteit en lijninfrastructuur nog steeds van toepassing: de aanhoudende mobiliteitstoenamen, de vraag naar hoogwaardig personen- en goederenvervoer, de toenemende gevoeligheid voor verkeersleefbaarheid en de aanpak van de verkeersonveiligheid,...

Zoals uit het discours van de “missing links” duidelijk wordt, blijft het oplossen van specifieke knelpunten/opportunities voor de hoofdinfrastructuur in Vlaanderen een belangrijke uitdaging. De problematiek van de missing links is nochtans een gemengd verhaal van concrete uitvoering van infrastructuurprojecten enerzijds en inpassing binnen het bestaand ruimtelijk beleidskader anderzijds.

1C

Informatief deel tweede herziening

Zo zijn heel wat concrete knelpunten die onder de noemer “missing links” worden vermeld, projecten die geen aanpassing van het bestaand ruimtelijk beleidskader vergen en perfect in uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen kunnen aangepakt te worden (vb. omvorming N49 tot autosnelweg,...). Dergelijke aandachtspunten behoeven bijgevolg geen herziening van het RSV, maar behoeven wel concrete afspraken tussen de betrokken ministers. Anderzijds wordt bij het toepassen van de categorisering ervaren dat sommige selecties ontoereikend zijn of vanuit bepaalde (politieke) besluitvormingsprocessen bijgestuurd dienen te worden. Het zijn hoofdzakelijk deze knelpunten die in voorliggende herziening van het RSV worden aangepakt.

5.2.1 Wegeninfrastructuur

Het RSV stelt een beleid voorop voor een verregaande optimalisering van het bestaande wegennet. Vanuit die doelstelling werd een categorisering uitgewerkt, gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan de verbindingfunctie, verzamelfunctie en/of de functie van toegang geven. De wegencategorisering werd opgebouwd vanuit de gewenste ruimtelijke structuur en de toewijzing van de gewenste functies op Vlaams niveau (verbinden, verzamelen, toegang geven). Zodoende kwamen richtinggevende en bindende selecties tot stand van hoofdwegen, primaire wegen I en primaire wegen II.

Ondertussen leiden enkele gewijzigde inzichten rond de ontsluitingsstructuur op Vlaams niveau ertoe dat sommige selecties dienen aangepast te worden met het oog op een verlengde planningshorizon van het RSV. Dit is het meest essentieel voor de limitatieve en bindende selecties van hoofdwegen en primaire wegen I. Daarnaast wordt vastgesteld dat de richtinggevende selecties voor primaire wegen II aan actualisatie toe zijn en er enkele dringende grensoverschrijdende problematieken dienen aangepakt te worden bij de implementatie van selecties en (her) inrichtingsprincipes van enkele hoofd- en primaire wegen.

Knelpunten met betrekking tot wegenselecties

Aan de hand van een doorgedreven onderzoek in (ambtelijk) overleg met het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (Departement MOW en Agentschap Infrastructuur) en de vijf provincies is alvast gebleken dat de basisdoelstelling en systematiek van de wegencategorisering niet in vraag wordt gesteld maar integraal nog volop wordt geïmplementeerd door de betrokken partners. Wel werd een hele reeks vragen en knelpunten geïnventariseerd met betrekking tot de operationalisering van de wegenselecties. Voor hoofdwegen en primaire wegen I ging het om vragen naar nieuwe verbindingen op hoofdweg-niveau en voorstellen tot wijziging van bestaande selecties. Voor primaire wegen II ging het om voorstellen tot wijziging van begin- of eindpunt van de selectie, voorstellen tot bijkomende selecties, voorstellen tot volledige vervanging van een selectie door een andere of voorstellen om selecties zonder meer te schrappen.

De lijst van vragen en knelpunten werd gescreend en verder gefilterd vanuit twee grote invalshoeken, met name:

- Hoe situeert de problematiek zich tegenover de globale filosofie van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en de wegcategorisering?
- Hoe situeert de problematiek zich tegenover de ruimtelijke visievorming voor het gebied in kwestie en op welke wijze is de problematiek reeds voorwerp geweest van overleg tussen de betrokken actoren onder de vorm van een planingsproces voor het gebied in kwestie?

De inventarisatie van vragen en knelpunten, alsook het beoordelingskader voor de verdere filtering zijn in bijlage 5 en 6 opgenomen.

Onderstaand overzicht bevat een oplist van de voorstellen die na de afweging (d.d. oktober 2007) werden weerhouden. Het zijn voorstellen die voldoende zijn afgetoetst of verwerkt in het kader van een gebiedsgericht ruimtelijk planingsproces als voorbereiding op een provinciaal of gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het betreffende gebied en/of voorwerp zijn van algemene consensus onder de betrokken bovenlokale actoren.

Weerhouden vragen en knelpunten:

- aanpassing selectie van de aan te leggen noordelijke ring (R1) te Antwerpen van A11/N49 tot R1 (Oosterweelverbinding) naar hoofdweg;
- schrappen van de voetnoot met betrekking tot de selectie van de A102 (te ontwerpen) van R1 (Merksem) tot A13 (Wommelgem).
- aanpassingen van begin- of eindpunt voor de volgende richtinggevend geselecteerde primaire wegen II:
 - ontsluiting van delen van het **Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (ondertussen herbenoemd tot Vlaams strategisch gebied rond Brussel)** - selectie van de **R22** te Zaventem doortrekken met het deel tussen aansluiting 20 op de E40 tot de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en selectie van de R22 te Grimbergen doortrekken tot aan Westvaardijk;
 - ontsluiting van het **zeehavengebied Antwerpen-Rechteroever** - selectie van de **Noorderlaan** in het noorden beperken tot het op- en afrittencomplex op de A12 met de N111 (Stabroek);
 - ontsluiting van het **grootstedelijk gebied Antwerpen** – selectie van de R11verlengen tot de E19;
 - ontsluiting van het **grootstedelijk gebied Gent** - vervollediging van de **B401** te Gent door aansluiting op de R4 en beperken van de selectie van de **N424** bij het “verleggen van de stadsring” tot het deel buiten de stadsring;
 - ontsluiting van het **Economisch Netwerk Albertkanaal** - selectie van de **Kanaalweg** doortrekken tot aan het complex 25a met de A13/E313;
 - ontsluiting **regionaalstedelijk gebied en zeehavengebied Oostende** - selectie van de **R31** Ringlaan doortrekken tot het kruispunt van de N34 met de Hendrik Baelskaai, selectie **N33-N341** beperken tot het deel tussen de A10/E40 en de Rolbaanstraat en selectie van de **N9** doortrekken tot de rotonde met de Esperantolaan;
 - ontsluiting van het **regionaalstedelijk gebied Mechelen** - selectie van de R6 beperken tot het segment E19-Berlaarbaan;

1C

Informatief deel tweede herziening

- ontsluiting van het **kleinstedelijk gebied Hoogstraten** - selectie **N144** beperken tot aan het kruispunt met Hinnenboomstraat (gekoppeld aan downgrading van het deel tussen de Hinnenboomstraat en de N14);
- ontsluiting van het **kleinstedelijk gebied Deinze** - selectie van de **N35** beperken tot het (in te richten) aansluitpunt met het regionaal bedrijventerrein De Prikels;
- ontsluiting van het **kleinstedelijk gebied Neerpelt-Overpelt** – selectie **N71** ten oosten van de N74 beperken tot het kruispunt met de Broesveldstraat;
- ontsluiting van het **kleinstedelijk gebied Bree** – selectie van de **N73** te Bree doortrekken tot de oostgrens met het regionaal bedrijventerrein Kanaal-Noord;
- ontsluiting van het **kleinstedelijk gebied Eeklo** – selectie van de R43 beperken tot het deel tussen de A11/N49 en de N9;
- ontsluiting van het **stedelijk netwerk De Kust in Middelkerke** – selectie van de N325 ten noorden van de N358 beperken tot het kruispunt met de aan te leggen omleiding rond Middelkerke;
- ontsluiting van het **kleinstedelijk gebied Blankenberge** - selectie N371 beperken tot aan te leggen rotonde ter hoogte van de Ambachtstraat.
- aanvullende richtinggevende selecties van primaire wegen II:
 - ontsluiting van delen van het **Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (ondertussen herbenoemd tot Vlaams strategisch gebied rond Brussel)** - selectie van de **A201** van de R0 tot de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
 - ontsluiting van het **ENA** - selectie van het nieuw op- en afrittencomplex op de E313 als primaire weg II (type 4) voor de aan het Albertkanaal gekoppelde regionale bedrijventerreinen Lummen-Zolder;
 - ontsluiting van het **regionaalstedelijk gebied Mechelen** - selectie van de Heisbroekweg als primaire weg II voor de ontsluiting van het specifiek regionaal bedrijventerrein rond de veilingzone Sint-Katelijne-Waver;
- vervangen van bestaande richtinggevende selecties voor primaire wegen II door de volgende richtinggevende selecties:
 - ontsluiting **regionaalstedelijk gebied Turnhout** - selectie van de N140 te Turnhout vervangen door de N132 van A21/E34 (aansluiting 22) tot de N12;
 - ontsluiting **regionaalstedelijk gebied Mechelen** – selectie van de R12 (de Vesten) vervangen door de tangent aan de Arsenaalsite;
 - ontsluiting van het **grootstedelijk gebied en zeehavengebied Gent** - selectie van de R4/Rodenhuizetunnel van R4 Kennedylaan tot R4-west vervangen door Sifferverbinding;
 - ontsluiting **regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas** – selectie van de N16 tussen E17 en N70 te Sint-Niklaas vervangen door de aan te leggen oostelijke tangent (doortrekking R42 tussen N70 en A14/E17);
 - ontsluiting van delen van het **zeehavengebied Brugge-Zeebrugge** – selectie van de N34 en N34b vervangen door de aan te leggen nieuwe verbindingsweg (NX) tussen de N31 en de N350 (Havenrandweg-oost);
 - ontsluiting van het **regionaalstedelijk gebied Roeselare** – selectie van de R32-west (deel tussen N32 Meensesteenweg en N32 Bruggesteenweg) vervangen door de R32-noord (deel tussen aansluitingscomplex nr. 8 op de A17/E403 en N32 Bruggesteenweg);

- opheffingen van de volgende richtinggevende selecties voor primaire wegen II:
 - ontsluiting van het **grootstedelijk gebied Antwerpen** – downgrading van de N49a naar lokale weg;
 - ontsluiting van het **kleinstedelijk gebied Sint-Truiden** - downgrading van de N3 naar secundaire weg voor het deel ten zuiden van de N2;
 - ontsluiting van delen van het **Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (ondertussen herbenoemd tot Vlaams strategisch gebied rond Brussel)** - downgrading van de R22 ter hoogte van Diegem voor het deel tussen het knooppunt met het parallelwegensysteem langs de R0 en de aansluiting met de R0;
 - ontsluiting van het **regionaalstedelijk gebied Brugge** - downgrading van de R30 tussen de N50 en N351 naar secundaire weg.

Voor de andere gesignaleerde knelpunten bleek na filtering dat de voorgestelde aanpassingen van de richtinggevende selecties onvoldoende gekaderd waren vanuit een gebiedsgerichte ruimtelijke en verkeerskundige visie voor gebiedscategorie in kwestie (stedelijke gebieden, zeehavengebieden...) en bijgevolg te voorbarig leken om opname in de korte termijnherziening te kunnen verantwoorden.

Specifieke aandachtspunten met betrekking tot grensoverschrijdende wegenselecties

Op basis van een niet-exhaustief overzicht werden daarnaast nog enkele knelpunten gedetecteerd rond de uitvoering van het RSV inzake grensoverschrijdende infrastructuren. Het gaat enerzijds om gevallen waarin de visies en selecties aan weerszijden van de grens grotendeels gelijklopend zijn maar structureler overleg op Vlaams niveau inzake inrichting, beheer of andere aspecten zich opdringt (de Westerscheldetunnel-N62-N61-N253 in Nederland, aansluitend op de N423/R4, de Noord-Zuid-verbinding te Limburg, de ontsluiting van Maaseik). Anderzijds gaat het om de volgende gevallen waarbij momenteel onvoldoende onderzoeksresultaten beschikbaar zijn om de grensoverschrijdende impact kwalitatief en kwantitatief te kunnen inschatten:

- N42 van Geraardsbergen tot de A8 – vraag naar zuidelijke ontsluiting van Geraardsbergen naar de A8 op primair niveau (PRS Oost-Vlaanderen);
- vraag nieuwe zuidelijke by-pass voor de ring rond Poperinge (meerderheidsakkoord verbinding Ieper-Veurne);
- vraag zuidelijke ontsluiting van Sint-Truiden naar de E40 (Limburgplan);
- vraag de noordelijke en oostelijke ontsluiting van Bree op primair niveau (PRS Limburg en Limburgplan);
- LAALB – problematiek verlenging van de A24 in Noord-Frankrijk;
- de ontsluiting van Maastricht naar het Vlaams hoofdwegennet.

Knelpunten met betrekking tot uitzonderlijk vervoer

Uitzonderlijk vervoer is het vervoer van grote en/of zware stukken. Deze stukken worden ofwel in Vlaanderen geproduceerd, in Vlaanderen in gebruik genomen of via één van onze (zee)havens naar het hinterland gebracht. Vele uitzonderlijke

1C

Informatief deel tweede herziening

transporten hebben hun oorsprong of bestemming (veelal de haven van Antwerpen) in Vlaanderen.

In vele gevallen gaat het om grote projecten waar verschillende Vlaamse bedrijven hun specialisatie kunnen laten gelden. Verschillende Vlaamse bedrijven zijn internationale spelers in metaalconstructie, prefab betonbouw, ketelbouw, machinebouw, ... maar ook in de vervoerssector en heavy-lifting.

Doordat het uitzonderlijk vervoer pas de laatste tientallen jaren zowel qua dimensies (vooral massa) als qua aantal een enorme vlucht genomen heeft is het logisch dat er vele belangrijke wegen nog niet voorzien zijn op deze transporten. De draagkracht van de bruggen op hoofdwegen en primaire wegen is in veel gevallen te beperkt voor zwaardere konvooiën. Hierdoor doen verschillende belangrijke reiswegen het centrum van steden en gemeenten aan. Ook dient meer aandacht besteed te worden aan de combinatie met andere vervoersmodi, waarbij spoor- en waterwegen meer worden benut.

5.2.2 Spoorweginfrastructuur en infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied

Het uitgangspunt voor de categorisering van de spoorinfrastructuur is een verdere versterking van de netvorming en van de verbetering van de spoorinfrastructuur tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden en poorten in Vlaanderen en met de buurlanden. De categorisering die is uitgewerkt voor de spoorinfrastructuur is gelijkaardig aan de wegcategorisering, met name gebaseerd op een geïntegreerde visie op de verschillende vervoerswijzen en met aandacht voor en behoud van de fijnmazigheid van het bestaande spoorwegnet in Vlaanderen en voor het grensoverschrijdend verkeer. Hiervoor werden op Vlaams niveau hoofdspoorwegen voor personen- en goederenvervoer en vormingsstations geselecteerd, alsook structuurbepalende hoofdstations waar het wenselijk is om een verdichting van de stationsomgeving na te streven.

Voor de infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied is het RSV gescreend in het licht van recente en geplande projecten en beleidsbeslissingen van De Lijn rond de uitbouw van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

De screening voor spoor en openbaar vervoer gebeurde analoog aan deze voor de wegen en had tot doel om na te gaan of de selecties en ontwikkelingsperspectieven in het RSV conflicten opleveren met gewijzigde inzichten met het oog op een verlengde planningshorizon. Deze screening gebeurde in (ambtelijk) overleg met het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (Departement MOW), De Lijn en Infrabel. Een belangrijk aandachtspunt daarbij was in welke mate gewijzigde intenties voortvloeien uit doorgedreven onderzoek en reeds zijn verwerkt in de bovenlokale besluitvorming. Uit deze screening bleek alvast dat het RSV op een zeer beperkt aantal punten actualisatie behoeft.

De inventarisatie van vragen en knelpunten, alsook het beoordelingskader voor de verdere filtering zijn in bijlage 5 en 6 opgenomen.

Knelpunten met betrekking tot selecties voor spoorinfrastructuur

Het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer bestaat uit het net van Hoge Snelheidslijnen (HSL) en het net van de (inter)nationale verbindingen en verbindingen van Vlaams niveau. Voor de uitbouw van het HSL-net werd vastgesteld dat met het oog op een verlengde planningshorizon van het RSV naar 2012 zich enkel een probleem stelt ten aanzien van de spoorontsluiting van de luchthaven Zaventem en van het station Noorderkempen, die niet in de selecties zijn opgenomen, maar waar wel reeds goedgekeurde gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor bestaan. Met betrekking tot de geselecteerde vormingsstations, bleek dat vanuit het Vlaams besluitvormingsproces voor de zeehaven van Zeebrugge het belang van het vormingsstation Zwankendamme veel sterker is geworden, wat niet blijkt uit het RSV.

Knelpunten met betrekking tot ontwikkelingsperspectieven

Voor spoorinfrastructuur bleken sommige ontwikkelingsperspectieven uit het RSV gedateerd te zijn en niet meer overeen te komen met de huidige beleidsinzichten op federaal niveau (noodzakelijke terreinreservering, goederenkoeren en multifunctionele centra voor goederenvervoer, IJzeren Rijn). Dit geeft echter geen aanleiding tot acute conflicten met het operationeel beleid van Infrabel.

Voor infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied zijn er sinds 1997 belangrijke beleidsbeslissingen⁷⁰ genomen die het kader scheppen voor de verdere uitbouw van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Aan de hand van verschillende gebiedsgerichte projecten wordt het aanbod voor openbaar vervoer verder uitgebouwd. Het gaat om het Pegasusplan voor de Vlaamse Ruit, het Spartacusproject voor Limburg, het Toekomstplan West-Vlaanderen en de verdere invulling en verfijning van het net van stads- en streekvervoer teneinde de minimumnormen inzake basismobiliteit te halen. Bij de evaluatie van het RSV werd vastgesteld dat de globale perspectieven voor openbaar vervoer nog gelden, maar wellicht onvolledig zijn als kader voor bovengenoemde projecten.

5.2.3 Waterwegeninfrastructuur

Uit een nazicht van de concrete geplande projecten en de lijst met missing links uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen (die volledig betrekking heeft op uit te voeren projecten kaderend binnen de huidige categorisering) is in overleg met het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (departement MOW, De Scheepvaart N.V. en Waterwegen en Zeewezen N.V.) gebleken dat de categorisering van het waterwegennet in het RSV geen knelpunten oplevert voor de tot 2012 geplande projecten.

⁷⁰ Mobiliteitsplan Vlaanderen; Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen; Besluit van de Vlaamse regering van 23 januari 2003 betreffende de basismobiliteit in het Vlaamse Gewest.

1.6

Informatief deel tweede herziening

5.2.4 Pijpleidingen, elektriciteitsleidingen en installaties voor decentrale energieproductie

Sinds de goedkeuring van het RSV in 1997 is de markt van leidingentransport gevoelig gewijzigd. De openstelling van de markt voor energietransport via leidingen heeft een belangrijke impact op de ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen. Deze privatisering leidt niet alleen tot een grotere druk op de ruimte (verschillende beheerders zijn vragende partij voor eigen infrastructuur). Ook heeft de verhoogde concurrentie tussen verschillende spelers tot gevolg dat het steeds moeilijker wordt om een correcte behoefte-raming uit te voeren. Leidingentransport wordt meer en meer een economisch gegeven, dat afhankelijk is van diverse factoren en ook minder doorzichtig wordt. In die zin blijft het ruimtelijk beleid voor leidingentransport in grote mate vraagvolgend.

Uit de inventarisatie van de lopende en toekomstige projecten in overleg met de belangrijkste beheerders van leidingen blijkt dat de afzonderlijke ontwikkelingsperspectieven voor elektriciteitsleidingen als een gebrek worden ervaren. Sinds 1997 heeft de elektriciteitssector immers belangrijke wijzigingen ondergaan die voornamelijk te maken hebben met de liberalisering van deze sector. Het hoogspanningsnet is sterk gereguleerd en heeft (zoals in het RSV reeds aangehaald) nauwelijks een ruimtelijk structurerend vermogen. Het net ontwikkelt zich in functie van de vraag die wordt bepaald door politieke en economische keuzes; de liberalisering van de elektriciteitsproductie en de opkomst van alternatieve energiebronnen en warmtekrachtkoppeling (WKK), op volkomen andere dan de klassieke locaties. Dit maakt dat het hoogspanningsnet zich o.a. ontwikkelt daar waar zich nieuwe producenten van elektriciteit op hoogspanning aandienen, met consequenties voor de versterking en uitbouw van het hoogspanningsnet. Deze liberalisering is onder impuls van Europa gerealiseerd waardoor de oorspronkelijk voor de nationale behoeften ontwikkelde hoogspanningsnetten steeds meer open moeten staan en uitgebouwd worden voor internationale stromen tussen Europees opererende producenten, leveranciers en afnemers van elektriciteit.

Een thema dat steeds meer aan belang wint, is alternatieve en decentrale energieproductie. Het is passend hiervoor doelstellingen in het RSV op te nemen.

Knelpunten met betrekking tot selecties voor elektriciteitsleidingen

Inzake elektriciteitsleidingen wordt op Vlaams niveau het hoofdnet van 150 kV en meer geselecteerd. Deze beperkte omschrijving blijkt problemen op te leveren voor de concrete operationalisering van het RSV en de takenverdeling hierin met het provinciaal niveau. Enerzijds worden vandaag de dag geen nieuwe elektriciteitsleidingen meer aangelegd tussen 70 kV en 150 kV en zou enkel de verantwoordelijkheid van de provincies voor aanpassingen van het bestaande net bijgevolg tot een zeer beperkt en onwerkbaar takenpakket leiden. Anderzijds is er geen duidelijkheid over welke infrastructuur precies deel uitmaken van dat hoofdnet. Vanuit de werking van de beheer, gaat het in dit geval om bovengrondse en ondergrondse hoogspanningsleidingen en hoogspanningsposten op het net van 380 kV-, 150 kV- en 70 kV-leidingen. Het is aangewezen dit te verduidelijken.

Knelpunten met betrekking tot ontwikkelingsperspectieven voor elektriciteitsleidingen

Het RSV bevat geen algemene principes met betrekking tot de reservatie van leidingstroken voor elektriciteitsleidingen. Deze lacune brengt met zich mee dat er geen duidelijkheid is over de taken van het Vlaams gewest met betrekking tot deze reservaties.

Daarnaast wordt een probleem ervaren met betrekking tot de interpretatie van het bundelingsprincipe voor elektriciteitsleidingen. De perspectieven hierover uit het RSV worden voor elektriciteitsleidingen als onvolledig beschouwd, in vergelijking met deze voor pijpleidingen. Daarbij is ook een gerichte differentiatie nodig, vermits het bundelingsprincipe op Vlaams niveau enkel speelt voor de hoogspanningslijnen en bovendien een andere betekenis krijgt voor ondergrondse en voor bovengrondse leidingen.

Decentrale energieproductie

In Vlaanderen wordt volop ingezet op een vergroening van de economie en verstandig omgaan met energie. Naast het werk maken van een hogere energie-efficiëntie, energiezuinige installaties en toestellen, worden de nodige maatregelen genomen om zowel de Europese als de decretale doelstellingen voor warmtekrachtkoppeling en hernieuwbare energie te realiseren. Dit betekent dat Vlaanderen een billijk aandeel van de Belgische doelstelling van 13% hernieuwbare energie tegen 2020, op zich neemt. Dit vereist specifieke doelstellingen met betrekking tot de ruimtelijke aspecten van decentrale energieproductie.

1C

Informatief deel tweede herziening

VI Aanvullingen inzake toerisme, recreatie en sport

Informatief deel tweede herziening

6.1 Gevoerd ruimtelijk beleid

Het ruimtelijk beleid inzake toerisme, recreatie en sport komt in het RSV aan de orde in de delen van het buitengebied en de stedelijke gebieden. Het beleid heeft zich gericht op de realisatie van een kwalitatief aanbod.

Het Vlaams gewest heeft een reeks beleidsinitiatieven genomen voor hoogdynamische recreatieve activiteiten:

- Vlaams golfmemorandum + Vlaams golfmemorandum fase 2 + afwegingskader verblijfsrecreatie op golfterreinen (beslissingen van de Vlaamse Regering van 23 juni 2003, 20 juli 2006 en 29 mei 2009);
- Beleidskader Lawaaisport (beslissingen van de Vlaamse Regering van 19 juli 2002, 4 februari 2005, 23 december 2005, 14 december 2007 en 8 mei 2009);
- Resolutie Vlaams Parlement en Beleidsplan “Problematiek Weekendverblijven” (27 juni 2002);
- 45 ruimtelijke uitvoeringsplannen voor openluchtrecreatieve verblijven (campings).

Het Vlaams gewest ondersteunt en begeleidt ook het provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid. De provincies hebben in hun provinciale ruimtelijk structuurplannen hun specifieke rol ten aanzien van recreatie bepaald door structuurbepalende elementen (knopen, netwerken, gebieden, ...) aan te duiden of te selecteren. De uitvoering van de provinciale ruimtelijke structuurplannen is, gelijklopend aan de goedkeuring ervan, halverwege de planperiode van het RSV op gang gekomen. De provincies maken ruimtelijke uitvoeringsplannen op en stellen afwegingskaders en visies op. De gemeenten zoeken planmatige oplossingen voor zonevreemde sportinfrastructuur. Zij doen dit op basis van hun ruimtelijk structuurplan en de omzendbrief over zonevreemde sportinfrastructuur. Ongeveer één op de drie gemeenten heeft hiervan werk gemaakt.

Het RSV voorzag voor de periode 1994-2007 een bijkomende oppervlakte van 1.000 ha voor de bestemmingscategorie “recreatie” op de gewestplannen of ruimtelijk uitvoeringsplannen. In de periode 1/1/1994 tot 1/1/2007 is netto 900 ha bijkomende recreatie bestemd. Dit is het resultaat van 2.600 ha bijkomend bestemd recreatiegebied en 1.700 ha recreatie herbestemd naar andere functies.

De analyse van de bijkomende en gedesffecteerde ruimte voor recreatie over de periode 1994-2007 toont aan dat ongeveer 500 ha van de bestemmingswijzigingen naar recreatie is gebeurd als gevolg van gemeentelijke planningsinitiatieven, met name in uitvoering van de omzendbrief RO 98/02. Het gaat om lokale activiteiten waarvan het grootste deel de bevestiging betreft van bestaande sportterreinen.

De cijfermatige gegevens over bestemmingsoppervlakten geven een beperkt beeld van het gevoerd ruimtelijk beleid ten aanzien van toerisme, recreatie en sport. Het beleid heeft een groot aantal recreatieve mogelijkheden (fietspaden, ...) op het terrein mogelijk gemaakt door deze te verweven binnen andere bestemmingen. Het

1C

Informatief deel tweede herziening

formuleren van realistische ontwikkelingsperspectieven voor vrije tijdsactiviteiten die verweven voorkomen in niet-recreatieve bestemmingen, zoals reeds vermeld in het RSV, blijft een belangrijk aandachtspunt. Beleidsvoorbereidend onderzoek dat aan het einde van de planperiode is verricht biedt handvaten voor een nader uit te werken operationele aanpak.

6.2 Actualisatie trends en uitdagingen

Het informatief deel van het RSV omvat een beperkte analyse van de ruimtelijke trends inzake toerisme en recreatie. Het deel 1A Bestaande Ruimtelijke Structuur beschrijft in het hoofdstuk stedelijke structuur het ontstaan van grootschalige voorzieningen (shoppings) mede onder druk van een toenemende commercialisering van de sector, de toenemende recreatiedruk op de open ruimte en op de stedelijke woonfunctie. Het deel 1B Prognoses omvat een paragraaf over toerisme en recreatie waarin staat beschreven dat het aantal recreanten en toeristen stijgt als gevolg van demografische en maatschappelijke trends. Hierin spelen met name de vergrijzing en de individualisering een belangrijke rol. Het economisch belang van de toeristisch-recreatieve sector groeit bijgevolg ook. De ruimtelijke impact en het feitelijk ruimtebeslag van toerisme en recreatie zal toenemen.

De in 1997 vastgestelde trends hebben zich versterkt. Voorts verbreedt het begrip “toerisme en recreatie” zich naar het begrip “vrijtijdsbesteding”. De vastgestelde trends omvatten bijgevolg ook de sectoren sport, cultuur en educatie. Nieuw onderzoek⁷¹ geeft bijkomende informatie over de achterliggende maatschappelijke trends die de ruimtelijke trends verklaren:

- De toenemende verschillen in de beschikbaarheid van tijd en inkomen (vaak samenhangend met leeftijd en arbeids- en gezinssituatie) heeft een segmentering en differentiëring ten aanzien van vrijtijdsbesteding in de hand gewerkt. Voor bepaalde groepen is tijdsnabijheid van essentieel belang.
- Er is sprake van een toenemende geïndividualiseerde behoefte aan levenskwaliteit waarbij ontspanning (vb. korte vakanties / plattelandstoerisme, buitenrecreatie en sport) en vermaak (vb. horeca, grootschalige evenementen) een centralere positie innemen. Dit blijkt onder meer uit een grotere vraag naar toegankelijke natuurgebieden en stadsbossen in de nabijheid van de woning. Maar ook worden hogere eisen gesteld aan vrije tijdsvoorzieningen (vb. beter uitgeruste sportinfrastructuur, luxe vakantiewoningen).

⁷¹ WES (2007) Onderzoek Ruimte voor Toerisme en Recreatie in Vlaanderen, deel 1, Fase 2 Beschrijving van de huidige toestand en fase 3 toekomstig ruimtegebruik, tussentijds rapport, Studie in opdracht van Toerisme Vlaanderen; Corijn, E. (2000) Vrije tijd werkt ook, over de verhouding tussen arbeid en vrije tijd in de twintigste eeuw, in: Samenleving & Sport, Rapport op vraag van de Koning Boudewijnstichting, Verantwoordelijke uitgever : Luc TAYART de BORMS, ISBN: 90-5130-327-0

- Vrije tijd wordt meer vanuit een economische invalshoek benaderd hetgeen een zekere professionalisering maar ook schaalvergroting (vb. georganiseerd reizen, themaparken, megabioscopen) en commercialisering (vb. shopping) in de hand werkt. Dit geldt ook voor de sportieve, culturele en educatieve sector (vb. grote tentoonstellingen en evenementen). De rol van de private sector, en dus ook de marktwerking, neemt toe. De economische waarde van verblijfstoerisme en cultuur is niet langer een voorzichtige trend, maar is nu een vaste waarde.

De professionalisering van de vrijetijdssector en de groeiende aandacht voor het belevingsaspect vertalen zich ook ruimtelijk. Locaties worden steeds meer specifiek ingerichte plaatsen en ruimtes. De publieke ruimte op een hoger schaalniveau, zowel in de stad als in de open ruimte, vormt steeds meer de drager van de recreatieve beleving en krijgt daartoe een aangepaste inrichting.

6.2.1 Vrijetijdsactiviteiten als trekker van grootschalige multifunctionele projecten

De economische benadering van vrije tijd heeft een marktevolutie ingezet waarbij vrijetijdsactiviteiten fungeren als trekker in grootschalige multifunctionele projecten. Typevoorbeelden van dit soort projecten zijn de bouw van nieuwe voetbalstadions of ijspistes waaraan een bijkomend programma gekoppeld wordt. De ruimtelijke impact van dit type projecten is aanzienlijk.

Het aantal gerealiseerde grootschalige multifunctionele projecten in Vlaanderen is beperkt.⁷² In Vlaanderen zijn in totaal 15 realisaties gedetecteerd. De gedetecteerde projecten concentreren zich voornamelijk op de as Brussel-Antwerpen en de vrije tijdsregio's de kust en Noord- en Midden-Limburg. De graad van multifunctionaliteit hangt nauw samen met het schaalniveau van het project.

Het aantal projectvoorstellen is wel omvangrijk. De effectieve marktcapaciteit en ruimtevrage is gezien het speculatieve karakter slechts bij benadering in te schatten. De projecten maken vaak gebruik van herontwikkeling of hergebruik van bestaande sites waaronder soms brownfields. Omwille van de grootschaligheid van deze projecten moet ook rekening gehouden worden met een aantal 'greenfield'-ontwikkelingen.

Gezien de aard van de locaties komen deze projecten ook vaak in (ruimtelijke) concurrentie met projecten voor economische activiteiten/bedrijventerreinen omdat zij net zoals economische activiteiten sterk omgevings- en mobiliteitsgebonden zijn.

⁷² IDEA Consult, Grontmij en WES (2007) Ruimtelijk-economische aspecten van de ontwikkeling van grootschalige multifunctionele vrije tijdsprojecten in Vlaanderen.

1.6

Informatief deel tweede herziening

6.2.2 Toename verweving en medegebruik van vrijetijdsfuncties

Het veel en verspreid voorkomen van vrijetijdsfuncties zowel binnen recreatieve als niet-recreatieve bestemmingen is een algemeen fenomeen in de Noordwest-Europese verstedelijkte regio's. Toerisme en recreatie komen in Vlaanderen meer en meer verweven met ander ruimtegebruik voor. De ruimtevraag vanuit de vrijetijdssector is bijgevolg deels kwalitatief van aard. Aandacht voor een kwalitatieve inrichting en het gericht mogelijk maken van verweving staat hierbij voorop.

6.3 Actualisatie prognoses voor de periode 2007-2012

6.3.1 Analyse van de vraag

De inschatting van de ruimtevraag voor (niet-verweven) toerisme, recreatie en sport in de periode 2007-2012 is gebaseerd op een inventarisatie van gekende onderbouwde ruimtevragen in de sector. De vragen zijn niet ruimtelijk verwerkt en afgewogen. De inschatting geeft geen volledig beeld, maar geeft wel een inzicht in de grootteorde van de gekende ruimtevraag.

Toerisme Vlaanderen⁷³ schat de ruimtevraag (bijkomend te bestemmen) tot 2012 naar wandelbossen, speelbossen, natuurgebied met bezoekerscentra, attractieparken, dierenparken, domeinen voor openlucht- en waterrecreatie, jeugdlogies, campings, recreatieparken, zones voor hotels, plattelandstoerisme en jachthavens in op ongeveer 850 ha. Dit is exclusief de ruimte nodig voor activiteiten die kunnen worden verweven in andere bestemmingen dan recreatie. Toerisme Vlaanderen schat in dat ongeveer 2.000 ha van het bestaande recreatief aanbod zonevreemd gelegen is⁷⁴.

De verschillende sportfederaties⁷⁵ hebben een inventaris gemaakt van terreinen en een inschatting van de ruimtebehoefte tot 2012 voor watersporten, luchtsporten, kleischietsport en paardensport. De ruimtevraag voor deze sporten bedraagt ongeveer 1000 ha.

Voor gereguleerde omlopen voor lawaaisporten wordt uitgegaan van een ruimtevraag op korte termijn (tot 2012) van 10 terreinen, dit is ongeveer 200 ha (ongeveer 20 ha per terrein).

⁷³ WES onderzoek & Advies (2007) Ruimte voor Toerisme en Recreatie in Vlaanderen. Studie in opdracht van Toerisme Vlaanderen.

⁷⁴ WES onderzoek & Advies (2007) Ruimte voor Toerisme en Recreatie in Vlaanderen. Studie in opdracht van Toerisme Vlaanderen.

⁷⁵ Bloso en Interdepartementale Werkgroep Ruimtelijke Ordening en Sport (2006) Ruimtevraag sport.

Het Vlaams golfmemorandum (eerste en tweede fase) voorziet bestemmingswijzigingen voor een oppervlakte van ongeveer 1000 ha. Het gaat om bestaande en nieuwe terreinen.

In uitvoering van het beleidsplan Problematiek Weekendverblijven is bepaald welke clusters niet zijn gelegen in recreatiegebied en vanuit ruimtelijk oogpunt mogelijks in aanmerking komen voor herbestemming naar recreatiegebied. In totaal gaat het om ongeveer 850 ha (deze inschatting is gebeurd op grond van gegevens over de clusters weekendverblijven en een afweging op Vlaams niveau, zie het beleidsplan weekendverblijven).

Een deel van deze ruimtevraag betreft bestaande zonevrije terreinen waarvoor nog afgewogen dient te worden of een herbestemming aangewezen is.

De hierboven genoemde ruimtevragen zijn exclusief de vraag naar ruimte voor te verweven toeristisch-recreatieve en sportfuncties binnen niet-recreatieve bestemmingen.

6.3.2 Analyse van het aanbod

Het beschikbaar ruimteaanbod voor (niet-verweven) recreatie wordt ingeschat op ongeveer 1400 ha.

Het RSV voorzag voor de periode 1994-2007 een bijkomende oppervlakte van 1.000 ha voor de bestemmingscategorie "recreatie" op de gewestplannen of ruimtelijk uitvoeringsplannen. In de periode 1/1/1994 tot 1/1/2007 is netto 900 ha bijkomende recreatie bestemd. Dit is het resultaat van 2.600 ha bijkomend bestemd recreatiegebied en 1.700 ha recreatie herbestemd naar andere functies. Er kan dus 100 ha uit de planperiode tot 2007 overgedragen worden.

De berekening van de vraag houdt geen rekening met het beschikbaar bestemd aanbod. Een deel van de bestemde oppervlakte recreatie op het gewestplan of in ruimtelijke uitvoeringsplannen is niet in gebruik door recreatieve activiteiten. Het beschikbaar bestemd aanbod bedraagt ongeveer 800 ha.

Een deel van de 19.000 ha die op vandaag reeds bestemd zijn voor recreatie komt in aanmerking voor herbestemming omdat ze niet geschikt is voor gebruik door toeristische, recreatieve en/of sportactiviteiten. De inventarisatie geeft aan dat minstens 500 hectare bestemde recreatie niet wordt ingenomen door toeristische, recreatieve en/of sportactiviteiten en dat er ook in de toekomst geen invulling wordt voorzien. Hiervoor kan een herbestemming dus worden overwogen.

1.6

Informatief deel tweede herziening

6.3.3 Confrontatie vraag en aanbod voor niet verweven vormen van toerisme, recreatie en sport

De analyse van de ruimtevraag naar recreatie tot 2012 moet worden geschat binnen de grootteorde 3.500 ha en 4.000 ha. Het beschikbaar ruimteaanbod voor recreatie bedraagt minstens 1.400 ha. Op korte termijn is een bijkomend pakket van 2.000 tot 2.500 ha nodig om de vraag naar bestemd aanbod recreatie op te vangen.

Rekening houdend met het ritme en de omvang van de bestemmingswijzigingen in verband met recreatie in de voorbije periode, kan er vanuit gegaan worden dat met een bijkomende taakstelling, afgeleid uit de bovenstaande inschatting van aanbod en behoeften, ook na 2012 nog gedurende een zekere tijd een beleidsmatige basis bestaat voor bestemmingswijzigingen voor toerisme, sport en recreatie.

6.3.4 Aandeel lokale activiteiten

De analyse van de ruimtebalans voor recreatie toont aan dat ongeveer 500 ha bestemmingswijzigingen naar “recreatie” lokale activiteiten betreft. Het gaat om bestemmingswijzigingen die zijn gebeurd in het kader van de uitvoering van de omzendbrief RO 98/02, sectorale bijzondere plannen van aanleg zonevreemde sport- en recreatieterreinen en andere bijzondere plannen van aanleg.

Specifiek voor recreatie geldt dat bestemmingswijzigingen op lokaal niveau een groot aandeel hebben in de ruimteboekhouding. Er bestaan geen eenduidige wetenschappelijke criteria om een onderscheid te maken tussen lokale en bovenlokale recreatie. Toch kan worden vastgesteld dat lokale bestemmingswijzigingen veelal invulling geven aan een ander soort vraagstukken dan op bovenlokaal niveau. Bovenlokale bestemmingswijzigingen geven eerder invulling aan het voorzien of herbevestigen van grotere recreatieve terreinen (golf, campings, motorcross, ...).

1C

Informatief deel tweede herziening

VII Aanvullingen inzake landbouw, natuur en bos

Informatief deel tweede herziening

7.1 Gevoerd ruimtelijk beleid

Via gewestplanwijzigingen en de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen werden in de periode 1994-2007 ca. 12.500 ha bijkomende natuur- en bosgebieden aangeduid. De vooropgestelde taakstelling bedraagt +38.000 ha natuur en +10.000 ha bos.

De Vlaamse Regering besliste op 7 december 2001 de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur uit te voeren in twee fasen.

In de eerste fase werd gewerkt op twee sporen:

- spoor 'decreet natuurbehoud': afbakening van grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) als onderdelen van het Vlaams ecologisch netwerk (VEN) volgens de procedure voorzien in het decreet natuurbehoud, binnen gebieden van de kaart met de gewenste natuur en bosstructuur die niet aangeduid zijn op de kaart met de gewenste agrarische structuur (zgn. "consensusgebieden" op basis van ambtelijke werkkaarten);
- spoor 'decreet ruimtelijke ordening': opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor bestemmingswijzigingen van agrarisch gebied naar natuurgebied of omgekeerd binnen de consensusgebieden.

In een tweede fase moet de resterende oppervlakte van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur worden afgebakend in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen op basis van gebiedsgerichte en geïntegreerde ruimtelijke visies.

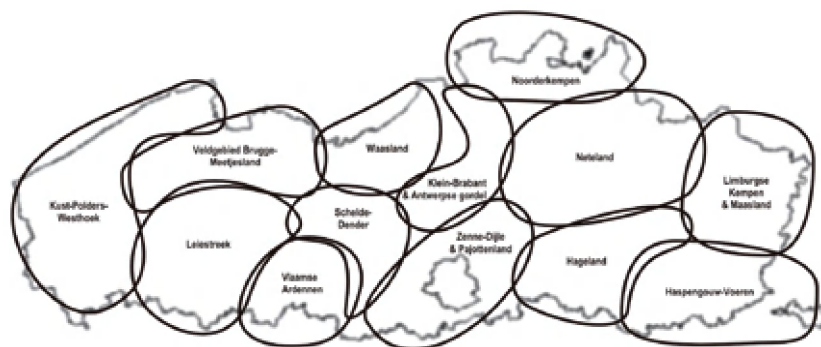
Op 18 juli 2003 legde de Vlaamse Regering via het spoor 'natuurdecreet' de afbakening ca. 85.000 ha VEN definitief vast.

Na een tussentijdse evaluatie nam de Vlaamse Regering op 17 oktober 2003 de beslissing om de tweede fase versneld op te starten en het spoor 'ruimtelijke ordening' van de eerste fase vervroegd stop te zetten. Binnen het spoor 'ruimtelijke ordening' van de eerste fase werden om die reden uiteindelijk in 2004 en 2005 slechts 25 gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen definitief vastgesteld waarmee in totaal ca. 2.000 ha bijkomende natuurgebieden als onderdeel van het Vlaams ecologisch netwerk werden afgebakend.

De afbakening van de gebieden van de agrarische en natuurlijke (incl. bos) structuur wordt sinds 2004 systematisch aangepakt via gebiedsgerichte planningsprocessen in 13 buitengebiedregio's⁷⁶. In overleg met gemeenten, provincies en belangengroepen wordt een ruimtelijke visie op landbouw, natuur en bos opgesteld die vervolgens het kader vormt voor de opmaak van concrete afbakeningsplannen.

⁷⁶ Beslissing Vlaamse Regering van 17 oktober 2003 betreffende tweede fase van de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

1.6 Informatief deel tweede herziening



Via tussentijdse beleidsmatige herbevestigingen van de bestaande plannen van aanleg voor agrarische gebieden wordt sinds 2005 systematisch invulling gegeven aan de aanduiding van die delen van de 750.000 ha agrarisch gebied waarvoor het bestaande gewestplan een voldoende planologisch-juridische vertaling is van de gewenste agrarische structuur. Er is vooropgesteld om via deze werkwijze 2/3 van het agrarisch gebied te herbevestigen⁷⁷.

Op basis van de uitgewerkte ruimtelijke visies worden operationele uitvoeringsprogramma's opgesteld die aangeven volgens welke prioriteiten en fasering gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt worden voor die gebieden waar bestemmingswijzigingen aan de orde zijn in functie van de verdere realisatie van kwantitatieve opties voor landbouw, natuur en bos uit het RSV.

Eind 2008 is de ruimtelijke visie afgewerkt voor alle dertien buitengebiedregio's. Voor iedere regio keurde de Vlaamse Regering een operationeel uitvoeringsprogramma en de te herbevestigen agrarische gebieden goed. Midden 2009 is ca. 538.000 ha agrarisch gebied herbevestigd.⁷⁸

⁷⁷ Beslissing Vlaamse Regering van 3 juni 2005 betreffende de wijze van vastleggen van de gebieden van de agrarische structuur op korte termijn.

⁷⁸ Mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering van 29 mei 2009 betreffende de stand van zaken van de tweede fase van de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur.

7.2 Actualisatie trends en uitdagingen

7.2.1 Bijstelling trends

De trends m.b.t. landbouw, natuur en bos die in 1997 in het RSV beschreven werden zijn in de periode 1997-2007 niet fundamenteel gewijzigd.

- **Trends in de natuurlijke structuur.** Het RSV benoemde de verarming van de natuurlijke structuur als trend met de toenemende versnippering van de open ruimte door bebouwing, toenemende verdroging en verzuring van de bodem, verstoring door o.a. verkeer, recreatie en landbouwkundige bewerkingen, overbemesting en de eutrofiëring als oorzaken hiervoor. Via de milieuraapportering – die sinds midden jaren '90 systematisch gebeurt via de milieu- en natuurrapporten (MIRA⁷⁹ en NARA⁸⁰) – wordt een inzicht in de evolutie van deze indicatoren gegeven en de effectiviteit van het gevoerde beleid. Algemeen kan gesteld worden dat voor de meeste indicatoren de situatie niet significant verslechterd is en voor een aantal indicatoren de milieudruk effectief afneemt, doch voor een aantal thema's problematisch blijft in het licht van vooropgestelde milieudoelstellingen en doelstellingen die voortvloeien uit de Europese habitat- en vogelrichtlijn. De milieuefficiëntie in aantal sectoren (waaronder landbouw⁸¹) is de afgelopen jaren wél aanzienlijk toegenomen.

Voor een ruimtelijk zeer relevante indicator als “versnippering” geven de rapporten⁸² aan dat via het gevoerde ruimtelijk beleid (bv. door verdichting van stedelijke gebieden, selectief aansnijden van woonuitbreidingsgebieden...) de versnippering van de open ruimte als gevolg van bebouwing meetbaar afgeremd wordt (“minder snel toeneemt”) en dus eerder stabiliseert. Uit specifieke dichtheids- en spreidingsindicatoren blijkt een kwantitatieve vermindering van de versnippering door bebouwing, terwijl de bouwmassa verder toeneemt. Dit wijst op een consolidatie van de bebouwingsgroepen. Anderzijds betekent dit voor de overblijvende open ruimte een complementaire toename van de versnippering: de isolatie van de open ruimtfragmenten verhoogt, de relatieve barrièrewerking van verstedelijkte zones neemt toe.

- **Trends in de agrarische structuur.** De trend tot afname van het aantal bedrijven en toename van de bedrijfsgrootte zoals aangegeven in het RSV zet zich verder. De oppervlakte cultuurgrond in gebruik door de beroepslandbouw blijft daarbij stabiel rond ca. 630.000 ha⁸³.

79 Van Steertegeem M (red.), Milieuraapport Vlaanderen (MIRA-T) 2005, VMM.

80 Dumortier M, De Bruyn L, Hens M, Peymen J, Scheiders A, Van Daele T, Van Reeth W, Weyembergh G & Kuijken E (2005) Natuurrapport 2005. Toestand van de natuur in Vlaanderen: cijfers voor het beleid. Mededelingen van het Instituut Natuurbehoud nr. 24, Brussel.

81 Wustenberghs H, Vandermerch M, Lauwers L, Lenders S, Vervaeke M, Fernagut B, Hens M, Maes F, Douvère F, Overloop S, Milieuraapport Vlaanderen 2005, Achtergronddocument Landbouw en Visserij, VMM.

82 Gulinck H, Haesevoets A, Meeus S, Peymen J, Stalpaert S, Milieuraapport Vlaanderen 2005, Achtergronddocument Versnippering, VMM.

83 Platteau J (red.), Landbouwrapport 2005, departement Landbouw en Visserij, afdeling Monitoring en Studie. “Het aantal landbouwbedrijven in Vlaanderen is ten opzichte van 1995 teruggelopen met ongeveer 28% tot 34.410 in 2005. Aangezien de totale oppervlakte cultuurgrond de laatste tien jaar slechts weinig is veranderd (629.684 ha in 2005), is er duidelijk sprake van schaalvergroting in de Vlaamse land- en tuinbouw.”

1C

Informatief deel tweede herziening

De productiestructuur wordt sterk beïnvloed door externe factoren zoals het Europees landbouwbeleid en het wereldhandelsbeleid, waardoor verschuivingen binnen de subsectoren plaatsvinden. Het RSV stelde dat overwegend de grondgebonden productierichtingen (vnl. melk- en rundveeteelt, granen en suikerbieten) regressief waren en productierichtingen als fruitteelt, braadkippen, groenten in open lucht en glastuinbouw eerder expansief waren.

Voor 2012⁸⁴ wordt een stijging van de eindproductiewaarde verwacht in subsectoren aardappelen, maïs, groenten onder glas, niet-eetbare tuinbouwproducten en fruit. Een daling wordt verwacht voor granen, rundvee en leghennen, terwijl de eindproductiewaarde voor suikerbieten, groenten in open lucht, melkvee, varkens en braadkippen eerder constant zou blijven. Wat betreft de grondgebonden productierichtingen wijzigen de door het RSV gestelde trends tot 2012 niet fundamenteel, behoudens kleine verschuivingen binnen de productietakken die geen of een beperkt effect hebben op de totale ruimtebehoefte.

Op basis van de resultaten van de studie naar de toekomstige ruimtebehoefte voor landbouw in 2013 en 2020 kan geconcludeerd worden dat de vraag naar cultuurgrond in 2012 minstens op het zelfde niveau blijft als vandaag en stabiel blijft rond ca. 630.000 ha⁸⁵. De studie berekent voor 2013 een nettovraag van 634.678 ha, hetgeen een verwaarloosbare stijging t.o.v. de huidige situatie betekent (+0,8%).

De in het RSV vooropgestelde 750.000 ha agrarisch gebied ging uit van het behoud van het bestaande areaal cultuurgrond (netto) en de bijhorende tarra eigen aan de landbouw. De 750.000 ha “agrarische gebieden” te voorzien in de plannen van aanleg, werd geconcipieerd als een bruto-bruto-oppervlakte van als “agrarisch gebied bestemde gebieden”, waarbij de brutolandbouwnuttige oppervlakte vermeerderd werd met ca. 100.000 ha tarra die niet eigen is aan de landbouw (zijnde bebouwing, infrastructuur en andere niet-landbouw functies gelegen in het agrarisch gebied).⁸⁶

Doordat het areaal cultuurgrond de afgelopen 10 jaar nagenoeg constant is gebleven en ook aangegeven wordt dat dit tot 2012 het geval zal blijven, kan ook gesteld worden dat de voorziene 750.000 ha gebieden bestemd als agrarische gebied tot 2012 nodig blijven voor het functioneren van de beroepslandbouw, binnen dezelfde uitgangspunten.

- **Trends in de bosstructuur.** Het RSV benoemde de afname van het bosbestand als trend. Ondanks het moratorium op ontbossing en het actieve beleid inzake bosuitbreiding is de oppervlakte bebossing nauwelijks groter dan de oppervlakte vergunde ontbossing⁸⁷. Tussen 1994 en 2005 werd 3582 ha bosuitbreiding gere-

⁸⁴ Analyse van de huidige en toekomstige ruimtebehoefte voor land- en tuinbouw en de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen landbouw - Eindverslag Fase 2: Streefbeeld voor de Vlaamse land- en tuinbouw 2013 en 2020, door UGent, KULeuven, februari 2007, Studiegroep Omgeving en Steunpunt Duurzame Landbouw i.o.v. departement Landbouw en Visserij, afdeling Monitoring en Studie.

⁸⁵ Analyse van de huidige en toekomstige ruimtebehoefte voor land- en tuinbouw en de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen landbouw - Eindverslag Fase 3: Onderbouwen ruimtebehoefte, februari 2007, door UGent, KULeuven, Studiegroep Omgeving en Steunpunt Duurzame Landbouw i.o.v. departement Landbouw en Visserij, afdeling Monitoring en Studie.

⁸⁶ Structuurplan Vlaanderen: Uitvoering geven aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: voortgangsverslag II – 30 september 1996.

⁸⁷ Dumortier M, De Bruyn L, Hens M, Peymen J, Scheiders A, Van Daele T, Van Reeth W, Weyembergh G & Kuijken E (2005) Natuurrapport 2005. Toestand van de natuur in Vlaanderen: cijfers voor het beleid. Mededelingen van het Instituut Natuurbehoud nr. 24, Brussel.

liseerd. Het totale bosareaal stijgt echter netto niet in dezelfde mate door het feit de vergunde ontbossingen slechts in beperkte mate ook effectief gecompenseerd worden. De ontbossing situeert zich in hoofdzaak in niet-groene bestemmingsgebieden als woon- of industriegebied.

7.2.2 Uitdagingen

De negatieve trends met betrekking tot de open ruimte – zoals een verlies aan samenhang van open ruimte, het verdwijnen van natuur- en bosgebieden en ecologisch infrastructuur – die het RSV in 1997 vaststelde⁸⁸ zijn minstens gestabiliseerd en in een aantal gevallen voorzichtig omgebogen. Er kan gesteld worden dat de druk op de open ruimte door bv. uitwaaiering van bebouwing in de periode 1997-2007 kon gekanaliseerd worden. De vooropgestelde beleidsdoelstellingen inzake versterking van de natuurlijke en bosstructuur, die niet alleen het afremmen en stopzetten van de negatieve trends maar ook structurele ombuiging beoogden, zijn niet bereikt in de vooropgesteld planperiode.

Oorzaken hiervoor zijn enerzijds het feit dat de ruimtelijke planningsprocessen hiervoor pas in de tweede helft van de planperiode op gang zijn gekomen en een belangrijk deel van de uitvoering ervan in de volgende planperiode 2007-2012 nog gerealiseerd zal moeten worden via de opmaak van gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplannen. Anderzijds wordt vastgesteld dat de via het ruimtelijk beleid gevoerde ‘afbakeningsprojecten’ waarbij bijkomende gebieden bestemd worden - althans op korte termijn - weinig impact hebben op de effectieve realisatie van bijkomende natuur- en bosgebieden op het terrein. De oppervlakte natuur- en bosgebieden in plannen van aanleg nam sinds 1994 nochtans toe met meer dan 12.000 ha. Naast een beleid gericht om het bestemmen van gebieden voor landbouw, natuur en bos, is een effectiever beleid gericht op ‘realiseren’ van deze bestemmingen aangewezen.

Een bijzonder knelpunt is de blijvende afname aan natuur en bos in verstedelijkte gebieden. Het behoud van bestaande natuur- en boselementen die thans in niet-groene bestemmingen gelegen zijn en waarvan het voortbestaan niet verzekerd is, moet een bijkomend aandachtspunt zijn binnen de ruimtelijke planningsprocessen, zowel voor de stedelijke gebieden als de processen in het buitengebied.

Het Natuurrapport 2005 stelt dat om het verlies aan biodiversiteit in Vlaanderen te keren en om te voldoen aan de internationale verplichtingen (Biodiversiteitsconventie, Natura 2000) de inzet van 38.000 ha bijkomende natuurgebieden kwantitatief als onvoldoende wordt ingeschat.

Ten gronde worden de kwalitatieve en kwantitatieve opties van het RSV inzake landbouw, natuur en bos thans niet in vraag gesteld: de trends, problemen en potenties die het uitgangspunt vormden voor het formuleren van de doelstellingen voor landbouw, natuur en bos zijn in 2007 voldoende actueel.

⁸⁸ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, informatief gedeelte, deel 1A, hoofdstuk 2.3 en 2.4, p. 105 tot 119.

1C

Informatief deel tweede herziening

Bij de uitvoering worden soms een aantal **operationele knelpunten** vastgesteld die te maken hebben met een gebrekkige afstemming tussen het natuurdecreet⁸⁹ enerzijds en het RSV anderzijds. Deze knelpunten zijn o.a. beschreven in de verschillende natuurrapporten⁹⁰ en hebben te maken met een verschillende uitwerking van dezelfde beleidsopties in RSV dan wel in het natuurdecreet.

Een aantal wijzigingen van het natuurdecreet⁹¹ sinds 1997 hebben er bovendien toe geleid dat de wijze waarop in het RSV de inhoudelijke uitgangspunten uit het richtinggevend deel vertaald worden naar het operationeel niveau in het bindend deel een bijstelling, herinterpretatie en/of nuanceren vragen. Ook de in 2003 genomen beleidsbeslissingen m.b.t. de afbakening van het Vlaams ecologisch netwerk⁹² leiden er toe dat een aantal bepalingen van het RSV bijgesteld moeten worden om de verdere realisatie van de doelstellingen voor natuur en bos te kunnen realiseren.

Daarnaast zijn in het kader van de studieopdracht⁹³ m.b.t. de afstemming tussen ruimtelijke ordening en sectorwetgeving een aantal Reguleringssimpactanalyse (RIA's) gemaakt waaronder een "RIA inzake sectorale gebiedsafbakeningen, ruimtelijke bestemmingen en bijhorende plannen en maatregelen" waarin vereenvoudigingsvoorstellen worden aangezet m.b.t. de afbakening van VEN en IVON en de relatie met RSV en gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Het onderzoek⁹⁴ naar de beschreven operationele knelpunten resulteerde in reeks vereenvoudigingsvoorstellen voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur i.f.v. een betere afstemming met het decreet natuurbehoud die in een herziening van het RSV voor de planperiode 2007-2012 aan bod kunnen komen⁹⁵. De vereenvoudigingsvoorstellen hebben te maken met:

- de kwantitatieve verdeling taakstelling VEN over GEN en GENO;
- de herneming van VEN-afbakening 2003 via gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen;
- de relatie tussen bestemming en ruimteboekhoudingscategorie voor niet-groene bestemming aangeduid als VEN in het kader van de afbakeningsprocedure van het Natuurdecreet;
- de planningsopdracht voor natuurverwevingsgebieden voor groengebieden.

Het moet duidelijk zijn dat de fundamentele uitgangspunten inzake landbouw, natuur en bos uit het RSV behouden blijven en geenszins in vraag gesteld worden via deze vereenvoudigingsvoorstellen. De kwantitatieve opties om te evolueren naar 750.000 ha agrarisch gebied, het realiseren van een Vlaams ecologisch netwerk (VEN) van 125.000 ha en het voorzien van ruimte voor 10.000 ha ecologisch verantwoorde bosuitbreiding blijven hoe dan ook behouden.

⁸⁹ Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

⁹⁰ O.a. Dumortier M., De Bruyn L., Hens M., Peymen J., Scheiders A., Van Daele T., Van Reeth W., Weyembergh G. & Kuijken E. (2005) Natuurrapport 2005. Toestand van de natuur in Vlaanderen: cijfers voor het beleid. Mededelingen van het Instituut Natuurbehoud nr. 24, Brussel.

⁹¹ O.a. decreet van 19 juli 2002 houdende wijziging van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

⁹² Beslissing van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003.

⁹³ IDEA Consult, Laga en Philippe en Studiegroep Omgeving. Afstemming ruimtelijke ordening en sectorwetgeving, in opdracht van Departement RWO – Ruimtelijke Planning, Brussel 2006.

⁹⁴ Hiervoor is een ambtelijk overleg opgezet tussen departement RWO Ruimtelijke Planning, het departement Landbouw en Visserij afdeling Duurzame Landbouwonwikkeling, het Agentschap voor Natuur en Bos en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO).

⁹⁵ Departement RWO - Ruimtelijke Planning, Voorbereiding gedeeltelijke herziening van het RSV: vereenvoudigingsvoorstellen voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur i.f.v. een betere afstemming met het natuurdecreet; Tussentijds rapport september 2006, Brussel 2006.

De vereenvoudigingsvoorstellen bevinden zich op het operationeel niveau en hebben tot doel de verdere realisatie van de vooropgestelde beleidsdoelstellingen en ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven voor landbouw, natuur en bos te faciliteren en knelpunten in de uitvoering daarbij weg te werken.

Operationeel knelpunt 1. Kwantitatieve verdeling taakstelling VEN over GEN en GENO

Het natuurdecreet stelt de afbakening van een Vlaams ecologisch netwerk van 125.000 ha voorop, bestaande uit grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO). Het natuurdecreet maakt geen verdere kwantitatieve verdeling tussen GEN en GENO. Het RSV stelt in de bindende bepalingen echter bijkomend dat er 75.000 tot 100.000 ha grote eenheden natuur, en 25.000 tot 50.000 ha grote eenheden natuur in ontwikkeling aangeduid moeten worden. In het richtinggevend deel van het RSV is voor deze verdeling geen expliciete motivatie opgenomen.

De keuze om binnen de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen een gebied als GEN dan wel als GENO aan te duiden is in belangrijke mate een gebiedsgerichte keuze die gemotiveerd kan worden vanuit de uitgangssituatie op het terrein en vanuit een gebiedsspecifiek ontwikkelingsperspectief als resultaat van het gevoerde plannings- en overlegproces. Gelet op de huidige stand van zaken inzake de afbakening van het Vlaams ecologisch netwerk en het huidig landgebruik in de gebieden die nog een bestemmingswijziging naar natuurgebied in functie van de verdere realisatie van het VEN, lijkt een pakket van maximaal 25.000 ha GENO te volstaan.

Een inhoudelijk knelpunt in de uitvoering is dat de rechtsgevolgen die vanuit het natuurdecreet voortvloeien uit een aanduiding van een gebied als GEN of GENO thans identiek zijn⁹⁶: binnen de gebieden van het VEN wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen GEN en GENO. Daar waar GENO in het RSV geconcipieerd zijn als gebieden waar het ruimtelijk beleid gericht is op de ruimtelijke ondersteuning van de ontwikkeling van potentiële natuurwaarden via “een gefaseerde omzetting van het grondgebruik naar een gebruik dat het herstel en de ontwikkeling van de gewenste ecotopen toelaat” (RSV, p. 388) en dit dus in de stedenbouwkundige voorschriften vertaald wordt via overgangsbepalingen voor de bestaande activiteiten in het gebied, worden vanuit de (aan bestemmingen gekoppelde) sectorale regelgeving onmiddellijk dezelfde regels van kracht binnen GENO als binnen GEN en zijn de overgangsbepalingen voor bv. landbouwactiviteiten in het natuurdecreet identiek in GEN en GENO. Met een herziening van het mestdecreet eind 2008 is de regelgeving aangepast waardoor er zowel in GEN en GENO ruimere overgangsbepalingen zijn ten aanzien van landbouw (i.c. onheffingsmogelijkheden op nullbemestingen) die een betere afstemming tussen ruimtelijk en sectoraal beleid mogelijk maken en waardoor een gefaseerde omzetting binnen een bepaald tijdsperspectief beter mogelijk gemaakt wordt.

⁹⁶ Dit is o.a. het gevolg van de wijzigingen van het natuurdecreet van 19 juli 2002.

1C

Informatief deel tweede herziening

Operationeel knelpunt 2. RSV is onvoldoende afgestemd met VEN-afbakingsprocedures van het natuurdecreet

Het RSV stelt dat de volledige 125.000 ha GEN/GENO in gewestplannen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen aangeduid moeten worden, terwijl ook het decreet Natuurbehoud een afbakingsprocedure voorziet voor de aanduiding van GEN/GENO binnen bepaalde (groene) bestemmingen van de bestaande plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen. Op 18 juli 2003 stelde de Vlaamse Regering een afbakingsplan voor ca. 85.000 ha GEN/GENO in die zin definitief vast. Voor die gebieden is de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan niet meer noodzakelijk voor de realisatie van het VEN.

In het RSV is abstractie gemaakt van de afbakingsprocedure voorzien in het natuurdecreet. Het systematisch hernemen van de VEN-afbakening uit 2003 in RUP's is een planologisch weinig prioritaire operatie, gezien de onderliggende gewestplanbestemming in de meeste gevallen een voldoende actuele planologisch-juridische vertaling is van de beoogde toestand, zodat aangewezen is de relatie met de VEN-afbakeningen via de procedures decreet natuurbehoud aan te geven. De mogelijkheid om via de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen die in uitvoering van de thans lopende gebiedsgerichte planningsprocessen voor landbouw, natuur en bos opgemaakt worden, de VEN-afbakening 2003 te verfijnen of te hernemen op kadastraal perceelsniveau blijft.

Operationeel knelpunt 3. Nood aan afstemming tussen bosuitbreiding en de realisatie van het Vlaams Ecologisch Netwerk

Er zit een ongerijmdheid tussen het richtinggevend en bindend deel van het RSV m.b.t. de opties voor bos:

- Het richtinggevend deel m.b.t. de ruimteboekhouding (p. 535) stelt enerzijds dat de kwantitatieve beleidsoptie m.b.t. bos (10.000 ha ecologisch verantwoorde bosuitbreiding) “verdeeld wordt over de bestemmingscategorieën die momenteel voor bos van toepassing zijn: natuur- en reservaatgebied, bosgebied, bosuitbreidingsgebied en overige groene bestemmingen (groengebied, parkgebied, bufferzone)”.
- Anderzijds leggen de bindende bepaling vast dat er “10.000 ha bijkomende bosgebieden of bosuitbreidingsgebieden afgebakend worden waarbinnen ecologisch verantwoorde bosuitbreiding plaatsvindt” en dat “ten aanzien van de oppervlakte van de bestemming bosgebied op de gewestplannen dit een toename van 10.000 ha betekent”.

De bindende bepaling legt dus expliciet de link met de bestemming ‘bosgebied’, terwijl in het richtinggevend duidelijk de optie naar voor geschoven wordt dat de bosuitbreidingsdoelstelling gerealiseerd kan worden binnen het totaalpakket van alle ‘groene’ bestemmingen.

Het onderscheid dat in het koninklijk besluit van 28 december 1972 over de gewestplanvoorschriften gemaakt is tussen de bosgebieden en de natuur- en reser-

vaatsgebieden is achterhaald⁹⁷, gelet op de evolutie sindsdien binnen de sectorregeling. Het is dus weinig zinvol vast te houden aan het principe dat de bosuitbreidingsdoelstelling gerealiseerd moet worden via het bestemmen van gebieden als bosgebied, zoals in de bindende bepalingen van het RSV.

Het Natuurrapport 2005 wijst daarnaast op “een nood aan meer synergie tussen de begrenzing van de 10.000 ha bosuitbreidingsgebieden en de noden voor de versterking van het VEN”. Heel wat mogelijke bosuitbreidingen bevinden zich m.a.w. binnen gebieden die ook deel uitmaken van het Vlaams Ecologisch Netwerk.

In functie van de beleidsdoelstelling om 10.000 ha effectieve ecologisch verantwoorde bosuitbreiding te realiseren, kan het volstaan om aan te geven dat binnen de totale oppervlakte van groene bestemmingen ruimte is voor de realisatie van 10.000 ha effectieve bosuitbreiding, zonder dat deze binnen de ruimtelijke ordening specifiek verordend vastgelegd moet worden, zoals ook het initiële uitgangspunt in het richtinggevend deel verwoordt.

Operationeel knelpunt 4. De één-op-één-relatie tussen bestemming en ruimteboekhoudingscategorie voor niet-groene bestemming aangeduid als VEN is niet in lijn met het Natuurdecreet

Het Natuurrapport 2005 stelt: *“In VEN eerste fase zit ca. 5.000 ha gronden die geen bestemming groengebied (in de brede zin) hebben, maar een andere gepaste (‘VEN-waardige’) bestemming conform het natuurdecreet (art. 20). Het gaat onder meer om ongeveer 2.500 ha agrarisch gebied met ecologisch belang, maar ook om ontginningsgebieden, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut met overdruk overstromingsgebied en beschermd duingebied. Volgens het RSV kan die 5.000 ha echter planologisch geen onderdeel vormen van de ‘natuurlijke structuur’, tenzij er een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd naar een groene bestemming (rubrieken ‘N+R’, ‘bos’ of ‘overig groen’ uit de ruimteboekhouding van het RSV)”*.

Een aantal gebieden hebben via het natuurdecreet reeds juridisch het statuut van GEN of GENO gekregen en maken de facto deel uit van het VEN. Hoewel ze geen groene bestemming hebben op de plannen van aanleg - en bijgevolg tot op heden ook niet als dusdanig gerekend worden in de ruimteboekhouding.

Deze gebieden zullen post factum nog via een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan een bestemmingswijziging naar een bestemming van de categorieën ‘natuur en reservaat’, ‘bos’ of ‘overig groen’ moeten krijgen (samen de ‘groene’ bestemmingen) om de afbakening van het VEN in overeenstemming te brengen met het RSV. Het RSV laat immers geen overdruk GEN/GENO toe binnen de rubrieken ‘wonen’, ‘landbouw’ of ‘overige bestemmingen’ (openbare nutsgebieden, ontginningsgebieden...) toe. Deze bestemmingswijzigingen zullen doorgevoerd worden al naargelang er voor de betrokken regio ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt worden.

⁹⁷ Het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen ging er vanuit dat enkel die bossen waarvan de economische functie primeert als afzonderlijke bosgebieden aangeduid moesten worden. Sinds het bosdecreet van 1991 zijn alle bossen per definitie ‘multifunctioneel’ en wordt het al dan niet meer of minder economisch uitbaten van een bos beschouwd als een aspect dat geregeld wordt via het beheersinstrumentarium en kan evolueren in de tijd, los van de bestemming.

1C

Informatief deel tweede herziening

Operationeel knelpunt 5. Planningsopdracht voor aanduiding natuurverwevingsgebieden boven groene bestemmingen is minder noodzakelijk door wijzigingen van het Natuurdecreet

De bindende bepalingen van het RSV stellen de afbakening van 150.000 ha natuurverwevingsgebieden in overdruk voorop. In het richtinggevend deel wordt volgende indicatieve verdeling van de natuurverwevingsgebieden gemaakt: maximaal 70.000 ha van het agrarisch gebied, 40.000 ha van het bosgebied, 30.000 ha van de overige groene bestemmingen en 10.000 ha van het recreatiegebied.

Het Natuurrapport 2005 stelt:

“Bij de theoretisch uitgewerkte ruimteboekhouding van het RSV voor de NVWG stellen zich een aantal knelpunten.

Tijdens het afbakeningsproces voor VEN eerste fase zijn door de Vlaamse regering verschillende bossen van gewenst NVWG doorgeschoven naar VEN, waardoor de oppervlakte bosbestemming in het gewenste NVWG gereduceerd is tot 22.000 ha, 18.000 ha te weinig volgens de ruimteboekhouding van het RSV. Het is echter fysisch onmogelijk om in Vlaanderen nog 18.000 ha bos in min of meer ruimtelijk aaneengesloten gehelen en in samenhang met het VEN te vinden (te weinig bosbestemming op het gewestplan).

Analoog is er recreatiegebied op de bestemmingsplannen tekort om 10.000 ha zinvolle verweving te lokaliseren, tenzij op grote schaal natuurgebieden met een belangrijke recreatieve functie zouden worden herbestemd naar recreatiegebied met een overdruk natuurverweving.

Anderzijds overlapt circa 105.000 ha van de 180.000 ha gewenst NVWG op de GNBS met een agrarische bestemming. Ondanks het feit dat in die gebieden door de VLM momenteel reeds beheerovereenkomsten worden aan geboden, zou dat cijfer volgens de ruimteboekhouding van het RSV naar maximaal 70.000 ha moeten worden teruggebracht.

In die context kan het aangewezen zijn om de ruimteboekhouding voor NVWG in het RSV te herzien.”

Er is alleszins de nood om de verdeling flexibeler over verschillende bestemmingscategorieën te kunnen toepassen, op basis van de resultaten van de gebiedsgerichte planningsprocessen voor landbouw, natuur en bos die vertrekken van de reële potenties op het terrein eerder dan van een theoretische verdeling. Bovendien laat het natuurdecreet ook toe natuurverwevingsgebieden aan te duiden boven andere bestemmingscategorieën (art 20, art. 27) dan landbouw en recreatie, nl. ook boven een reeks ‘overige bestemmingen’ (militair domein, overstromingsgebieden, wachtbekkens...). Het lijkt aangewezen deze mogelijkheid ook in het RSV te bieden. Bijkomend lijken ook een aantal gebieden uit de bestemmingscategorie ‘wonen’ in aanmerking te komen voor een differentiatie als natuurverwevingsgebied, denk bv. aan aaneengesloten boscomplexen met een bestemming ‘woonpark’.

Daarnaast wordt de vaststelling gedaan dat de decretale bepalingen die vanuit het natuurdecreet gelden binnen de bosgebieden en overige groengebieden onafhanke-

lijk zijn van de aanduiding als natuurverwevingsgebied⁹⁸. Het al dan niet aanduiden van bosgebieden en overige groengebieden als natuurverwevingsgebied voegt dus weinig toe aan het ruimtelijk beleid of natuurbeleid binnen deze gebieden, want:

- er worden natuurrichtplannen opgemaakt voor alle groen- en bosgebieden (art. 48) ongeacht ze aangeduid zijn als natuurverwevingsgebied;
- er kunnen vrijwillige beheersovereenkomsten afgesloten worden in alle groen- en bosgebieden met het oog op beheer, herstel en ontwikkeling van natuurwaarden (art. 46), ongeacht ze aangeduid zijn als verwevingsgebied.
- maatregelen in een natuurrichtplan voor overige groengebieden kunnen net zoals in de natuurverwevingsgebieden enkel stimulerend en niet bindend zijn voor particuliere grondeigenaars en grondgebruikers (art. 48 § 4).

Het systematisch differentiëren van 40.000 ha bosgebieden en 30.000 ha overige groengebieden als natuurverwevingsgebied in gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplannen biedt weinig juridische of beleidsmatige meerwaarde en is bijgevolg een weinig zinvolle planningsopdracht. De bos- en overige groengebieden worden door het natuurdecreet immers de facto reeds gelijk behandeld als de bos- en overige groengebieden die aangeduid zijn als natuurverwevingsgebied. Bovendien voorziet artikel 30 van het natuurdecreet een eigen sectorale en eenvoudigere afbakeningsprocedure die hiervoor ingezet kan worden.

In die zin lijkt de aanduiding van een overdruk natuurverweving in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen enkel noodzakelijk boven de niet-groene bestemmingen en wordt voor de differentiatie van de bestaande groengebieden in eerste instantie verwezen naar de sectorale aanduiding.

⁹⁸ Als gevolg van de wijziging van het natuurdecreet van 19 juli 2002, die de opdracht om natuurrichtplannen te maken voor gebieden van het VEN en IVON uitbreidde tot alle groengebieden en speciale beschermingszones.

1C

Informatief deel tweede herziening

Bijlagen informatief gedeelte tweede herziening

De bijlagen bij deel 1C van het informatief gedeelte geven achtergrondinformatie (methodiek, afwegingskader, basisinventaris) bij het gevoerd onderzoek met betrekking tot de selecties inzake economie en lijninfrastructuur.

Bijlage 1. Thema werken: achtergrondinventaris van knelpunten in de concentratiegebieden van economische activiteiten

Gemeente(n)	Locatie knelpunt	Gemeente(n)	Locatie knelpunt
Hoogstraten	Transportzone Meer	Borgloon	Cluster Looza
Brecht	Ringweg	Bocholt	PRB-terreinen Kaulille
Geel	Militair domein Kievermont	Halen	Uitbreiding Webbekom
Mol	Nucleaire zones	Zulte-Kruishoutem	Bedrijven-terreinencluster langs de E17
Dessel	Stenehei	Hamme	Vraag kleinstedelijk gebied
Brasschaat	Militair domein	Sint-Gillis-Waas	Kluizenmolen - Piramiden
Rumst	Nabij E19	Zelzate - Assenede	Uitbreiding AKMO op de grens van beide gemeenten
Arendonk	Hoge Mauw	Stekene	Uitbreiding bedrijventerreinen Zavelstraat tot N41
Retie	Zuidzijde E34	Erpe-Mere	Bedrijven-terreinen-cluster langs E40
Kampenhout, Boortmeertbeek, Haacht	Kampenhout-Sas	Laarne	Onduidelijk lokaliseerbaar
Ternat	Kleinhandelsconcentratie	Kluisbergen	Niet economisch knooppunt
Tielt-Winge	Gouden Kruispunt thv kruising N2 en N223	Wielsbeke, Wingene, Wervik, Anzegem	Geselecteerde economische knooppunten
Boortmeerbeek-Kampenhout	Kleinhandelsconcentratie langs heen N26	Oostrozebeke	Bedrijventerreinen langs het kanaal Roeselare-Leie
Meise	Meise-Westrode	Zonnebeke	Polderhoek
Kapelle-op-den-Bos	Nieuw bedrijventerrein (Bessemstraat)	Gistel	Konijnenbos
Overijse	Maleizenveld	Vleteren/Lo-Reninge	Tempelaere
Rotselaar	Wingepark	Spiere-Helkijn	Uitbreiding bedrijventerrein langs N50
Landen	Niet gelokaliseerd	Zedelgem, Jabbeke	Zuidwegen
Genk	Logistieke Poort Genk	Hooglede, Ardooie, Meulebeke-Kortemark, Staden	Geselecteerde economische knooppunten
Peer	Vraag voor kleinstedelijk gebied	Niet gespecificeerd	Centraliseren van bedrijfsvestigingen

1C

Informatief deel tweede herziening

Bijlage 2. Thema werken: evaluatie van de basisinventaris van knelpunten in de concentratiegebieden van economische activiteiten

Vermits de loutere detectie van een knelpunt nog geen uitspraak doet over de ontwikkelings-mogelijkheden, is ieder van de 14 knelpunten in de basisinventaris inhoudelijk geëvalueerd.

Vermits de vier ruimtelijke principes van het RSV in het korte termijnspoor niet in vraag worden gesteld, worden de gebieden in de basisinventaris kwalitatief geëvalueerd binnen de globale samenhang van het huidige RSV, en wel op basis van de vier ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur:

- 1 Gedeconcentreerde bundeling: streeft een selectieve concentratie na van de groei van wonen, werken en andere maatschappelijke functies in de steden en de kernen van het buitengebied, waarbij rekening wordt gehouden met het bestaande spreidingspatroon en de dynamiek van functies in Vlaanderen. Binnen dit criterium wordt de ligging van het knelpunt ten aanzien van het bebouwd weefsel (kernbebouwing, bestaande bedrijventerreinen, ...) en de positie binnen een gewenste ruimere structuur onderzocht.
- 2 Poorten als motor voor ontwikkeling: met name de zeehavens met bijhorende internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de stations voor de HSL-treinen en de internationale passagiers- en vrachtluchthaven van Zaventem zijn de motor voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen. Dit criterium zal voor een aantal knelpunten weinig aanknopingspunten bevatten, voor andere is de ligging ten opzichte van dergelijke poorten dan weer wel van belang en zal onderzocht worden hoe kan bijgedragen worden tot dit principe.
- 3 Infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten: het mobiliteitsprofiel moet afgestemd worden op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Verkeersknoop-punten liggen altijd nabij de stedelijke gebieden en poorten. Door hun potentieel goede bereikbaarheid hebben ze de beste ontwikkelingsmogelijkheden. Dit geldt ook voor de omgeving van IC-stations en HST-stations. Binnen dit criterium zal de ligging ten opzichte van het bovenlokale net (spoor, weg en water) en derhalve de bereikbaarheid van het knelpunt onderzocht worden. Ook aspecten zoals multimodale potenties komen hier aan bod, voornamelijk in functie van het locatiebeleid (afstemming van het mobiliteitsprofiel van de activiteit op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie)
- 4 Fysisch systeem als ruimtelijk structurerend: het fysisch systeem vormt het richtinggevend kader voor de ontwikkeling van de structuurbepalende natuur, bos, landbouw en landschap van het buitengebied. De ruimtelijke structuur van het buitengebied wordt in Vlaanderen bepaald door het samenhangend geheel van rivier- en beekvalleien, grote aaneengesloten natuur- en boscomplexen, belangrijke landbouwgebieden en het landschap. Het vrijwaren van open-ruimteverbindingen tussen de grotere, aaneengesloten gebieden is essentieel voor de

1C

Informatief deel tweede herziening

continuïteit binnen het buitengebied. Binnen dit criterium zal worden afgewogen of het knelpunt de aanwezige natuurlijke, agrarische en landschappelijke structuur binnen Vlaanderen respecteert. Wat de natuurlijke structuur betreft wordt systematisch nagegaan hoe het knelpunt zich situeert ten opzichte van de afgebakende VEN-gebieden, en de habitat- en vogelrichtlijngebieden, als ook de lopende processen voor de afbakening van de natuurlijke structuur op Vlaams niveau. De betekenis voor de agrarische structuur wordt afgewogen op basis van de landbouwtyperingskaarten Vlaanderen, evenals de lopende processen voor de afbakening van de agrarische structuur op Vlaams niveau. Voor de landschappelijke structuur wordt de landschapatlas en de ligging volgens de traditionele landschappen bekeken. Verder wordt voor elk knelpunt een verkennende 'watertoets' uitgevoerd.

De in de basisinventaris geselecteerde knelpunten krijgen ook een specifiek economische evaluatie, voor zover de economische sector hier materiaal voor kon aanreiken. Hierbij zal worden nagegaan of de knelpunten al dan niet kunnen bijdragen tot de economische structuur van Vlaanderen. Ook dit betreft een beschrijvende evaluatie waarbij aspecten zoals de economische rol op subregio-niveau, de positie van het knelpunt ten opzichte van de stedelijke gebieden en andere economische knooppunten, de mogelijke concurrentie voor brownfields en verlaten terreinen, etc. onderzocht worden.

De evaluatie van de 14 knelpunten heeft geleid tot voorstellen voor ontwikkelingsperspectieven. Volgende tabel geeft de hoofdlijnen weer van deze evaluatie. De gedetailleerde evaluatie kan teruggevonden worden in het bijlagerapport . Een positieve evaluatie geeft voor iedere specifieke situatie aanleiding tot een specifiek ontwikkelingsperspectief. Voor de poort Genk wordt in de synthesesnota onder het thema werken een nader uitgewerkt voorstel gedaan.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

nr	Naam	Hoofdpijnen van evaluatie van het knelpunt uit de basisinventaris	Voorstel selectie
PROVINCIE ANTWERPEN			
1	Transportzone van Meer te Hoogstraten	- Gelegen in een groot aaneengesloten gebied van het buitengebied - Voorgestelde uitbreidingsalternatieven sluiten aan bij de grensoverschrijdende transportzone ifv gedeconcentreerde bundeling - Unimodale transportzone gekoppeld aan een belangrijke verbinding tussen de zeehavens in de Rijn-Schelde-Delta - Strook agrarisch gebied aan de overzijde van de E19, alsmede ten zuiden van de transportzone zijn aangeduid als samenhangend en te vrijwaren landbouwgebied - Economische potentie voor clustering van transportbedrijven op de noord-zuid-as tussen de zeehavens in de Rijn-Schelde-Delta - Economische potentie voor overloop van het grootstedelijk gebied - Antwerpen op vlak van ruimte-extensieve TDL	Bijkomende beleidsafweging noodzakelijk
2	Ringweg te Brecht	- Gelegen in een groot aaneengesloten gebied van de landbouwstructuur - Aansluitend gelegen op de kernbebouwing van Brecht - Rechtstreeks ontsloten via (te verleggen knooppunt) E19 en in de toekomst bereikbaar via spoor, gelet op de nieuw aan te leggen IC-stopplaats 'Noorderkernen' - perspectief voor de ontwikkeling van een terrein voor grootschalige TDL-activiteiten is niet aan de orde gezien hiervoor ruimte wordt geboden te Meer - voorzien van kantoren en stationsgebonden functies leidt tot stedelijke ontwikkeling, die de schaal van Brecht overstijgen - Locatie is potentie in functie van langetermijnspoor RSV op vlak van andere benadering stedelijke ontwikkeling en gebruik openbaar vervoersnetwerk in Vlaanderen	Bijkomende beleidsafweging noodzakelijk
3	Nabij E19 te Rumst	- Gelegen in het buitengebied, als onderdeel van de Vlaamse Ruit, tussen Brussel en Antwerpen - Gelegen in structureel open ruimte gebied ten zuiden van Antwerpen op een ongeschonden deel van de cuestarug van Land van Boom - Concurrentie voor uitbreiding van Satenrozen (78 ha) aan knooppunt 7, gepland in kader van grootstedelijk gebied Antwerpen - Enkel kwalitatieve unimodale ontsluiting mogelijk indien bijkomend knooppunt op E19 wordt gecreëerd. - De ontwikkeling van de locatie kan de initiatieven voor reconversie in de Rupelstreek ernstig hypothekeren	Geen selectie
PROVINCIE VLAAMS-BRABANT			
4	Kampenhout-sas te Kampenhout, Boortmeertbeek, Haacht	- Gelegen in het buitengebied, als onderdeel van de Vlaamse Ruit, tussen de regionaal stedelijke gebieden Leuven en Mechelen - Bestaande en grotendeels ontwikkelde economische concentratie, gericht op de N26 en, in mindere mate, het kanaal Leuven-Dijle. Aansluitend op kern- en lintbebouwing van Boortmeertbeek en Haacht - Beperkte watergebonden potenties ter hoogte van het reeds bestemde bedrijven-terrein - Relatief slechte autobereikbaarheid via N26 - Geen structurele elementen van het buitengebied in het gedrang voor zover geen uitbreidingen plaats vinden ten zuiden van het kanaal. - Potentie als overloop voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel - Aanwezigheid van grootschalige detailhandel	Bijzonder economisch knooppunt
5	Logistiek park Westrode te Meise	In de beslissing van 3 december 2004 heeft de Vlaamse Regering beslist het regionaal bedrijventerrein 'Westrode' als transport- en distributiezone te ontwikkelen. De missie van het gebied betreft de subregionale opvang van transport, distributie en logistiek, in het bijzonder TDL-activiteiten gegenereerd door de internationale luchthaven van Zaventem, naast andere TDL-activiteiten. Deze economische entiteit blijft unimodaal van karakter. Door de ruimtelijk geïsoleerde ligging aan de open ruimteverbinding tussen Antwerpen en Brussel blijft de ontwikkeling beperkt tot de oppervlakte, bestemd in het gewestplan Halle-Vilvoorde-Asse als industriegebied en reservegebied voor industriële uitbreiding. De realisatie van het terrein liep vertraging op door problemen met de verkeersontsluiting en de juridische onderbouwing.	Bijzonder economisch knooppunt

1C

Informatief deel tweede herziening

nr	Naam	Hoofdpijnen van evaluatie van het knelpunt uit de basisinventaris	Voorstel selectie
PROVINCIE LIMBURG			
	Genk	Zie evaluatie als poort in 3.2.4	Poort
6	PRB-site Kaulille te Bocholt	- Locatie is gelegen in een groot aaneengesloten gebied van het buitengebied, de Kempen, in de zogenaamde vlakte van Peer, een gebied met een uitgesproken open ruimt perspectief - Opwaardering van het kanaal Herentals-Bocholt zou watergebonden potenties mogelijk maken, echter slechts op lange termijn - Concrete mogelijkheden voor Bocholt zijn afhankelijk van het oppervlaktedelstfopenplan voor zand in Limburg, echter slechts op lange termijn na ontginning.	Geen selectie
PROVINCIE OOST-VLAANDEREN			
7	Bedrijventerreincluster langs E17 te Zulte en Kruishoutem	- Grootchalige, ontwikkelde bedrijvenconcentratie, gelegen op de grens van de gemeenten Zulte en Kruishoutem - Terrein is zuiver autogericht op de E17, maar aansluiting kan worden geoptimaliseerd - Landbouwgebied rond de E17 en het landbouwgebied tussen Zulte en Waregem aangeduid als samenhangend landbouwgebied met karakteristieke open kouters - Rekening te houden met de loop van de Zouwbek en de nabijgelegen natuurgebieden - In omliggende stedelijke gebieden wordt aanbod gecreëerd	Bijzonder economisch knooppunt
8	Zavelstraat te Stekene	- Gelegen in een groot aaneengesloten gebied van het buitengebied, ten noorden van de Vlaamse Ruit. - Ontwikkelde bedrijvenconcentratie, bestaande uit meerdere bij elkaar gelegen bedrijventerreinen, aanleunend bij het hoofddorp Stekene - Zuiver autogerichte locatie, gelegen nabij de A11/N49, die de belangrijkste interhavenverbinding is waar rond geen verdere ontwikkeling gewenst is - Uitbreiding in samenhangend deel agrarische structuur - Subregionale tekort kan op korte termijn gedeeltelijk opgevangen worden in het bijkomend aanbod in het regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas. Beleidsmatig kan uit drie potentiële bijzondere economische knooppunten gekozen worden⁹⁹. - De potentie staat in functie van de ontwikkeling van een logistieke as voor de Antwerpse haven binnen het logistiek netwerk Vlaanderen	Bijzonder economisch knooppunt
9	Kluizenmolen te Sint-Gillis-Waas	- Gelegen in een groot aaneengesloten gebied van het buitengebied, ten noorden van de Vlaamse Ruit. - Ontwikkelde bedrijvenconcentratie, grenzend aan een sterk bebouwd lint dat uitloper vormt van de kern van Sint-Gillis-Waas. - Natuurlijk complex van het Stropersbos aan overzijde A11/N49 - Zoekzone uitbreiding gelegen in een relatief gaaf, ingesloten landbouwgebied - Zuiver autogerichte locatie, gelegen nabij de A11/N49, die de belangrijkste interhavenverbinding is waar rond geen verdere ontwikkeling gewenst is - Subregionale tekort kan op korte termijn gedeeltelijk opgevangen worden in het bijkomend aanbod in het regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas. Beleidsmatig kan uit drie potentiële bijzondere economische knooppunten gekozen worden¹⁰⁰. - De potentie staat in functie van de ontwikkeling van een logistieke as voor de Antwerpse haven binnen het logistiek netwerk Vlaanderen	Bijkomende beleidsafweging noodzakelijk
10	Zwaarveld te Hamme	- Bedrijventerrein Zwaarveld is bestaande economische concentratie in het buitengebied, als onderdeel van de Vlaamse Ruit. - Aansluitend op de meest zuidelijke uitloper van de kern van Hamme - Zuiver autogerichte locatie met ontsluiting op de N41, primaire weg type II, die ter hoogte van Sint-Niklaas aansluit op de E17. - Scheldevallei en landbouwgebied ten zuiden aangeduid als respectievelijk structuurbepalende valleigebied en samenhangend landbouwgebied. - Subregionale tekort kan op korte termijn gedeeltelijk opgevangen worden in het bijkomend aanbod in het regionaal stedelijk gebied Sint-Niklaas. Beleidsmatig kan uit drie potentiële bijzondere economische knooppunten gekozen worden¹⁰¹. - Ook in de aangrenzende subregio zijn initiatieven lopende voor bijkomende terrein in Dendermonde, Lokeren en Zele - Te beschouwen als potentie binnen het ontwikkelingsperspectief voor de Vlaamse Ruit	Bijzonder economisch knooppunt

⁹⁹ De knelpunten 8, 9, 10 zijn in zekere zin vergelijkbaar, vermits het bijkomend subregionaal aanbod in Sint-Niklaas de noodzaak aan aanbodcreatie in de drie knelpunten vermindert. Beleidsmatig zou gekozen kunnen worden tussen de drie, teneinde potenties op langere termijn te verzekeren.

¹⁰⁰ De knelpunten 8, 9, 10 zijn in zekere zin vergelijkbaar, vermits het bijkomend subregionaal aanbod in Sint-Niklaas de noodzaak aan aanbodcreatie in de drie knelpunten vermindert. Beleidsmatig zou gekozen kunnen worden tussen de drie, teneinde potenties op langere termijn te verzekeren.

¹⁰¹ De knelpunten 8, 9, 10 zijn in zekere zin vergelijkbaar, vermits het bijkomend subregionaal aanbod in Sint-Niklaas de noodzaak aan aanbodcreatie in de drie knelpunten vermindert. Beleidsmatig zou gekozen kunnen worden tussen de drie, teneinde potenties op langere termijn te verzekeren.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

nr	Naam	Hoofdpijnen van evaluatie van het knelpunt uit de basisinventaris	Voorstel selectie
11	Zelzate-Assenede AKMO	- Bestaande site van AKMO in het buitengebied op grondgebied van Assenede. - Voorgestelde uitbreiding in Assenede en Zelzate, grensoverschrijdend. - Autogerichte locatie langsheen N49	Bijzonder economisch knooppunt
12	Kluisbergen	Een deselectie van Kluisbergen is niet aangewezen vermits de planningsinitiatieven voor dit economisch knooppunt lopen. De huidige stand van zaken toont dat de doelstelling voor dit economisch knooppunt hoofdzakelijk worden opgevangen binnen het bestaand aanbod en slechts een beperkt aantal bijkomende acties nodig zijn.	Geen deselectie
PROVINCIE WEST-VLAANDEREN			
13	Bedrijventerrein langs kanaal Roeselare-Leie te Oostrozebeke	- Gelegen in het buitengebied ten westen van de Vlaamse Ruit en ten noorden van het stedelijk netwerk op Vlaams niveau regio Kortrijk. - Ontwikkelde bedrijvenconcentratie, langsheen het kanaal Roeselare-Leie en grenzend aan de dicht bebouwde westelijke uitloper van de kern van Oostrozebeke - Zoekzone terrein is bereikbaar via weg (nieuwe secundaire ontsluiting N382gepland) en kanaal - Open gebied tussen Ingelmunster en Oostrozebeke, net ten westen van bedrijventerrein, aangeduid als te vrijwaren open ruimtecridor - Zuidoever aangeduid als aaneengesloten landbouwgebied met open landschappelijk karakter - Terrein kan subregionaal tekort aanvullen, specifiek voor watergebonden locaties indien de reserves in de subregio uitgeput zijn	Bijzonder economisch knooppunt
14	Tempelaar te Vleteren/Lo-Reninge	- Gelegen in een groot aaneengesloten gebied van het buitengebied, ten westen van het stedelijk netwerk op Vlaams niveau regio Kortrijk. - Deel uitmakend van en volledig omgeven door een uitgestrekt open landbouwgebied, sterk geïsoleerd gelegen, op geen enkele wijze aansluitend op enige vorm van bebouwd weefsel - Sterk gericht op N8, een secundaire verbindingsweg tussen de kleinstedelijke gebieden Ieper en Veurne - Aaneengesloten landbouwgebied met zeer hoge tot hoge waardering en ruilverkavelingen - Subregionale tekort dient in eerste instantie opgevangen te worden in de aanwezige kleinstedelijke gebieden	Geen selectie
15	Polderhoek te Zonnebeke	- Gelegen in een groot aaneengesloten gebied van het buitengebied ten westen van het stedelijk netwerk op Vlaams niveau regio Kortrijk - Bestaande economische concentratie, ruimtelijk geïsoleerd gelegen van andere vormen van bebouwd weefsel - Omliggende agrarisch gebied aangeduid als bosrijk gemengd landbouwgebied, meegenomen binnen de herbevestiging van het agrarisch gebied - Niet geschikt voor grootschalig aanbodbeleid voor de subregio, de vier kleinstedelijke gebieden van de Westhoek hebben die potentie wel - Knelpunt omwille van juridische problematiek, met name bestemming deels vernietigd door de Raad van State - Wordt normaliter opgelost via opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan in uitvoering van een afgegeven planologisch attest. Selectie blijft echter noodzakelijk.	Bijzonder economisch knooppunt
16	Konijnenbos te Gistel	- Gelegen in het buitengebied, ten zuiden van het stedelijk netwerk van de Kust en het regionaal stedelijk gebied Oostende - Bestaande, ontwikkelde concentratie, aansluitend op kernbebouwing van Gistel, uitbreidingswensen situeren zich ten noorden van het bedrijventerrein - Zuiver autosnelweggerichte locatie, goed ontsloten op de E40 via naastgelegen op- en afrittencomplex - Omliggend agrarisch gebied aangeduid als aaneengesloten en grondgebonden landbouwgebied, grotendeels opgenomen binnen herbevestiging agrarisch gebied, deel ten westen van grote landschappelijke waarde - Subregionale tekort grootschalige bedrijvigheid kan in principe opgevangen worden in Oostende - Knelpunt omwille van juridische problematiek (vernietiging bestemming noordelijke uitbreiding), en uitbreidingswensen op zowel lokaal als bovenlokaal niveau - De bestaande economische concentratie is reeds uitgebreid via het gemeentelijke RUP 'de Koolaerd'	Bijzonder economisch knooppunt

Informatief deel tweede herziening

Bijlage 3. Thema werken: evaluatie van de potentiële poort Genk binnen de ruimtelijke principes van het huidige RSV

De bestaande ruimtelijke structuur te Genk bestaat uit een zwaartepunt van stedelijk weefsel en grootschalige economische concentraties. Deze bestaande bundeling is de basis voor de toepassing van het principe van *gedeconcentreerde bundeling*. Dit betekent dat de ruimtelijke dynamiek in deze regio, in het bijzonder de economische ontwikkeling, voor het grootste deel wordt opgevangen in de ontwikkeling van de bestaande structuur te Genk (zuidelijke en noordelijke bedrijventerreinen, waaronder oude mijnterreinen).

Alhoewel in het huidig RSV niet als poort geselecteerd, beantwoordt Genk aan de kenmerken die de huidig geselecteerde gebieden bezitten binnen het principe poorten als motor voor ontwikkeling. De overige poorten zijn immers geselecteerd op basis van hun bestaande of potentiële positie in het internationale communicatienetwerk (water, weg, spoor, lucht, telecommunicatie); ze zijn element van de economische structuur op internationaal niveau en kunnen hoogwaardige internationale investeringen aantrekken. Diverse studies¹⁰² onderstrepen het belang van de economische concentratie te Genk in functie van voormelde factoren. De beslissing van de Vlaamse regering van 23 april 2004 over de nadere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal, houdt reeds mogelijkheden voor de ontwikkeling van de poort Genk in.

Binnen de logica van selectie van vier types van poorten in het huidig RSV (zeehavens, internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, internationale luchthaven, HST-station), lijkt Genk in aanmerking te komen als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park, evenwel gelegen buiten de zeehavens.

Het principe *infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten*, positioneert Genk binnen een hoogwaardig infrastructuurnetwerk dat bovendien multimodale potenties inhoudt. E314, E313, een dicht netwerk van primaire wegen II, het Albertkanaal en de goederenspoorlijn Antwerpen-Montzen faciliteren het hoogwaardige bereikbaarheidsprofiel.

Het principe *fysisch systeem ruimtelijk structurerend*, stelt grenzen aan de ontwikkeling van Genk als poort. De bestaande concentratie van bedrijventerreinen grenst aan twee buitengebiedregio's¹⁰³: de regio Haspengouw-Voeren en de Limburgse Kempen en Maasland. In deze regio's wordt de vrijwaring (en versterking) van structuurbepalende gebieden in de omgeving van de economische concentraties nagestreefd.

¹⁰² Onderzoeksgegevens over de betekenis van Genk met betrekking tot de ligging binnen het netwerk van infrastructuur en de werking op internationaal economisch niveau, kunnen worden geraadpleegd in onder meer:

- Idea consult nv, Ruimtelijk-economische aspecten van de ontwikkelingen in transport, distributie en logistiek in Vlaanderen, Brussel april 2001.

- Peter Cabus, Wim Vanhaverbeke, Strategisch plan ruimtelijke economie, eindrapport: ruimte en economie in Vlaanderen, Gent, 2004.

¹⁰³ In deze buitengebiedregio's lopen overlegprocessen in functie van de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. De vermelde informatie is gebaseerd op (1) de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos, regio Limburgse Kempen en Maasland, voorbereidende onderzoeksnota, juni 2006. en (2) de ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos, regio Haspengouw en Voeren, gewenste ruimtelijke structuur, mei 2005.

Informatief deel tweede herziening

Bijlage 4: Thema lijninfrastructuur: inventaris vragen en knelpunten met betrekking tot wegenselecties

De door de actoren voorgestelde aanpassingen aan de selecties en ontwikkelingsperspectieven voor wegen werden getoetst aan de hand van een **beoordelingskader**. Dit kader is opgebouwd vanuit twee grote invalshoeken (zie figuur). De eerste invalshoek is gekoppeld aan de algemene inhoudelijke totstandkoming van de wegcategorisering en het streven naar een performant netwerk van wegen op Vlaams niveau. Vanuit de algemene visie op de gewenste verkeers- en vervoersstructuur op Vlaams niveau en de uitwerking van de gewenste functies voor hoofdwegen en primaire wegen wordt een eerste deel van het afwegingskader opgesteld. Het tweede deel van het afwegingskader wordt ingevuld vanuit de gebiedsgerichte uitvoering van deze basismethodiek en laat ons toe om de verdere afweging te bekijken op twee niveaus:

- de ruimtelijke visievorming met betrekking tot entiteiten op Vlaams en internationaal niveau die bepalend zijn voor de gewenste verbindingen op internationaal en Vlaams niveau. Het gaat daarbij om de groot- en regionaalstedelijke gebieden, zeehavens en de internationale luchthavens.
- de ruimtelijke visievorming omtrent entiteiten op Vlaams niveau die bepalend zijn voor gewenste verbindingen en gewenste verzamelfunctie op gewestelijk niveau en per maas. Het gaat om de kleinstedelijke gebieden, de specifieke economische knooppunten, de stedelijke of economische netwerken, poorten, de aaneengesloten gebieden van het buitengebied en open-ruimte-corridors.

Een belangrijk criterium bij de afweging van de voorstellen was de mate waarin het deze worden ondersteund in een gebiedsgericht ruimtelijk planningsproces als voorbereiding op een provinciaal of gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, dat in een voldoende ver stadium is en waarbij er consensus omtrent de bovenlokale actoren is. Vanuit dergelijke processen worden immers belangrijke bijdragen of randvoorwaarden aangereikt voor een gebiedsgerichte evaluatie van de wegenselecties. Eigen aan de filosofie van structuurplanning (en de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen) is dat de verdere uitwerking van deze elementen gebeurt vanuit een planningsproces

- waarin een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor het gebied in kwestie wordt voorgesteld en
- waarbij overleg wordt gepleegd met de betrokken actoren.

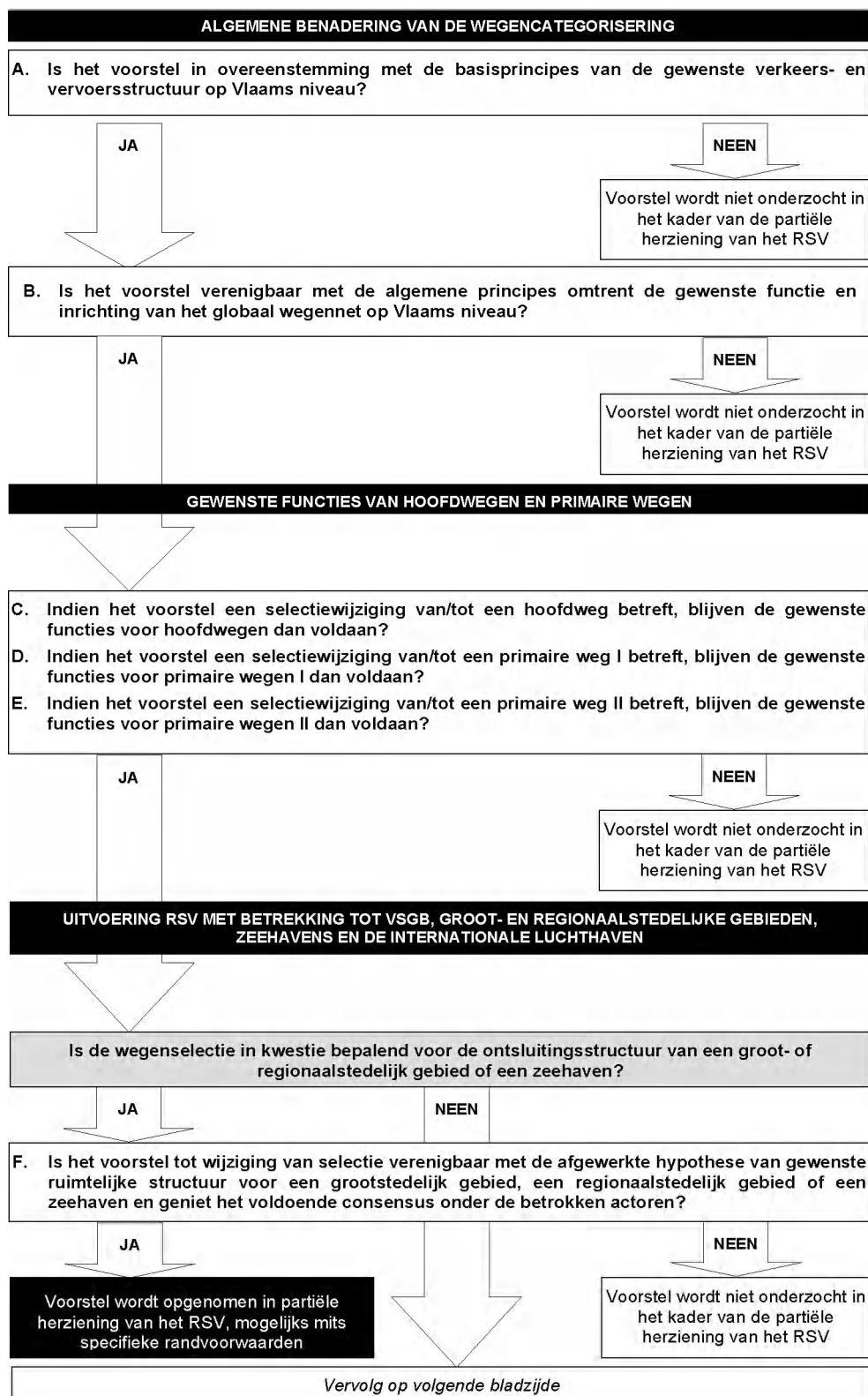
Een duidelijke visie op de verkeers- en vervoersstructuur vormt daarbij één van de bouwstenen voor de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur. Vanuit de overlegstructuur is het daarnaast wenselijk dat er omtrent het voorstel tot wijziging een algemene consensus is tussen de betrokken partners.

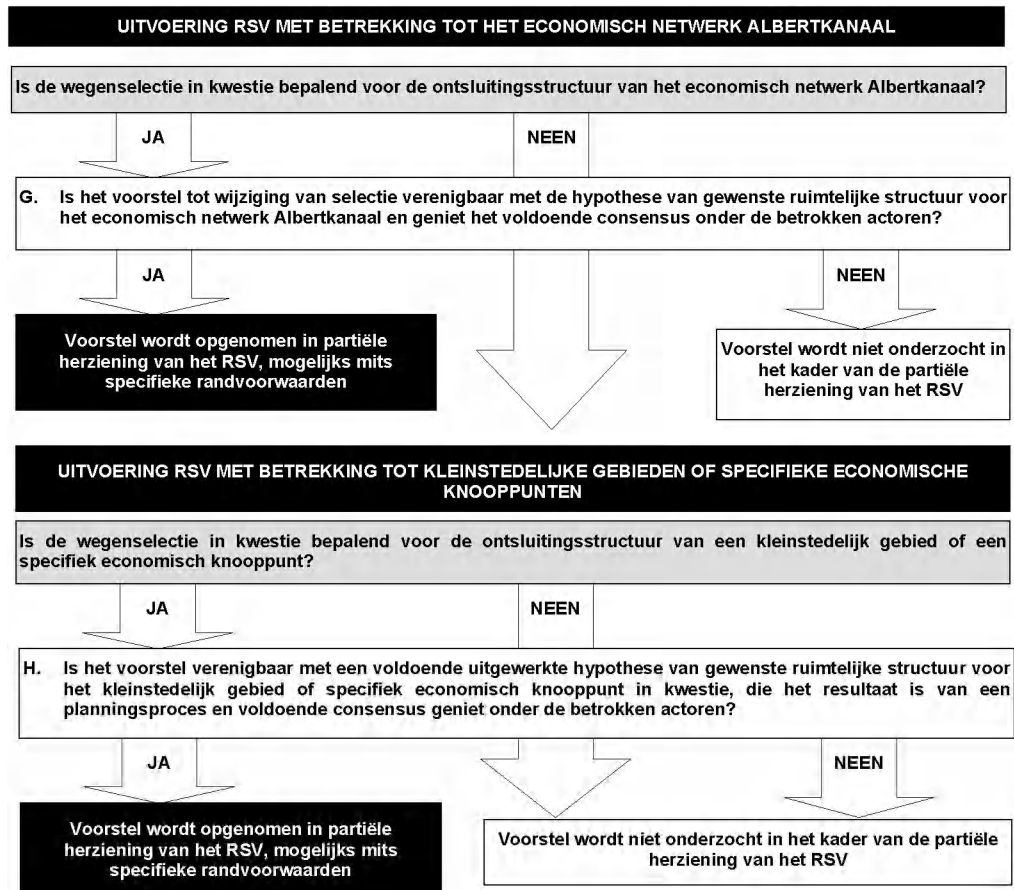
Uit de afweging¹⁰⁴ blijkt dat diverse knelpunten kunnen bijgesteld worden vanuit een gebiedsgericht ruimtelijk planningsproces als voorbereiding op een gewestelijk of provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan dat in een voldoende ver stadium is en waarbij er consensus is onder de bovenlokale actoren.

¹⁰⁴ Voor een gedetailleerde uitwerking van deze afweging kan verwezen worden naar het onderzoeksrapport "Voorbereiding gedeeltelijke herziening van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen – actualisatie van het RSV met betrekking tot lijninfrastructuur. Eindrapport deel 1 – wegenselecties", Departement RWO, oktober 2006.

1C

Informatief deel tweede herziening





1.6 Informatief deel tweede herziening

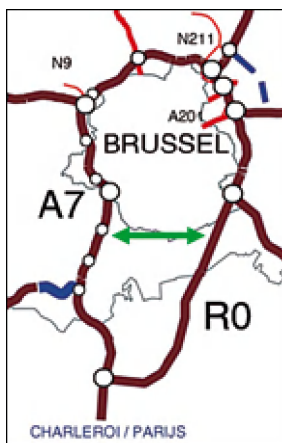
Evaluatie vragen en knelpunten met betrekking tot hoofdwegen en primaire wegen I

Selectie van de Oosterweelverbinding als hoofdweg



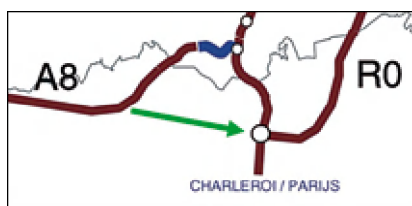
Deze selectie wordt in het Mobiliteitsplan Vlaanderen¹⁰⁵ voorgesteld met de volgende motivering: "Deze weg vervolledigt de Antwerpse ring (R1) langs de noordelijke zijde en zal o.a. een groot deel van het verkeer van de zwaar belaste zuidelijke ring overnemen. Bij een herziening van het RSV wordt voorgesteld deze weg op te nemen in de categorie van de hoofdwegen." Ondertussen werd ook het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Oosterweelverbinding" definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering¹⁰⁶. De inrichtingsperspectieven opgenomen in dit RUP komen overeen met de ontwikkelingsperspectieven voor hoofdwegen uit het RSV. In het masterplan Antwerpen, de afbakening van het grootstedelijk gebied Antwerpen en in het RUP "Oosterweelverbinding" werd voldoende visie gevormd voor de gewenste ruimtelijke en ontsluitingsstructuur van het gebied in kwestie. De definitieve vaststelling van dit RUP bestendigt de consensus die tussen de verschillende partners is opgebouwd tijdens de verschillende planprocessen.

Selectie van de aan te leggen zuidelijke ring rond Brussel (R0 vanaf E19/A7 (Ruisbroek) tot R0 (Tervuren))



Dit voorstel wordt in het PRS Vlaams-Brabant voorgesteld met de volgende motivering: "Het tracé is een belangrijke missing link binnen de ringstructuur van Brussel. Door de sluiting van de ring rond Brussel worden internationaal georiënteerde en op het binnenland gerichte economische activiteiten ontsloten via een merkkelijk kortere afstand. Voor de economische revitalisering van de zuidelijke Zennevallei is een goede ontsluiting noodzakelijk, zowel in de richting van Antwerpen als in de richting van het regionaalstedelijk gebied Leuven en van de achterliggende kleinstedelijke gebieden Aarschot, Diest, Tienen." Tijdens het overleg drong de provincie Vlaams-Brabant erop aan dat er op een objectieve en voldoende wetenschappelijke basis een studie wordt opgestart om de rol en het functioneren van de R0 in nationaal en internationaal perspectief, waarbij ook de sluiting van de ring rond Brussel als scenario wordt onderzocht. Vanuit dit onderzoek dient ook te blijken welke impact deze ingreep zou hebben op de globale visie rond de wegencategorisering.

Selectie van de aan te leggen A8 ten zuiden van Halle aansluitend op de R0 te Ittre

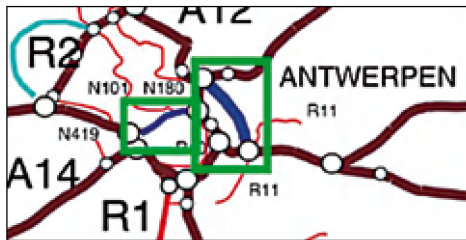


Dit voorstel werd tijdens het ambtelijk overleg ingebracht door het departement MOW en het agentschap infrastructuur Vlaams-Brabant vanuit haar inzichten uit de streefbeeldstudie voor de A8-N203a. Hier wordt gesteld dat de selectie van dit gedeelte als hoofdweg niet haalbaar is wegens de ruimtelijke en verkeersplanologische context. Een aftakking van de A8 ter hoogte van Edingen in de richting van Ittre is volgens de studie meer voor de hand liggend, ware het alleen al om de weggebruiker de keuze te laten tussen beide delen van de R0. Er wordt gevraagd dat het Vlaams gewest deze visie bespreekt met en bepleit bij het Waals gewest.

¹⁰⁵ Mobiliteitsplan Vlaanderen/beleidsvoornemens – versie oktober 2003 (BVR 17/10/2003)

¹⁰⁶ BVR 16/06/2006

Vraag rond randvoorwaarden bij selectie van de aan te leggen A102



In het Masterplan 2020, goedgekeurd door de Vlaamse regering op 29 september 2010, wordt aangegeven dat de aanleg van de A102 moet kaderen binnen een groter geheel van ingrepen. Daarbij wordt gesteld dat alle andere opties moeten uitgeput zijn vooraleer een nieuwe weg wordt aangelegd volgens de reservatiestroom. Er is een onderbouwing opgenomen, aan de hand waarvan wordt gesteld dat er mogelijk is voldaan aan de randvoorwaarden vermeld in het RSV. Het Masterplan 2020 stelt bijgevolg dat een herziening van het RSV niet nodig lijkt indien men ervan uit gaat dat deze (randvoorwaarden) niet voorafgaandelijk dienen gerealiseerd te worden. Een evaluatie dringt zich dus op naar de relevantie van de randvoorwaarden opgenomen in de voetnoot op p. 485, vermits hier wel degelijk gestipuleerd staat dat aan deze voorwaarden voorafgaandelijk moet voldaan zijn.

Vraag rond praktische haalbaarheid van de selectie van de N16 tussen A12 en E19 als primaire weg I



Tijdens het ambtelijk overleg werd door de provincie Antwerpen, het Departement MOW en het Agentschap Infrastructuur afdeling Antwerpen bijkomend aandacht gevraagd voor de problematiek van de N16 tussen de A12 en de E19. Uit de reeds uitgevoerde streefbeeldstudies van de provincie Antwerpen en AWW Antwerpen blijkt dat de inrichting als een volwaardige primaire weg I niet evident is gezien de dichte bebouwing langs deze weg tussen Heffen en Mechelen. Als conclusie van de streefbeeldstudie en in de PAC rond het ontwerp-streefbeeld van de N16 werd gesteld dat een onderzoek rond mogelijke tracé-alternatieven zich opdringt. Deze studie is vooralsnog niet opgestart.

Evaluatie vragen en knelpunten met betrekking tot primaire wegen II

Knelpunt

Analyse

Voorstellen tot wijziging van begin- of eindpunt van primaire wegen II

Ontsluiting van delen van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (ondertussen herbenoemd tot Vlaams strategisch gebied rond Brussel) - selectie van de R22 te Zaventem doortrekken met het deel tussen aansluiting 20 op de E40 tot de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en selectie van de R22 te Grimbergen doortrekken tot aan Westvaardijk

Dit voorstel wordt ondersteund vanuit de afgewerkte visievorming voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel. Er kan eveneens gesteld worden dat hierover consensus is onder de betrokken bovenlokale actoren. De aanpassing kan opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Ontsluiting van het zeehavengebied Antwerpen-Rechteroever – selectie van de Noorderlaan in het noorden (Antwerpsebaan) beperken tot en met het op- en afrittencomplex op de A12 met de N111 (Stabroek)

Het voorstel bestaat erin om het deel ten noorden van het op- en afrittencomplex op de A12 met de N111 (Stabroek – ter hoogte van Laageind) niet meer te beschouwen als primaire weg. Dit voorstel wordt ondersteund vanuit de afgewerkte visievorming voor het zeehavengebied Antwerpen-Rechteroever (strategisch plan en streefbeeldstudie Scheldelaan-Noorderlaan) en geniet consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. Het voorstel legt geen hypotheek op de aanduiding van de basisinfrastructuur in het zeehavengebied, zoals omschreven in het Besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2001 houdende de aanduiding van de maritieme toegangswegen en de bestanddelen van de haveninfrastructuur. De aanpassing kan opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Ontsluiting van het grootstedelijk gebied Antwerpen – selectie van de R11 verleggen tot aansluiting met de E19 zuid

In de beslissing van de Vlaamse regering van 24 september 2010 rond de Antwerpse mobiliteit en in het Masterplan 2020 zoals goedgekeurd door de Vlaamse regering op 29 september 2010, wordt een ondertunnelde verbinding vooropgesteld onder de huidige R11 tussen het knooppunt Wommelgem en de E19 zuid. Daarbij wordt vermeld dat de uitbouw van de as moet toelaten dat de R11 zijn functie als verzamelende weg naar het hoofdwegennet (de snelwegen E313/E34 en E19) degelijk kan vervullen. Hiermee wordt dus bewust gekozen voor een bijkomende maasdoorsnijding tussen de hoofdwegen E313/E34 en de E19, teneinde de R1 te ontlasten van doorgaand verkeer in zuid-noord-richting. Deze beslissing vraagt een aanpassing op korte termijn, vermits de huidige selectie niet tot aan de E19 gaat.

Ontsluiting van het grootstedelijk gebied Gent - vervollediging van de B401 te Gent door aansluiting op de R4 en beperken van de selectie van de N424 bij het “verleggen van de stadsring” tot het deel buiten de stadsring

Dit voorstel wordt ondersteund vanuit de afgewerkte visievorming voor het grootstedelijk gebied Gent en het streefbeeld voor de R4-west. Er kan eveneens gesteld worden dat hierover consensus is onder de betrokken bovenlokale actoren. De aanpassing kan opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Ontsluiting van het Economisch Netwerk Albertkanaal - selectie van de Kanaalweg doortrekken tot aan het complex 25a met de A13/E313

Ontsluiting regionaalstedelijk gebied en zeehavengebied Oostende - selectie van de R31 Ringlaan doortrekken tot het (in de toekomst te verplaatsen) kruispunt met de Vismijnlaan, selectie N33-N341 beperken tot het deel tussen de A10/E40 en de Rolbaanstraat en selectie van de N9 doortrekken tot de rotonde met de Esperantolaan

Ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied Mechelen - selectie van de R6 beperken tot het segment E19-Berlaarbaan

Ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied Leuven - selectie van de R23-west beperken tot de N2 (Vuurkruisenlaan)

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Hoogstraten - selectie N144 beperken tot aan het kruispunt met Hinnenboomstraat (gekoppeld aan downgrading van het deel tussen de Hinnenboomstraat en de N14)

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Deinze - selectie van de N35 beperken tot het (in te richten) aansluitpunt met het regionaal bedrijventerrein De Prikels

Dit voorstel is verenigbaar met de afgewerkte visievorming voor het Economisch Netwerk Albertkanaal. Hierin zijn twee hoofdontsluitingsconcepten als input geleverd voor de opmaak van het streefbeeld voor de primaire Kanaalweg. Het tweede concept heeft betrekking op de Kanaalweg en geeft duidelijk aan dat deze primaire weg dient bekeken te worden tot het complex 25a. Het is dit concept dat momenteel in het kader van de streefbeeldstudie over de Kanaalweg verder wordt uitgewerkt. De aanpassing kan opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Deze voorstellen worden ondersteund vanuit de afgewerkte visievorming voor het regionaalstedelijk gebied Oostende en het zeehavengebied Oostende (strategisch plan) en genieten consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. De aanpassingen kunnen opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Dit voorstel wordt ondersteund vanuit de afgewerkte visievorming voor het regionaalstedelijk gebied Mechelen en voor de R6 (streefbeeldstudie). Er kan eveneens gesteld worden dat hierover consensus is onder de betrokken bovenlokale actoren. De aanpassing kan opgenomen worden in de herziening op korte termijn. Om de hiërarchie in het wegnnet te garanderen is het van belang dat het deel van de R6 tussen de Berlaarbaan en de N15 als secundaire weg wordt geselecteerd.

Aangezien dit voorstel niet gekoppeld is aan een afgewerkte visievorming voor de ring rond Leuven lijkt het voorbarig dit voorstel expliciet mee te nemen in de herziening op korte termijn. In het kader van het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied kan deze piste verder onderzocht worden en in ieder geval ondervangen worden door de globale principes voor primaire wegen II onder paragraaf 3.2 van het hoofdstuk lijninfrastructuur (richtinggevend deel RSV).

Dit voorstel is gedragen vanuit de afgewerkte visievorming voor het kleinstedelijk gebied Hoogstraten en de streefbeeldstudie voor de N144. Omdat er eveneens consensus heerst onder de betrokken bovenlokale actoren over dit voorstel, kan dit opgenomen worden in de herziening op korte termijn. Om de hiërarchie in het wegnnet te garanderen is het van belang dat de Hinneboomstraat een aangepaste selectie krijgt.

Dit voorstel past binnen de afgewerkte visie voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Deinze en geniet consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. De voorgestelde aanpassing kan opgenomen worden bij de herziening op korte termijn.

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Neerpelt-Overpelt – selectie N71 ten oosten van de N74 beperken tot het kruispunt met de Broesveldstraat

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Bree – selectie van de N73 te Bree door-trekken tot de oostgrens met het regionaal bedrijventerrein Kanaal-Noord

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Maaseik - selectie van de N78 beperken tot het gedeelte ter hoogte van de Maasbrug

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Eeklo - selectie van de R43 beperken tot het deel tussen de A11/N49 en de N9

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Wetteren - selectie van de N417 beperken tot de aan te leggen secundaire verbinding tussen de N417 Zuidlaan en de N400 Noordlaan of tot het deel tussen de A10/E40 tot de N9

Dit voorstel werd onderzocht vermits in het provinciaal ruimtelijk structuurplan Limburg een suggestie is opgenomen tot downgrading van de volledige N71 ten oosten van de N74. Tijdens het voorbereidend onderzoek gaf de provincie aan dat de suggestie als dusdanig vervalt, maar is er wel gevraagd om het eindpunt te beperken tot de Broesveldstraat. Tijdens de plenaire vergadering over het voorontwerp van korte-termijnherziening verklaarde de provincie ook af te zien van deze suggestie.

Dit voorstel is in overeenstemming met de afgewerkte visievorming voor het kleinstedelijk gebied Bree (uitbreiding bedrijvigheid en ontsluiting van deze bedrijvigheid), het (goedgekeurd) provinciaal RUP Scana Noliko en het streefbeeld voor de N73 van Kanaal Noord te Bree tot N74 Hechtel-Eksel. De aantakking van de interne ontsluiting van de bedrijvigheid op de primaire weg wordt in de oostelijke zone van het bedrijventerrein gesitueerd. Vermits deze aanpassing ook consensus geniet onder de betrokken bovenlokale actoren, kan dit opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Er kan niet gesteld worden dat een herziening van de selectie van de omleiding van de N78 rond Maaseik onderzocht is in het kader van het afbakeningsproces of in overeenstemming is met de opties van dit proces, of dat er een consensus over bestaat. Ook in het kader van de streefbeeldstudie is het al dan niet verleggen van het eindpunt van de primaire weg onvoldoende onderzocht. Daarenboven dient de ontsluiting van de noordelijk gesitueerde grindplassen in Kinrooi als een regionaal toeristisch-recreatief knooppunt en een regionaal ontginningsgebied mee worden genomen in deze afweging, wat tot nu toe niet is gebeurd. Opname in de herziening op korte termijn is bijgevolg voorbarig. Desgevallend kan deze vraag ondervangen worden door de globale principes voor primaire wegen II onder paragraaf 3.2 van het hoofdstuk lijninfrastructuur (richtinggevend deel RSV).

Het voorstel past binnen de afgewerkte visie voor het kleinstedelijk gebied Eeklo. Hierin wordt de primaire ontsluiting beperkt tot het genoemde deel en de interne ontsluiting binnen het kleinstedelijk gebied gezien onder de vorm van twee gelijkwaardige (secundaire) takken, met name enerzijds de R43 tussen de N9 en de N499 en anderzijds de N9 zelf.

Vermits het tracévoorstel voor de nieuwe secundaire verbinding tussen de Noordlaan en de Zuidlaan moet voortvloeien uit het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Wetteren en deze nog niet is afgerond, lijkt het voorbarig om dit voorstel op te nemen in de herziening op korte termijn. Desgevallend kan deze vraag ondervangen worden door de globale principes voor primaire wegen II onder paragraaf 3.2 van het hoofdstuk lijninfrastructuur (richtinggevend deel RSV).

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Tienen – selectie van de R27 te Tienen in westelijke richting doortrekken tot Grijpenveld

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Aarschot – selectie van de R25 doortrekken tot de N19

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Knokke – selectie van de N49 beperken tot het deel tussen het aansluitpunt met de AX en de N376

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Torhout – selectie van de N33 beperken tot het deel de A14/E403 en de N33 (Oostendestraat)

Ontsluiting van het stedelijk netwerk De Kust in Middelkerke – selectie N325 ten noorden van de N358 beperken tot het kruispunt met de aan te leggen omleiding rond Middelkerke

Dit voorstel werd onderzocht omdat dit was opgenomen in het provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams-Brabant. Tijdens het voorbereidend onderzoek was het afbakeningsproces voor het kleinstedelijk gebied Tienen nog niet voldoende gevorderd om een aanpassing te verantwoorden. Tijdens de plenaire vergadering over het voorontwerp van korte-termijnherziening verklaarde de provincie af te zien van deze suggestie.

Op basis van de afgewerkte visie voor (de ontsluiting van) het kleinstedelijk gebied Aarschot kan geen ruimtelijke motivering aangereikt worden voor deze selectiewijziging. Vanuit de selectie van de N10 Liersesteenweg en de N19 (allebei secundaire wegen type I) lijkt het integendeel logischer om het ringgedeelte tussen deze twee steenwegen ook op secundair niveau te beschouwen.

In de afgewerkte visie voor het kleinstedelijk gebied Knokke wordt een decategorisering van de N49 Natiënlaan tot secundaire weg wordt door de provincie enkel gemotiveerd vanuit haar ontsluitende functie van heel wat aanliggende functies en haar huidige inrichting met tal van erfontsluitingen. Vermits in het voorstel tot afbakening van het kleinstedelijk gebied Knokke wordt gesuggereerd om een streefbeeld op te maken voor de Natiënlaan (is ook opgenomen in het actieprogramma) en uit dit onderzoek moet blijken of deze weg al dan niet in te richten valt als primaire weg II, is het nu voorbarig om een volledige decategorisering op te nemen in de korte-termijnherziening. Een volledige downgrading naar secundair niveau lijkt bovendien strijdig met de principes van de wegcategorisering en de visie voor de ontsluiting kustgebied door de kamstructuur. Een beperking van de selectie tot de grens met het kleinstedelijk gebied kan wel verdedigd worden, omdat het principe van ontsluiting van kleinstedelijke gebieden door primaire weg II hierdoor niet wordt geschaad.

Aangezien het afbakeningproces van het kleinstedelijk gebied Torhout nog niet voldoende is gevorderd en deze vraag bijgevolg niet kan afgetoetst worden aan de gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied en een eventuele consensus onder de betrokken actoren, wordt deze suggestie niet meegenomen binnen de partiële herziening. Desgevallend kan deze vraag ondervangen worden door de globale principes voor primaire wegen II onder paragraaf 3.2 van het hoofdstuk lijninfrastructuur (richtinggevend deel RSV).

Vermits er nog geen duidelijkheid/consensus is over de categorisering van de westelijke omleiding zelf, maar wel een akkoord bestaat over de aanleg ervan, wordt voorgesteld de selectie van de N325 als primaire weg te beperken tot de aansluiting met aan te leggen westelijke omleidingsweg.

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Blankenberge – selectie N371 beperken tot aan te leggen rotonde ter hoogte van de Ambachtstraat

Het voorstel past binnen de afgewerkte visie voor het kleinstedelijk gebied Blankenberge en geniet consensus. Vermits de aan te leggen rotonde ter hoogte van de Ambachtstraat de fysieke overgang zal markeren tussen de primaire ontsluiting van het kleinstedelijk gebied naar het secundair gedeelte en de doortocht van Uitkerke dan op een secundaire weg ligt, wat naar inrichting meer haalbaar is, kan dit voorstel opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Voorstellen tot bijkomende selecties of specificaties van selecties voor primaire wegen II

Ontsluiting van delen van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (ondertussen herbenoemd tot Vlaams strategisch gebied rond Brussel) - selectie van de A201 van de R0 tot de grens met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het streven naar een selectie van de A201 als primaire weg II lijkt verdedigbaar vanuit haar ontsluitende functie van structuurbepalende elementen op niveau van het stedelijk gebied naar het hoofdwegenet. Daarnaast dient de visie voor deze weg als openbaar vervoersas zeker bewaakt te worden. Dit wordt verder uitgewerkt in het afbakeningsproces van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel. Vermits vanuit deze afbakening consensus is onder de betrokken bovenlokale actoren, kan deze aanpassing opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Ontsluiting van het ENA - selectie van het nieuw op- en afrittencomplex op de E313 als primaire weg II (type 4) voor de aan het Albertkanaal gekoppelde regionale bedrijventerreinen Lummen-Zolder

Het voorstel past binnen de visie verwerkt in het gewestelijk RUP voor de verkeerswisselaar E313/E314 te Lummen en geniet consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. De voorgestelde aanpassing kan opgenomen worden bij de herziening op korte termijn.

Ontsluiting van het zeehavengebied Antwerpen-Linkeroever (Waaslandhaven) – selectie van de Nx van de provinciegrens tot de N451, de Ny van Nx tot het Verrebroekdok en van de Nz van R2 richting Deurganckdok

Gezien de exacte ligging van deze primaire wegen nog niet gekend is en in het huidige ruimtelijk structuurplan Vlaanderen de bestaande en geplande ontsluitingswegen (op kaart een ontsluitingsring) worden geselecteerd als primaire wegen II, worden geen problemen verwacht bij de verdere planningsprocessen aangaande de Nx, Ny en Nz (strategisch plan Waaslandhaven - raamplan mobiliteit).

Ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied Mechelen - selectie van de Heisbroekweg als primaire weg II voor de ontsluiting van het specifiek regionaal bedrijventerrein rond de veilingzone Sint-Katelijne-Waver

Dit voorstel wordt ondersteund vanuit de afgewerkte visievorming voor het regionaalstedelijk gebied Mechelen en geniet consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. In het kader van lopend ruimtelijk onderzoek voor de veilingzone in Sint-Katelijne-Waver is er tevens consensus over het eindpunt van deze selectie, met name de kruising met Drevendaal. De aanpassing kan opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk - selectie van een deel van de R8 tussen Kortrijk-West en Kortrijk-Zuid (incl. complex Kortrijk-Zuid) en van het aan te leggen wegvak parallel aan E17 tussen Kortrijk-Zuid (2) en Kortrijk-Oost (3)

Een basisprincipe bij de wegencategorisering is dat het bestaand wegennet zoveel mogelijk wordt geoptimaliseerd. Het is niet duidelijk op basis van welke ruimtelijke en verkeerskundige argumenten een bijkomende selectie en aanleg van een nieuw gedeelte als primaire weg II dient overwogen te worden. Aangezien in het afbakeningsvoorstel van het regionaalstedelijk gebied Kortrijk werd voorgenomen een globale streefbeeldstudie voor de ring rond Kortrijk op te stellen en deze studie vooralsnog niet is afgerond, is het voorbarig dit voorstel op te nemen in de herziening op korte termijn.

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Sint-Truiden – selectie van een zuidelijke (primaire) ontsluiting naar de E40

Tijdens het voorbereidend onderzoek was de haalbaarheid van een primaire zuidelijke ontsluiting van Sint-Truiden nog in onderzoek, waardoor het voorbarig was om dit voorstel op te nemen in de herziening op korte termijn. Dit haalbaarheidsonderzoek is ondertussen afgerond, maar heeft de wenselijkheid van dergelijke primaire ontsluiting niet kunnen aantonen. Dit voorstel wordt bijgevolg niet opgenomen in de herziening op korte termijn.

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Maasmechelen – selectie van primaire ontsluiting naar de A2/E314

Dit voorstel (of een suggestie over een potentiële wegselectie op primair niveau) is niet aan bod gekomen bij de visievorming voor het kleinstedelijk gebied Maasmechelen. Vermits het knooppunt 33 op de A2/E313 is geselecteerd als primaire weg II (type 4) is er in het RSV voorzien in een primaire ontsluiting van Maasmechelen naar het hoofdwegenet. Een aanpassing van het RSV met het oog op een primaire wegontsluiting naar Maasmechelen op dit moment bijgevolg niet noodzakelijk.

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen - selectie van de N42 van de zuidelijke grens van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen tot aan de provinciegrens (en verder richting A8)

Het voorstel kan enkel verenigbaar zijn met de algemene principes van de wegencategorisering indien de nodige maatregelen worden getroffen om een maasdoorsnijding te vermijden en de nodige afspraken met het Waals gewest worden gemaakt rond de inrichting van de N42 op Waals grondgebied. Hiervoor dient nog gericht onderzoek en overleg gepleegd te worden. Opname in de herziening op korte termijn is bijgevolg te voorbarig.

Voorstellen om bestaande selectie te vervangen door een andere te selecteren weg

Ontsluiting regionaalstedelijk gebied Turnhout - selectie van de N140 te Turnhout vervangen door de N132 van A21/E34 (aansluiting 22) tot de N12

Dit voorstel wordt ondersteund vanuit de afgewerkte visievorming voor het regionaalstedelijk gebied Turnhout. De ruimtelijke en verkeerskundige motivatie wordt gevonden in het afbakeningsvoorstel respectievelijk het streefbeeld. Er kan eveneens gesteld worden dat hierover consensus is onder de betrokken bovenlokale actoren. De aanpassing kan opgenomen worden in de herziening op korte termijn. Hieraan wordt de suggestie gekoppeld om de selectie van de N140 als secundaire weg te onderzoeken.

Ontsluiting regionaalstedelijk gebied Mechelen – selectie van de R12 (de Vesten) vervangen door tangent aan de Arsenaalsite

Het voorstel vloeit voort uit de afgewerkte visie voor het regionaalstedelijk gebied Mechelen en het streefbeeld voor de R12 en geniet algemene consensus onder de bovenlokale actoren. Deze aanpassing kan opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Ontsluiting van het grootstedelijk gebied en zeehavengebied Gent - selectie van de R4/Rodenhuizetunnel van R4 Kennedylaan tot R4-west vervangen door Sifferverbinding

Dit voorstel past binnen de afgewerkte visie voor het grootstedelijk gebied Gent en het streefbeeld voor de R4 en geniet algemene consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. Deze aanpassing kan bijgevolg opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Ontsluiting regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas – selectie van de N16 tussen E17 en N70 te Sint-Niklaas vervangen door de aan te leggen oostelijke tangent (door-trekking R42 tussen N70 en A14/E17)

Ontsluiting van delen van het zeehavengebied Brugge-Zeebrugge – selectie van de N34 en N34b vervangen door de aan te leggen nieuwe verbindingsweg (NX) tussen de N31 en de Havenrandweg-oost

Ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied Roeselare – selectie van de R32-west (deel tussen N32 Meensesteenweg en N32 Bruggesteenweg) vervangen door de R32-noord (deel tussen aansluitingscomplex nr. 8 op de A17/E403 en N32 Bruggesteenweg)

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Geel – selectie N19 tussen Geel en A21/E34 vervangen door gewestplantracé

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Lier - selectie van de R16 vervangen door een aan te leggen primaire weg II tussen het kleinstedelijk gebied Lier en de verkeerswisselaar van A13/E313 met A21/E34

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Tongeren – selectie van de N614 vervangen door de N69

Dit voorstel past binnen de afgewerkte visie voor het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas en was in 2002 voorwerp van een protocol tussen de Vlaamse overheid en de stad. Het voorstel geniet algemene consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. Deze aanpassing kan bijgevolg opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Dit voorstel past binnen de afgewerkte visie voor het zeehavengebied Zeebrugge en geniet algemene consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. Deze aanpassing kan bijgevolg opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Dit voorstel past binnen de afgewerkte visie voor het regionaalstedelijk gebied Roeselare en was in 2002 voorwerp van een protocol tussen de Vlaamse overheid en de stad. Het voorstel geniet algemene consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. Deze aanpassing kan bijgevolg opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Tijdens het voorbereidend onderzoek was de tracéstudie voor de N19 tussen Geel en de A21/E 34 ("Kempense Noordzuidverbinding") lopende maar nog niet afgerond. Ondertussen heeft de Vlaamse regering op 10/07/2008 een principe-beslissing genomen over de realisatie van deze verbinding, conform het gewestplantracé. Deze beslissing heeft evenwel geen impact op de tekstuele omschrijving van de selectie.

Omtrent dit voorstel bestaat geen consensus onder de bovenlokale actoren. Er wordt voorgesteld de ontsluiting van het kleinstedelijk gebied te onderzoeken in het kader van een grondige evaluatie van de wegencategorisering, bij de lange-termijnherziening van het RSV. Het voorgestelde tracé zou echter het Muizenbos in Ranst bijkomend doorsnijden, wat in tegenstrijd is met het ruimtelijk principe 'fysisch systeem ruimtelijk structurerend'. Bovendien zou de opwaardering van de verbinding Aarschot-Lier de maas Mechelen-Aarschot-Diest kunnen verkleinen.

De ruil wordt niet meegenomen omdat er nog geen onderzoek ten gronde over is gevoerd. De optie is weliswaar kort aan bod gekomen in het kader van het afbakeningsproces, maar is daar niet meegenomen in de visie op de gewenste ruimtelijke structuur of in de ruimtelijke concepten. Gelet ook op de geplande realisatie van de zuidoostelijke indringingsweg, die de verbinding tussen de primaire ontsluitingen naar de E313 en E40 zal vereenvoudigen en het risico op een maasverkleining vergroot, is gesteld dat het aangewezen is om meer diepgaand onderzoek over de gehele ontsluitingssituatie te voeren vooraleer een dergelijke beslissing te nemen.

Voorstel om bestaande selectie te verlaten zonder vervanging

Ontsluiting van het grootstedelijk gebied Antwerpen – downgrading van de N49a naar lokale weg

Ontsluiting van delen van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel (ondertussen herbenoemd tot Vlaams strategisch gebied rond Brussel) - downgrading van de R22 ter hoogte van Diegem voor het deel tussen het knooppunt met het parallelwegensysteem langs de R0 en de aansluiting met de R0

Ontsluiting van het regionaalstedelijk gebied Brugge - downgrading van de R30 tussen de N50 en N351 naar secundaire weg, downgrading van de N397 Koning Albert-laan tussen de N31 en de R30

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Sint-Truiden - downgrading van de N3 ter hoogte van Sint-Truiden naar secundaire weg

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Tongeren - downgrading van de N79 naar secundaire weg

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Beveren - downgrading van de primaire weg II N419 naar secundaire weg

Dit voorstel past binnen de afgewerkte visie voor het grootstedelijk gebied Antwerpen en geniet algemene consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. Deze aanpassing kan bijgevolg opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Dit voorstel is ruimtelijk verdedigbaar op voorwaarde dat de overige geselecteerde weggedeelte van de R22 op een kwalitatieve wijze wordt aangetakt op het parallelwegensysteem langs de R0. Vermits vanuit het afbakeningsproces voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel consensus is onder de betrokken bovenlokale actoren, kan deze aanpassing opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Het voorstel met betrekking tot de R30 past binnen de afgewerkte visie voor het regionaalstedelijk gebied Brugge en geniet algemene consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. Deze aanpassing kan bijgevolg opgenomen worden in de herziening op korte termijn.

Het voorstel met betrekking tot de N397 werd tijdens het voorbereidend overleg niet meer gesteund door het departement MOW, waardoor er geen sprake is van algemene consensus onder de betrokken bovenlokale actoren. Het is bijgevolg voorbarig om deze aanpassing op te nemen in de herziening op korte termijn.

Het al dan niet selecteren van de N3 als primaire weg II dient alleszins samen bekeken te worden met de eventuele zuidelijke primaire ontsluiting van Sint-Truiden naar de E40. Wanneer een primaire verbinding naar de E40 wordt aangelegd, dient deze aan te sluiten op de N3, welke dan logischerwijze zijn selectie als primaire weg dient te behouden vermits het kleinstedelijk gebied anders via een secundaire weg naar de primaire weg wordt geleid. Aangezien de problematiek van de zuidelijke ontsluiting nog in onderzoek is, is het voorbarig om dit voorstel op te nemen in de herziening op korte termijn.

Zolang niet wordt geopteerd voor een andere primaire ontsluiting van Tongeren naar het hoofdwegennet, betekent het downgraden van de N79 een strijdigheid met de selectieprincipes van een primaire ontsluiting van de stedelijke gebieden naar het hoofdwegennet en met de perspectieven voor primaire wegen II (met name het verzamelen van bovenlokaal verkeer naar het hoofdwegennet).

Dit voorstel wordt niet gedragen door alle betrokken bovenlokale actoren. Bovendien heeft het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Beveren tot op heden niet geleid tot een afgewerkte visie op de gewenste ruimtelijke structuur. Opname in de herziening op korte termijn is bijgevolg voorbarig.

Ontsluiting van het stedelijk netwerk De Kust (De Panne) - praktische haalbaarheid van de selectie van de primaire weg II N34 in De Panne

Het voorstel vloeit niet voort uit een gebiedsgerichte ruimtelijke visievorming voor het gebied in kwestie. Binnenkort wordt op initiatief van het departement MOW een haalbaarheidsonderzoek opgestart met betrekking tot deze primaire ontsluiting en de eventuele aanleg van een omleiding. Daarom is opname in de herziening op korte termijn voorbarig, maar wordt voorgesteld deze problematiek te behandelen in functie van een lange-termijnvisie.

Bijzondere problematieken die niet in bovenstaande tabel kunnen ingepast worden

Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Asse – vraag naar uitklaring eindpunt selectie N9 (Crokaertstraat of Broekooi?)

Het betrof eerder een vraag naar verheldering in plaats van wijziging

Selectie van de aan te leggen parallelwegenstructuur langs de noordelijke ring rond Brussel (delen tussen A3/E40 en E19/A1 en tussen A12 en A10/E40). Tijdens het ambtelijk overleg werd afgesproken om deze problematiek te kaderen binnen een globale benadering als voorbereiding op een lange termijnvisie.

Tijdens het voorbereidend onderzoek werd geconcludeerd dat deze problematiek beter wordt gekaderd binnen een globale benadering van gelijkaardige vragen (vb. Antwerpen, Sint-Niklaas, Kortrijk,...) en een fundamentele evaluatie van de wegencategorisering in en rond groot- en regionaalstedelijke gebieden als voorbereiding op een lange termijnvisie.

Kaart 1 – Situering van geïnventariseerde vragen en knelpunten rond selecties van hoofdwegen, primaire wegen I en primaire wegen II



CATEGORISERING HOOFD- EN PRIMAIR WEGENNET

-  Hoofdweg / te ontwerpen hoofdweg
-  Primaire weg I / te ontwerpen primaire weg I
-  Primaire weg II / te ontwerpen primaire weg II

Analyse van grensoverschrijdende problematieken met betrekking tot wegenselecties

Hieronder wordt een meer uitgebreide toelichting gegeven bij de grensoverschrijdende aandachtspunten die door betrokkenen tijdens het voorbereidend onderzoek met betrekking tot de wegencategorisering werden gesignaleerd. De vragen met betrekking tot de A201 en de R22 aan de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de zuidelijke ontsluiting voor Sint-Truiden naar de E40 werden eerder in deze bijlage besproken en worden hier dus niet meer opgenomen.

Aandachtspunt	Analyse
Aandachtspunten voor verder grensoverschrijdend overleg en onderzoek met betrekking tot selecties	
Zuidelijke primaire ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen naar de A8 – suggestie in <i>provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen</i> om de N42 van de zuidelijke grens van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen tot aan de provinciegrens (en verder richting A8 op Waals grondgebied) te selecteren als primaire weg II	In het afbakeningsproces van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen wordt deze problematiek niet ten gronde onderzocht. Hier wordt enkel aangegeven dat de ontsluiting van het stedelijk gebied zowel naar het noorden (E40 ter hoogte van Wetteren), als naar het zuiden (A8 ter hoogte van Lessines) gebeurt. Daarbij wordt gesteld dat Lessines een bovenlokale pool is, in een landelijk gebied, met bedrijventerreinen, onder meer geënt op de A8 en de N42. In het SDER worden geen expliciete beleidsuitspraken gedaan omtrent Lessines of de N42 tot aan de A8. Een zuidelijke selectie van de N42 als primaire weg II zonder meer geeft aanleiding tot een bijkomende maasdoorsnijding in het hoofdwegenet. Omdat de consequenties van een primaire zuidelijke aansluiting van Geraardsbergen naar de A8 op de verdeling van de verkeersstromen op het ruimer wegennetwerk en op het functioneren van de betreffende maas tot op heden niet zijn bestudeerd, is een opname van dit selectievoorstel in de herziening op korte termijn voorbarig.
Ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Poperinge – voornemen in <i>meerderheidsakkoord rond de wegverbinding Ieper-Veurne (12/08/2005)</i> over een bijkomende zuidelijke by-pass naast de bestaande ring R33	Dit voorstel heeft een belangrijke grensoverschrijdende impact aangezien de N38 op Frans grondgebied aantakt op de E25 (niveau hoofdweg). De motivering voor deze bypass wordt ook gebaseerd op de verhoogde verkeersdruk vanuit Noord-Frankrijk. Bij het uitvoeringsoverleg rond dit meerderheidsakkoord (bovenlokaal coördinatieplatform bestaande uit betrokken kabinetten, administraties en provincie) werd gesteld dat deze vraag bijkomend onderzoek en motivering behoeft vooraleer een concreet voorstel omtrent de selectie van deze by-pass kan aangegeven worden. Een analyse en doorkijk naar gerelateerde grensoverschrijdende ontwikkelingen (ruimtelijk en naar mobiliteit) zijn hierbij aan de orde. Opname van een gewijzigde selectie in de herziening op korte termijn is bijgevolg voorbarig.
LAALB – A24 Noord-Frankrijk	Frankrijk wenst binnen de uitwerking van haar internationaal wegennetwerk een ring / by-pass rond Lille te realiseren en de bestaande verbinding in te zetten als regionale verbindingsweg. De verlenging van de A24 in Noord-Frankrijk met als mogelijk scenario een doortrekking ervan op Vlaams grondgebied (de autowegverbinding Amiens - Rijsel – België) vormde reeds geruime tijd voorwerp van een politiek en ambtelijk overleg tussen Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk. Tijdens dit overleg werd afgesproken om een grensoverschrijdende impactstudie te laten uitvoeren. Twee tracé-alternatieven hadden daarbij betrekking op een aansluiting van deze omleiding op de N38 of de N58, wat aanleiding geeft tot een conflict met de Vlaamse wegencategorisering aangezien de N35 en N58 als primaire wegen worden beschouwd. Vanuit Vlaamse politieke zijde is duidelijk gesteld dat het voorgestelde tracé via de N38 onaanvaardbaar is en dus niet kan opgenomen worden in de grensoverschrijdende studie. De opstart van voornoemde studie is uitgesteld tot er een akkoord is over inhoud en opzet van het grensoverschrijdend onderzoek tussen Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk.

Oostelijke en noordelijke ontsluiting van Bree op primair niveau	Ten oosten van Bree werden (met uitzondering van de N761 ontsluiting Maaseik) noch door het RSV, noch door het RSPL wegen geselecteerd om het grensoverschrijdende verkeer te bundelen. Dit (sluip)verkeer verloopt daardoor diffuus doorheen de kernen op het lokale wegennet. Onder meer in Kinrooi loopt het aandeel doorgaand zwaar vervoer op tot 26%. Aangezien ook Nederland vragende partij is voor een grensoverschrijdende relatie, wordt geen medewerking verleend aan een gewichtsbeperving waardoor deze maatregelen op Vlaams grondgebied weinig kans op slagen hebben. De selectie van de N73 ten oosten van Bree of van de N76 ten noorden van Bree op secundair niveau, gekoppeld aan maatregelen om het sluipverkeer ten westen van Bree te ontmoedigen, zouden een positief effect kunnen ressorteren op de economische ontwikkeling van de regio. Gelet op de reeds bestaande overwegende noord-zuidelijke grensoverschrijdende verkeersstromen en de niet gewenste oost-westelijke verkeersstroom, lijkt de selectie van de N76 in de richting van Bocholt hiervoor iets beter geschikt. Deze vraag is uiteraard zijdelings gekoppeld aan het voorstel om de N76 in plaats van de N73 als primaire verbinding tussen Bree en het hoofdwegennet te selecteren. Hieromtrent wordt binnenkort een verkeerskundig onderzoek opgestart door het Vlaams gewest. Vanuit Nederlandse zijde wordt gesuggereerd om, wanneer zou beslist worden om de N76 ten zuiden van Bree te selecteren als primaire weg in plaats van de N73, de N76 ten noorden van Bree tot aan de N747 te Lozen en de N747 tot aan de grens met Nederland te selecteren als secundaire weg en regionale verbinding met Nederland. In dit geval dient de noodzaak van een kleine omleiding rond Lozen wellicht onderzocht te worden, vermits de huidige doortocht door Lozen niet geschikt is voor vrachtverkeer. Beide aspecten dienen dus verder uitgeklaard te worden, zowel in het kader van het geplande onderzoek als in verder overleg met Nederlandse grensoverschrijdende partners.
Ontsluiting van Maastricht naar het Vlaams hoofdwegennet	Maastricht onderzoekt momenteel het Maaskruisende verkeer om een oplossing te bieden voor de Albertknoop en de ontsluiting van bijkomende woongebieden op de linkeroever van de Maas. Congestie op de E25 en op de Maasbruggen (vooral de Noorderbrug) in de richting van de E25, zorgen ervoor dat Maastricht een alternatief zoekt in de richting van België in het algemeen en Lanaken in het bijzonder. Maastricht stuurt aan op een verbinding met het Belgische hoofdwegennet via Smeermaas (N77), waardoor hier een omleiding noodzakelijk zou worden. Daarnaast stuurt Maastricht eveneens aan op een verbinding naar de N2 voor de relatie E313-Maastricht. De Belgische provincie Limburg maakte in het kader van haar ruimtelijk structuurplan nog geen keuze tussen de N79 of N2 als secundaire ontsluiting naar Maastricht. De N77 werd niet geselecteerd en is bijgevolg lokaal. Conform het RSPL is het omleiden van lokale wegen niet mogelijk. Om de doortocht door Smeermaas te beschermen, kan de selectie van de N77 als secundaire weg enkel worden overwogen (en bijgevolg een 'gezonde' grensoverschrijdende relatie ontstaan) wanneer de nieuwe Noorderbrug in gebruik is genomen en de ontsluiting van Maastricht in de richting van de hoofdweg E25 gegarandeerd is. Deze verbinding sluit niet uit dat de bijkomende selectie van N79 of N2 als verbinding van provinciaal belang met Maastricht wenselijk zou zijn.

Verbinding N119 van Turnhout naar Baarle-Hertog	Gezien de relatief grote maaswijdte van maas 8 “Turnhout” is in het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen geopteerd om een bijkomende noord-zuidverbinding te voorzien tussen het regionaalstedelijk gebied Turnhout en de Brabantse stedenrij in Nederland, zij het niet op internationaal of Vlaams niveau. Hiertoe is de N119 in het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen geselecteerd als secundaire weg type II. Deze doorgaande verbinding heeft een beperkte doorstroming en bedreigt de leefbaarheid van de woonkern Baarle-Hertog/Baarle-Nassau. Daarom is in samenwerking met de Nederlandse provincie Noord-Brabant een omleidingsweg voorzien aan de oostzijde van de woonkern. Gezien de ligging in het Turnhouts Vennegebied rijzen bij bepaalde actoren ook vragen op om deze weg te downgraden naar lokale weg. Hoewel dit een bevoegdheid van de provincie betreft, kan wel het belang van grensoverschrijdend overleg hierover aangestipt worden.
Aandachtspunten voor verder grensoverschrijdend overleg met betrekking tot inrichting	
Westerscheldetunnel – N62 – N61 – N253 (aansluitend op de N423/R4)	De Westerscheldetunnel-N62-N61-N253 (aansluitend op de N423/R4) wordt in Nederland geselecteerd als een weg met regionale stroomfunctie. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen selecteert de N423 en R4-oost als primaire weg I (complementeren hoofdwegenet, op zich geen functie als doorgaande, internationale verbinding). Hoewel beide categoriseringen goed op elkaar aansluiten, zijn afspraken rond de concrete (her) inrichting van deze wegen noodzakelijk. Het toekomstig (ruimtelijk) functioneren van dit wegencomplex als gevolg van het beleidsvoornemen om de Tractaatweg (N253) te verdubbelen, de Sloeweg aan te passen en de tunnel in Sluiskil (N62) en de aansluiting op de A58 te realiseren, zou – in combinatie met de realisatie van de A4 in Noord-Brabant – immers kunnen leiden tot een gevoelige verhoging van het internationaal doorstromend verkeer en de creatie van een autonome internationale verbinding.
Noord-zuidverbinding Limburg	De primaire weg I N74 Noord-Zuidverbinding werd op Nederlands grondgebied (A69) in de richting van Eindhoven niet als primaire weg uitgerust waardoor de verbindingsfunctie van deze weg als maasverkleining tussen E314 en het Nederlandse hoofdwegenet ernstig wordt gehypothekeerd. Een mogelijke omleiding rond Valkenswaard wordt al jaren onderzocht, maar stuit op moeilijkheden van zware onteigeningen en habitatrichtlijngebieden. Inmiddels is de weg overgedragen aan de provincie Noord-Brabant, inclusief een budget voor de herinrichting. De provincie heeft een onderzoek opgestart naar de mogelijkheden om de N69 op een vlotte manier met het hoofdwegenet in Eindhoven te verbinden en hierbij Valkenswaard te ontlasten. De Vlaamse overheid wordt bij dit onderzoek betrokken.

Ontsluiting van Maaseik	Met de gedeeltelijke selectie van de N78 wordt de primaire ontsluiting van Maaseik naar het hoofdwegennet op Nederlands grondgebied nagestreefd, met name via de N296. Aan Nederlandse zijde is deze N296 tussen de Maasbrug en de aansluiting met de A2 minstens als regionaal verbindend geselecteerd en zou deze de betreffende inrichtingskenmerken moeten krijgen. Door de frequente congestieproblemen op de E25 ter hoogte van Maastricht worden N762 en N78 gebruikt als sluiproute om Maastricht te bereiken en om vanuit Maastricht naar het noorden van Nederland te rijden. De N762 tussen Maaseik en Weert is nochtans als lokale weg geselecteerd, net om dergelijke maasdoorsnijding tegen te gaan. Maar de Nederlandse Provincie Limburg heeft de N762-N296 echter als regionaal verbindend geselecteerd. Er is een ambtelijk/politiek overleg voor beide Limburgen in voorbereiding over de afstemming van de categorisering. De N78 ten noorden van Maaseik sluit als lokale weg aan op de als regionale verbindingsweg geselecteerde N273 in Nederland. Er kan worden aangegeven dat het belang van deze N273 op termijn kan verminderen wanneer de omleiding rond Roermond is aangelegd. Alleszins zijn (delen van) deze wegen onderdeel van de 'historische' route tussen Antwerpen en het Ruhrgebied via de N73, die moet worden vervangen door het hoofdwegennet.
-------------------------	--

1C

Informatief deel tweede herziening

Bijlage 5: Thema spoorinfrastructuur en infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied

Inventaris vragen en knelpunten met betrekking tot spoorinfrastructuur

Knelpunt

Analyse

Hoofdspoorwegennet voor personenvervoer

Selectie van de verbinding Brussel-Oostende als onderdeel van het net van de Hoge Snelheids-Lijnen in plaats van als een verbinding binnen het net van de (inter)nationale verbindingen en de verbindingen van Vlaams niveau.

Op dit moment is deze verbinding geen hogesnelheidslijn; het is onduidelijk in welke mate dit voorstel gesteund is op concrete en gedragen plannen.

Aanvulling bij de selectie van de verbinding Antwerpen-Brussel met de nieuwe verbinding via de luchthaven en de middenberm van de E19.

De realisatie van het Diabolo-project is voorzien in de periode 2010/2012. De optie om op deze as 200 km/u te bereiken is onder meer meegenomen in de plannen en ook verwerkt in het gewestelijk RUP voor de noordelijke ontsluiting van de luchthaven (hoewel een expliciete vermelding rond categorisering als HSL-lijn niet is opgenomen). Er zijn fysisch geen bijkomende ingrepen vereist. Er moet evenwel duidelijk onderscheid zijn tussen de spoorverbinding Antwerpen-Brussel volgens de bestaande lijn 25 en de nieuw aan te leggen lijn 25N (langs de middenberm van de E19).

Aanvulling bij selectie hoofdspoorwegennet voor personenvervoer – verbinding Antwerpen-Lier-Mol-Neerpelt-Weert.

Deze verbinding wordt genoemd op p. 498 van het RSV als te onderzoeken in de context van de IJzeren Rijn. Omdat deze verbinding heden ten dage in gebruik is voor personenvervoer, wordt deze afzonderlijk genoemd bij de selecties.

Hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer

De selectie van de verlengde IJzeren Rijn is niet meer actueel in relatie tot de beleidslijnen op federaal niveau.

De IJzeren Rijn wordt door NMBS/Infrabel gedefinieerd als de kortste verbinding tussen Antwerpen en Mönchengladbach in het Ruhrgebied, welke loopt langs het historisch tracé over Herentals, Mol, Neerpelt, Weert, Roermond en Dalheim. De spoorlijnen in het verlengde van de IJzeren Rijn richting Noord-Frankrijk worden door NMBS/Infrabel eerder gezien als een verbinding tussen enerzijds de IJzeren Rijn Antwerpen - Ruhrgebied en de Noordfranse zeehavens. De huidige formuleringwijze van de selectie lijkt anderzijds niet te leiden tot acute conflicten met het operationeel beleid van NMBS/Infrabel.

Vormingsstations

Het (aan te leggen) vormingsstation van Zwankendamme wordt niet vermeld.

Het belang van het vormingsstation Zwankendamme in Zeebrugge blijkt uit het strategisch planningsproces voor de zeehaven van Zeebrugge, ter voorbereiding van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van de zeehaven van Zeebrugge.

1C

Informatief deel tweede herziening

Het vormingsstation Merelbeke ligt in feite op de grens tussen Melle en Merelbeke.

Om onduidelijkheid te vermijden, wordt de naam best aangepast.

Hoofdstations

Rond de stopplaats Noorderkempen bestaat er een discrepantie tussen het RSV en latere beleidsbeslissingen van de Vlaamse regering

De locatiekeuze van Brecht voor de aanleg van deze stopplaats werd op 17 juli 2000 door de Vlaamse regering bekrachtigd. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan "Stopplaats Noorderkempen en ringweg Brecht" voorziet in de bestemming voor deze stopplaats. Hierin wordt aangegeven dat de stopplaats dient beschouwd te worden als een voorsteden vervoersknooppunt van de Noorderkempen. Het wordt uitgebouwd als een vervoersknooppunt op een IC-spoorlijn waar een goede uitwisseling moet bestaan tussen verschillende modi: auto - openbaar vervoer (bus/trein) - langzaam verkeer (te voet/fiets).

De vermelde kanttekening bij de selectie van de hoofdstations Turnhout en Genk dat deze door NMBS niet als hoofdstations worden beschouwd is niet meer actueel.

Het gaat om een paragraaf die als gedateerd kan beschouwd worden, maar die geen dringende knelpunten ten aanzien van de concrete uitvoering veroorzaakt.

Het HST-station Brussel Nationaal Luchthaven wordt niet genoemd bij de hoofdstations.

In samenhang met de aan te leggen HSL-verbinding tussen Antwerpen en Brussel en ontsluiting van de luchthaven Zaventem is het logisch om het station Brussel Nationaal Luchthaven op te nemen in de lijst van hoofdstations.

Ontwikkelingsperspectieven

Een aantal van de nieuwe spoorverbindingen waarvoor in het RSV is gesteld dat in RUP's terreinreserveringen moeten worden vastgelegd, zijn inmiddels gereserveerd of gerealiseerd en dienen niet langer opgenomen worden in deze lijst.

Het gaat om tekstgedeelten in het RSV die vanuit de optiek van NMBS/Infrabel als gedateerd kunnen beschouwd worden, maar die geen acute conflicten opleveren met het operationeel beleid van NMBS/Infrabel.

De perspectieven rond de beperking van goederenkoersen en spoor aansluitingen en de oprichting multifunctionele centra zijn niet meer actueel gezien de huidige marktsituatie van NMBS/Infrabel. Mede als gevolg van de liberalisering van het goederenvervoer per spoor, wordt dit vervoer georganiseerd door derden die de locatiekeuze, aanleg en exploitatie van de nodige voorzieningen (vb. terminals) op zich nemen.

Het gaat om tekstgedeelten in het RSV die vanuit de optiek van NMBS/Infrabel als gedateerd kunnen beschouwd worden, maar die geen acute conflicten opleveren met het operationeel beleid van NMBS/Infrabel.

De perspectieven rond de opwaardering en verlenging van de IJzeren Rijn zijn niet meer actueel.

De IJzeren Rijn wordt door NMBS/Infrabel gedefinieerd als de kortste verbinding tussen Antwerpen en Mönchengladbach in het Ruhrgebied, welke loopt langs het historisch tracé over Herentals, Mol, Neerpelt, Weert, Roermond en Dalheim.

De spoorlijnen in het verlengde van de IJzeren Rijn richting Noord-Frankrijk worden door NMBS/Infrabel eerder gezien als een verbinding tussen enerzijds de IJzeren Rijn Antwerpen - Ruhrgebied en de Noordfranse zeehavens.

Tevens is NMBS/Infrabel van oordeel dat de passage omtrent de aanleg van de nieuwe spoorwegtunnel onder de Schelde en over de twee mogelijke alternatieve trajecten tussen Gent en de Chunnel voor de verbinding van de IJzeren Rijn met de Noordfranse zeehavens niet meer actueel is. Ook wordt voorgesteld om het onderzoek naar het al dan niet in aanmerking komen van deze verlenging/verbinding voor personenvervoer niet langer te vermelden.

Het tracé van de IJzeren Rijn maakte het voorwerp uit van het "IJzeren Rijnverdrag van 1873". In de context van de lopende onderhandelingen wordt het historisch tracé verlaten rond Roermond, waar een omleiding aanvaard wordt. In het kader van dezelfde onderhandelingen wordt ook medegebruik voor reizigersverkeer onderzocht. De afloop hiervan is echter onzeker. De heringebruikname van de IJzeren Rijn maakt momenteel het voorwerp uit van internationale onderhandelingen. Deze wederindienststelling is echter voor de periode tot 2012 onzeker, aangezien Nederland zich verzet tegen een beperkt gebruik.

Het gaat om tekstgedeelten in het RSV die vanuit de optiek van NMBS/Infrabel als gedateerd kunnen beschouwd worden, maar die geen acute conflicten opleveren met het operationeel beleid van NMBS/Infrabel.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Deel 2: Gewenste Ruimtelijk Structuur - richtinggevend gedeelte

Inhouds-tafel

INLEIDING	171
Opbouw van de “gewenste ruimtelijke structuur”.	171
Een samenwerking tussen de drie niveaus op basis van subsidiariteit	172
De gewenste ruimtelijke structuur in nationaal en internationaal perspectief	174
 I: VISIE OP DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN VLAANDEREN	 179
1. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding	181
2. Vlaanderen: open en stedelijk	183
3. Vier basisdoelstellingen	184
 II: RUIMTELIJKE PRINCIPES VOOR DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	 187
1. Gedeconcentreerde bundeling	189
2. Poorten als motor voor ontwikkeling	190
3. Infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten	191
4. Fysisch systeem ruimtelijk structurerend	192
 III: GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	 197
 III.1. DE STEDELIJKE GEBIEDEN	 199
1. Algemene benadering	199
1.1. Begrippen met betrekking tot de stedelijke ontwikkeling	199
1.2. Beleidsmatige benadering	200
2. Doelstellingen	202
2.1. Het stimuleren en concentreren van activiteiten	202
2.2. Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten	202
2.3. Het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen	203
2.4. Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid	203
2.5. Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies	203
3. Selectie, afbakening en nadere uitwerking	204
3.1. Selectie en afbakening van stedelijke gebieden	204
3.2. Selectie en nadere uitwerking van stedelijke netwerken	217
4. Ontwikkelingsperspectieven	224
4.1. Trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden: 60 % in de stedelijke gebieden en 40 % in de kernen van het buitengebied	224
4.2. Minimale woningdichtheden	230
4.3. Differentiatie en verbetering van de woningvoorraad	231

Inhoudstafel

4.4. Versterken van de multifunctionaliteit	233
4.5. Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer	235
4.6. Afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied	235
4.7. Bundelen van de kleinhandel	236
4.8. Optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik	238
4.9. Zorg voor collectieve en openbare ruimten	241
4.10. Behoud en ontwikkeling van stedelijke en randstedelijke natuurelementen	241
4.11. Waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden	242
4.12. Behoud en uitbouw van cultureel-maatschappelijke en historisch waardevolle elementen in de stedelijke gebieden	243
4.13. Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid	243
4.14. Gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel	244
5. Instrumenten	247
5.1. Strategische stedelijke projecten	247
5.2. Stadsrenovatie en -vernieuwing	248
III.2. BUITENGEBIED	251
1. Algemene benadering	251
1.1. Ontwikkelingen en begrippenkader	251
1.2. Beleidsmatige benadering	252
2. Doelstellingen	253
2.1. Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies	253
2.2. Het tegengaan van de versnippering van het buitengebied	254
2.3. Het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied	254
2.4. Het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen	254
2.5. Het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied	255
2.6. Het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem	256
2.7. Het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied	256
3. Afbakening en ontwikkelingsperspectieven voor de natuurlijke structuur	257
3.1. Afbakening	258
3.2. Ontwikkelingsperspectieven	263
4. Afbakening en ontwikkelingsperspectieven voor de agrarische structuur	266
4.1. Afbakening	266
4.2. Ontwikkelingsperspectieven	271
5. Ontwikkelingsperspectieven voor de nederzettingsstructuur	274
5.1. Differentiatie van de nederzettingsstructuur	274

5.2. Trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen: 60% in het stedelijk gebied en 40% in de kernen van het buitengebied	276
5.3. Wonen en werken concentreren in de kernen van het buitengebied	280
5.4. Selectieve bundeling van groei in bebouwde perifere landschappen	282
5.5. Geen verdere groei van linten en verspreide bebouwing	283
6. Ontwikkelingsperspectieven voor het landschap	284
6.1. Specifieke ordening van elementen en componenten	284
6.2. Landschap als gegeven bij de afweging van ruimtelijke ingrepen	285
7. Ontwikkelingsperspectieven voor de andere functies van het buitengebied	288
7.1. Recreatie en toerisme	288
7.2. Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	296
7.3. Waterwinning en ontginning	299
8. Instrumenten voor het buitengebied	303
8.1. Geïntegreerd plattelandsbeleid	303
8.2. Landinrichting	303
8.3. Ruimtelijke ondersteuning van het integraal waterbeheer	304
8.4. Maatregelen op het bouwen in het buitengebied	305
8.5. Strategische projecten voor het buitengebied	305
III. 3. GEBIEDEN VOOR ECONOMISCHE ACTIVITEITEN	307
1. Algemene benadering	307
1.1. Begrippen	307
1.2. Beleidsmatige benadering	308
2. Doelstellingen	308
2.1. Het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten	308
2.2. Het ondersteunen van de economische sterkte van iedere subregio	309
2.3. Het ruimtelijk beleid ondersteunen met het economisch ontwikkelingsbeleid	309
3. Economische knooppunten	309
3.1. Selectie	310
3.2. Ontwikkelingsperspectieven	316
3.3. Instrumenten	338
4. Poorten	339
4.1. Selectie en afbakening	339
4.2. Ontwikkelingsperspectieven	345
III. 4. LIJNINFRASTRUCTUUR	351
1. Algemene benadering	351
1.1. Probleemstelling: bereikbaarheid en leefbaarheid in gevaar	351
1.2. Begrippen mobiliteit	353

Inhoudstafel

1.3. Duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling	353
1.4. Beleidsmatige benadering	354
2. Doelstellingen mobiliteit en lijninfrastructuur	359
2.1. Versterking van alternatieven voor het autoverkeer	359
2.2. Optimalisering door categorisering van het wegennet	359
2.3. Een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer	360
3. Wegeninfrastructuur	360
3.1. Categorisering van wegen naar gewenste functie	360
3.2. Selectie en ontwikkelingsperspectieven	366
3.3. Instrumenten	381
4. Spoorinfrastructuur	382
4.1. Selectie	384
4.2. Ontwikkelingsperspectieven	388
5. Infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied	393
5.1. Ontwikkelingsperspectieven	394
6. Waterwegeninfrastructuur	396
6.1. Selectie	397
6.2. Ontwikkelingsperspectieven	398
7. Pijpleidingen en elektriciteitsleidingen	401
7.1. Selectie	401
7.2. Ontwikkelingsperspectieven	402
7.3. Installaties voor decentrale energieproductie	404

IV: VOORWAARDEN, MAATREGELEN EN INSTRUMENTEN MET EEN ALGEMENE DRAAGWIJDTE

1. Creëren van een breed maatschappelijk draagvlak	409
2. Creëren van structurele vormen van samenwerking en onderlinge ondersteuning	410
3. Grond- en pandenbeleid	411
3.1. Een effectief grond- en pandenbeleid voeren	411
3.2. De uitwerking van het RSV ondersteunen	413
3.3. Uitvoeringsagenda RSV	415
4. Versterken van de ruimtelijke-ordeningsadministraties in de verschillende bestuursniveaus en het ondersteunen van de andere overheidssectoren die voor de doorwerking een verantwoordelijkheid dragen	417
5. Geïntegreerd benaderen van de ruimtelijke-, de economische-, de milieu-, de mobiliteits- en de sociaal-culturele aspecten van maatschappelijke activiteiten met een ruimtelijke impact	418
5.1. Mogelijkheden voor meer integratie tussen ruimtelijk beleid en sectoraal beleid	418

5.2. Evaluatie van de MER bepalingen	419
5.3. Evaluatie van de VLAREM-bepalingen en Bodemsaneringsdecreet	419
6. Opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen en -instrumenten vanuit een gelijktijdige en gelijkwaardige benadering van de ruimtebehoeften van de maatschappelijke activiteiten	420
7. Het vernieuwen van het wetgevend en decretaal kader inzake het ruimtelijke-orderingsbeleid	421
8. Uitvoeren en implementeren van beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek inzake het ruimtelijke-orderingsbeleid	422
V: BEGROTING VAN DE TE VOORZIENE RUIMTE	425
1. Kwantitatieve opties met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van verschillende activiteiten en functies	427
2. Vertaling van kwantitatieve opties in oppervlaktewijzigingen van gewestplanbestemmingen	428
2.1. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot wonen in een oppervlaktewijziging van de gewestplanbestemmingen voor wonen	428
2.2. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot bedrijvigheid	428
2.3. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot landbouw, natuur en bos	428
2.4. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot landbouw in een oppervlaktewijziging van de gewestplanbestemmingen voor landbouw	429
2.5. Oppervlakte(wijzigingen) van recreatieve bestemmingen	430
3. Begroting van de te voorziene ruimte	430
Kwantitatieve taakstellingen betreffende bestemmingscategorieën	
BIJLAGE - BEGRIPPENLIJST	433

Inleiding

Structuurplanning is een voor het Vlaams Gewest nieuwe wijze van ruimtelijke planning. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de uitwerking van deze methodiek op het niveau van Vlaanderen. Het zal de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen aangeven als een kader waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Als dusdanig zal het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ook de basis vormen voor het ruimtelijk beleid via verordenende plannen en andere maatregelen.

Een beslissing van de Vlaamse Regering van 31 januari 1996 stelt een vernieuwd algemeen decreet op de ruimtelijke ordening in het vooruitzicht. Daarin zouden nieuwe uitvoerende plannen een plaats krijgen. Met het decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996 werd er echter voor geopteerd om in afwachting daarvan, de gewestplannen als uitvoerende plannen voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen te gebruiken. In het deel bindende bepalingen komen dan ook veelvuldige verwijzingen naar de gewestplannen voor. In het voorliggende richtinggevend deel echter werd ervoor geopteerd om het algemeen begrip ruimtelijke uitvoeringsplannen en -instrumenten te hanteren.

Het decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996 bepaalt in art. 7§1 dat ruimtelijke structuurplannen een bindend, richtinggevend en een informatief gedeelte bevatten.

- 1) de Bestaande Ruimtelijke Structuur en de Prognoses: het informatieve gedeelte;
- 2) de Gewenste Ruimtelijke Structuur : het richtinggevende gedeelte;
- 3) de bindende bepalingen.

Alhoewel de afzonderlijke delen een afzonderlijke waarde hebben, vormen zij samen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit samenhangend geheel vormt het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Deze lange-termijnvisie belet niet dat maatregelen die nodig zijn in functie van de vooropgestelde ruimtelijke ontwikkeling, worden gefaseerd in vijfjaarlijkse perioden en dat zij kunnen worden afgestemd op andere beleidshorizonten. Naar aanleiding van de actualisatie en gedeeltelijke herziening zal de nadruk liggen op het afronden van het actieprogramma van het RSV.

Het voorliggende document van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de Gewenste Ruimtelijke Structuur behelst het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, overeenkomstig art. 7§3 van het decreet.

Opbouw van de “gewenste ruimtelijke structuur”.

In de inleiding worden de doelstellingen en de noodzaak aan een kader voor de ruimtelijke ordening gebaseerd op duurzame ontwikkeling en wordt in het bijzonder de noodzaak aan een Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen verantwoord. Aangegeven wordt wat de inhoud, de voorwaarden en de draagwijdte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is.

De onderliggende visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt in het eerste hoofdstuk geëxpliciteerd. Voor het opbouwen van een visie op de ruim-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

telijke ontwikkeling van Vlaanderen is kennis van de bestaande ruimtelijke structuur essentieel.

In het tweede hoofdstuk wordt de visie in ruimtelijke termen vertaald tot ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur.

In het derde hoofdstuk wordt op basis van de ruimtelijke principes voor vier structuurbepalende componenten de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen uitgewerkt.

Deze vier structuurbepalende componenten zijn:

- 1) De stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken
- 2) Het buitengebied
- 3) De gebieden voor economische activiteiten
- 4) Lijninfrastructuur

Deze structuurbepalende componenten zijn (bestaande) ruimtelijke eenheden die de ruimtelijke structuur van Vlaanderen bepalen en waarvoor een specifiek ruimtelijk beleid wordt vooropgesteld. Dit ruimtelijk beleid wordt gestuurd vanuit de uitgangshouding van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de basisdoelstellingen en de ruimtelijke principes.

Er werd geopteerd voor deze opbouw naar structuurbepalende componenten om de samenhang in het ruimtelijk beleid voor ieder van de componenten uitdrukkelijk aan te geven. Vanuit de ruimtelijke opties voor iedere component worden op een samenhangende wijze de ontwikkelingsperspectieven geformuleerd voor het grond- en ruimtegebruik voor sectorale ontwikkelingen (woningbouw, economische activiteiten, toeristische en recreatieve infrastructuur, kleinhandel, landbouwfunctie, ...).

Voor iedere structuurbepalende component worden doelstellingen, ontwikkelingsperspectieven en instrumenten geformuleerd.

Het vierde hoofdstuk bevat maatregelen en instrumenten met een algemene draagwijdte die de gewenste ruimtelijke structuur moeten ondersteunen.

Het vijfde hoofdstuk bevat de begroting van de ruimte met een overzicht van de kwantitatieve bepalingen opgenomen in de Gewenste Ruimtelijke Structuur en de beleidsmatige vertaling hiervan naar gewestplanbestemmingen. In de bijlage is een begrippenlijst opgenomen.

Een samenwerking tussen de drie niveaus op basis van subsidiariteit

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen weer. De ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen zal niet alleen op dit Vlaams niveau bepaald worden, maar op de drie bestuurlijke niveaus (gewest, provincie en gemeente) en dit door middel van twee soorten plannen op ieder niveau (ruimtelijke structuurplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen).

Hierbij zullen de lagere niveaus zich richten naar het kader en de beperkingen van het hogere niveau en het kader en de bepalingen verder verifiëren en uitwerken.

Het Vlaams gewestelijk niveau zal in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen niet alle structuren uitwerken en zeker geen bestemmingen tot op het kadasterperceel vastleggen zoals bij de gewestplannen. Het zal wel die ruimtelijke structuren en elementen behandelen die van gewestelijk of bovengewestelijk belang zijn.

De basis voor het eigen ruimtelijk beleid op gewestelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau en de samenwerking tussen deze bestuursniveaus zit vervat in het subsidiariteitsprincipe.

Het subsidiariteitsprincipe

Het subsidiariteitsprincipe speelt een belangrijke rol in de structuurplanning die gevoerd wordt op drie niveaus. Het principe kan als volgt omschreven worden. **Het subsidiariteitsbeginsel houdt in dat elke inzake ruimtelijke ordening bevoegde overheid zich bezighoudt met die materies die geëigend zijn om op het bewuste niveau geregeld te worden. Beslissingen moeten genomen worden op het meest geschikte niveau. Een beslissing op een hoger niveau is te verantwoorden als het belang en/of de reikwijdte ervan het lagere niveau duidelijk overstijgt. Een hoger niveau treedt slechts op voorzover de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door het lager niveau kunnen worden verwezenlijkt.**¹

Het subsidiariteitsbeginsel heeft in het raam van de structuurplanning een dubbele doorwerking.

- 1) Het subsidiariteitsbeginsel is bepalend voor de inhoud van de ruimtelijke structuurplannen van de drie niveaus. Dit sluit niet uit dat een ruimtelijk structuurplan (eventueel dwingende) aanwijzingen bevat over de inhoud van de eventuele lagere ruimtelijke structuurplannen. Meer in het algemeen raakt het subsidiariteitsbeginsel niet aan de hiërarchie tussen de drie bestuursniveaus. Een lager ruimtelijk structuurplan kadert binnen het hoger ruimtelijk structuurplan.
- 2) Het subsidiariteitsbeginsel is bepalend voor de taakverdeling m.b.t. de uitvoering van de ruimtelijke structuurplannen. Dit houdt onder meer in dat de overheid die een ruimtelijk structuurplan opstelde, de uitvoering van delen ervan kan opdragen aan de eventuele lagere overheden.

De dubbele werking houdt voor de drie niveaus het volgende in:

- 1) Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
 - doet uitspraak over de structuurbepalende elementen van gewestelijk belang en van bovengewestelijk belang;
 - bevat **aanwijzingen of desgevallend bindende bepalingen over de inhoud van de provinciale (en eventueel gemeentelijke) structuurplannen**, zowel formeel (taakomschrijving) als inhoudelijk (krijtlijnen van de invulling van de taak);

¹ De omschrijving is ten dele gebaseerd op de omschrijving van het subsidiariteitsbeginsel in artikel 3 B van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (ingevoegd door het Verdrag van Maastricht).

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- bevat naast bindende bepalingen over de uitvoering die op gewestelijk niveau moet gebeuren, ook bindende bepalingen over de **uitvoeringstaken die aan de provincies (en eventueel de gemeenten)** opgedragen worden. Deze uitvoeringstaken dienen voor de uitvoering van het RSV.

2) Het provinciaal ruimtelijk structuurplan

- doet uitspraak over de structuurbepalende elementen van bovenlokaal belang die niet van gewestelijk belang zijn;
- bevat aanwijzingen of desgevallend bindende bepalingen over de inhoud van de gemeentelijke structuurplannen, zowel formeel (taakomschrijving) als inhoudelijk (krijtlijnen van de invulling van de taak);
- bevat naast bindende bepalingen over de uitvoering die op provinciaal niveau moet gebeuren, ook bindende bepalingen over de uitvoeringstaken (voor uitvoering van het provinciaal ruimtelijk structuurplan) die aan de gemeenten opgedragen worden.

3) Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

- doet uitspraak over de structuurbepalende elementen van lokaal belang;
- bevat bindende bepalingen over de uitvoering ervan door de gemeente.

De werking van de subsidiariteit houdt ook in dat elk van de drie niveaus de verantwoordelijkheid draagt voor de uitvoering van het betreffende ruimtelijk structuurplan. Elk niveau bewaakt dus ook de uitvoering die aan andere instellingen of lagere overheden werd opgedragen.

Tenslotte impliceert het subsidiariteitsbeginsel nog dat provincies en gemeenten de provinciale en gemeentelijke belangen bewaken voor zover die geraakt worden door het hogere planniveau. Dit gebeurt vanuit de ruimtelijke visie die wordt of werd ontwikkeld in het eigen ruimtelijk structuurplan. De inspraakmogelijkheid bij het totstandkomen van het ruimtelijk structuurplan van het hogere niveau biedt daartoe de mogelijkheid.

De gewenste ruimtelijke structuur in nationaal en internationaal perspectief

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat niet op zichzelf. Vlaanderen heeft diverse bureaus die elk een eigen ruimtelijk beleid uittekenen en hiervoor een kader ontwikkelen. Het is in deze context belangrijk dat Vlaanderen eerst een eigen visie op de ruimtelijke ontwikkeling uitbouwt om dan, vanuit deze eigen visie, actief deel te nemen aan de gewestoverstijgende overlegkaders. Vooral het krachtiger uitbouwen van grensoverschrijdende overlegkaders zoals de Benelux en de EU verdient de nodige aandacht met name voor de grensoverschrijdende stedelijke netwerken en voor de ruimtelijke ontwikkeling van de grensgebieden van Vlaanderen gerelateerd aan de ontwikkelingen in de buurlanden, c.q. buurregio's. Daarbij moet er oog zijn voor de Europese programma's en financieringsmogelijkheden die bijdragen tot de realisatie van de grensoverschrijdende samenwerking op het vlak van de ruimtelijke ordening, teneinde de grensoverschrijdende stedelijke netwerken te concretiseren.

Binnen de Belgische federale staatsstructuur voeren de drie gewesten een autonoom ruimtelijk beleid voor de (ruimtelijk) structuurbepalende elementen van gewestelijk en bovengewestelijk niveau. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de opties voor de ruimtelijke ontwikkeling vastgelegd in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan voor Brussel (GeWOP) dat naast indicatieve ook verordenende bepalingen bevat. Aan de basis ligt een nieuwe Ordonnantie op de Ruimtelijke Ordening en de Stedebouw. Het Waalse Gewest voert een ruimtelijk beleid met het instrumentarium van plannen van aanleg zoals voorzien in de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Stedebouw (door het Waalse Gewest sinds de staats-hervorming gewijzigd). De opmaak van een (indicatief) gewestelijk ruimtelijk referentiekader (PRAT) is aan de gang.

Het ontbreekt het federale bestuursniveau aan een bevoegdheid inzake de ruimtelijke planning voor aspecten van bovengewestelijk belang en aan een coördinatiebevoegdheid ten aanzien van het ruimtelijk beleid in de drie gewesten. Aldus is structureel overleg op federaal en gewestelijk niveau noodzakelijk op basis van gelijkwaardigheid. Inzet is de redelijke afstemming van de respectievelijke beleidsopties met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur en het operationaliseren van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Ook op internationaal vlak ontbreekt het aan een beslissingsbevoegdheid voor het voeren van een autonoom ruimtelijk beleid op respectievelijk Benelux en Europees niveau. Binnen het kader van de Benelux Economische Unie is door de gewestelijke en nationale beleidsniveau's beslist een ruimtelijk referentiekader op te maken voor aspecten die een bovengewestelijke of afweging op Beneluxniveau vereisen. Dit ruimtelijk referentiekader, de Tweede Benelux Structuurschets genaamd, positioneert - zonder dwingend karakter - de beleidsopties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in een Beneluxperspectief en biedt mogelijkheden voor afstemming tussen de ruimtelijke beleidsopties van de verschillende landen en gewesten. Het creëert - op vrijblijvende basis - ruimte voor samenwerking ten aanzien van ruimtelijke aspecten die om een bovengewestelijke en internationale afweging vragen of ruimtelijke problematiek die zich in alle lidstaten manifesteren. Voorbeelden zijn ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven voor het Rijn-Scheldedeltagebied, de afweging voor grensoverschrijdende infrastructuur of de leefbaarheidsproblematiek van het platteland.

Ook op Europees niveau wordt gewerkt aan een ruimtelijke visie op de ontwikkeling van de Europese Unie met name in het document Europa 2000+ van de Europese Commissie en in het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP) van de Ministers bevoegd voor de Ruimtelijke Ordening. De inhoudelijke opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden zoals op beneluxniveau - zonder dwingend karakter - gepositioneerd in een Europees perspectief. Op deze wijze kan - op vrijblijvende basis - een afweging plaatsvinden voor (ruimtelijk) structuurbepalende elementen van internationaal niveau. Tevens biedt het de mogelijkheid het sectoraal Europees beleid (bv. het Europees regionaal beleid) af te stemmen op de beleidsopties in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Daarnaast worden - op vrijblijvende basis - ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven uitgewerkt in specifieke grensoverschrijdende verbanden. Op deze wijze worden (perifeer gelegen) grensgebieden gepositioneerd in hun grotere ruimtelijke context wat ruimtelijke en andere meerwaarden kan opleveren en de ruimtelijke afweging van (toekomstige) ontwikkelingen in deze gebieden kan verbeteren. Voorbeelden zijn het MHAL-ontwikkelingsperspectief (Maastricht, Heerlen, Hasselt/Genk, Aken en Luik), het streefbeeld voor de Zeeuwse en Gentse Kanaalzone (ROM-project) en de aanzetten voor een grensoverschrijdend ontwikkelingsperspectief voor Rijsel/Roubaix/Tourcoing en de regio rond Kortrijk en Doornik.

I Visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen

2

Gewenste ruimtelijke structuur

1. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding

“Een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien.”

Zo wordt in de Agenda 21 van de Verenigde Naties de duurzame ontwikkeling gedefinieerd.

Voor het formuleren van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding genomen.

Duurzame ontwikkeling wordt op de eerste plaats gezien als de houding van waaruit men naar ontwikkelingen binnen de samenleving kijkt. Net als de natuur heeft ook de bebouwde ruimte een doorgaans langere periode nodig voor kwaliteitsvolle ontwikkeling. Duurzame ontwikkeling vraagt dan ook om een langetermijnvisie. Het langetermijnperspectief biedt een kader waarin stabiliteit van structuren en systemen (belangrijk voor o.a. de economie en de ecologie) worden afgewogen tegen de noodzaak aan veranderingen en vernieuwingen (belangrijk voor het functioneren van de samenleving) die het gevolg zijn van veranderende feitelijke omstandigheden en van het verschuiven van waarden en inzichten in de samenleving. Bereikbaarheid en rentabiliteitsoverwegingen op korte termijn kunnen tegengesteld zijn aan duurzaamheid op lange termijn. Oplossingen op korte termijn zullen dan ook moeten kaderen in de langere termijnvisie.

Duurzame ontwikkeling staat niet los van de maatschappij. Ontwikkelingen in een bepaald gebied kunnen niet los worden gezien van ontwikkelingen in andere gebieden (in ruimtelijke context), noch van de maatschappelijke dynamiek (in maatschappelijke context) of van historisch gegroeide patronen en weefsels (in historische context). Duurzame ontwikkeling moet dan ook vertrekken van de bestaande structuren.

Lange termijngerichtheid en context zijn belangrijke kenmerken van het structuurplanningsdenken. Deze benaderingswijze, concreet gemaakt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, is dan ook een uitermate aangepast instrument om duurzame ontwikkeling na te streven.

Duurzame ontwikkeling omvat zowel economische, sociaal-culturele als ecologische en ruimtelijke aspecten en houdt aldus een samenhangende benadering in. Alle staan ze met elkaar in verband. Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ligt het accent evenwel op de ruimtelijke aspecten.

Ruimtelijke ontwikkeling die gebaseerd is op draagkracht en kwaliteit geeft zin aan de duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Dit is een essentiële voorwaarde voor de

2 Gewenste ruimtelijke structuur

vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generatie te hypothekeer.

Ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd op draagkracht

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling vertrekt steeds van een bestaande toestand die noch neutraal noch statisch is. Menselijke activiteiten maken dat de ruimte continu aan het veranderen is.

In de keuze voor duurzame ontwikkeling wordt het belang duidelijk van behoudzaamheid ten opzichte van de relatie menselijke activiteit - ruimtelijke ontwikkeling.

De ruimte, de plaats waarbinnen de mens actief is, is eindig en vereist een bedachte benadering waarbij er in het heden zowel als in de toekomst voldoende ontwikkelingsmogelijkheden worden geboden. Cruciaal in dit verband is het begrip evenwicht. Het behoud van evenwicht is immers zowel de voorwaarde voor geleidelijke en duurzame ontwikkelingen als het beoogd effect van dergelijke veranderingen. Duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die tegelijk voorbij veranderingen opneemt en de toekomst creëert als een nieuwe mogelijkheid, zonder ze vast te leggen.

De draagkracht (van de ruimte) wordt omschreven als het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden. De draagkracht van de ruimte bepaalt bijgevolg de maximale omvang en de aard van de functies in een bepaald gebied. Dit kan worden gekoppeld aan zowel één specifieke activiteit (bv. landbouw, wonen, industrie, recreatie) als aan een complex samengaan van verschillende activiteiten; wat in de meeste gebieden het geval is. Duurzaam gebruik van de ruimte houdt in dat rekening wordt gehouden met een grens, een maximaal toelaatbare belasting, kortom met de draagkracht. Deze moet per gebied worden uitgewerkt. Om de draagkracht niet te overschrijden, worden indien nodig, randvoorwaarden opgelegd.

Het bepalen van de draagkracht van een gebied is niet eenvoudig en het resultaat ervan is dikwijls niet éénduidig. Ze is plaats-, situatie- en soms tijdsgebonden. Algemene normeringen volstaan niet om de grenswaarden van de draagkracht te bepalen. Het is noodzakelijk de draagkracht gebied per gebied, geval per geval, na te gaan en deze verder aan de hand van criteria te objectiveren.

Ruimtelijke ontwikkeling met kwaliteit

Het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt opgevat als de waardering van de ruimte. Kwaliteit in de zin van 'waardering' spreekt een oordeel of een wenselijkheid uit. Een oordeel komt bv. tot uitdrukking in de bestemming 'woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde'. Wenselijkheden vinden hun uitdrukking in beleidsuitspraken zoals 'streven naar verweving van elkaar ondersteunende functies' of 'streven naar ruimtelijke verscheidenheid'. Ze geven de richting aan van waaruit in de ruimtelijke ordening problemen moeten worden opgelost.

Ruimtelijke kwaliteit handelt dus niet in de eerste plaats om de hoedanigheid van het object op zich (de intrinsieke kenmerken van een landschap, van een binnenstad, van een stedelijke onbebouwde ruimte, ...) maar om de waarde die eraan wordt gehecht. Die waardering wordt in belangrijke mate mee bepaald door de betrokkenheid van de beoordelaar (bewoner, doelgroep, gemeenschap, ...) en niet door de kenmerken van de ruimte zelf. Die waardering is sociaal-cultureel bepaald en is bijgevolg tijdsafhankelijk.

Respecteren van de draagkracht van de ruimte is een noodzakelijke maar onvoldoende voorwaarde voor goede ruimtelijke kwaliteit. Immers, wanneer men de grenzen die de draagkracht stelt, respecteert, kan door de wijze van compositie, functieverweving, enz. toch slechte kwaliteit het resultaat zijn. Door het steeds verfijnen en omschrijven van de onderscheiden criteria moet het begrip ruimtelijke kwaliteit dus telkens opnieuw worden geoperationaliseerd.

2. Vlaanderen: open en stedelijk

Om de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen op een heldere wijze te synthetiseren, wordt een metafoor geformuleerd: 'Vlaanderen, open en stedelijk'. De metafoor is ontleend aan de bestaande ruimtelijke structuur, aan de maatschappelijk-economische dynamiek van de samenleving, aan de bedreigingen die negatief inwerken op de ruimtelijke structuur en aan de uitgangshouding van duurzame (ruimtelijke) ontwikkeling. Daarbij moet de ruimtelijke ontwikkeling sturend zijn ten overstaan van de trends in de maatschappelijk-economische dynamiek van de samenleving voor wat de ruimtelijke aspecten betreft en ten overstaan van de bedreigingen die negatief inwerken op de ruimtelijke structuur. Aldus moet het kwalitatief verbeteren van de bestaande ruimtelijke structuur deel uitmaken van het ruimtelijk beleid gebaseerd op de visie "Vlaanderen, open en stedelijk".

De bestaande ruimtelijke structuur toont aan dat Vlaanderen niet aan het beeld "Vlaanderen, open en stedelijk" beantwoordt; tenminste niet indien 'open en stedelijk' als twee duidelijk van elkaar gescheiden ruimten worden opgevat. De open en de stedelijke ruimten zijn in Vlaanderen niet duidelijk gescheiden maar ze zijn daarentegen sterk met elkaar verweven. Bepaalde gebieden hebben vanuit functioneel en morfologisch oogpunt een sterk duaal karakter. Dat heeft te maken met de structuur van Vlaanderen en met de historisch-maatschappelijke ontwikkeling. In de voorbije dertig jaar is de spreiding van functies en activiteiten versterkt door de suburbanisering van het wonen, maar ook van die van kleinhandel en industrie. De typische lintbebouwing benadrukt nog dit spreidingspatroon, waardoor Vlaanderen als een sterk 'bebouwd landschap' wordt gekenmerkt.

Tegenover deze ontwikkeling stelt het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen het streven naar openheid én stedelijkheid, samengevat in de visie 'Vlaanderen: open en stedelijk'. Geopteerd wordt om in die delen met een stedelijk karakter een "stedelijk - gebiedsbeleid" te voeren met specifieke stedelijk-gebiedsmaatregelen en in

2 Gewenste ruimtelijke structuur

die delen met een buitengebiedkarakter een “buitengebiedbeleid” te voeren met specifieke buitengebiedmaatregelen. Al is de bestaande ruimtelijke structuur het uitgangspunt voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen, het vormt geen reden om een aantal ruimtelijke wantoestanden van het verleden te bestendigen. Instrumenten en maatregelen zijn noodzakelijk om de zo ontstane ruimtelijke structuur waar mogelijk kwalitatief te verbeteren. Deze visie wordt vertaald in een gewenste ruimtelijke structuur.

3. Vier basisdoelstellingen

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen. Deze zijn:

- 1) de selectieve uitbouw van de stedelijke gebieden, het gericht verweven en bundelen van functies en voorzieningen waaronder de economische activiteiten binnen de stedelijke gebieden; daarbij gaat absolute prioriteit naar een zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur;
- 2) het behoud en waar mogelijk de versterking van het buitengebied en een bundeling van wonen en werken in de kernen van het buitengebied;
- 3) het concentreren van economische activiteiten in die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen;
- 4) het optimaliseren van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur waarbij de ruimtelijke condities worden gecreëerd voor het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

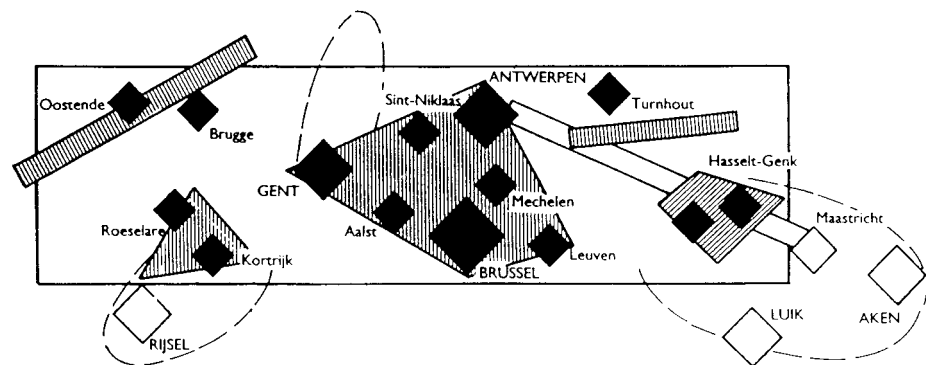
Deze vier basisdoelstellingen verwijzen naar de ruimtelijke aspecten van het maatschappelijk functioneren. Ze dragen in zich een krachtige verwijzing naar de ecologische, de economische en de sociaal-culturele aspecten van het maatschappelijk functioneren.

II Ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt ruimtelijk geconcretiseerd door vier ruimtelijke principes. Deze vier ruimtelijke principes moeten steeds samenhangend worden bekeken. De onderlinge verhouding tussen deze ruimtelijke principes moet gebied per gebied op de verschillende schaalniveaus worden afgewogen.

2 **Gewenste ruimtelijke structuur**

1. Gedeconcentreerde bundeling



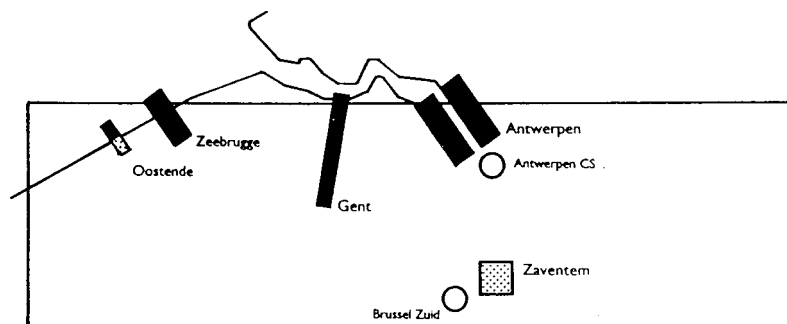
Er wordt geopteerd om de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen als basis te nemen voor de ruimtelijke ontwikkeling. De aanwezige dynamiek wordt positief aangewend zodat er voor Vlaanderen sociale, economische en ruimtelijke meerwaarden ontstaan en dat de negatieve tendensen inzake ruimtegebruik worden omgebogen. Dat wordt nagestreefd door middel van het principe van de gedeconcentreerde bundeling.

De bundeling streeft een selectieve concentratie na van de groei van het wonen, het werken en van de andere maatschappelijke functies in de steden en in de kernen van het buitengebied, steeds met respect voor de draagkracht van de stedelijke gebieden. Verweving van activiteiten en functies staat daarbij voorop. De deconcentratie houdt rekening met het bestaande (gedeconcentreerde) spreidingspatroon en met de dynamiek van de functies in Vlaanderen.

Gedeconcentreerde bundeling gaat in tegen ongebreidelde suburbanisatie en versnippering en vermindert zo de druk op het buitengebied. Concentratie biedt mogelijkheden voor het draagvlak van de steden en de kernen van het buitengebied, voor het collectief vervoer en het behoud van de verscheidenheid van de landschappen. De bundeling kan ook schaalvoordelen opleveren.

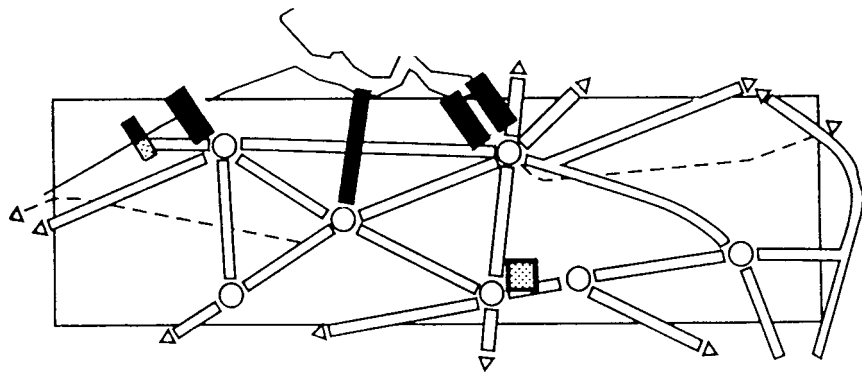
2 Gewenste ruimtelijke structuur

2. Poorten als motor voor ontwikkeling



De poorten van Vlaanderen, met name de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende (in samenhang met de regionale luchthaven van Oostende), inclusief de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de stations voor de hoge-snelheidstrein (Antwerpen en buiten het Vlaams Gewest gelegen, Brussel) en de internationale passagiers- en vrachtluchthaven van Zaventem zijn de motor voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen. Omwille van hun bestaande of potentiële positie in het internationale communicatienetwerk (water, weg, spoor, lucht, telecommunicatie) zijn zij een element van de economische structuur op internationaal niveau en kunnen ze hoogwaardige internationale investeringen aantrekken.

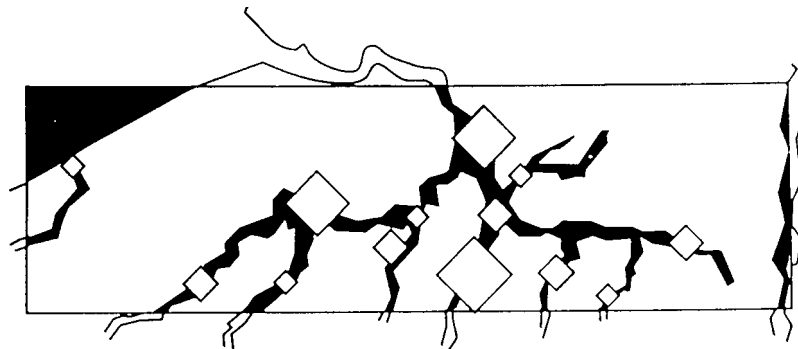
3. Infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten



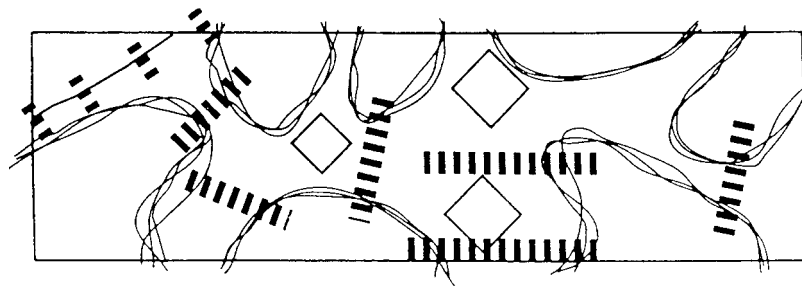
Het grotendeels reeds bestaande stelsel van spoor- en autosnelwegen, aangevuld met waterwegen, verbindt de Vlaamse groot- en regionaalstedelijke gebieden onderling, met Brussel en met de stedelijke gebieden in Wallonië, Nederland, Frankrijk en Duitsland en doet dat via de Kanaaltunnel met Groot-Brittannië. Het mobiliteitsprofiel van de activiteit wordt afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. De verkeersknooppunten liggen altijd nabij de stedelijke gebieden en poorten. Door hun potentieel goede bereikbaarheid hebben zij de beste ontwikkelingsmogelijkheden. Dit is ook zo voor de omgeving van de IC-stations, en bij uitstek voor die van de HST-stations.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

4. Fysisch systeem ruimtelijk structurerend



Netwerk van beek- en riviervalleien



Open-ruimteverbindingen tussen de grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied

Het fysisch systeem is ruimtelijk structurerend voor de natuurlijke structuur (inclusief de bosstructuur), de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en het landschap.

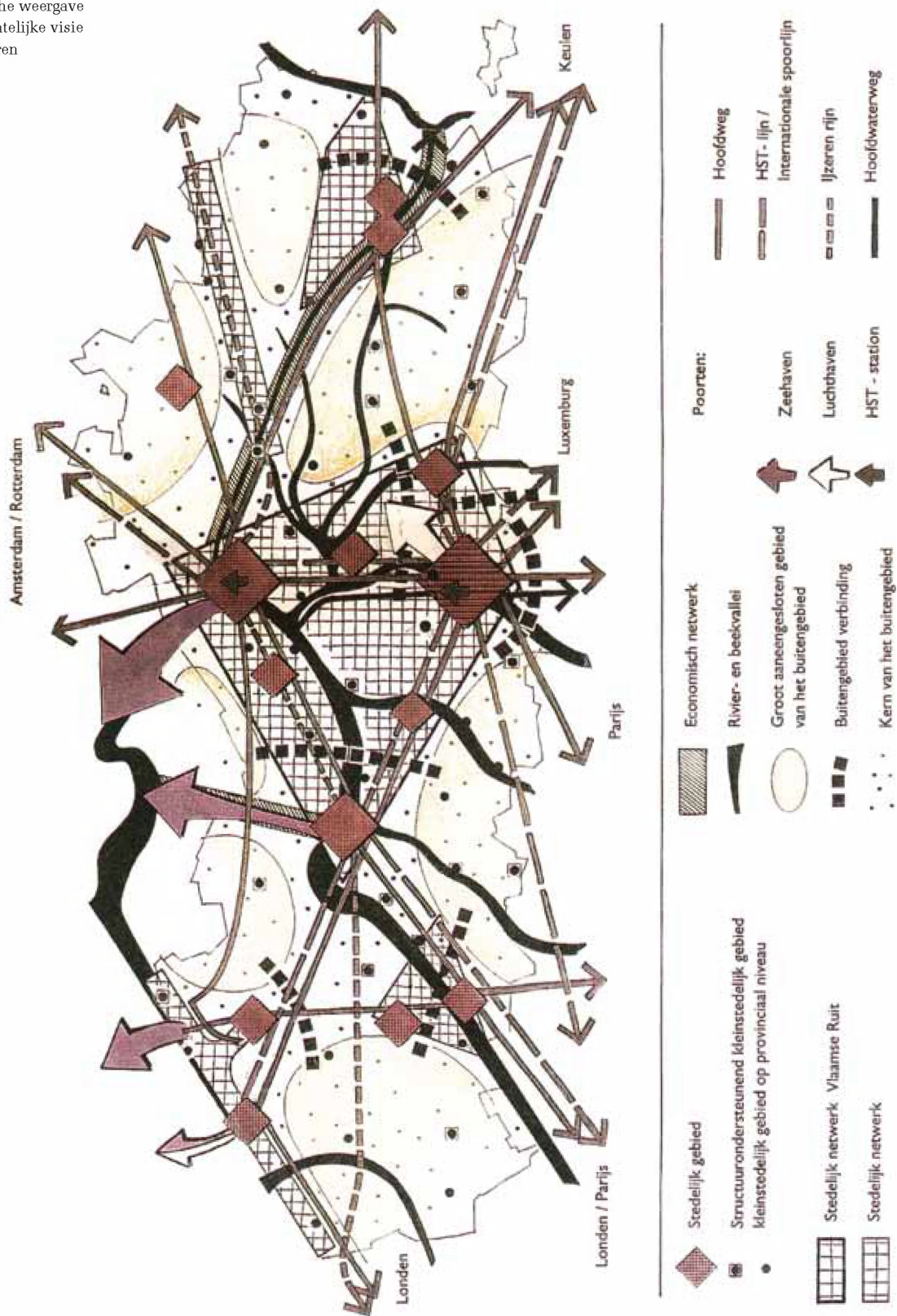
Ruimtelijk structurerend betekent dat de huidige, intrinsieke kenmerken van het bestaand fysisch systeem het richtinggevend kader zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de structuurbepalende functies natuur, bos, landbouw en wonen en werken op het niveau van het buitengebied. De mate waarin en de wijze waarop dit kader wordt ingezet wordt gebiedsspecifiek bepaald.

In Vlaanderen wordt de ruimtelijke structuur van het buitengebied vandaag bepaald door het samenhangend geheel van rivier- en beekvalleien, grote en aaneengesloten natuur- en boscomplexen, belangrijke landbouwgebieden, de nederzettingsstructuur, het landschap en de infrastructuren....

De grotere, aaneengesloten gebieden van het buitengebied zijn belangrijke structurerende componenten. Ze overheersen de rand van Vlaanderen, van de kust over het Meetjesland, het Krekengebied, de Scheldepolders en de Kempen tot de Maasvlakte en zo terug over Haspengouw, het Hageland, het Pajottenland, de Vlaamse Ardennen en de Westhoek naar de polders.

Het vrijwaren en versterken van open-ruimteverbindingen tussen de grotere, aaneengesloten gebieden van het buitengebied is essentieel voor de continuïteit binnen het buitengebied.

Schematische weergave
van de ruimtelijke visie
op vlaanderen



III Gewenste ruimtelijke structuur

De stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuur zijn voor Vlaanderen structuurbepalende componenten. Op basis van de ruimtelijke principes wordt voor deze vier structuurbepalende componenten de gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt.

2 **Gewenste ruimtelijke structuur**

III.1.

De stedelijke gebieden

1. Algemene benadering

1.1. Begrippen met betrekking tot de stedelijke ontwikkeling

In de jongste eeuw heeft de traditionele stad niet alleen in Vlaanderen, maar in heel West-Europa zowel morfologisch als functioneel belangrijke wijzigingen ondergaan.

In de twintigste eeuw wordt de stad door uitbreiding van de bebouwde ruimte voor wonen en andere functies een stedelijke agglomeratie. Ze is herkenbaar als een omvangrijk geheel van aaneengesloten bebouwing. Na de Tweede Wereldoorlog echter verspreidt aanvankelijk vooral de woonfunctie zich over een ruimere oppervlakte. Door dit suburbanisatieproces wordt het stedelijk gebied een stadsgewest² dat zich ver uitstrekt buiten de grenzen van de traditionele stad. Wanneer naast de woonfunctie ook andere functies zich sterk gaan verspreiden, ontstaat het stedelijk conglomeraat³.

Een belangrijke vaststelling is dat er in het stedelijke conglomeraat een sterke fragmentatie van de ruimte optreedt. Niet alleen doen zich nieuwe uitbreidingen voor als losse onderdelen, maar ook de manier waarop de bestaande stad evolueert en wordt gebruikt, doet haar uiteenvallen in fragmenten.

De 'complete' stad waarin wordt gewoond en gewerkt, met haar uitgebreid voorzieningenapparaat op commercieel, cultureel, recreatief, ... niveau wordt als functionele en morfologische eenheid hoe langer hoe meer een fictie. Het zwaartepunt ligt niet meer in de traditionele centra maar raakt meer en meer opgesplitst.

² Door VAN DER HAEGEN H. & PATTYN M. & ROUSSEAU S. (1990) wordt het stadsgewest als volgt gedefinieerd: "de hele ruimtelijk vergrote structuur waarbinnen de uiteengelegde basisactiviteiten van de stedelijke gemeenschap, n.l. wonen, werken, opvoeden, winkelen, cultuurbeleving en ontspanning in overwegende mate gelokaliseerd zijn. Tussen de activiteiten bestaan intense relaties, zodat een functioneel geheel gevormd wordt dat echter in belangrijke mate naar de traditionele kernstad georiënteerd blijft.". Het stadsgewest is aldus een wetenschappelijk (of geografisch) begrip.

³ Door steeds verderschrijdende suburbanisatie en spreiding, en dit niet alleen meer van het wonen maar ook van kleinhandel, industrie en handel, zijn er in Vlaanderen slechts weinig plaatsen die aan de stedelijke ontwikkeling ontsnappen. Deze evolutie duurt onverminderd voort en leidt tot een nieuw soort ruimtelijke entiteit. De historische kernen van de steden, de agglomeratie en de stadsgewestelijke banlieue (de periferie) gaan over in een stedelijk conglomeraat. Het stedelijk conglomeraat is aldus een ruimtelijk begrip.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Die fragmentatie is het gevolg van de manier waarop de ruimte tot stand komt. Het zijn de marktmechanismen die deze fragmenten produceren. Voorbeelden hierbij zijn de wijzigingen in de huisvestingsmarkt (vrijstaande woningen, ...) en de verspreide lokalisatie van bedrijven en distributie.

Dit alles leidt ook tot een andere maatschappelijk benadering van de ruimte die men gebruikt als een netwerk van losse, uit elkaar gelegde functies. Wonen en werken kunnen om het even waar. Vanuit de plaats waar men woont, kan men gebruik maken van de verschillende elementen van de uiteengelegde stad. Niet alleen op het vlak van verbanden en communicatie, maar ook op morfologisch vlak is de stad meer en meer een 'netwerk' geworden waarvan de reikwijdte bovendien steeds wijder wordt.

Verschillende stukken ruimte die weliswaar elk op zich een antwoord geven op een bepaalde maatschappelijke behoefte maar die geen samenhang vertonen, zijn het resultaat van deze ontwikkeling.

Het stedelijke conglomeraat is dus geen overkoepelend iets dat boven de stad en het stadsgewest staat. Waar het stadsgewest vanuit de basisstructuur van de oorspronkelijke stad (radiaalconcentrisch, ...) nog een zekere logica in de opbouw bezat, verdwijnt die logica nu in het stedelijke conglomeraat.

1.2. Beleidsmatige benadering

Door enerzijds de structurerende gebieden van het stedelijke conglomeraat te bepalen, en door anderzijds een grotere consistentie en interne kwaliteit van de fragmenten na te streven, vraagt dit fenomeen van stedelijke ontwikkeling om een geëigende aanpak. Het fysisch systeem en de onbebouwde gebieden enerzijds, en de plekken waar ontwikkelingen mogelijk zijn anderzijds, zijn potentiële structurerende elementen van het stedelijke conglomeraat.

Stedelijke gebieden

Er is nood aan een beleid dat in het stedelijke conglomeraat die gebieden bepaalt waar een intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen de verschillende menselijke activiteiten (wonen, werken, recreëren, ...), waar de dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Deze gebieden worden als stedelijk gebied gedefinieerd. Het stedelijk gebied is aldus een beleidsmatig begrip. In deze gebieden wordt een stedelijk-gebiedbeleid gevoerd waar ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn, maar steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapvoorzieningen, stedelijke voorzieningen,) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Dit "aanbodbeleid" in het stedelijk gebied is essentieel om verdere uitzuivering, lintbebouwing en wildgroei van allerhande activiteiten in het buitengebied te vermijden.

Complementair hieraan wordt een buitengebiedbeleid vooropgesteld waar ten aanzien van bijkomende ruimte voor woningbouw en ruimte voor economische activiteiten een meer terughoudend beleid wordt gevoerd, en waar de aandacht gaat naar het blijvend functioneren van het wonen en werken in de kernen, de landbouw en de natuur.

Om aan de stedelijke gebieden een beleid van concentratie en ontwikkeling te verbinden, worden deze geselecteerd voor geheel Vlaanderen. Om aan te duiden in welke delen van de geselecteerde gemeenten dit beleid van groei, concentratie en verdichting van toepassing (= het stedelijk-gebiedbeleid) is, worden de stedelijke gebieden in ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend in overleg met het betrokken bestuursniveau.

De grenzen van een stedelijk gebied worden onder meer bepaald door de bestaande bebouwde omgeving, door de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van het betrokken stedelijk gebied en door de bereikbaarheid.

Op basis van de stedelijke uitrustingsgraad en het voorzieningenniveau, van het belang van het stedelijk gebied voor de omgeving en voor Vlaanderen en op basis van hun interne stedelijke structuur, wordt beleidsmatig onderscheid gemaakt in de volgende vier categorieën van stedelijke gebieden.

- grootstedelijke gebieden
- regionaalstedelijke gebieden
- structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden
- kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau

De verschillen in ontwikkelingsperspectieven tussen de vier categorieën van stedelijke gebieden situeren zich enerzijds op de doelstellingen inzake het ruimtelijk beleid voor de betrokken categorie en anderzijds op het kwantitatieve en het kwalitatieve vlak.

Stedelijk netwerk

Door hun ligging en hun functie zijn bepaalde stedelijke gebieden een onderdeel van een groter geheel: het stedelijk netwerk. Het stedelijk netwerk is een complementair en samenhangend geheel van stedelijke gebieden en van structuurbepalende elementen van het buitengebied die verbonden zijn door infrastructuur (wegen, spoorwegen, kanalen, ...). Stedelijke netwerken zijn op hun beurt structuurbepalend voor de Vlaamse ruimte.

Omwille van de bestaande ruimtelijke structuur en omwille van het belang voor de gewenste ruimtelijke structuur moet het stedelijk netwerk beleidsmatig als één geheel worden behandeld en nader worden uitgewerkt. Het stedelijk netwerk is aldus een beleidsmatig begrip.

Maar niet alle stedelijke netwerken zijn evenwaardig. Men kan stedelijke netwerken onderscheiden op internationaal, Vlaams en provinciaal niveau. Verder zijn er ook grensoverschrijdende stedelijke netwerken die moeten worden behandeld in supranationaal verband.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

2. Doelstellingen

2.1. Het stimuleren en concentreren van activiteiten

Vanuit het principe van de gedeconcentreerde bundeling moeten de stedelijke gebieden zo worden versterkt dat die een ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde oplevert. Deze meerwaarden uiten zich o.m. in een zuiniger ruimtegebruik en dus in lagere maatschappelijke kosten, een verhoogde efficiëntie voor het functioneren van de voorzieningen (o.m. collectief vervoer), een breder draagvlak voor hoogwaardige economische voorzieningen en het vrijwaren van het buitengebied.

Daarom is het nodig in de stedelijke gebieden de ontwikkeling van activiteiten waaronder het wonen, te stimuleren steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Uitgangspunten hierbij zijn een gericht en doordacht verweven en bundelen van functies en activiteiten en een goed gebruik en beheer van de bestaande stedelijke voorzieningen en infrastructuur. Hierbij wordt gestreefd naar complementariteit en afstemming tussen het ruimtelijk beleid en alle vormen van beleid voor de stedelijke gebieden (het leefmilieubeleid, het regionaal-economisch beleid en het sociaal stedelijk beleid,).

In de stedelijke netwerken wordt de groei selectief en geconcentreerd opgevangen in de stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied. Het handhaven en versterken van de eigenheid van het stedelijk netwerk moeten vooropstaan.

2.2. Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten

Het is noodzakelijk de stedelijke gebieden te vernieuwen door het doorvoeren van o.a. een meer dynamische stadsvernieuwing. De vernieuwing van verwaarloosde of onderbenutte terreinen zoals kazerneterreinen, stationsomgevingen, spoorweg-emplacementen of bedrijventerreinen is hiervan een essentieel onderdeel. Strategische stedelijke projecten zijn van belang voor stedelijke vernieuwing.

Tevens zijn de strategische stedelijke projecten een instrument om de kwaliteit van het wonen op het terrein aan te tonen. Kwaliteit naar woonomgeving, aantrekkelijk stedelijk wonen en bereikbaarheid staan in deze strategische projecten voorop. Daarnaast stimuleren zij de andere actoren, waaronder huisvesting, om projecten op te zetten die de aantrekkelijkheid van het stedelijk wonen aantonen.

2.3. Het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen

Omwille van o.m. de gezinsverdunning wordt de behoefte aan nieuwe woningtypologieën en aangepaste kwalitatieve woonomgevingen steeds groter. Dit wil zeggen dat ook kleinere woningen en specifieke wooncomplexen met gemeenschappelijke voorzieningen (vb. serviceflats,...) noodzakelijk zijn om aan de wijzigende behoeften te voldoen.

Onder invloed van maatschappelijke ontwikkelingen stellen kleinere gezinnen vaak heel andere dan klassieke wooneisen. De goede verplaatsingsmogelijkheden en de nabijheid van voorzieningen in de stedelijke gebieden zijn belangrijke voordelen. De stedelijke gebieden komen bij voorkeur in aanmerking voor ontwikkeling van deze nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen.

2.4. Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid

Om stedelijke gebieden leefbaar te houden moet in bepaalde delen de automobiliteit verminderen. Dit vereist een locatiebeleid, het aanmoedigen van andere, zachte vormen van verkeer (te voet en per fiets), efficiënt en betaalbaar openbaar vervoer en een gericht parkeerbeleid. Activiteiten die personenmobiliteit genereren, worden bij voorkeur gebundeld nabij de stations. De bereikbaarheid van de kleinhandel moet gegarandeerd blijven.

2.5. Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies

Het ongeordend uitzwermen van functies langs verbindings-, inval- en ringwegen en andere vormen van woon- of bedrijfslinten moeten worden vermeden. De bundeling en de concentratie van activiteiten hebben tot doel een verdere versnippering van de ruimte te voorkomen.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

3. Selectie, afbakening en nadere uitwerking

Stedelijke gebieden en stedelijke netwerken worden geselecteerd op basis van hun functioneel belang, hun rol en plaats in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen en in een ruimere Europese context. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande structuur (morfologisch en functioneel), met de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur en in het bijzonder met de gedeconcentreerde bundeling.

3.1. Selectie en afbakening van stedelijke gebieden

3.1.1. Selectie

De bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen, in het bijzonder van de stedelijke structuur, en de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur vormen de basis voor het toekomstig stedelijk beleid.

Om inzicht te verkrijgen in de bestaande stedelijke structuur in Vlaanderen is geput uit verschillende wetenschappelijke analyses⁴. De stedelijke hiërarchie in de wetenschappelijke analyses is gebaseerd op het niveau van de verzorgende functies van de woonkernen en de aard en de intensiteit van de relaties die deze functies oproepen.

De hoofdstad wordt als een stad van niveau 0 aangeduid.

In Vlaanderen worden volgende functioneel-hiërarchische categoriën van stedelijke kernen aangegeven:

- niveau 1: grote steden
- niveau 2: regionale steden.
- niveau 3a, 3b en 3c: respectievelijk goed uitgeruste kleine steden, behoorlijk uitgeruste kleine steden en zwak uitgeruste kleine steden

Deze wetenschappelijke benadering wordt als basis voor de beleidsmatige selectie van de stedelijke gebieden genomen. De stedelijke structuur in Vlaanderen laat zich echter niet volledig beschrijven met het relatief eenvoudig hiërarchisch model van (stedelijke) kernen van een bepaald niveau met hun (overlappende) invloedssfeer. De stedelijke structuur wordt daarom beleidsmatig niet uitsluitend functioneel-hiërarchisch benaderd maar ook vanuit de stedelijke morfologie en de functionele relaties tussen de stedelijke kernen onderling en met kernen van het buitengebied.

⁴ VAN DER HAEGEN H., PATTYN M., Stedelijke structuren en hiërarchieën in België, in Ruimtelijke Planning, Afl 9, 1983.

VAN HECKE E., m.m.v. VAN DER HAEGEN H. Hiërarchie van de stedelijke kernen in Vlaanderen, Studie uitgevoerd in opdracht van AROHM, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, mei 1997. In deze studie wordt dezelfde methodologie gehanteerd dan in de eerst geciteerde. Bij de toepassing is gebruik gemaakt van recent statistisch materiaal.

Vanuit deze beleidsmatige benadering kan het principe van de gedeconcentreerde bundeling worden waargemaakt en de druk op het buitengebied worden vermindert.

Afhankelijk van het belang voor Vlaanderen worden beleidsmatig grootstedelijke, regionaalstedelijke, structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau geselecteerd. De selectie van de stedelijke gebieden is limitatief.

Aangegeven wordt welke gemeenten en welke delen van gemeenten tot het geselecteerd stedelijk gebied behoren. De naamgeving van ieder stedelijk gebied verwijst naar de centrale gemeente.

De selectie van de categoriën van stedelijke gebieden is als volgt⁵:

a. Het Vlaams strategisch gebied rond Brussel

In de gemeenten gelegen rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vinden ontwikkelingen plaats die maken dat hier een stedelijk gebied tot stand is gekomen. Omwille van het stedelijk karakter in (delen van) deze gemeenten en vanuit de wenselijkheid om het stedelijk karakter ervan in het ruimtelijk beleid te continueren vormen delen van deze gemeenten het Vlaams strategisch gebied rond Brussel.

Het Vlaams strategisch gebied rond Brussel bestaat aldus uit delen van de gemeenten Asse, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, St-Genesius-Rode, St.-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppeem en Zaventem. In de delen van deze gemeenten waar de zogenaamde “groene gordel” aanwezig is, wordt een buitengebiedbeleid gevoerd (zie 4.14 Gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel).

Opgemerkt moet worden dat binnen het Vlaams strategisch gebied rond Brussel de gemeente Vilvoorde over een zeer goed uitgeruste stedelijke kern beschikt met een uitrustingsniveau en een verzorgingsfunctie ten aanzien van de omgeving die te vergelijken is met een goed uitgeruste kleine stad. Om deze reden hebben delen van de gemeente Vilvoorde als stedelijke kern een bijzondere rol in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel.

De gemeente Asse heeft duidelijk twee stedelijke kernen. De kern Zellik sluit aan bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en behoort deels tot het Vlaams strategisch gebied rond Brussel. Daarnaast heeft de gemeente Asse een stedelijke kern Asse die geselecteerd wordt als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau.

De afbakening van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel gebeurt door het Vlaamse Gewest in nauw overleg met de provincie en de betrokken gemeenten.

⁵ De indicatieve selectie van delen van gemeenten is gebaseerd op de bestaande ruimtelijke structuur. Dat betekent dat mogelijks (delen van) gemeenten uit deze selectie op basis van de visie op het stedelijk gebied uitgewerkt in het afbakeningsproces, niet in het stedelijk gebied worden opgenomen, terwijl bepaalde delen van gemeenten die niet indicatief zijn opgesomd, wel tot het stedelijk gebied kunnen behoren mits ze direct aansluiten bij het stedelijk gebied.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

b. Grootstedelijke gebieden

Alle steden opgenomen in het niveau 1 worden geselecteerd als grootstedelijke gebieden.

- **Antwerpen:** delen van de gemeenten Aartselaar, Antwerpen, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hemiksem, Hove, Kontich, Lint, Mortsel, Niel, Schelle, Wijnegem, Wommelgem en Zwijndrecht;
- **Gent:** delen van de gemeente Evergem, De Pinte, Destelbergen, Gent, Melle en Merelbeke;

De afbakening van de grootstedelijke gebieden gebeurt door het Vlaamse Gewest in nauw overleg met de provincie en de betrokken gemeenten.

c. Regionaalstedelijke gebieden

Alle steden opgenomen in het niveau 2 worden geselecteerd als regionaalstedelijke gebieden.

- **Brugge:** delen van de gemeenten Brugge, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem;
- **Hasselt-Genk:** delen van de gemeenten Diepenbeek, Hasselt, Genk en Zonhoven;
- **Kortrijk:** delen van de gemeenten Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Wevelgem en Zwevegem;
- **Leuven:** delen van de gemeente Leuven;
- **Mechelen:** delen van de gemeenten Mechelen en Sint-KatelijneWaver;
- **Oostende:** delen van de gemeenten Bredene, Middelkerke en Oostende;
- **Sint-Niklaas:** delen van de gemeente Sint-Niklaas;
- **Aalst:** delen van de gemeenten Aalst en Denderleeuw;
- **Roeselare:** delen van de gemeenten Ingelmunster, Izegem en Roeselare;
- **Turnhout:** delen van de gemeenten Beerse, Turnhout, Oud-Turnhout en Vosselaar.

De afbakening van de regionaalstedelijke gebieden gebeurt door het Vlaamse Gewest in nauw overleg met de provincie en de betrokken gemeenten.

d. Structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden

Volgende principes staan voorop bij de selectie:

- Bij de selectie van de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden wordt de categorie “goed uitgerust” (3a) als uitgangspunt gehanteerd.
- Indien de stedelijke kern van een gemeente (in de categorie “goed uitgerust” (3a)) gelegen is in een groot- of regionaalstedelijk gebied worden delen van de gemeente opgenomen bij de selectie van groot- en regionaalstedelijke gebieden.

Van de volgende gemeenten - volgens de functioneel-hiërarchische benadering kleine steden van niveau 3a - worden delen afgebakend als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied: Aarschot, Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geel, Halle, Herentals, Ieper, Knokke-Heist, Lier, Lokeren, Mol, Oudenaarde, Ronse, Sint-Truiden, Tielt, Tienen, Tongeren, (delen van de gemeente Vilvoorde geselecteerd als stedelijke kern in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel), Waregem.

De afbakening van de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden gebeurt door de provincie in nauw overleg met het Vlaams Gewest en de betrokken gemeenten.

e. Kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau

Volgende principes staan voorop bij de selectie:

- Bij de selectie van de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau worden zowel de stedelijke kernen die “behoorlijk uitgerust” (3b) als “zwak uitgerust” (3c) zijn, opgenomen.
- Indien de stedelijke kern van een gemeente (in de categorieën “behoorlijk uitgerust” (3b) en “zwak uitgerust” (3c)) respectievelijk gelegen is in een groot- of regionaalstedelijk gebied of gelegen is in het bebouwd perifeer landschap worden delen van de gemeente opgenomen respectievelijk bij de selectie van grooten regionaalstedelijke gebieden of in het bebouwd perifeer landschap.
- Omwille van hun rol en functie in de bestaande en de gewenste ruimtelijke structuur in Vlaanderen en omwille van potenties voor het voeren van een stedelijk beleid worden enkele goed-uitgeruste gemeenten (in de studie naar de functionele hiërarchie aangeduid als niet stedelijke kern) opgewaardeerd tot kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau.

Ten eerste worden van de volgende gemeenten - volgens de functioneel-hiërarchische benadering kleine steden van niveau 3b - delen afgebakend als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau: Boom, Geraardsbergen, Zottegem, Wetteren, Ninove, Veurne, Torhout, Lommel, Maaseik.

Volgens de functioneel-hiërarchische benadering is de gemeente Mortsel eveneens een behoorlijk uitgeruste kleine stad (niveau 3b). Conform de boven gestelde principes worden delen van de gemeente Mortsel gerekend tot het grootstedelijk gebied Antwerpen.

Ten tweede worden van de volgende gemeenten - volgens de functioneel-hiërarchische benadering kleine steden van niveau 3c - delen afgebakend als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau: Heist-op-den-Berg, Beveren, Asse, Menen, Poperinge, Blankenberge, Diksmuide, Maasmechelen, Bilzen, Bree, Neerpelt-Overpelt.

Zoals gesteld bij de selectie van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel heeft de gemeente Asse duidelijk twee stedelijke kernen. Alleen de stedelijke kern Asse wordt als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau geselecteerd.

Volgens de functioneel-hiërarchische benadering is Izegem een zwak uitgeruste kleine stad. (niveau 3c). Conform de hier bovengestelde principes wordt een deel van Izegem gerekend tot het regionaalstedelijk gebied Roeselare.

Ook Brasschaat is volgens de functioneel-hiërarchische benadering een zwak uitgeruste kleine stad (niveau 3c). Delen van Brasschaat hebben duidelijk de structuur en de kenmerken van een bebouwd perifeer landschap. De structuur van Brasschaat is niet geschikt voor het voeren van een stedelijk aanbodbeleid en een beleid van verdichting. Omwille van deze beperkte potenties wordt Brasschaat niet

2 Gewenste ruimtelijke structuur

geselecteerd als kleinstedelijk gebied maar wordt hier een ruimtelijk beleid vooropgesteld vanuit de ontwikkelingsperspectieven voor het bebouwd perifeer landschap.

Ten derde worden delen van volgende gemeenten - in de studie naar de functioneelhiërarchische benadering als niet-stedelijke kern aangeduid - beleidsmatig opgewaardeerd naar kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau om volgende redenen:

- De volgende ruimtelijke opties verantwoorden de selectie van delen van de gemeente Temse als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Binnen het stedelijk netwerk van de Vlaamse Ruit is in het gebied tussen Mechelen en Sint-Niklaas langs de N16 (St-Niklaas-Willebroek-Mechelen) een stedelijke ontwikkeling waar te nemen (residentieel en economisch) die leidt tot een verdichting van de ruimtelijke structuur. Het betreft hier delen van de gemeenten Temse, Bornem, Puurs en Willebroek. Binnen deze ruimtelijke context heeft de kern Temse een uitrustingsgraad die vergelijkbaar is met de zwak uitgeruste kleine steden en bestaan er functionele relaties met het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas en met de kern Bornem. Ook heeft de kern van Temse een (historische) stedelijke structuur en potenties om een stedelijk aanbodbeleid te voeren.
- Zoals voor de gemeente Temse het geval is, zijn er ook specifieke redenen om Beringen als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau te selecteren. Beringen heeft diverse kernen met een zekere uitrustingsgraad, en een relatief omvangrijk woningenbestand. De provincie Limburg heeft een zwakke stedelijke structuur. Om druk van nieuwe ontwikkelingen op het buitengebied te ondervangen, is het wenselijk bij de selectie van de stedelijke gebieden voldoende ruimte te scheppen om die nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in stedelijke gebieden op te vangen. Beringen kan hierin een rol spelen. Zeker voor Beringen zal echter wel voldoende aandacht besteed moeten worden aan de effectieve versterking van de stedelijke structuur. Het kan niet de bedoeling zijn dat de taakstellingen die voor Beringen gelden ertoe leiden dat Beringen een nog meer uiteengelegd karakter krijgt (het is precies dat uiteengelegd karakter dat in de studie naar de functioneelhiërarchische benadering leidde tot een niet-aanduiding als stedelijke kern). Er moet veeleer voor een sterkere concentratie worden gezorgd, door de ontwikkelingen te laten gebeuren op die lokaties in Beringen waar al een concentratie bestaat. Daarnaast zal ook voldoende aandacht moeten gaan naar de rol die Beringen heeft binnen het stedelijke netwerk Limburgs Mijngedebied en binnen het economische netwerk van het Albertkanaal.
- In grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied kan een stedelijk beleid in enkele geselecteerde kernen noodzakelijk zijn om versnippering en uitzwerming van activiteiten tegen te gaan. Delen van de gemeenten Hoogstraten en Leopoldsburg worden om deze reden opgewaardeerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau.
 - * **Hoogstraten** ligt op grote afstand van Turnhout en Antwerpen, de meest nabijgelegen stedelijke gebieden. Hoogstraten heeft een goed uitgeruste historische stedelijke kern die duidelijk afgebakend kan worden en heeft potenties om een stedelijk aanbodbeleid te voeren.
 - * **Leopoldsburg** is gelegen in een groot aaneengesloten gebied van het buitenge-

bied. Leopoldsburg heeft een goed uitgeruste kern met een stedelijke structuur waar potenties aanwezig zijn voor het voeren van een stedelijk aanbodbeleid op het vlak van wonen, gekoppeld aan het Militair domein. De economische ontwikkeling vanmoet echter buiten het stedelijk gebied Leopoldsburg worden gesitueerd binnen het economisch netwerk van het Albertkanaal.

Op basis van de functioneel-hiërarchische benadering uit de recente studie kunnen Avelgem, Nieuwpoort, Brakel, Maldegem, Landen, Willebroek en Zelzate niet worden beschouwd als kleine steden maar veeleer als goed uitgeruste gemeenten. Omwille van de volgende redenen worden zij niet opgewaardeerd als kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau:

- In een groot aaneengesloten gebied van het buitengebied is het wenselijk de groei van wonen en in het bijzonder stedelijke voorzieningen op te nemen in de best uitgeruste kern(en). In de nabijheid van stedelijke gebieden wordt geopteerd beperkt uitgeruste kernen niet als stedelijke gebied op te waarderen. Dit is met name het geval voor Maldegem, Avelgem, Brakel en Landen.
- * **Maldegem:** Volgens de functioneel-hiërarchische benadering kan Maldegem niet beschouwd worden als kleine stad. Bovendien is Maldegem gelegen nabij het regionaalstedelijk gebied Brugge en het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Eeklo. In het groot aaneengesloten gebied van het buitengebied, met name het Meetjesland is het wenselijk de groei van wonen en in het bijzonder stedelijke voorzieningen en diensten veeleer op te nemen in het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Eeklo, dat vandaag reeds beter is gesitueerd in de stedelijke hiërarchie. Om de economische betekenis en de opties binnen het regionaal-economisch beleid van het gebied te ondersteunen, wordt Maldegem wel geselecteerd als economisch knooppunt.
- * **Brakel:** Volgens de functioneel-hiërarchische benadering kan Brakel niet beschouwd worden als kleine stad. Bovendien is Brakel beperkt ontsloten. In het groot aaneengesloten gebied in het buitengebied, met name de Vlaamse Ardennen is het wenselijk de groei van wonen en werken voornamelijk op te nemen in de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Oudenaarde en Ronse en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Zottegem en Geraardsbergen, die alle over een beter uitrustingsniveau beschikken.
- * **Avelgem:** Volgens de functioneel-hiërarchische benadering kan Avelgem niet beschouwd worden als kleine stad. Bovendien is Avelgem beperkt ontsloten. In het groot aaneengesloten gebied van het buitengebied, met name de Vlaamse Ardennen en de Scheldevallei, is het wenselijk de groei van wonen en werken voornamelijk op te nemen in het regionaalstedelijk gebied Kortrijk en de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Oudenaarde en Ronse, die alle over een beter uitrustingsniveau beschikken. Avelgem wordt omwille van de ligging in de bufferzone ten opzichte van de doelstelling-1-gebieden geselecteerd als economisch knooppunt.
- * **Landen:** Volgens de functioneel-hiërarchische benadering kan Landen niet beschouwd worden als kleine stad. Omwille van de ligging in het groot aan-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

eengesloten gebied in het buitengebied, met name Haspengouw, is het wenselijk de groei van wonen en werken voornamelijk op te nemen in de structuur-ondersteunende kleinstedelijke gebieden Sint-Truiden, Tienen en Tongeren, die alle over een betere uitrustingsniveau beschikken.

- De potenties om stedelijke ontwikkeling op te vangen in Nieuwpoort, Willebroek en Zelzate worden onderzocht bij de uitwerking van de respectievelijke stedelijke netwerken, waarin deze gemeenten gelegen zijn.

* **Nieuwpoort:** Volgens de functioneel-hiërarchische benadering kan Nieuwpoort niet beschouwd worden als kleine stad. Nieuwpoort heeft een beperkte uitrustingsgraad en heeft geen verzorgende rol ten aanzien van omliggende gemeenten. Door de ligging in het stedelijk netwerk Vlaamse Kust zullen de potenties om stedelijke ontwikkeling op te vangen in Nieuwpoort onderzocht worden bij de uitwerking van het stedelijk netwerk. Het is wenselijk de groei van wonen en stedelijke voorzieningen en diensten voornamelijk op te nemen in het regionaalstedelijk gebied Oostende en het kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau Veurne, die beide over een betere uitrustingsniveau beschikken. De potenties van Nieuwpoort liggen in het toerisme en de recreatie. Nieuwpoort ligt ook in een gebied met gevoelige natuurwaarden die op hun beurt het toerisme en de recreatie kunnen ondersteunen. Om de economische betekenis en de opties binnen het regionaal-economisch beleid van het gebied te ondersteunen, wordt Nieuwpoort wel geselecteerd als economisch knooppunt.

* **Willebroek:** Zoals hoger reeds vermeld is binnen het stedelijk netwerk van de Vlaamse Ruit in het gebied tussen Mechelen en Sint-Niklaas langs de N16 (St-Niklaas-Willebroek-Mechelen) een stedelijke ontwikkeling waar te nemen (residentieel en economisch) die leidt tot een verdichting van de ruimtelijke structuur. Het betreft hier delen van de gemeenten Temse, Bornem, Puurs en Willebroek. Om beleidsmatig op deze ontwikkeling te anticiperen wordt geopteerd Willebroek te selecteren als economisch knooppunt. De inhoudelijke invulling van het economisch knooppunt Willebroek wordt nader onderzocht in het kader van de uitwerking van het stedelijk netwerk de Vlaamse Ruit. Specifiek onderzoek voor het verdicht gebied tussen Mechelen en Sint-Niklaas langs de N16 is noodzakelijk evenals onderzoek naar de noord-zuid gerichte structuur langs het zeekanaal naar Brussel en de A12 (Antwerpen-Brussel).

* **Zelzate:** De kern van Zelzate is gelegen in het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Gent-Terneuzen (= potentieel economisch netwerk structuurbepalend op Vlaams niveau). Door de invloed van de haven zijn de ruimtelijke potenties op het vlak van wonen beperkt omwille van milieuhygiënische redenen. Ook de ruimtelijke mogelijkheden voor uitbreiding van de oppervlakte aan regionale bedrijventerreinen is uiterst beperkt. Aldus wordt omwille van de beperkte potenties voor een stedelijk aanbodbeleid geopteerd om Zelzate niet op te waarden tot kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. De uitwerking van het stedelijk netwerk Gent-Terneuzen moet uitwijzen welke rol Zelzate

heeft in dit stedelijk (en economisch) netwerk en in het bijzonder wat de potenties zijn om er de bestaande stedelijke problematieken op te vangen.

De afbakening van de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau gebeurt door de provincie in nauw overleg met het Vlaams Gewest en de betrokken gemeenten.

Verschillende ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende categorieën van stedelijke gebieden

De verschillen in ontwikkelingsperspectieven tussen de vier categorieën van stedelijke gebieden situeren zich enerzijds op de doelstellingen inzake het ruimtelijk beleid voor de betrokken categorie en anderzijds op het kwantitatieve en het kwalitatieve vlak.

Ten aanzien van de groot- en de regionaalstedelijke gebieden is het ruimtelijk beleid erop gericht de bestaande en toekomstige stedelijke potenties maximaal te benutten.

Deze potenties liggen voor de grootstedelijke gebieden zeker op het internationale en het Vlaamse niveau. De ligging in het stedelijk netwerk van internationaal niveau, de uitstekende ontsluiting door hoofdinfrastructuren (weg, spoor, water), de aanwezigheid van belangrijke economische activiteiten, het hoogwaardige voorzieningenapparaat en het optimale verzorgingsniveau maken dat de grootstedelijke gebieden in kwantitatief en kwalitatief opzicht uitzonderlijke potenties hebben om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen.

Ook de regionaalstedelijke gebieden nemen omwille van hun verzorgingsniveau, hun stedelijke voorzieningen en hun economische structuur een belangrijke plaats in in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Net zoals de grootstedelijke gebieden hebben de regionaalstedelijke gebieden - weliswaar op een lager niveau - in kwantitatief en kwalitatief opzicht grote potenties om een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten op te vangen.

De structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden vertonen vandaag - op kleinstedelijk niveau - nog een relatief sterke morfologische structuur met een stedelijk karakter (veelal als gevolg van hun historische ontwikkeling) en een goed functionerend stedelijk voorzieningenapparaat. De ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden buiten de stedelijke kern leiden nog niet tot een fundamentele verzwakking van het stedelijk functioneren en bedreigen het stedelijk voorzieningenapparaat niet alsdusdanig. Het ruimtelijk beleid is erop gericht de stedelijke kern en het stedelijk functioneren te consolideren en te versterken door het creëren van ruimte voor een bijkomend aanbod aan woningbouw, aan stedelijke voorzieningen en aan economische activiteiten. Dit aanbod kan - omwille van de aanwezigheid van een relatief sterke stedelijke kern - ook worden ingeplant op plaatsen binnen het stedelijk gebied die vandaag nog weinig stedelijkheid bezitten.

De relatief zwakke morfologische structuur met stedelijk karakter en het relatief zwakke voorzieningenapparaat en uitrustingsniveau in de kleinstedelijke gebieden

2 Gewenste ruimtelijke structuur

op provinciaal niveau duwt deze stedelijke gebieden in een concurrentiële positie door de huidige ruimtelijke ontwikkelingen in aangrenzende goed-uitgeruste kernen van het buitengebied. Het ruimtelijk beleid voor de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau is erop gericht de bestaande stedelijke morfologische structuur en het stedelijk functioneren terug voldoende economische, sociale en ruimtelijke draagkracht te geven. Dit is slechts mogelijk door enerzijds een doorgedreven kernversterkend beleid met alle prioriteit naar inbreiding en het valoriseren van de bestaande stedelijke potenties (bestaande natuurelementen, het historisch karakter, de sterke stedelijke voorzieningen , ...) en anderzijds door een complementair beleid in de aangrenzende goed uitgeruste kernen van het buitengebied. Veel aandacht moet gaan naar de kwalitatieve verbetering van het woningpatrimonium, de stedelijke voorzieningen en de stedelijke economische structuur veeleer dan naar een ruimtelijke ontwikkeling met alleen een kwantitatieve uitbreiding die opnieuw de stedelijke kern beconcurrereert.

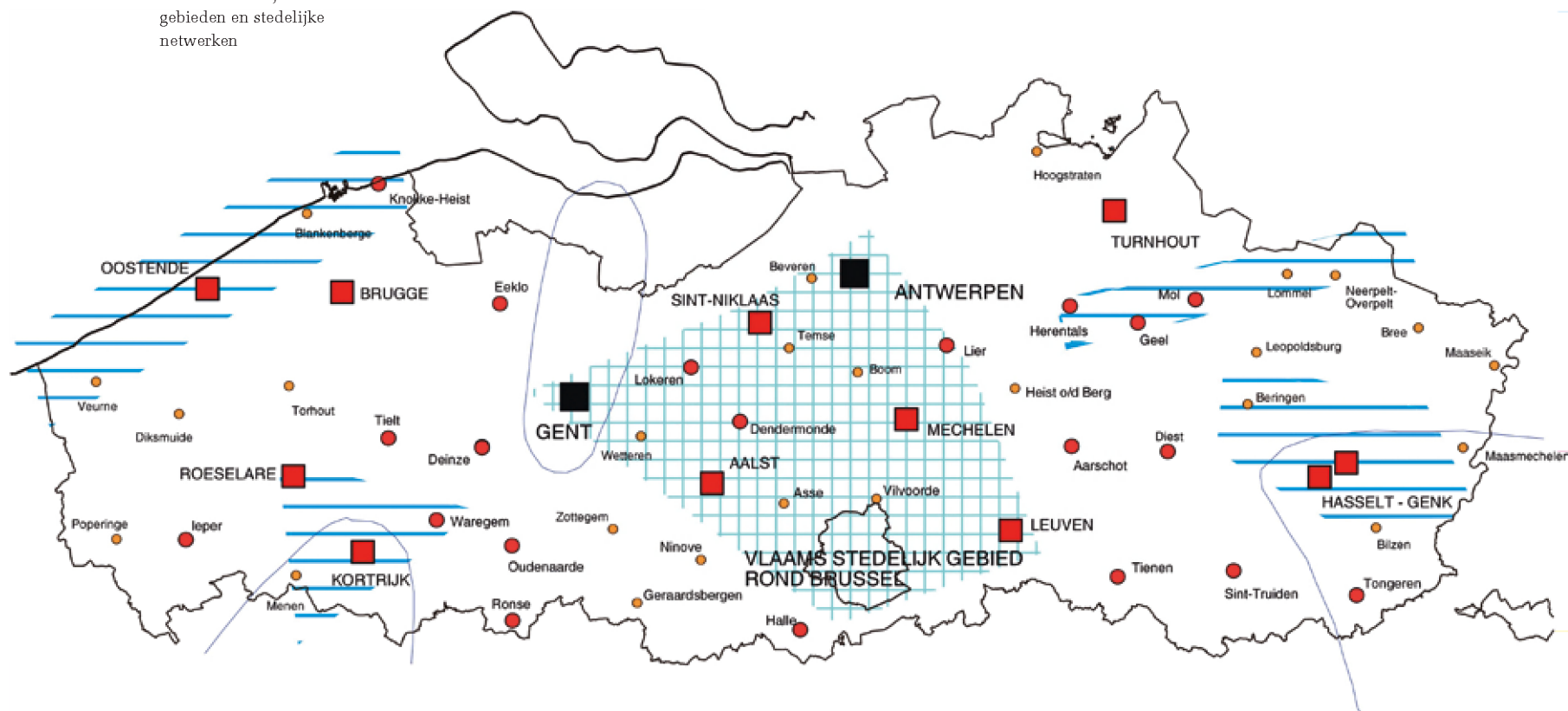
3.1.2. Afbakening

De afbakening van de stedelijke gebieden wordt als een essentiële beleidsmaatregel vooropgesteld om de stedelijke leegloop en de lintontwikkeling te stoppen, een “aanbodbeleid” inzake bijkomende woningen en ruimte voor economische activiteiten te kunnen realiseren en het buitengebied te vrijwaren van een stedelijke ontwikkeling. De afbakening laat toe om binnen de grens van het stedelijk gebied de wenselijke kwantitatieve en kwalitatieve behoefte van de verschillende maatschappelijke behoeften (wonen, werken, alle voorzieningen eigen aan het stedelijke functioneren) op te vangen. De grens van het stedelijk gebied heeft aldus een beleidsmatige betekenis: een stedelijk-gebiedbeleid versus een buitengebiedbeleid.

De grens van het stedelijk gebied zal meestal niet overeenstemmen met de administratieve gemeentegrens. Bij de selectie van stedelijke gebieden beperkt de opsomming van mogelijke gemeenten behorende tot het af te bakenen stedelijk gebied zich dan ook tot “delen van gemeenten”. De hogervermelde indicatieve opsomming is gebaseerd op de bestaande ruimtelijke structuur en bevat bijgevolg gebieden die door de suburbanisatie geheel of gedeeltelijk een feitelijk stedelijk karakter hebben. Dat betekent dat mogelijks (delen van) gemeenten uit de indicatieve opsomming op basis van de visie op het stedelijk gebied uitgewerkt in het afbakingsproces, niet in het stedelijk gebied worden opgenomen, terwijl bepaalde delen van gemeenten die niet indicatief zijn opgesomd wel tot het stedelijk gebied kunnen behoren mits ze direct aansluiten bij het stedelijk gebied.

Het afgebakende stedelijk gebied kan geen nieuwe bestuurlijke entiteit zijn die in de plaats treedt van de bestaande bestuursniveaus maar biedt een ruimtelijk referentiekader met concrete acties inzake het ruimtelijk beleid voor het stedelijk gebied. Het afbakingsproces bevat een formeel engagement van de betrokken bestuursniveaus en betrokken overheidsectoren om het in de afbakening opgenomen ruimtelijk beleids- en actieprogramma uit te voeren, conform de visie op de ontwikkeling van het betrokken stedelijk gebied.

Selectie stedelijke
gebieden en stedelijke
netwerken



SELECTIE STEDELIJKE GEBIEDEN EN STEDELIJKE NETWERKEN

- Grootstedelijk gebied / Vl. stedelijk gebied rond Brussel
- Regionaalstedelijk gebied
- Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied
- Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau

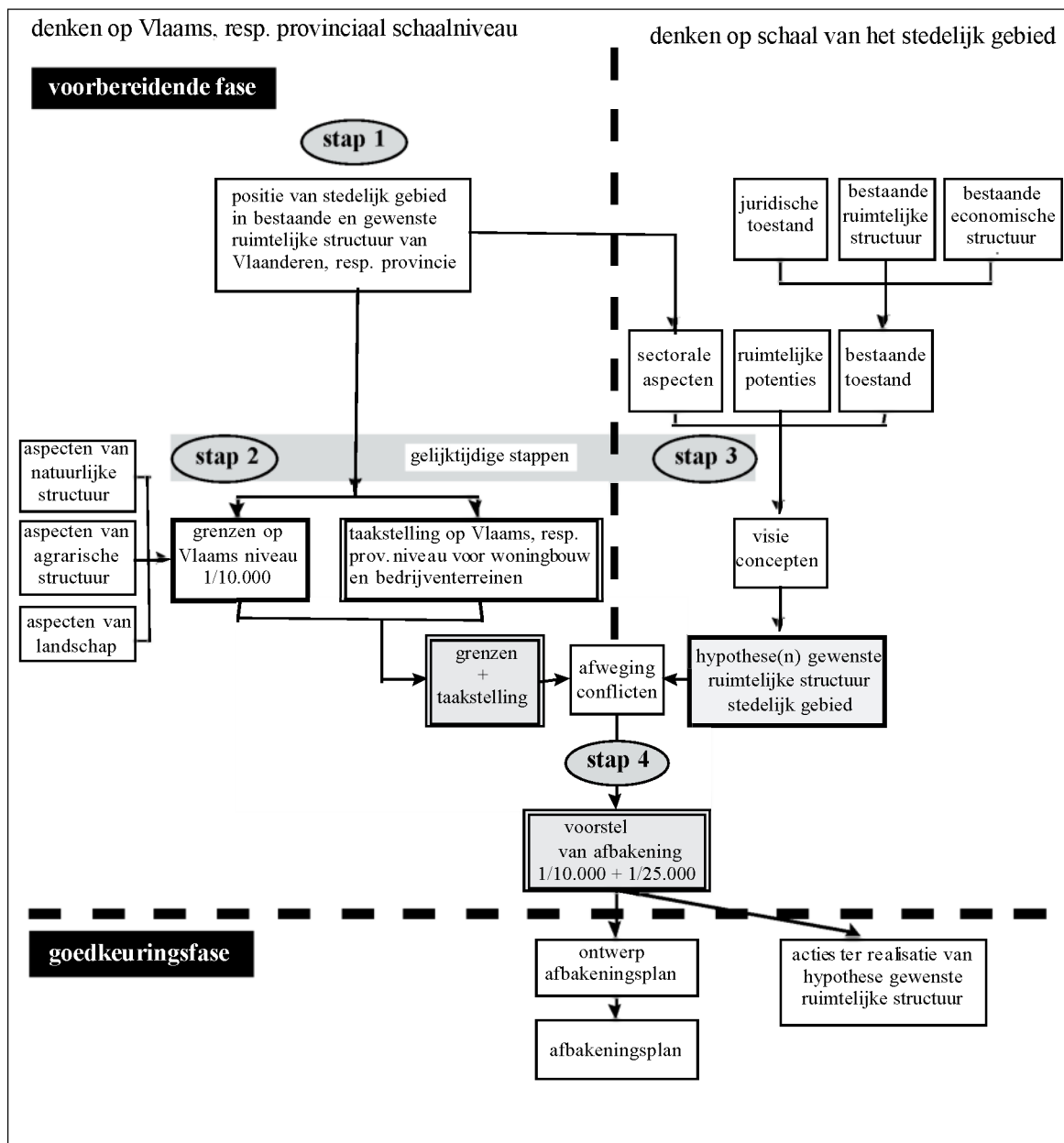
- ++ Stedelijk netwerk van internationaal niveau
- Stedelijk netwerk van Vlaams niveau
- Grensoverschrijdend stedelijk netwerk

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Het afbakeningsproces

Het afbakeningsproces voor de grootstedelijke gebieden, het Vlaams strategisch gebied rond Brussel en de regionaalstedelijke gebieden wordt door het Vlaams Gewest gestuurd. Het afbakeningsproces voor de kleinstedelijke gebieden wordt door de provincie gestuurd.

Schematisch overzicht van het afbakeningsproces



In de **eerste stap** van het afbakeningsproces worden voor respectievelijk het grootstedelijke/regionaalstedelijke en het kleinstedelijk gebied de structuurbepalende elementen van respectievelijk Vlaams/bovenlokaal belang, de rol en de positie in de bestaande en de gewenste ruimtelijke structuur van respectievelijk Vlaanderen/provincie beschreven.

De **tweede stap** die vertrekt vanuit het denken op het respectievelijk Vlaams/provinciaal schaalniveau, omvat het uitwerken van twee onderdelen:

- 1) de grenzen uit de natuurlijke structuur, de agrarische structuur en de landenschappelijke elementen van Vlaams belang die aan de stedelijke ontwikkeling worden gesteld;
- 2) de kwantitatieve taakstellingen inzake woningbouw en bedrijventerreinen die vanuit respectievelijk het Vlaams/provinciaal schaalniveau voor het betrokken stedelijk gebied worden gesteld.

In de **derde stap**, die gelijktijdig verloopt met de tweede stap maar vertrekt vanuit het denken op het schaalniveau van het stedelijk gebied, wordt een hypothese opgesteld met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied. Het betreft hier een hypothese vermits het niet tot de bevoegdheid behoort van respectievelijk de Vlaamse en provinciale overheid om een ruimtelijk structuurplan voor een stedelijk gebied op te maken. De hypothese kan zich daarom beperken tot de elementen die nodig zijn voor de afbakening. Ze wordt ontwikkeld binnen het afbakeningsproces en vereist een optimale samenwerking tussen de betrokkenen van Vlaams niveau, provinciaal niveau en het lokaal niveau.

De hypothese met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur is een essentieel onderdeel bij de afbakening van het stedelijk gebied. Op die manier kan rekening worden gehouden met de toekomstige ontwikkeling van het stedelijk gebied vertrekkende vanuit het denken op het schaalniveau van het stedelijk gebied. Er wordt m.a.w. ruimte voor ontwikkeling opgenomen in de afbakening.

Het opstellen van de hypothese op de gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied gebeurt uitgaande van de volgende analyses.

Analyse van de bestaande toestand. Deze analyse verschaft inzicht in de bestaande ruimtelijke structuur op de schaal van het stedelijk gebied, in de bestaande juridische structuur, in de economische structuur en in de infrastructuur op het stedelijk en het bovenstedelijk niveau. Voor de positionering en de rol van het betrokken stedelijk gebied in zijn ruime context en in Vlaanderen worden in stap 1 de elementen aangeleverd. Bij de bestaande juridische toestand wordt vooral aandacht besteed aan de bestemmingen zoals thans vastgesteld in de gewestplannen en in andere verordenende plannen. Aldus blijven de grenzen van de huidige bestemmingsplannen een belangrijke toetssteen bij de afbakening van de stedelijke gebieden.

- **Analyse van sectorale aspecten op schaal van het stedelijk gebied.** In deze analyse komt tenminste een behoeftebepaling voor inzake woningbouw (vraag-aanbod) en inzake bepalende onderdelen van de economische structuur waaronder de kleinhandel.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- Analyse van de ruimtelijke potenties.

Uitgaande van de analyses van de bestaande toestand, de potenties en de sectorale aspecten wordt een visie op ruimtelijke ontwikkeling van het stedelijk gebied geformuleerd en worden ruimtelijke principes voor een gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied opgesteld.

Bij het opbouwen van de visie en de ruimtelijke principes op het stedelijk gebied wordt desgevallend rekening gehouden met bestaande visies en ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur voor een betrokken gemeente in het stedelijk gebied.

Op basis van de visie en de ruimtelijke principes wordt een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied uitgewerkt. Deze hypothese - die vertrekt vanuit het denken op het niveau van het stedelijk gebied - wordt geconfronteerd met de producten uit de tweede stap, met name de grenzen van het denken respectievelijk op Vlaams en provinciaal schaalniveau en de taakstellingen inzake woningbouw en economische activiteiten gesteld op respectievelijk Vlaams/provinciaal niveau. Deze confrontatie moet leiden tot een ruimtelijke afweging zowel vanuit het denken op respectievelijk het Vlaams/provinciaal schaalniveau als vanuit het denken op het stedelijk schaalniveau. Het resultaat is een bijgewerkte hypothese voor de gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied.

In de **vierde stap** - het voorstel van afbakening - wordt een vertaling gemaakt van de hypothese met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur naar concrete acties inzake het ruimtelijk beleid voor het stedelijk gebied. Het bevat het engagement van de betrokken bestuursniveaus en partners om de in het voorstel van afbakening opgenomen acties en het programma uit te voeren, conform de hypothese voor de gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijke gebied.

Het voorstel van afbakening heeft aldus het karakter van een actieplan of een actieprogramma inzake het beleid voor het betrokken stedelijk gebied. Het bevat de volgende elementen:

- een grenslijn of een grensgebied (op schaal 1/25.000 ontwikkeld vanuit 1/10.000) met een schematisch overzicht van de hieraan verbonden acties en maatregelen (op te maken verordenende voorschriften) en de verantwoordelijkheden voor de verdere invulling van de grensgebieden;
- de acties die moeten worden ingezet om de vooropgestelde hypothese met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied te realiseren. Deze acties kunnen de volgende zijn:
 - * voorstellen voor bestemmingswijzigingen en/of inrichting van gebieden of infrastructuur zoals ondermeer voor woningbouwlocaties, gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, regionale bedrijventerreinen, randstedelijke groengebieden (waaronder recreatieve voorzieningen), (stedelijke) landbouwgebieden, locaties voor natuur- en bosontwikkeling, infrastructuur op het niveau van het stedelijk gebied.
 - * acties inzake grond- en pandenbeleid zoals voor het verwerving van gronden, voorschriften inzake eigendomsbeperking, ...

- * verder onderzoek rond specifieke locaties of thema's;
- * initiatieven inzake strategische stedelijke projecten;
- * andere te nemen (ook sectorale) acties ondermeer deze inzake stedelijke mobiliteit (relatie met de opties en acties in de mobiliteitsconvenanten) of inzake natuurontwikkeling in het stedelijk gebied in zoverre zij van een stedelijk schaalniveau zijn.

In de hieropvolgende goedkeuringsfase wordt het voorstel van afbakening vertaald in een aantal ruimtelijke en andere instrumenten waaronder een ontwerp van afbakeningsplan met verordenende kracht. Het bevat tenminste de grenslijn of het grensgebied met de bijbehorende voorschriften en desgevallend bestemmingswijzigingen voor specifieke locaties. Het afbakeningsplan voor de grootstedelijke gebieden, het Vlaams strategisch gebied rond Brussel en de regionaalstedelijke gebieden wordt vastgelegd in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het afbakeningsplan voor de kleinstedelijke gebieden wordt vastgelegd in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.

De afbakening moet omzichtig, restrictief en nauwkeurig gebeuren en steunen op een gedegen proces van visievorming op het betrokken stedelijk gebied dat wordt gedragen door de verschillende partners. Daarom moet het afbakeningsproces gebeuren in nauwe samenwerking met de bestuursniveaus, met name het Vlaams Gewest, de provincie en de gemeenten, en in structureel overleg met de betrokken overheidssectoren. Intergemeentelijk overleg is daarbij aan te bevelen. Het afbakeningsproces is niet denkbaar zonder een betrokkenheid en gelijkwaardige inbreng van de verschillende maatschappelijke groepen en geledingen die in het stedelijk gebied actief zijn. Vandaar dat nieuwe vormen van samenwerking nodig zijn om tot een uitspraak over het te voeren beleid voor het stedelijk gebied te komen. Om die reden moet worden geopteerd om tegelijkertijd met het proces van de afbakening een communicatieproces uit te bouwen.

3.2. Selectie en nadere uitwerking van stedelijke netwerken

Het selecteren en het nader uitwerken van stedelijke netwerken sluit beleidsmatig nauw aan bij de recente ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen. Het stedelijk netwerk is daarbij geen doel op zich maar vertrekt van de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Zoals uitgebreid wordt beschreven in het informatief gedeelte zijn door de ruimtelijke ontwikkelingen in Vlaanderen (evenals in de andere delen van Noord-West-Europa) nieuwe ruimtelijke gehelen gegroeid. Hierin zijn historische steden en grote structuren van het buitengebied nog steeds herkenbaar. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn met name de suburbanisatie van het wonen en van de economische activiteiten en de fragmentatie van de ruimte. De samenhang in deze ruimtelijke gehelen is veeleer een gevolg van een gelijkaardige ruimtelijke ontwikkeling en dynamiek dan van een specifieke morfologische

2 Gewenste ruimtelijke structuur

of functionele structuur. Deze ruimtelijke gehelen zijn structuurbepalend of potentieel structuurbepalend voor Vlaanderen. De onderdelen, de elementen op zich zijn dat niet noodzakelijkerwijze.

Door het hanteren van het beleidsmatig begrip stedelijk netwerk voor deze bestaande ruimtelijke gehelen en door het opstellen van krachtlijnen en ontwikkelingsperspectieven voor het stedelijk netwerk als één samenhangende structuur, worden de potentialiteiten (= het structurerend vermogen) van de afzonderlijke elementen beter benut, kunnen synergieën groeien, kunnen complementaire ontwikkelingen ontstaan en kan de noodzakelijke ruimtelijke afstemming plaatsvinden. Dit betekent dat bij de uitwerking van stedelijke netwerken ook wordt geanticipeerd op de ruimtelijke ontwikkelingen die op het stedelijk netwerk inwerken.

3.2.1. Selectie

Afhankelijk van het belang voor Vlaanderen worden er stedelijke netwerken op internationaal, Vlaams en provinciaal niveau stedelijke netwerken en ook grensoverschrijdende stedelijke netwerken geselecteerd. De criteria voor selectie zijn:

- de bestaande stedelijke structuur in Vlaanderen, de aanwezigheid van een stedelijke dynamiek en de trends in de stedelijke ontwikkeling, gepositioneerd in een Noord-West-Europees perspectief;
- de ruimtelijke potenties die bepaalde gebieden in Vlaanderen bezitten ten aanzien van de stedelijke ontwikkeling en dynamiek;
- de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen en de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur.

Er wordt aangegeven welke stedelijke gebieden (inclusief iedere gemeente vermeld in het stedelijk gebied) en welke andere gemeenten tot het stedelijk netwerk behoren. De selectie van de stedelijke netwerken op internationaal en Vlaams niveau is limitatief. De selectie van de stedelijke netwerken op provinciaal niveau en de grensoverschrijdende stedelijke netwerken is illustratief. De volgende stedelijke netwerken worden geselecteerd:

a. Stedelijk netwerk op internationaal niveau: de Vlaamse Ruit

Het Vlaams stedelijk kerngebied met de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent, het Vlaams strategisch gebied rond Brussel, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de vier regionaalstedelijke gebieden Leuven, Mechelen, Aalst en Sint-Niklaas, wordt in Noord-West-Europa aanzien als één van de zes structuurbepalende stedelijke regio's van internationale betekenis⁶. Het gebied heeft aldus in Noord-West-Europees verband een grootstedelijke reikwijdte en is van internationaal economisch belang voor Vlaanderen.

⁶ De andere zijn Londen, Parijs, Rijn-Mainz (met Frankfurt, Mainz, Darmstadt, Wiesbaden en Russelheim), Rijn-Ruhr (met Essen, Düsseldorf, Duisburg, Keulen, Dortmund, Bonn, Bergische Städtedreieck) en de Randstad (met Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Dordrecht en Leiden).

Onder meer de aanwezigheid van volgende elementen staven dit internationale belang:

- de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met alle een internationaal belang, uitstraling en omvang;
- hoogwaardige handel en diensten (kleinhandel, kantoren, handel, ...);
- de universiteiten Antwerpen, Brussel, Leuven en Gent en de bijhorende onderzoekscentra;
- de zeehavens Antwerpen en Gent, de internationale luchthaven Zaventem, het HST-station Antwerpen en het HST-station Brussel-Zuid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- het uitgeruste en volledige net van lijninfrastructuur van internationaal niveau (wegen waterwegen, spoorwegen pijpleidingen, telecommunicatie).

Omwille van het internationale karakter en de internationale rol van dit gebied en omwille van de evenwaardige ruimtelijke en economische ontwikkelingsmogelijkheden ten opzichte van de andere stedelijke regio's van internationale betekenis in Noord-West-Europa, wordt dit gebied - de Vlaamse Ruit - als een stedelijk netwerk op internationaal niveau geselecteerd.

Dit betekent echter niet dat in de Vlaamse Ruit een gelijkaardige ontwikkeling moet totstandkomen als in de concurrentiële gebieden in Noord-West-Europa, met name de Randstad en het Ruhrgebied. Dit betekent ook niet dat de Vlaamse Ruit de andere stedelijke gebieden en stedelijke netwerken in Vlaanderen zal beconcurreren. De behoeften van de andere stedelijke gebieden krijgen door hun selectie voldoende aandacht. Hoogwaardige activiteiten in de andere stedelijke gebieden blijven mogelijk op het niveau van het betrokken stedelijk gebied en rekening houdend met de rol en het belang van het betrokken stedelijk gebied in Vlaanderen. De selectie van de Vlaamse Ruit betekent dat beleidsmatig de grote internationale potenties van dit stedelijk netwerk optimaler worden benut en uitgewerkt.

Tot de Vlaamse Ruit worden de volgende stedelijke gebieden gerekend: de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent, het Vlaams strategisch gebied rond Brussel, de regionaalstedelijke gebieden Leuven, Mechelen, Sint-Niklaas en Aalst, de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Dendermonde, Lier en Lokeren en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Asse, Beveren, Boom, Temse en Wetteren. Daarnaast maken volgende gemeenten deel uit van de Vlaamse Ruit: Affligem, Berlare, Bertem, Bonheiden, Boortmeerbeek, Bornem, Buggenhout, Duffel, Haacht, Hamme, Herent, Hoeilaart, Kampenhout, Kapelle-op-den-Bos, Keerbergen, Kortenberg, Kruibeke, Laarne, Lebbeke, Lede, Lochristi, Londerzeel, Meise, Merchtem, Opwijk, Overijse, Puurs, Rumst, Sint-Amands, Steenokkerzeel, Ternat, Waasmunster, Wichelen, Willebroek, Zele en Zemst.

De uitwerking van het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit gebeurt door het Vlaamse Gewest en moet leiden tot een ruimtelijke visie voor het stedelijk netwerk als geheel en een visie op de internationale dimensie van de Vlaamse Ruit in het bijzonder. De ruimtelijke visie opgebouwd bij de uitwerking van het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit, moet worden opgevat als een gebiedsgerichte invulling van de inhoudelijke

2 Gewenste ruimtelijke structuur

opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Daarbij staan de volgende doelstellingen voor de ontwikkeling van de Vlaamse Ruit voorop.

- Het selectief invullen van activiteiten teneinde optimaal de geboden internationale potenties van het stedelijk netwerk te benutten (hoogwaardige diensten voor bedrijven, ...). De bedoeling van deze selectieve invulling is precies om plaatsen binnen de Vlaamse Ruit die beschikken over deze internationale potenties, niet te belasten met activiteiten die geen behoefte hebben aan een vestigingsplaats met een internationale uitstraling;
- Het veiligstellen van haar internationale positie inzake bereikbaarheid (via de lucht, het water, het spoor, de weg en de telecommunicatie) ten opzichte van de Randstad en het Ruhrgebied;
- Het aantrekken van activiteiten en investeringen van internationaal belang (zowel industriële als tertiaire, ...) door een samenhangend en sturend aanbodbeleid van voldoende en hoogwaardig uitgeruste bedrijventerreinen (o.a. met telematica-infrastructuur), hoogwaardige stedelijke voorzieningen, een gedifferentieerd aanbod van voorzieningen, recreatieve en andere functies (natuur, landbouw, ...).

De ontwikkelingsperspectieven voor de Vlaamse Ruit mogen er niet toe leiden dat het stedelijk netwerk wordt gelijkgesteld met één grootstedelijk gebied. Binnen de Vlaamse Ruit moet tot een ruimtelijke afstemming tussen enerzijds de verschillende groot-, regionaal- en kleinstedelijke gebieden en de buitengebiedgemeenten worden gekomen. De inplanting van nieuwe activiteiten moet - conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling - de bestaande stedelijke en economische structuur als basis nemen. Complementair hieraan is het aangewezen het buitengebiedbeleid in de Vlaamse Ruit veeleer aan te scherpen dan af te zwakken. Voor de verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen tussen het buitengebied en de stedelijke gebieden en voor de verdeling van de bijkomende bedrijventerreinen blijft de vooropgestelde verhouding op Vlaams niveau (en gedifferentieerd per provincie) behouden op respectievelijk 60-40 % en 80-85%/15-20 %. Weliswaar kan op basis van de uitgewerkte ontwikkelingsperspectieven voor de Vlaamse Ruit een (beperkte) kwantitatieve differentiatie plaatsvinden binnen deze vastgestelde verhoudingen.

b. Stedelijke netwerken op Vlaams niveau

De stedelijke netwerken op Vlaams niveau zijn door hun ligging en samenhang van infrastructurele, ecologische, functioneel- en/of fysiek-ruimtelijke kenmerken structuurbepalend voor Vlaanderen. Elk van deze stedelijke netwerken heeft eigen karakteristieken en functioneert op een eigen wijze. De uitwerking van de stedelijke netwerken op Vlaams niveau gebeurt door het Vlaams Gewest. Op Vlaams niveau worden volgende stedelijke netwerken geselecteerd:

- De Kust

- * Naast de regionaalstedelijke gebieden Brugge en Oostende, het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Knokke-Heist en de kleinstedelijke gebieden op

provinciaal niveau Blankenberge en Veurne, maken de gemeenten Nieuwpoort, De Panne, Koksijde, Middelkerke, De Haan en Zuienkerke er deel van uit.

- * Omwille van de toeristische-recreatieve voorzieningen en potenties van nationale betekenis, de aanwezigheid van stedelijke gebieden op korte afstand en een natuurlijke structuur van internationale betekenis die zich uitstrekt van het noorden van Frankrijk tot in Nederland, is de Kust op Vlaams niveau structuurbepalend.
- * De rol van dit gebied ligt vooral in de kustgebonden toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Daarnaast is de transportfunctie, in het bijzonder de maritieme transportfunctie rond de poorten belangrijk.
- * Bij de uitwerking van een stedelijk netwerk moeten ontwikkelingsperspectieven worden uitgewerkt, zowel voor de stedelijke gebieden als het buitengebied en dat in sterke onderlinge samenhang. Het stedelijk netwerk is daarbij niet één aaneengesloten stedelijk gebied, maar het betreft een ruimtelijk beleidskader met een belangrijke plaats en rol voor de structuurbepalende functies van het buitengebied binnen het stedelijk netwerk. De potenties van het stedelijk netwerk Kust moeten op een zodanige wijze worden benut dat de bestaande natuurlijke en agrarische structuur in hun ontwikkeling worden versterkt.

- De Kempische as

- * Het stedelijk netwerk bestaat uit de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Herentals, Geel en Mol, de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Lommel, Neerpelt-Overpelt en de gemeenten Olen en Hamont-Achel. Dit stedelijk netwerk is een verstedelijkt gebied.
- * De rol van dit gebied ligt vooral in zijn industrieel-economische functie en in de ontwikkeling van de elkaar aanvullende (intensieve) toeristisch-recreatieve activiteiten die door landschappelijke troeven kunnen worden gevaloriseerd.

- Het Limburgs Mijngebied

- * Naast het regionaalstedelijke gebied Hasselt-Genk en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Maasmechelen en Beringen maken de gemeenten, Heusden-Zolder, Houthalen-Helchteren, As, Opglabbeek en Dilsen-Stokkem er deel van uit.
- * Structuurbepalend zijn hier de mogelijkheden van de ruimtelijke reconversie in functie van het mijnpatrimonium, de economische structuur langs infrastructuurassen en de versterking van de stedelijke structuur.
- * De rol van dit gebied ligt vooral in de versterking van een stedelijke en economische structuur op Vlaams niveau.

- Regio Kortrijk

- * De regio Kortrijk bestaat uit de stedelijke gebieden Menen, Kortrijk, Waregem en Roeselare.
- * De regio Menen-Kortrijk-Waregem wordt onderkend als onderdeel van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

c. Grensoverschrijdende stedelijke netwerken

Grensoverschrijdende stedelijke netwerken zijn van een andere aard dan de stedelijke netwerken op Vlaams of provinciaal niveau. Het zijn grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden waarbinnen uitspraken worden geformuleerd over de ruimtelijke structuur en over ontwikkelingsprojecten. In deze gebieden moeten de ruimtelijke ontwikkelingen uitdrukkelijk in functie van hun grensoverschrijdend karakter worden bekeken. De uitwerking van de grensoverschrijdende stedelijke netwerken gebeurt door het Vlaamse Gewest. Volgende grensoverschrijdende stedelijke netwerken worden onderkend; de opsomming is niet limitatief:

- **Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen** - potentieel structuurbepalend op Vlaams niveau omwille van:
 - * de versterking van de economische structuur van de regio Kortrijk en Noord-Frankrijk;
 - * de versterking van de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Kortrijk;
 - * de versterking van de internationale verbindingen door de aanwezigheid van het HST-knooppunt in Rijsel en door het optimaliseren van het autosnelwegennet.
- **Maastricht-Heerlen-Hasselt/Genk-Aken-Luik** - potentieel structuurbepalend op Vlaams niveau omwille van:
 - * versterking van de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van Hasselt/Genk, Maastricht, Heerlen, Aken en Luik;
 - * complementariteit inzake economische structuur en stedelijke voorzieningen.
- **Gent-Terneuzen** - potentieel economisch netwerk structuurbepalend op Vlaams niveau omwille van :
 - * de economische structuur geënt op het zeekanaal Gent-Terneuzen met zeehaven- en watergebonden bedrijventerreinen; in deze betekenis kan het stedelijk netwerk veeleer beschouwd worden als een economisch netwerk;
 - * de bundeling van infrastructuur van internationaal niveau (water, weg, spoor, leidingstraten) met verbindingen met het achterland;
 - * de aanwezigheid van stedelijke gebieden over de landsgrenzen (Axel en Terneuzen).

d. Stedelijke netwerken op provinciaal niveau

Conform het subsidiariteitsprincipe kan ook de provincie op basis van de eigen ruimtelijke analyse en visie op haar grondgebied een selectie maken van stedelijke netwerken op provinciaal niveau waarvan zij de potenties optimaal wil benutten. De uitwerking van de provinciale stedelijke netwerken gebeurt door de provincie. Bij de uitwerking van de stedelijke netwerken op provinciaal niveau waarvan de reikwijdte en de samenhang de provinciegrens overschrijdt, is afstemming, structureel overleg en samenwerking noodzakelijk tussen de betrokken provincies. Stedelijke netwerken op provinciaal niveau worden door de provincie geselecteerd op basis van:

- de noodzaak van een voldoende stedelijke structuur op provinciaal niveau;
- de bestaande complementariteit van de onderdelen;
- de aanwezigheid van infrastructuurbundels (weg, water en spoor);
- de aanwezige dynamiek m.b.t. de economische ontwikkeling (distributie, industrie, kleinhandel, ...) en m.b.t. de woonfunctie;
- mogelijke ruimtelijke en (economische) meerwaarde die ontstaan door bundeling van infrastructuur in knooppunten;
- de aanwezigheid van plaatsen waar dynamiek gewenst is.

De stedelijke netwerken zijn gebieden die bij voorkeur op provinciaal niveau de gewenste groei opvangen. Deze groei wordt zoveel mogelijk gebundeld in de best uitgeruste en meest omvangrijke kernen, met name in de hoofddorpen en in de woonkernen.

3.2.2. Nadere uitwerking

In tegenstelling tot de afbakening van stedelijke gebieden waar het resultaat van het afbakeningsproces wordt vastgelegd in ruimtelijke uitvoeringsplannen, leidt de nadere uitwerking van een stedelijk netwerk tot een ruimtelijk beleidskader voor afstemming en samenwerking tussen de stedelijke gebieden onderling alsook met het buitengebied in het stedelijk netwerk. Aldus moeten ontwikkelingsperspectieven worden uitgewerkt zowel voor de stedelijke gebieden als voor het buitengebied en dat in sterke onderlinge samenhang. Het stedelijk netwerk is daarbij niet één aaneengesloten stedelijk gebied, maar het betreft een ruimtelijk beleidskader met een belangrijke plaats en rol voor de structuurbepalende functies van het buitengebied binnen het stedelijk netwerk. Met name in de morfologisch verstedelijkte gebieden met een sterke dynamiek wordt bij de uitwerking, het te voeren buitengebiedbeleid expliciet aangegeven om ruimtelijke kwaliteit te behouden en te versterken.

De nadere uitwerking van de stedelijke netwerken moet evenwel een invulling blijven van het ruimtelijk principe van de gedeconcentreerde bundeling waardoor de vooropgestelde verhouding inzake woongelegenheden tussen de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied moet gehandhaafd blijven (60 - 40 verhouding gedifferentieerd per provincie). Voor de stedelijke netwerken betekent dit dat de (delen van) gemeenten die behoren tot het buitengebied een heel andere rol vervullen dan de (delen van) gemeenten die behoren tot de stedelijke gebieden. Het buitengebied in stedelijke netwerken vervult een belangrijke rol, onder meer voor het garanderen van een goed functionerende en kwalitatieve leefomgeving, voor het behoud van de structuurbepalende functies zoals natuur, landbouw en bos en voor het tegengaan van de dichtslibbing en versnippering van de onbebouwde ruimte tussen stedelijke en verstedelijkte gebieden.

De ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke netwerken op internationaal en Vlaams niveau en voor de grensoverschrijdende stedelijke netwerken worden uitgewerkt door het Vlaams Gewest. De stedelijke netwerken op provinciaal niveau worden nader uitgewerkt door de provincie. Bij de uitwerking van stedelijke net-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

werken is de afstemming en het structureel overleg met de andere betrokken bestuursniveaus binnen en buiten Vlaanderen essentieel.

4. Ontwikkelingsperspectieven

4.1. **Trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden: 60% in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en 40% in de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren**

Op basis van het principe van de gedeconcentreerde bundeling wordt ervoor geopteerd om de verhouding van de woningvoorraad in 1991 tussen de gemeenten die geheel of gedeeltelijk gelegen zijn in stedelijke gebieden en de gemeenten die tot het buitengebied gerekend worden, te hanteren als te realiseren beleidskeuze. In 1991 bevond ca 60% van de Vlaamse woningvoorraad zich in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren en ca 40% bevond zich in de gemeenten die tot het buitengebied worden gerekend. De voorgestelde verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden tussen de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren vormt een trendbreuk ten opzichte van de bij de opmaak van het eerste Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vastgestelde ontwikkelingen.

In deel 1C van het informatief gedeelte is een prognose gemaakt naar de behoefte aan bijkomende woningen tussen 2007 en 2012 met doorkijk naar 2022. Onder het begrip woningen worden woongelegenheden verstaan. De prognose gaat uit van de gegevens van de Studiedienst van de Vlaamse regering met betrekking tot de verwachtingen inzake de bevolkings- en gezinsaan groei. De geraamde behoefte geeft echter geen inzicht in de te verwachten vraag naar woningdifferentiatie (appartementen, gezinswoningen, gezinnen versus alleenstaanden, etc.). Uit voorlopige berekeningen weten we wel dat de komende vijf jaar (2007-2012) het aandeel alleenstaanden met 19,5 à 24% zal toenemen in Vlaanderen, voor meerpersoonsgezinnen is dat maar 4%. Daardoor zal er een grotere behoefte ontstaan aan kleinere woningen.

Naast de behoefte aan bijkomende woningen bestaat een renovatie- en vernieuwbouwbehoefte. Volgens de recentste onderzoeken zal het aantal woningen van slechte en middelmatige kwaliteit door de veroudering van het patrimonium evolueren van 171.884 woningen in 2006 tot 195.900 in 2011.

In de onderstaande tabel wordt de geraamde behoefte aan bijkomende woningen in de periode tussen 2007 en 2012 voorgesteld. Er wordt rekening gehouden met 2 demografische scenario's: (1) een cijfer uitgaande van een gezinsverdunding die zwak doorzet, en (2) een cijfer uitgaande van een scenario waarbij een sterke gezinsverdunding verwacht wordt.

Stap 1: Raming van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden naar de verschillende provincies

De verdeling tussen de provincies gebeurt op basis van het huidig procentueel aandeel in de woningvoorraad van Vlaanderen en van een aantal factoren waaronder de bevolkingsevolutie.

Tabel 1

Verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen tussen de provincies

	behoefte aan bijkomende woningen 2007-2012 (% van de behoefte)	
	zwak*	sterk*
Antwerpen	25.346 (28%)	31.138 (27%)
Vlaams-Brabant	13.323 (15%)	15.807 (14%)
West-Vlaanderen	15.134 (17%)	21.263 (18%)
Oost-Vlaanderen	18.804 (21%)	26.431 (23%)
Limburg	16.817 (19%)	20.857 (18%)
Vlaanderen	89.424 (100%)	115.496 (100%)

* zwak op basis van zwakke gezinsverdunding, sterk op basis van sterke gezinsverdunding

Stap 2: Aanpassing van de 60/40 verhouding op Vlaams niveau naar een provinciale verhouding

De procentuele verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en in de kernen van gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren wordt in tabel 2 voor iedere provincie gedifferentieerd.

Tabel 2

Verdeling behoefte bijkomende woningen

Provincie	Minimumpercentage te realiseren in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk behoren tot de stedelijke gebieden	Maximumpercentage te realiseren in de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren
Antwerpen	65%	35%
Vlaams-Brabant	50%	50%
West-Vlaanderen	67%	33%
Oost-Vlaanderen	61%	39%
Limburg	57%	43%
Vlaanderen	60%	40%

De verschillen tussen de provincies kunnen worden verklaard door de verschillen in het bestaande nederzettingspatroon (concentratie in vele kleine steden of in een grotere stad) en door de huidige woningdichtheid in het buitengebied.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Stap 3: Kwantitatieve optie voor de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren

Het Vlaams Gewest en de provincies leggen op basis van trends, prognoses en een ruimtelijk gedifferentieerde visie een kwantitatieve optie vast inzake het te realiseren aanbod aan woningbouw. Zij kunnen te allen tijde een dergelijke kwantitatieve optie vastleggen. Hierbij wordt steeds rekening gehouden met de verdeling van bijkomende woongelegenheden over de gemeenten van de stedelijke gebieden en de buitengebiedgemeenten. Deze verhouding verschilt van provincie tot provincie. Het Vlaams Gewest doet dit voor de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot de groot- en regionaalstedelijke gebieden behoren. De provincies doen dit voor de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot de kleinstedelijke gebieden behoren en voor de gemeenten van het buitengebied. De kwantitatieve optie, vast te leggen door het Vlaams gewest en de provincies, dient uit te gaan van de geraamde behoefte aan bijkomende woningen zoals opgenomen in stap 1. Deze kwantitatieve optie moet onderbouwd worden op basis van vastgestelde demografische trends en prognoses, rekening houdende met de ruimtelijke visie op de differentiatie van de nederzettingsstructuur op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. De kwantitatieve optie kan niet als quotum worden gehanteerd voor het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen. De kwantitatieve optie fungeert als toetskader voor de ruimtelijke planning op alle niveaus, rekening houdend met de autonomie van de gemeenten. De provincies geven bij de eventuele actualisatie of herziening van hun provinciale ruimtelijke structuurplannen de gemeenten binnen de kwantitatieve taakstelling en binnen de differentiatie van de nederzettingsstructuur voldoende ruimte om een lokaal woonbeleid te voeren.

De implementatie van de kwantitatieve optie zal voor de gemeenten die geheel of gedeeltelijk zijn gelegen in de groot-, regionaal-, en kleinstedelijke gebieden worden afgewogen in de respectievelijke planningsprocessen (bijvoorbeeld afbakening stedelijke gebieden, ruimtelijke structuurplannen). Voor de gemeenten waar een buitengebiedbeleid moet worden gevoerd, wordt de kwantitatieve optie naar iedere gemeente uitgewerkt in de provinciale ruimtelijke structuurplannen. Het komt de gemeenten toe het lokaal woonbeleid ruimtelijk vorm te geven en voldoende en aangepast aanbod te voorzien voor de woonbehoeften. Bij de onderbouwing kan telkens rekening gehouden worden met actuele demografische gegevens.

De gemeentelijke woningbehoeftestudies van de betrokken gemeenten binnen het stedelijk gebied zijn een noodzakelijk instrument om tot een verantwoorde bepaling van de behoefte en het aanbod inzake woongelegenheden te komen en om de toetsing te kunnen maken met de vooropgestelde verhouding inzake de verdeling van de woongelegenheden tussen stedelijke gebieden en kernen van het buitengebied gedifferentieerd per provincie.

In de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen wordt de lokalisatie aangegeven van nieuw te bouwen woningen met fasering en na te streven minimale en maximale dichtheden. Dit wordt in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen vastgelegd.

Implementatie van de 60/40-verhouding: waarborgen voor de versterking van het stedelijke gebied en vermijden van verdere suburbanisatie van de buitengebiedgedeelten van gemeenten die gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren

De hierboven beschreven 60/40-verhouding die gehanteerd moet worden bij het voldoen aan de woonbehoeften, is omschreven als een verhouding op fusiegemeentelijke basis, namelijk een verhouding tussen enerzijds gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot de stedelijke gebieden behoren enerzijds en gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren anderzijds. Dit mag echter geen aanleiding zijn om de taakstelling inzake bijkomende woningbouw voor een fusiegemeente die deels behoort tot het stedelijke gebied, zo in te vullen dat een verdere suburbanisatie van het buitengebiedgedeelte van die gemeente wordt bereikt. Daarom worden de volgende kwantitatieve en kwalitatieve uitgangspunten vooropgesteld:

- Het strikt gescheiden houden van het aandeel aan bijkomende woongelegenheden in het buitengebiedgedeelte van stedelijk-gebiedgemeenten en het aandeel van de bijkomende woongelegenheden in de buitengebiedgemeenten. Indien een transfer tussen beide aandelen bestaat zou hierdoor het maximumaantal bijkomende woongelegenheden in de buitengebiedgemeenten uitstijgen boven de natuurlijke aangroei wat opnieuw een verdergaande suburbanisatie zou teweegbrengen.
- Het opnemen van een groter aandeel aan bijkomende woongelegenheden in het stedelijk-gebiedgedeelte ten opzichte van het aandeel in het woningpatrimonium in 1992 van het stedelijk-gebiedgedeelte ten opzichte van het buitengebiedgedeelte. Dit principe verwijst naar de bindende bepaling die spreekt van een minimaal percentage van de bijkomende woningen in het stedelijk gebied. Deze optie creëert een groter aanbod aan woongelegenheden in het stedelijke gebied en ondersteunt aldus de principiële optie om de stedelijke gebieden te versterken.
- Indien bij de afbakening van het stedelijke gebied delen van een gemeente worden opgenomen en de gemeente in het richtinggevende gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen niet is opgesomd als stedelijk gebiedgemeente, neemt het stedelijk-gebiedgedeelte een aandeel op uit de taakstelling voor het stedelijke gebied en blijft het buitengebiedgedeelte in het aandeel voor de bijkomende woongelegenheden voor de buitengebiedgemeenten. Dit principe ondersteunt de optie om een ruim aanbod aan mogelijkheden voor woningbouw te creëren in het stedelijke gebied en hiervoor een taakstelling voorop te stellen.
- In het afbakeningsproces van het stedelijke gebied wordt een analyse gemaakt van de recente woningbouwdynamiek, de bestaande stedelijke structuur en de potenties en kwaliteiten van wonen, zowel in centraalstedelijke delen als in meer randstedelijke delen. Deze analyse is met name in de meest ruimtelijk gefragmenteerde gebieden in Vlaanderen - zoals de stedelijke netwerken - zinvol om ten volle de mogelijkheden voor het beheersen van de stedelijke dynamiek in te schatten. Deze benadering moet ertoe leiden dat de stedelijke structuur in deze gebieden kan worden versterkt en dat in het bijzonder de taakstelling voor

2 Gewenste ruimtelijke structuur

wonen maximaal wordt gerealiseerd en de kwalitatieve ontwikkelingsperspectieven voor het stedelijke gebied worden ingevuld.

Voldoende aanbod aan ruimte in de totaliteit van de woongebieden

Uiteraard vormen de in de bestaande bestemmingsplannen (gewestplan, APA en BPA) vastgelegde woongebieden mede een toetskader voor de invulling van het bijkomend aanbod aan woongelegenheden.

De behoefte aan bijkomende woongelegenheden kan in de totaliteit van de woongebieden van de bestemmingsplannen en in het bijzonder in de totaliteit van de woongebieden van het gewestplan worden opgevangen (woongebied, woonuitbreidingsgebied, woongebied met landelijk karakter en woongebied aangegeven in de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften). Er bestaat een regionale differentiatie waardoor verschuivingen tussen en binnen ruimtelijke uitvoeringsplannen mogelijk moeten zijn.

Voor het opvangen van de voorziene behoefte aan bijkomende woongelegenheden moet een afweging gebeuren of de op de bestaande bestemmingsplannen afgebakende woongebieden geografisch juist gesitueerd zijn om aan het trendbreukscenario te voldoen. Binnen het totaal aanbod aan woongebieden op het gewestplan kan een uitbreiding van de oppervlakte woongebied in de stedelijke gebieden plaatsvinden om het aanbodbeleid in de stedelijke gebieden te ondersteunen. Dit kan alleen gebeuren op basis van de visie op de ontwikkeling van het stedelijk gebied die wordt uitgewerkt naar aanleiding van de afbakening. Hierbij moet rekening worden gehouden met de gemeentelijke woningbehoeftestudies, met de ruimtelijke draagkracht in het betrokken stedelijk gebied en met de beperkingen van de begroting van de ruimte. Ook randvoorwaarden zoals de effectieve ontwikkeling van stedelijk en randstedelijk groen, het vermijden van systematische hoogbouw zijn hierbij essentieel. De in het afbakeningsproces uitgewerkte visie op de ontwikkeling van het stedelijk gebied - onderbouwd door het bestuurlijk overleg ter zake vormt ook de basis voor de betrokken gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Voor het beschikbare aanbod stelt het Vlaams Gewest, gebaseerd op de gemeentelijke inventarissen, een dynamische inventaris op van de beschikbare ruimte voor bijkomende woongelegenheden met de volgende elementen:

- een overzicht van de nog beschikbare grote niet-uitgeruste terreinen voor woningbouw cartografisch en op lijst aangegeven;
- een overzicht van de grote gebieden met verdichtingsmogelijkheden in bestaand bebouwd weefsel cartografisch en op lijst aangegeven;
- een overzicht van grote gebouwen of terreinen die hun oorspronkelijke gebruikswaarde verloren hebben en potenties hebben voor een woonfunctie cartografisch en op lijst aangegeven (complementair aan andere inventarissen);
- een kwantitatief overzicht van de onbebouwde percelen met rechtstreekse bouw-titel, de leegstand van woningen van voldoende en onvoldoende kwaliteit.

Voor de aansnijding en de invulling van de bestaande (niet-uitgeruste) woongebieden op de bestemmingsplannen wordt een strikte fasering in functie van de behoefte gehanteerd. Binnen de bestaande wettelijke bepalingen komt onder geen beding de vrije woonplaatskeuze in het gedrang.

Zoals hoger gesteld volstaat de totaliteit van potentiële te bebouwen percelen in de kernen van het buitengebied met bestemming woongebied op het gewestplan om ook de bijkomende behoefte aan woningen in het buitengebied (40 %) te lokaliseren.

Daartegenover zal een consequent ruimtelijk en huisvestingsbeleid (= een aanbodbeleid) noodzakelijk zijn om voldoende nieuwe bouwlocaties te creëren in de stedelijke gebieden om er 60% van de woningvoorraad te situeren. Met het schrappen van woongebieden in de bestemmingsplannen in delen van gemeenten die na afbakening kunnen behoren tot het stedelijk gebied moet voorzichtig omgesprongen worden.

Dit veronderstelt evenwel dat een adequaat grondbeleid wordt uitgewerkt, dat ertoe leidt dat de vastgestelde bouwgronden beschikbaar worden voor de ruimtelijk vastgelegde functies en dit binnen bepaalde (financiële en kwalitatieve) randvoorwaarden. Wanneer dit niet gebeurt zal niet alleen bijkomende onbebouwde ruimte moeten aangesneden worden, maar kan binnen de bestaande woongebieden sociale verdringing optreden.

Gelet op het overmatige aanbod aan bouw mogelijkheden in de bestaande plannen van aanleg, de bestaande trend naar een groter aandeel van het woningpatrimonium in het buitengebied (en dus verdere versnippering) en de enorme beleidsmatige uitdaging voor een aanbodbeleid in de stedelijke gebieden, is een verscherping van de vooropgestelde doelen (bv. 70 % in de stedelijke gebieden en 30% in de kernen van het buitengebied) op korte termijn niet haalbaar

Analyse en opvolging van ruimtelijke dynamiek inzake woningbouw

Het analyseren en opvolgen van de stedelijke dynamiek en in het bijzonder inzake woningbouw is essentieel om een effectief ruimtelijk beleid te voeren. De Vlaamse overheid en de provincies maken bij de opmaak/herziening van hun ruimtelijk structuurplan een analyse van de evolutie en de ruimtelijke trends inzake woningbouw en suburbanisatie met 1992 als referentiejaar. Op deze wijze wordt inzicht in de ruimtelijke dynamiek verkregen en kunnen de ruimtelijke beleidslijnen hierop gebiedsgericht worden afgestemd. Bij de analyse gaat uitdrukkelijk aandacht naar de mogelijkheden om de bestaande trends en dynamiek in de woningbouw in te zetten voor de versterking van de stedelijke structuur en het verder afremmen van de suburbanisatie in het buitengebied.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

4.2. Minimale woningdichtheden en dichtheidsbeheer

Verdichting en dichtheidsbeheer zijn sleutelbegrippen in een ruimtelijk beleid waar openheid en stedelijkheid voorop staat. Verdichting en dichtheidsbeheer betekenen voor het ruimtelijk beleid in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied het volgende:

- het concentreren van het wonen en het werken in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied;
- het differentiëren van de woningvoorraad;
- het versterken van de multifunctionaliteit door verweving;
- het streven naar minimale dichtheden;
- het toepassen van een dichtheidsbeheer in de stedelijke gebieden met een evenwicht tussen verdichting, ontlichting en het vrijwaren van gebieden;

Om een economisch draagvlak voor voorzieningen te behouden en te creëren en het ruimtegebruik te beperken, is het noodzakelijk naar minimale dichtheden te streven. Voor de kernen van het buitengebied is een na te streven woningdichtheid van minimaal 15 woningen per hectare - uitgedrukt op een ruimtelijk samenhangend geheel - als een dichtheid eigen aan een woonkern te beschouwen.

Voor de stedelijke gebieden is een na te streven woningdichtheid van minimaal 25 woningen per hectare - uitgedrukt op een ruimtelijk samenhangend geheel - als een stedelijke dichtheid te beschouwen. Verdichting in de stedelijke gebieden moet daarbij gezien worden als een dichtheidsbeheer waar zowel aandacht gaat naar verdichting, ontlichting als naar het vrijwaren van bepaalde gebieden. Om een kwalitatieve stedelijke woonomgeving te realiseren, kan het in sommige oudere stadsdelen nodig zijn om panden af te breken om in ruil meer groene en publieke ruimte voor de buurt te kunnen voorzien.

Er moet echter eerst gezocht worden naar zachtere oplossingen: ontharding van versteende ruimten (soms zonder functie) en voorbehouden van niet bebouwde ruimten voor groen.

In andere delen zal men bepaalde onbebouwde plekken moeten vrijwaren om voldoende groene en publieke ruimte te kunnen aanbieden op wijkniveau. Op andere locaties zal men naar veel hogere dichtheden moeten streven om de ruimtelijke potenties maximaal in te kunnen vullen. Bij de implicatie van het dichtheidsbeheer en de opmaak van de woningprogrammatie moet de keuze tussen verdichting, ontlichting en het vrijwaren van gebieden afgewogen worden ten opzichte van de kwantitatieve optie inzake het te realiseren aanbod aan woningbouw, de evenwichtige ontwikkeling van het huisvestingsbeleid in het stedelijk gebied⁷ en de ruimtelijke potenties van de projectsite en haar omgeving.

⁷ De evenwichtige ontwikkeling van het huisvestingsbeleid blijft echter gebonden aan de bepalingen van het decreet betreffende het grond- en pandenbeleid. Bij de toetsing aan de goede ruimtelijke ordening van het sociaal gedeelte van een verkavelingsproject of een bouwproject dat onderworpen is aan de bepalingen van het Vlaams Reglement Sociaal wonen, dient uitgegaan te worden van hogere dichtheden (tenminste 35 en ten hoogste 100 woningen per hectare in stedelijke gebieden).

Een ruimtelijk samenhangend geheel wordt gekenmerkt door een eigen verschijningsvorm en structuur, die vaak verschillend zijn van de verschijningsvorm en/of structuur van het omliggende. Door deze eigenheid of identiteit is het ruimtelijk samenhangend geheel duidelijk lokaliseerbaar in de ruimte. De aanduiding van een ruimtelijk samenhangend geheel is afhankelijk van het doel en de schaal van het onderzoek. Voorbeelden van ruimtelijk samenhangende gehelen zijn een historische dorpskern, een nieuwbouwwijk, een stationsbuurt. Bij de berekening van de dichtheid binnen een ruimtelijk samenhangend geheel worden de elementen (en hun oppervlakte) gelegen binnen het geheel die ook van belang zijn voor het functioneren van andere ruimtelijk samenhangende gehelen of voor een ruimtelijk geheel dat op een hoger schaalniveau kan worden aangeduid, buiten beschouwing gelaten.

Daarbij moet worden vermeld dat dichtheden:

- moeten worden opgevat als bruto-dichtheden;
- moeten worden opgevat als richtcijfer;
- niet door te rekenen zijn naar perceelsoppervlaktes;
- deel uitmaken van een gemeentelijk ruimtelijk en huisvestingsbeleid.

Differentiatie naar woningtype en dichtheid, is zowel gewenst binnen een ruimtelijk samenhangend geheel als tussen verschillende ruimtelijk samenhangende gehelen onderling.

De na te streven woningdichtheden zijn gebaseerd op ruimtelijke analyses en onderzoeken van (recente) kwaliteitsvolle wijken en gehelen in woonkernen en in stedelijke gebieden. Zij laten in ieder geval toe dat ook in de toekomst kwalitatieve wijken en locaties worden ontwikkeld met voldoende openbare en private buitenruimte. Het omgaan met minimale dichtheden moet aldus op een zodanige wijze gebeuren dat kwaliteitsvolle woonomgevingen worden gecreëerd. Lagere dichtheden daarentegen maken het steeds moeilijker om een economisch draagvlak voor bijbehorende voorzieningen te garanderen, om een effectieve verbetering van de mogelijkheden voor collectief vervoer te bereiken en om langzaam verkeer voor de korte verplaatsingen aantrekkelijk te maken. Een ruimtelijke differentiatie van de woningdichtheid blijft steeds mogelijk en wenselijk ondermeer naar gebieden met een grotere verweving van functies en activiteiten.

4.3. Differentiatie en verbetering van de woningvoorraad

Om de woonfunctie te stimuleren en attractief te maken, moet in de stedelijke gebieden worden gestreefd naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad. Bijzondere aandacht moet gaan naar de centrale delen van deze gebieden. Het gaat hierbij om een differentiatie naar grootte en type. Dit vereist het ontwikkelen van nieuwe woning- en woonomgevingsconcepten. Bij deze zal enerzijds een voldoende woningdichtheid worden nagestreefd om een economisch draagvlak te creëren en het buitengebied van verdere residentiële bebouwing te vrijwaren. Anderzijds moet een kwalitatieve woning- en woonomgeving

2 Gewenste ruimtelijke structuur

uitgewerkt worden zodat de woonfunctie blijvend behouden wordt en voldoende attractief is.

Om de reële woonbehoeften van diverse doelgroepen op te vangen in een context van de demografische trends van migratie, vergrijzing en gezinsverdunding zal voldoende differentiatie in de kwantitatieve taakstelling voor wonen noodzakelijk zijn. Het woonzorgdecreet en het grond- en pandendecreet bieden aanzetten om dit op korte termijn concreet te maken.

Ook gezinnen met kinderen moeten goed kunnen wonen in de stedelijke gebieden. Goed wonen betekent voor hen voldoende groot en flexibel, met toegankelijkheid tot een terras/tuin of een park, betaalbaar, verkeersveilig en met een goede bereikbaarheid. Doelgroepen zijn nieuwe gezinnen en jonge mensen. Deze laatste groep moet na hun eerste fase van zelfstandig wonen gestimuleerd worden om te blijven wonen in het stedelijk gebied.

Verder komt er ook aandacht voor de groep van ouderen die relatief sterk zal toenemen in de komende jaren. Velen anticiperen reeds op hun toekomstige woonbehoefte. De sterk groeiende groep vraagt echter ook nieuwe kleinere woningen. Een specifiek en aangepast zorgaanbod kan het zelfstandig wonen ondersteunen. Het zorgaanbod kan eventueel gebundeld worden met diverse aangepaste woonvormen, zoals serviceflats, zorgflats, groepswonen, rusthuizen, verzorgingsinstellingen, woonzorgcentra e.d. zonder daarom kangoeroewonen of zorgwonen overbodig te maken. Een vermenging van de combinatie zorg en aangepast wonen enerzijds met traditionele woonvormen anderzijds is mogelijk. Tevens verwachten ouderen een groeiende aantrekkelijkheid van hun woonomgeving, vooral in functie van het gebruik en beleving door deze groep. De meeste diensten en voorzieningen komen voor in stedelijke gebieden, juist om een zo breed mogelijk publiek te kunnen bedienen. Bundeling van de desbetreffende zorgen en diensten dient te gebeuren in de stedelijke gebieden en stedelijke netwerken en de kernen van het buitengebied. De ruimtelijke implicaties van de woonbehoefte van ouderen, en de daaraan gerelateerde toename van het zorgaanbod, dienen in voldoende mate vertaald te worden in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. In de provinciale ruimtelijke structuurplannen kunnen deze specifieke behoeften als een bijkomend afwegingscriterium worden gehanteerd voor de uitwerking van de gewenste nederzettingsstructuur, rekening houdend met een regionale spreiding en een differentiatie van de gewenste woonvormen.

Het realiseren van deze doelstelling mag echter geen sociale verdringing van minder kapitaalkrachtige bevolkingsgroepen tot gevolg hebben. Voor kansarme gezinnen moeten betaalbare, kwalitatieve huurwoningen worden gerealiseerd. Binnen de behoefte aan bijkomende woningen moet ook ruimte voor sociale woningbouw worden voorzien.

Uitbreiding van de woningvoorraad kan niet uitsluitend worden vertaald in het creëren van nieuwe bouwlocaties. Absolute prioriteit moet gaan naar inbreiding. Uitbreiding van de woningvoorraad veronderstelt tegelijk reconversie, hergebruik van leegstaande kwalitatieve gebouwen of hergebruik van bestaande woningen. Er kunnen immers vaak meer woningen worden gerealiseerd op reeds gebruikte loca-

ties waar andere functies vervangen worden door de woonfunctie (bv. leegstaande fabrieksgebouwen in woongebieden).

Voor de woonwagenbevolking worden bij voorkeur in stedelijke gebieden, voldoende standplaatsen voorzien op goed uitgeruste residentiële woonwagenterreinen en doortrekkersterreinen. Doortrekkersterreinen en residentiële woonwagenterreinen zijn terreinen uitgerust voor niet-permanent verblijf van woonwagenbewoners en rondtrekkende gezinnen. Noch de residentiële woonwagenterreinen als de doortrekkersterreinen kunnen worden aanzien als recreatieve of toeristische infrastructuur maar moeten integraal deel uitmaken van de woonstructuur van het stedelijk gebied of kern van het buitengebied. Aldus moet de inplanting van deze terreinen leiden tot een versterking van het stedelijk gebied of de kern van het buitengebied conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling. De ruimtelijke afweging voor locaties moet plaatsvinden in het kader van het provinciaal en gemeentelijk structuurplanningsproces en/of het afbakeningsproces voor de stedelijke gebieden.

Er moet veel aandacht gaan naar de sanering en de verbetering van de bestaande woningvoorraad. Vooral in de stadsdelen met de oudste woningvoorraad en/of met een hoge leegstand en/of verkrotting moet voorrang worden gegeven aan een kwalitatief hergebruik en/of herwaardering van het bestaande woningaanbod. Voor een effectieve en dynamische stadsvernieuwing is een stedelijk beleid noodzakelijk.

Voor de vernieuwing van het bestaande woningpatrimonium (renovatie en vernieuwbouw) is het nodig dat specifieke instrumenten en maatregelen worden opgesteld. De prioriteit voor de vernieuwing van dit woningpatrimonium moet liggen in de stedelijke gebieden omdat hier een cumulatieve en concentratie van deze woongelegenheden zich voordoet, zonder evenwel de nodige aandacht te verliezen voor de renovatiebehoeften in de kernen van het buitengebied.

4.4. Versterken van de multifunctionaliteit

De stedelijke gebieden zijn multifunctionele locaties. Om de aanwezige dynamiek en potenties aan te wenden, is het noodzakelijk in stedelijke gebieden kwalitatieve (woon- en) werklocaties te behouden en te versterken. Het versterken van de multifunctionaliteit door verweving kan de sociale, economische en culturele slagkracht en dynamiek van de stedelijke gebieden ten goede komen. Hiervoor is onder meer een op uitvoering gerichte ruimtelijke planning en een sectoroverschrijdend overleg en aanpak essentieel. Het kan niet de bedoeling zijn alle economische bedrijvigheid uit de stedelijke gebieden te verdrijven en te herlokaliseren op regionale of lokale bedrijventerreinen. Alleen wanneer de inplanting van sommige activiteiten wegens hinder, schaal, ... niet aanvaardbaar is, moeten zij zich elders vestigen.

Verweving moet de regel zijn, scheiding de uitzondering. Verweving kan ook totstandkomen door het groeperen van bepaalde activiteiten in het stedelijk weefsel. Het verweven is daarbij het in elkaars nabijheid brengen van functies en activitei-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

ten op een dusdanige wijze dat er een ruimtelijke meerwaarde, vormen van synergie en een complementariteit ontstaat. De wijze waarop en de mate waarin het verweven haalbaar is, heeft te maken met de hinder of positieve effecten die nabijheid van andere functies of gebruik teweegbrengen, met de bestaande ruimtelijke structuur, met de ruimtelijke draagkracht (= eigenheid van de ruimte) en met de mate waarin de activiteit de ruimtelijke structuur wijzigt.

‘Verweven’ staat tegenover ‘scheiden’. Beide begrippen hebben een duidelijke ruimtelijke betekenis.

Het verweven of scheiden van functies en activiteiten is niet absoluut maar is steeds gebonden aan een bepaald ruimtelijk schaalniveau. Het scheiden van activiteiten op het niveau van de gemeente (bv: een lokaal bedrijventerrein aan de rand van een kern) betekent het verweven van activiteiten op het niveau van Vlaanderen. De woonfunctie boven een commerciële functie betekent een scheiding op het niveau van het perceel maar een verweven van functies op het niveau van de kern.

Het begrip ‘verweven van functies en activiteiten’ wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gehanteerd op het niveau van Vlaanderen. Op het niveau van de kern of het stedelijk gebied kan dit een scheiding van functies en activiteiten betekenen.

Om de verwevingsdoelstelling te bereiken, moeten de bestaande zonerende bestemmingsvoorschriften in de plannen van aanleg worden geëvalueerd en - waar nodig - worden bijgesteld. Daarbij moet steeds vertrokken worden van een streven naar ruimtelijke kwaliteit en naar het niet overschrijden van de ruimtelijke draagkracht.

Het is nodig het verweven te versterken door opnieuw ambachtelijke en commerciële activiteiten, zij het gebundeld, aan te trekken naar de woongebieden. Daarbij wordt gesteld dat VLAREM en het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen duurzame ontwikkeling als gemeenschappelijk uitgangspunt hebben. Hieruit vloeit voort dat milieukwaliteit en ruimtelijke kwaliteit verenigbaar zijn. Het kan niet de bedoeling zijn door een eventuele versoepeling van de vestigingsvoorwaarden voor bedrijven in woongebieden, de milieuverstoring te laten toenemen. De afstemming met VLAREM moet worden benaderd vanuit de verschillende ruimtelijke schaalniveaus van verweving; binnen deze context moeten afstandsregels kritisch worden geëvalueerd, rekening houdend met het onderzoek ter zake.

In het afbakeningsproces voor het stedelijk gebied en bij het ontwikkelen van een visie op de kern van het buitengebied in het kader van een gemeentelijk structuurplanningsproces kan met het oog op verweving een noodzakelijke differentiatie van de woongebieden overwogen worden. In dit verband is er nood aan de ontwikkeling en implementatie van milieubeoordelingsmethodes ten behoeve van ruimtelijke (planologische) keuzes.

Omdat verweving verbonden is aan een bepaald schaalniveau, kunnen verschillende types van verweving worden gedefinieerd. Bijkomend onderzoek is nodig om voor elk van deze types te bepalen welke activiteiten en/of functies er al dan niet thuishoren.

Teneinde de verwevingsdoelstellingen te bereiken, is niet enkel een afstemming tussen de ruimtelijke opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en VLA-REM noodzakelijk, maar moeten tevens de gevolgen van het Bodemsanerings-decreet in rekening worden gebracht. Meer in het algemeen moeten sectorale wetgevingen worden afgestemd op de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De onderlinge concurrentie tussen stedelijke gebieden dwingt de stedelijke overheden ertoe een zo gunstig mogelijk bedrijfsgericht investeringsklimaat aan te bieden voor diverse industriële activiteiten of tertiaire voorzieningen. Dit investeringsklimaat wordt onder meer geschapen door het in elkaars nabijheid voorzien van een brede waaier van financiële, juridische, zakelijke en infrastructurele voorzieningen. Door deze voorzieningen op een kwaliteitsvolle wijze te bundelen en te verweven kan dit tot een concurrentiëler investeringsklimaat leiden. Deze optie sluit geenszins uit dat het stedelijk gebied haar aantrekkelijk woon- en leefklimaat behoudt en verder ontwikkelt.

4.5. Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer

Kantoorvoorzieningen zijn activiteiten met een groot aantal arbeidsplaatsen per oppervlakte-eenheid en dus met een dicht ruimtegebruik. Dergelijke voorzieningen genereren niet te verwaarlozen verkeersstromen. Daarom worden deze voorzieningen zoveel als mogelijk geconcentreerd op belangrijke knooppunten van openbaar vervoer.

De klemtoon voor het aanbodbeleid voor kantoren ligt in de stedelijke gebieden met Antwerpen, Gent, het Vlaams strategisch gebied rond Brussel, Leuven en Mechelen als zogenaamde kantorendriehoek. In de stedelijke gebieden kunnen verschillende kantorenmilieus voorkomen, waarin de randvoorwaarden voor ontwikkeling verschillend zijn: stadscentrum, ringlocaties, stationslocaties, radiale locaties (invalswegen), randlocaties en woonmilieus. Afhankelijk van de schaal van deze locaties dienen ze bereikbaar te zijn met niet gemotoriseerd vervoer en het gepaste niveau van openbaar vervoer. Zuivere autolocaties worden niet voorzien.

4.6. Afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied

Geopteerd wordt de aan het wonen gerelateerde gemeenschaps- en nutsvoorzieningen⁸ te concentreren in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitenge-

⁸ Gemeenschapsvoorzieningen zijn met name niet-commerciële dienstverlening (politie, brandweer, post, begraafplaatsen, administratie van openbare lichamen), het onderwijs, de sociaal-medische dienstverlening, de voorzieningen voor cultuur recreatie en ontmoeting (theaters, culturele centra, openbare bibliotheken, kerkelijke voorzieningen, musea, club- en buurthuizen, muziekscholen en vrijetijdscentra, accommodatie voor verenigingsleven, ...). Nutsvoorzieningen zijn met name de elektriciteitsvoorziening, infrastructuur voor zuivering van rioolafvalwater, gasvoorziening, watervoorziening, telefoon- en telecominfrastructuur, container-park, ...

2 Gewenste ruimtelijke structuur

bied. Voor de gemeenschapsvoorzieningen wordt maximale verweving met de woonfunctie nagestreefd. Wat betreft de ontwikkelingen in voorzieningen met een belangrijke impact op de ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied (zoals grote ziekenhuizen, universiteiten, hogescholen, rechtbanken, ...) wordt, veeleer dan voor een herlokalisatie, bij voorkeur gekozen voor een optimale ruimtebenutting op de bestaande locatie.

Het niveau en de reikwijdte van de gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (zoals voor hogescholen, verzorgingsinstellingen, ...) wordt afgestemd op het belang van het stedelijk gebied (groot-, regionaalstedelijk, ...). Dit betekent dat de hier voorgestelde indeling van stedelijke gebieden naar reikwijdte doorwerkt in het sectorale beleid en bepalend wordt voor de locatiekeuze.

Locatiebeleid stelt de bereikbaarheid van de verkeersgenererende gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (zoals scholen, ziekenhuizen, specifieke culturele voorzieningen,...) veilig.

Voor hinderende nutsvoorzieningen (rioolwaterzuivering, afvalverbranding,...) worden in het afbakeningsplan voor het stedelijk gebied locaties voorzien die rekening houden met de hinder van deze voorzieningen.

De uitwerking van deze ontwikkelingsperspectieven gebeurt in de ruimtelijke structuur- en uitvoeringsplannen op provinciaal en vooral op gemeentelijk niveau (bijv. inrichting schoolomgeving,...).

4.7. Bundelen van de kleinhandel

Alsmaar meer winkels wijken uit naar kruispunten en invalswegen in de suburbane gebieden. Shoppingcentra worden ingeplant los van kernen. Vestigingen van KMO's en baanwinkels groeien uit tot linten.

De kleinhandel⁹ moet evenwel een wezenlijk deel uitmaken van het functioneren van het stedelijk gebied. Kleinhandel is immers bij uitstek een stedelijke functie. De verweving van de kleinhandel met andere functies is essentieel.

Kleinhandelslinten kunnen moeilijk deel uitmaken van een gewenste ruimtelijke structuur waarin gedeconcentreerde bundeling en verweving van functies voorop staat. Er wordt geopteerd om de bestaande kleinhandelslinten en -concentraties vast te stellen, beter te structureren en de uitgroei ervan te stoppen.

Voor de ruimtelijke herstructurering van bestaande kleinhandelslinten en -concentraties en voor de inplanting van nieuwe kleinhandelszaken worden volgende ontwikkelingsperspectieven gesteld:

- Binnen ieder stedelijk gebied of kern van het buitengebied worden op het ni-

⁹ Kleinhandel wordt gehanteerd als de economische functie die verwijst naar kleinhandelsbedrijvigheid of kleinhandelsactiviteiten zoals deze in het KB van 31 augustus 1964 wordt gehanteerd. Als functie drukt kleinhandel zich ruimtelijk in verschillende types uit ondermeer bepaald door ligging, het aangeboden assortiment, de vorm van beheer en het voorkomen. Kleinhandel betekent hier alle vormen van commerciële activiteit met verkooppervlakte. Dit zijn onder meer (kleine) winkels, discounts, grootwinkelbedrijven, shoppingcentra, baanwinkels, ...

veau van de betrokken kern interessante locatievoorwaarden gecreëerd voor de inplanting van kleinhandel. De bereikbaarheid en de leefbaarheid van het stedelijk gebied of kern van het buitengebied als geheel moeten voorop staan. In de afbakeningsplannen voor de stedelijke gebieden worden geschikte locaties aangeboden voor verkeersgenererende activiteiten waaronder de baanwinkels, shoppingcentra, enz.

- Handelszaken die behoefte hebben aan een grotere verkoopsoppervlakte kunnen geconcentreerd worden op specifieke terreinen, met name de kleinhandelszones. Deze locaties worden gesitueerd binnen de stedelijke gebieden en de economische knooppunten, op goed ontsloten plaatsen (ook voor collectief vervoer). De oppervlakte en de uitrusting is afhankelijk van het belang van het stedelijk gebied en het economisch knooppunt. Deze locaties kunnen ook een onderdeel vormen van een groter bedrijventerrein maar worden naar de toekomst toe ingericht als een kleinhandelszone. In de groot- en regionaalstedelijke gebieden zal het Vlaamse Gewest bij de afbakening van het stedelijk gebied de nodige ontwikkelingsperspectieven aangeven en eventueel kleinhandelszones aanduiden. In de kleinstedelijke gebieden zal de provincie bij de afbakening van het stedelijk gebied de nodige ontwikkelingsperspectieven aangeven en eventueel kleinhandelszones aanduiden.
- Op bedrijventerreinen die niet als kleinhandelszone zijn aangewezen is in principe geen kleinhandel toegestaan. Aangegeven moet worden onder welke omstandigheden een kleinhandelsactiviteit die complementair is aan een economische functie (be- of verwerking, ...) aanvaardbaar is.
- Langs verbindingswegen en op knooppunten van verbindingswegen buiten kernen van het buitengebied en buiten de stedelijke gebieden worden, conform het ruimtelijk principe van de gedeconcentreerde bundeling, geen nieuwe ruimtelijk geïsoleerde, kleinhandelsbedrijven ingeplant.
- Voor kleinhandelslinten en -concentraties die structuurloos gegroeid zijn langs verkeerswegen en dit zowel in stedelijke gebieden, in stedelijke netwerken of zelfs in het buitengebied is een ruimtelijke herstructurering via inrichting van essentieel belang. Onder ruimtelijk herstructureren wordt verstaan het verbeteren van de bestaande ruimtelijke samenhang en relaties tussen de kleinhandelsvestigingen en met de omgeving, het verhogen van de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en interne verkeersorganisatie en de ontsluiting (o.m. parkeren) en het creëren van een hogere beeldwaarde of imago van het kleinhandelslint of -concentratie en de omgeving.
- De bestaande, verspreide inplantingen worden geval per geval behandeld.

De vraag naar professionele locaties voor kleinhandel betreft een bijzondere opgave voor de ontwikkeling van de stedelijke gebieden. Deze professionele locaties kunnen een alternatief betekenen voor de moeilijk beheersbare winkellinten of solitaire vestigingen. Omdat niet wordt uitgegaan van een kwantitatieve doelstelling, zal in het beleid voor ieder stedelijk gebied gebiedsgericht onderzocht worden welke locaties de voorkeur genieten: kernwinkelapparaat, hergebruik van oude (bedrijfs-)sites, consolidatie van bestaande concentraties aan invalswegen en een specifieke zone voor grootschalige detailhandel. Voor het aanbodbeleid op vlak

2 Gewenste ruimtelijke structuur

van kleinhandelszones gelden volgende uitgangspunten: complementariteit met de handel en wandel in de binnensteden, het vermijden van ongewenste aanzuig-effecten ten nadele van de binnensteden, duurzame mobiliteit en het voorkomen van verdere lintbebouwing.

4.8. Optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik

Toeristisch-recreatieve voorzieningen zijn een essentieel element van de stedelijke gebieden. De centrale delen van de stedelijke gebieden Brugge, Gent en Antwerpen, met hun historisch en cultureel patrimonium vormen immers samen met attractieparken van Vlaams belang de belangrijkste bestemmingen van de dag-uitstappen in Vlaanderen.

Daarnaast bepalen recreatie en toerisme in belangrijke mate de ontwikkeling van een aantal stedelijke netwerken. Zowel de toeristische als de recreatieve infrastructuur is structuurbepalend voor de Kust. In het stedelijk netwerk Kempische As ondersteunen toeristisch-recreatieve accommodaties de landschappelijke troeven, terwijl in het stedelijk netwerk Maasland de toeristische infrastructuur een basisfunctie is voor de ontwikkeling van deze regio.

4.8.1. Algemene principes ten aanzien van toeristische en recreatieve infrastructuur

Ten aanzien van de ontwikkeling van toeristische- en recreatieve voorzieningen worden op Vlaams niveau de volgende principes voorop gesteld:

- De bestaande toeristisch-recreatieve infrastructuur in de stedelijke gebieden en in het buitengebied moet in grotere mate en op een meer optimale wijze benut worden. De verbetering van de kwaliteit van de aangeboden producten staat voorop en het aanbod van bestaande infrastructuur moet beter op elkaar inspelen.
- Het is niet wenselijk om op een grootschalige wijze toeristische en recreatieve voorzieningen uit te breiden of nieuw in te planten in het buitengebied. In de stedelijke gebieden, de stedelijke netwerken en in die gebieden die in het provinciaal ruimtelijk structuurplan als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van primair belang werden aangeduid, kunnen er nieuwe en grootschalige toeristisch-recreatieve infrastructuur met bijkomend ruimtegebruik worden gelokaliseerd. Voorwaarden hiertoe zijn ondermeer de afstemming op het niveau van het betrokken stedelijk gebied, de draagkracht van de ruimte en het locatiebeleid.
- Gestreefd moet worden naar kwaliteitsvolle vormen van medegebruik door toeristisch-recreatieve activiteiten van infrastructuur die voor een andere functie zijn uitgebouwd of door andere activiteiten benut worden.

Op basis van deze principes kunnen de ontwikkelingsperspectieven voor toeristisch-recreatieve infrastructuur in de stedelijke gebieden en het buitengebied bepaald worden.

Daarnaast worden er voor een aantal specifieke toeristisch-recreatieve infrastructuur die een uitspraak op Vlaams niveau behoeven, specifieke ontwikkelingsperspectieven geformuleerd (zie Hoofdstuk III.2. Buitengebied - Ontwikkelingsperspectieven voor andere functies van het buitengebied)

4.8.2. Ontwikkelingsperspectieven voor toeristische en recreatieve infrastructuur in stedelijke gebieden en stedelijke netwerken

Ontwikkelen van stedelijke potenties

Om in de bestaande toeristische aantrekkingspolen Antwerpen, Brugge, Gent de kwaliteit van de leefomgeving en de maatschappelijke en economische ontwikkelingsmogelijkheden van de eigen bevolking te behouden, is het wenselijk een in het stedelijk beleid geïntegreerde toeristische beleidsvisie te ontwikkelen. Aandacht moet gaan naar het ontwikkelen van minder bezochte toeristische potenties in en nabij deze stedelijke gebieden. Daarenboven kan in Vlaamse context de promotie van 'minder bezochte' stedelijke gebieden opgedreven worden. Dit kan op basis van het historisch karakter, cultureel erfgoed en de landschappelijke en/of natuurlijke waarden van ondermeer de volgende stedelijke gebieden gebeuren: Aarschot, Diest, Diksmuide, Geraardsbergen, Halle, Hasselt, Herentals, Ieper, Kortrijk, Leuven, Lier, Mechelen, Oudenaarde, Ronse, Sint-Truiden, Tongeren, Turnhout en Veurne.

Uitbouw van de toeristisch-recreatieve netwerken op Vlaams niveau

Toerisme en recreatie bepalen in erg belangrijke mate de ontwikkelingsperspectieven van de Vlaamse Kust en de Kempische As. Beide stedelijke netwerken moeten dan ook als een toeristisch-recreatief netwerk worden beschouwd¹⁰. De uitwerking van beide stedelijke netwerken moet gebaseerd zijn op het onderzoek van de samenhang, de dynamiek, de tendenzen en de potenties en de eventuele ontwikkeling van strategische locaties inzake toerisme en recreatie. Dit gebeurt steeds binnen de globale opties voor de stedelijke gebieden en het buitengebied. Hierbij moet worden opgemerkt dat het toeristisch-recreatief netwerk Kempen een groter gebied omvat dan het stedelijk netwerk Kempische As. Bij de uitwerking van het stedelijk netwerk van de Kust moet rekening worden gehouden met de specifieke behoefte aan tweede verblijven en vakantiewoningen

Ook in het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit en in de grensoverschrijdende stedelijke netwerken spelen toerisme en recreatie een zekere rol, doch ze wegen niet in dezelfde mate door tegenover andere activiteiten in deze gebieden¹¹.

Nieuwe toeristische en recreatieve infrastructuur afstemmen op het niveau van het betrokken gebied

Enkel in de stedelijke gebieden, de stedelijke netwerken en die gebieden die in het provinciaal ruimtelijk structuurplan als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van primair belang zijn aangeduid, zijn nieuwe toeristische en recreatieve

¹⁰ Een toeristisch-recreatief netwerk op Vlaams niveau bestaat uit het geheel van toeristisch-recreatieve voorzieningen en infrastructuur die door hun ligging en onderlinge samenhang structuurversterkend werken. Elk van deze toeristisch-recreatieve voorzieningen vervult een complementaire rol.

¹¹ In provinciale ruimtelijke structuurplannen kunnen er bijkomende gebieden van primair toeristisch belang aangeduid worden, waarvoor dan specifieke voorwaarden met betrekking tot de lokalisatie van toeristisch-recreatieve infrastructuur kunnen gelden.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

voorzieningen met bijkomend ruimtegebruik mogelijk.

Aanpassingen aan nieuwe functionele noden en nieuwe marktvragen kunnen echter niet zonder meer en overal gepaard gaan met een bijkomende ruimte vraag en moeten op Vlaams niveau worden afgewogen. De omvang en de reikwijdte van de toeristische en recreatieve voorzieningen (bv. golfterreinen, ...) moet getoetst worden aan de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur, aan een (sectorale) toeristische visie op Vlaams niveau en moet afgestemd worden op de draagkracht van de ruimte en op het niveau van het betrokken stedelijk gebied, het stedelijk netwerk, het toeristisch-recreatief knooppunt of het netwerk van primair belang. Medegebruik met andere activiteiten en functies staat steeds voorop.

Kwaliteitsvolle uitbouw

Het streven naar het herwaarderen van stedelijke gebieden als volwaardig woon-, werk- en ontspanningsmilieu betekent dat een integrale visie op het stedelijk gebied wordt ontwikkeld waarin toerisme en recreatie gelijkwaardig worden. Bereikbaarheid en leefbaarheid van het stedelijk gebied als geheel moeten voorop staan.

Aandacht wordt vereist voor de kwalitatieve opwaardering van het cultuurhistorisch patrimonium, van het accommodatieaanbod, van de verharde en groene openbare ruimten en van de landschappelijke en natuurlijke kwaliteit van het stedelijk gebied of stedelijk netwerk. Bijzondere aandacht moet gaan naar het versterken van de relatie tussen het cultuurhistorische erfgoed, het winkelapparaat en de horeca en binnen de ecologische randvoorwaarden het benutten van de toeristisch-recreatieve potentialiteiten van de aanwezige waterwegen en -fronten.

4.8.3. Afbakening van toeristische en recreatieve infrastructuur

Omwille van de geformuleerde uitgangspunten, met name maximaal medegebruik met andere functies en maximale benutting en optimalisering van de bestaande toeristische-recreatieve infrastructuur, is het allicht niet nodig specifieke gebieden voor recreatieve en toeristische activiteiten af te bakenen voor de stedelijke gebieden.

Bij de afbakening van het stedelijk gebied kan rekening worden gehouden met deze nieuwe toeristisch-recreatieve voorzieningen door ze ondermeer op te nemen in de volgende aan te duiden onderdelen.

- locaties voor mobiliteitsgenererende functies (bv. mega-dancings, zalen voor evenementen, ...)
- randstedelijke groengebieden (o.a. (beelden)parken, culturele- en sportvoorzieningen,...)
- gebieden voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (bv. (open-lucht)musea, kampeervoorzieningen, ...)

In de voorschriften voor de af te bakenen onderdelen kan de nodige ruimte voorbehouden worden voor toeristische en recreatieve voorzieningen. In stedelijke netwerken daarentegen, maakt het buitengebied eveneens een belangrijk onderdeel

uit van het gebied en is het zeker aangewezen voor specifieke gebieden ontwikkelingsperspectieven uit te werken.

4.9. Zorg voor collectieve en openbare ruimten

In de stedelijke gebieden speelt het publieke leven zich meer en in belangrijker mate af in de 'private collectieve ruimten' zoals warenhuizen, (voetbal)stadions, attractieparken, winkelgalerijen, bioscoopcomplexen en bijbehorende parkeer- en andere voorzieningen.

Daartegenover staat het verlies van het openbaar karakter en van de publieke functie van de eigenlijke 'openbare ruimte', met name de straten, de pleinen en de parken.

De private collectieve ruimten moeten in samenhang met de omgevende openbare ruimte worden geconcipieerd en ingericht. Voor de openbare ruimte moeten kwaliteitsverbetering, het openbare karakter, de publieke functie en de veiligheid de uitgangspunten zijn.

Een fundamentele herwaardering van de openbare ruimte in het stedelijk gebied is een onmiskenbare voorwaarde om de stedelijke vernieuwing en zeker het stedelijk wonen terug aantrekkelijk te maken.

4.10. Behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden

Tot de stedelijke natuurelementen behoren enerzijds de gebieden van de natuurlijke structuur die doordringen tot in het stedelijk gebied (natuurgebieden, boscomplexen en parken), en anderzijds onderdelen van de ecologische infrastructuur zoals tuinen, bermen, oevers en beplantingen.

Stedelijke natuurelementen hebben verschillende maatschappelijke functies. Ze zijn ecologisch (indicator, buffer voor het klimaat, absorptie van geluid en materie), esthetisch, sociaal (recreatie, educatie), en psychologisch (geborgenheid, herkenbaarheid) belangrijk en bovendien stadslandschapsvormend (afbakening van pleinen en straten, verkeersgeleiding).

Binnen het stedelijk gebied zijn er de randstedelijke groengebieden waartoe ook parken behoren, gebieden met een open en multifunctioneel karakter. Zij komen in aanmerking voor de aanleg van bossen, uitbouw van parkgebieden en stedelijke groenprojecten met socio-educatieve en/of recreatieve functie, natuurbouw en ontwikkeling.

Omwille van hun belang voor de stedelijke leefbaarheid moeten de stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden worden behouden en ontwikkeld. Concreet betekent dit dat in de randstedelijke groengebieden de mogelijkheid moet bestaan dat de overheid (Vlaams Gewest, provincie of gemeente) - op basis van de

2 Gewenste ruimtelijke structuur

visie voor het stedelijke gebied - ruimte voorziet voor de aanleg van speelbossen en -parken. Ook kan de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke gebieden worden verbeterd door de relatie met de rivier- en beekvalleien die onderdeel uitmaken van het stedelijk gebied te herwaarderen. Het is logisch om deze component van het fysisch systeem ook hier als ruimtelijk structurerend element te beschouwen en er te streven naar het herstel van de ecologische verbindingfunctie. Concreet kan dit door waar mogelijk, ingebuisde beken of rivieren terug ruimte te geven of waterlopen samen met hun oevers opnieuw te laten fungeren als natuurlijke linten in het stedelijk weefsel (zie ook beleid inzake integraal waterbeheer in deel Buitengebied).

4.11. Waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden

De stedelijke landbouw heeft een eigen karakter en moet de nodige ontwikkelingsmogelijkheden behouden, rekening houdend met de draagkracht van het stedelijk gebied en de andere ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke gebieden.

De landbouw draagt ook bij tot het beheer van delen van het randstedelijk groen, levert een positieve bijdrage tot de stedelijke ecologie (ecologische functie) en laat recreatief medegebruik toe (sociaal-educatieve functie). Anderzijds is het stedelijk gebied een afzetmarkt voor de landbouwproducten en biedt het een hoogwaardig transport- en energie-infrastructuurnetwerk aan (economische functie). Het beperken van de wederzijdse nadelige beïnvloeding, namelijk de verstedelijkingsdruk en de milieuhinder, moet worden nagestreefd.

In functie van de aanwezige ruimtelijke (stedelijke) kwaliteiten zijn in dergelijke gebieden vormen van hoog-technologische tuinbouw (glastuinbouw, sierteelt) en andere vormen van landbouw mogelijk. Anderzijds is er ruimte voor andere landbouwactiviteiten zoals deeltijdse en/of hobby-land- en tuinbouw, kinderboerderijen, volkstuinjes, ...

In het kader van de afbakening van de groot- en regionaalstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden - respectievelijk op gewestelijk en provinciaal niveau moet aandacht gaan naar de ruimtelijke inpassing van de landbouw. Aan de basis van deze afbakening ligt een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende activiteiten en functies in het stedelijk gebied en bijgevolg ook op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de landbouw in de stedelijke gebieden.

Indien uit de visie naar voor komt dat de aanwezige landbouwgebieden voor de beroepslandbouw moeten worden gevrijwaard en dat hiervoor de nodige ontwikkelingsperspectieven moeten worden gegeven, moeten deze landbouwgebieden als onderdeel van de agrarische structuur worden aanzien. Zij worden opgenomen in de kwantitatieve opties voor de agrarische structuur, met name in de 750.000 ha agrarisch gebied als gewestplanbestemming. Logischerwijze wordt in deze gebieden een specifiek beleid gevoerd.

De ruimtelijke inpassing van de landbouw in de stedelijke gebieden kan in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en ruimtelijke uitvoeringsplannen worden gespecificeerd.

4.12. Behoud en uitbouw van cultureelmaatschappelijke en historisch waardevolle elementen in de stedelijke gebieden

Het algemeen streven naar een kwalitatieve en duurzame ontwikkeling moet zijn uitdrukking vinden in de bescherming van de cultureel-maatschappelijke bijzonder waardevolle delen van de stedelijke gebieden.

4.13. Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid

Door het concentreren van activiteiten in stedelijke gebieden en door het afstemmen van het mobiliteitsprofiel van bedrijven en voorzieningen op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie, wordt er naar gestreefd dat de ontwikkeling het mobiliteitsprobleem in het stedelijk gebied niet verzwaart. Om de automobilititeit te beperken, wordt bij de keuze van nieuwe locaties voor wonen, werken en voorzieningen uitdrukkelijk gewaakt over het optimaal bij elkaar brengen (verweven) van deze functies.

Om andere vormen van stedelijke mobiliteit te stimuleren en operationeel te maken is het noodzakelijk dat in het afbakeningsproces voor de stedelijke gebieden en bij de uitwerking van de stedelijke netwerken een ruimtelijke visie op mobiliteit en op infrastructuur van stedelijk belang wordt uitgewerkt.

De belangrijkste uitgangspunten om duurzame mobiliteit in stedelijke gebieden te bewerkstelligen, zijn de volgende:

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid;
- het garanderen van de beoogde leefbaarheid;
- het vergroten van de verkeersveiligheid;
- het verminderen van de automobilititeit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit);
- het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

Belangrijk is dat, op selectieve wijze, delen van kleinstedelijke, regionaalstedelijke en grootstedelijke gebieden autoarm worden gemaakt. Dit vereist o.a.:

- een specifiek locatiebeleid;
- een gericht vergunningenbeleid t.a.v. nieuwe stallings- en parkeervoorzieningen;
- betere uitwisseling tussen de verschillende vervoersmodi;
- kwaliteitsverbetering en capaciteitsuitbreiding van het stads- en streekvervoer;
- het stimuleren van de zachte vormen van verkeer (fiets, te voet).

Het locatiebeleid is erop gericht nieuwe mobiliteitsgenererende activiteiten te voorzien op die locaties waar de capaciteiten en kwaliteiten van het vervoerssysteem (langzaam verkeer inbegrepen) dit toelaten. Op basis hiervan kunnen locatietypen worden opgesteld.

Het locatiebeleid moet worden uitgewerkt voor zowel personen- als voor goederenverkeer, waarbij alle vervoersmodi in aanmerking worden genomen.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Een gericht parkeerbeleid (inclusief randstadparkings) ondersteunt de grotere selectieve bereikbaarheid van locaties. Dit beleid behelst onder meer het selectief beperken van het aanbod van nieuwe parkeerplaatsen en het opleggen van ruimtelijk gedifferentieerde parkeertarieven.

Door de diverse vervoerswijzen in knooppunten samen te brengen, wordt er een grotere uitwisseling mogelijk tussen de vervoersmodi. Voorwaarden voor deze strategie zijn een kwalitatief geschikter alternatief voor de auto en een beperkt natransport en de noodzakelijke infrastructuur.

Ondermeer worden volgende uitwisselingsmogelijkheden onderscheiden:

- Randstedelijk parkeren aan knooppunten van auto en stads- en streekvervoer;
- Park-and-Ride en Kiss-and-Ride aan knooppunten van auto en collectief vervoer;
- Bike-and-Ride aan knooppunten van collectief vervoer en (brom)fiets in de buurt van de stations, bus- en tramhalteplaatsen.

Kwaliteitsverbetering en capaciteitsuitbreiding van stads- en streekvervoer houdt onder meer het vrijwaren en/of realiseren in van openbaar-vervoerslijnen. Het zijn zones waar hoogwaardig stedelijk collectief vervoer (intensief door tram- of busvervoer gebruikte assen) aanwezig is, of wordt uitgebouwd. Op deze lijnen moet het autoverkeer worden beperkt en worden bij voorkeur bezoekersintensieve functies gesitueerd.

Zachte vormen van verkeer worden gestimuleerd door, o.m. bij het bepalen van de ruimtelijke omvang van regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden en de inplanting van stedelijke voorzieningen, rekening te houden met de mogelijkheden van langzaam verkeer. Indien een fijnmazig fietsnet voorhanden is of wordt uitgewerkt bieden deze 'langzame' vervoerswijzen vooral voor de regionaal- en kleinstedelijke gebieden perspectieven.

4.14. Gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel kan niet worden bereikt door de ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke gebieden noch deze voor het buitengebied ongenueanceerd toe te passen. Dit gebied vereist eigen gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven.

Bij de invulling van de ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel moet - vanuit de eigen Vlaamse visie op dit gebied - rekening worden gehouden met de ruimtelijke opties die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vooropstelt. Hiervoor is overleg tussen Vlaanderen, Brussel, Wallonië en Vlaams-Brabant aangewezen.

Het is het belangrijk dit stedelijk gebied niet als "een rand" op te vatten maar van de eigen specifieke kenmerken uit te gaan zoals de aanwezigheid van verschillende stedelijke voorzieningen in goed uitgeruste stedelijke kernen en de aanwezig-

heid van een “groene gordel”. Ook moeten de aantrekkingskracht en de ruimtelijke potenties van een aantal kleinere stedelijke kernen die verder van de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verwijderd zijn, worden benut om de druk op de ruimte in de onmiddellijke omgeving van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weg te nemen.

Dit gebied is zo belangrijk voor Vlaanderen dat het op Vlaams niveau wordt geselecteerd en er, naast de afbakening, ook gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor worden vastgelegd. Daarbij wordt erkend dat hier specifieke “sociaal-economische omstandigheden” werkzaam zijn die invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen.

Er wordt in het ruimtelijk beleid voor dit gebied duidelijk aangegeven dat een aantal van de stedelijke functies verbonden aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, niet kunnen afgewenteld worden op het Vlaams strategisch gebied rond Brussel (= het niet-afwentelingsprincipe). Door vooral hoogwaardige bedrijven in te planten op de regionale bedrijventerreinen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaat immers het gevaar van het verdringen van laagwaardige activiteiten naar het Vlaamse stedelijk gebied rond Brussel. Ten aanzien van deze laagwaardige activiteiten, die noodzakelijk zijn voor het functioneren van het gewest, wordt gesteld dat, conform het niet-afwentelingsprincipe, een maximale inspanning moet gebeuren om de problematiek binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan te pakken.

Er moet worden aangegeven onder welke voorwaarden nieuwe activiteiten en functies wel kunnen worden aanvaard (bv. hoogwaardige kantoren). Naast “negatieve” elementen is het aangewezen dat wordt aangegeven dat op specifieke locaties de (grote) troeven van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel kunnen worden uitgebouwd. In het afbakeningsproces moet dit gebeuren door het vastleggen van “specifiek te ontwikkelen gebieden”. Vooral in het westelijk en noordelijke gedeelte van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel (tussen Zaventem en Groot-Bijgaarden) moeten de specifieke ontwikkelingen steunen op:

- het grootstedelijk vestigingsmilieu. Het Vlaams strategisch gebied rond Brussel kan niet worden aanzien als het overloopgebied van laagwaardige en sterk mobiliteitsgenererende activiteiten vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- de attractiviteit van de omgeving door ondermeer de internationale luchthaven, maar ook een groene omgeving, enz..

Er moet worden aangegeven dat de suburbanisatie vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar het Vlaams strategisch gebied rond Brussel anders moet worden bestreden dan elders rond de grootstedelijke gebieden en dat hiervoor bijkomende instrumenten buiten de ruimtelijke ordening kunnen worden ingezet.

Meer dan in de andere stedelijke gebieden van het Vlaamse Gewest dient het aanbod de vraag te beheersen. Het publieke karakter van sommige terreinen (zowel woon- als werkgebieden) speelt hierin een grote rol.

Er wordt gesteld dat het behoud van de onbebouwde ruimte (de zogenaamde “groene gordel”) in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel essentieel is. Vanuit dit principe moet worden aangegeven onder welke voorwaarden onbebouwde

2 Gewenste ruimtelijke structuur

ruimte in het bestaande woongebied een "open ruimte" bestemming kan krijgen.

Dit betekent ook dat het Vlaams strategisch gebied rond Brussel strikt wordt beperkt tot de huidige aaneengesloten agglomeratie en dat concentratie en verdichting in de aaneengesloten agglomeratie wordt nagestreefd. De onbebouwde ruimte van de "groene gordel" kan aldus niet worden aangesneden voor wonen, werken en infrastructuur.

Ten aanzien van de huidige bestemmingen van het gewestplan zullen in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel geen of slechts zeer beperkte - en dit binnen strikte randvoorwaarden die socio-economisch een meerwaarde verschaffen aan dit gebied en het Vlaams karakter ervan versterken - bestemmingswijzigingen van zachte naar harde functies doorgevoerd worden. Lokalisatie van woonfunctie is mogelijk door:

- reconversie van bestaande bebouwing en verwaarloosde bedrijfsgebouwen;
- het invullen van de niet bebouwde percelen;
- het verhogen van de bebouwingsdichtheid naar aanleiding van nieuwbouw of vervangingsbouw wanneer dit gekaderd wordt binnen de globale stedenbouwkundige uitbouw van de gemeente en mits behoud van de woonkwaliteit.

Nieuwe bedrijvigheid is slechts mogelijk door de sanering van gebouwen en/of terreinen voor zover ze niet gebruikt worden voor de woonfunctie en door verdichting in een beperkt aantal zones die als bedrijventerreinen in het gewestplan werden aangeduid (Groot-Bijgaarden, deel Heizelcomplex, Vilvoorde en Zaventem). Verdichting kan betekenen dat bv. een minder ruimtebehoevende organisatie van parkeerterreinen bij bedrijven wordt aangelegd en dat een hogere bodembezetting wordt nagestreefd voor functies die dit bedrijfseconomisch toelaten (meestal tertiaire activiteiten). Eigen inrichtingscriteria kunnen hiervoor worden ontwikkeld.

In het afbakeningsproces voor het Vlaams strategisch gebied rond Brussel wordt prioritair rekening gehouden met de doelstellingen van Vlabinvest. Ook worden in het afbakeningsproces van het Vlaams strategisch gebied rond Brussel specifieke ontwikkelingsperspectieven inzake bouwen (bouwhoogte, dichtheid, functies ...) uitgewerkt die wellicht anders zijn dan in andere suburbane gebieden van de stedelijke gebieden in het Vlaams Gewest.

Wat de mobiliteit betreft zullen geen bijkomende wegeninfrastructuur worden voorzien die automobilititeit genereren. Om in het gebied de mobiliteit te beheersen, wordt ervoor geopteerd inzake mobiliteit andere instrumenten in te zetten. Alleen voor de ontsluiting van een beperkt aantal toplocaties kan de aansluiting op het hoofdwegennet verbeterd worden (bv. voor de luchthaven). Voor het overige zijn nieuwe mobiliteitsgenererende infrastructuur niet aangewezen. De verdere categorisering van het wegennet zal in overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebeuren; het behoud van de verkeersleefbaarheid in het Vlaams strategisch gebied rond Brussel is evenwel primordiaal. Inzake het collectief vervoer zal maximaal gebruik worden gemaakt van de bestaande spoorlijnen en infrastructuur.

5. Instrumenten

5.1. Strategische stedelijke projecten

Strategische stedelijke projecten zijn van cruciaal belang als impuls voor stedelijke vernieuwing en voor het beleid ten aanzien van de stedelijke gebieden. De strategische stedelijke projecten hebben de volgende kenmerken :

- ze stimuleren een vernieuwingsproces in het stedelijk gebied;
- ze hebben een performante voorbeeld- en signaalfunctie voor andere delen van het stedelijk gebied;
- ze stellen een kwaliteitsnorm voor de aanpak op andere plaatsen in het stedelijk gebied;
- ze zijn structurerend voor het geheel of voor delen van het stedelijk gebied;
- ze hebben een functionele, ruimtelijke en administratief-institutionele complexiteit die de mogelijkheden van het lokale bestuur voor de realisatie ervan overstijgen;
- zij hebben een integraal karakter (economisch, sociaal, ruimtelijk) dat een meerwaarde oplevert voor het stedelijk gebied.

Om de grote potenties van de stedelijke gebieden snel en overtuigend te illustreren, moeten de projecten op een gecoördineerde wijze, efficiënt en op korte en half-lange termijn kunnen worden uitgevoerd. Door middel van een ontwikkelingsstrategie en met een vernieuwd imago wordt getracht stadsdelen opnieuw attractief te maken voor creatieve, productieve en kwalitatieve investeringen en functies. Bij strategische stedelijke projecten moet voldoende aandacht gaan naar het stimuleren van economische activiteiten en naar andere vormen van stedelijke mobiliteit. Ruimte voor kwalitatieve openbaar-vervoersvoorzieningen en een gericht parkeerbeleid maken hier deel van uit.

De impact van strategische stedelijke projecten op de ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied is aanzienlijk. Effecten kunnen o.a. zijn :

Economische effecten:

- een verhoogd en verbeterd aanbod aan ruimte voor economische, ambachtelijke bedrijvigheid en andere stedelijke functies;
- de verbetering van het economisch draagvlak van het stedelijk gebied;
- effectieve ingebruikname van bestaande economische infrastructuur (gebouwen, terreinen, ...);
- een efficiënter gebruik van middelen;
- versterking van imago en klimaat voor investeringen;
- een verbeterde kwaliteit van het aanbod van toeristisch-recreatieve voorzieningen.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Effecten op de woonfunctie :

- verhoogd aanbod van kwalitatieve woningen dat qua typologie aangepast is aan de nieuwe behoeften;
- een meer gedifferentieerde samenstelling van de stedelijke woningmarkt (per type en per prijsklasse).

Ruimtelijke effecten :

- vernieuwing van het bestaand stedelijk weefsel;
- verbetering van de stedelijke voorzieningen en van het collectief vervoer;
- een integrerende werking, waardoor een meerwaarde ontstaat.

Strategisch stedelijke projecten moeten in eerste instantie gekoppeld worden aan de grootstedelijke en de regionaalstedelijke gebieden. In het kader van de afbakening van het stedelijk gebied kunnen strategisch stedelijke projecten worden aangegeven.

Er wordt geopteerd om slechts een beperkt aantal strategische projecten te selecteren en zo de beperkte middelen en mankracht niet te spreiden (bv. één per provincie).

De complexiteit van deze projecten maakt het noodzakelijk dat op Vlaams niveau

- met de betrokken provincies en gemeenten - een projectgroep wordt opgezet die het realiseren van dergelijke projecten activeert, coördineert en opvolgt. De projectgroep wordt samengesteld uit beleidsdomeinen en overheden die bij het project betrokken zijn.

Op Vlaams niveau worden initiatieven genomen om het opzetten van strategische projecten in stedelijke gebieden te stimuleren en te ondersteunen. Vanuit het ruimtelijke-orderingsbeleid moeten instrumenten worden gecreëerd die de nodige financiële, logistieke en administratieve ondersteuning kunnen ter beschikking stellen aan projectorganisaties met een publiek karakter teneinde het strategisch project van de grond te krijgen.

De geselecteerde strategische stedelijke projecten vormen een aanzet voor effectieve verwezenlijking of ze bevatten voldoende elementen om, na het opstarten van een projectgroep, op korte en halflange termijn tot realisaties te komen (5-10 jaar). Door de omvang in oppervlakte en in gewenst investeringsvolume (in woningbouw en in andere infrastructuur) wordt voor deze strategische projecten een consequent en volgehouden engagement over een langere periode (10-15 jaar) vereist.

5.2. Stadsrenovatie en -vernieuwing

Om aan de renovatie- en vernieuwbouwbehoefte te voldoen, is het nodig maatregelen te treffen ter verbetering van de kwaliteit van het bestaande woningaanbod. Mogelijkheden om verlaten en/of verwaarloosde bedrijfsgebouwen te hergebruiken, moeten benut worden. De stadsvernieuwing is hiervoor het geëigende instrument.

Principes van een dynamische stadsvernieuwing zijn de volgende:

- **Het werken met projecten** Een project geeft voor een specifiek afgebakende ruimte duidelijke en haalbare objectieven voor een bepaalde tijdsperiode aan. Daardoor richt en stimuleert het handelen. Voor een geslaagde projectwerking moet er zekerheid zijn over de inzetbare middelen en instrumenten. Dit kan alleen als de middelen in prioritaire projecten geconcentreerd en planmatig vastgelegd worden. De projectmatige aanpak geldt op elk niveau.
- **Overheidsmiddelen op continue wijze, gericht en vlot inzetten** Een kordate aanpak van de versterking van de stedelijke gebieden kan niet zonder een verhoging van de middelen. Dit moet o.a. mogelijk worden gemaakt door een bundeling en herschikking van de reeds beschikbare middelen (zoals bouwpremies, leningen en sociale huisvestingsprojecten, stedelijke economische expansie, stedelijke vormings- en tewerkstellingsinitiatieven, migrantenwerking, samenlevingsopbouw, ...) in functie van de versterking van de stedelijke gebieden.
- **Een nieuwe overheidsrol, in actieve samenwerking met particuliere actoren** De rol van de overheden moet steunen op twee pijlers. Enerzijds de beperkte overheidsmiddelen gericht investeren. Anderzijds op actieve wijze samenwerken met de particuliere investeerders en daarbij sturend optreden. Tegenover de kleine particuliere actoren (= individuele bewoners, middenstanders, ...) moeten de overheden op alle niveaus een sterke coöperatieve en ondersteunende houding aannemen.
- **Bewoners op een andere en betere manier betrekken** De bewonersinbreng moet minder vrijblijvend gebeuren met een grotere doorstroming van bewonersvoorstellen in de besluitvorming enerzijds, en met een grotere verantwoordelijkheid voor de deelnemende bewonersgroepen, wijkverenigingen en diensten anderzijds.
- **Kwaliteit voorop stellen** Aandacht voor stadscultuur, woonomgeving en architectuur trekt aan en brengt een dynamiek op gang. Op alle niveaus en in alle projecten moet de zorg voor kwaliteit voorop staan.

Om het wonen in de stedelijke gebieden te stimuleren worden met betrekking tot de stadsvernieuwing de bestaande initiatieven, samenwerkingsverbanden en besluiten geëvalueerd en getoetst op hun complementariteit en doeltreffendheid.

De stadsvernieuwing moet worden uitgevoerd aan een hoger tempo dan tot op heden het geval was. Een versnelde en vernieuwde aanpak, andere organisaties en overlegstructuren, andere financieringsmechanismen, ... zijn hierbij nodig. Een specifiek en financieel ondersteunend stedelijk beleid is noodzakelijk. Voorbeeld is de mogelijkheid voor inbreidingspremie die kleine ondernemingen kunnen verkrijgen voor ingebruikname van leegstaande bedrijfsruimtes en panden in de stedelijke gebieden.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

III.2. Buitengebied

1. Algemene benadering

1.1. Ontwikkelingen en begrippenkader

In Vlaanderen waren in het verleden de grenzen tussen "de stad" en "het platteland" zeer duidelijk. Vele steden waren zelfs ommuurd of omweld, en onmiddellijk buiten die stadsgrenzen begon het platteland.

De naoorlogse ontwikkeling heeft deze strakke grenzen enorm snel vervaagd.

Verschillende processen liggen hier aan de basis: de toenemende ruimtebehoefte, de gewijzigde mobiliteit en de uitbreidende infrastructuur, de internationalisering van de economie, ...; het resultaat is suburbanisatie van het wonen en economische activiteiten.

Daardoor zijn ook een aantal functies van het buitengebied in het gedrang gekomen. Zo komt bijvoorbeeld de landbouw in de sterk verstedelijkte gebieden in verdrukking, zowel door speculatie als door maatschappelijke verdringing (geen aanvaarding van de normale hinder). De verschuivingen die hiervan het gevolg zijn, brengen dan weer de landbouw in conflict met de natuur (bv. verschuiving van intensieve teelten naar valleien) of met de landschapswaarden.

Dit fenomeen vraagt om een geëigende beleidsmatige aanpak die sectoroverschrijdend is en complementair is met de aanpak voor de stedelijke gebieden.

Het buitengebied als een ruimtelijk begrip met een beleidsmatige inhoud

Bekeken op het niveau van Vlaanderen is het buitengebied dat gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk doorwegen, bv. in de dorpskernen, de verstedelijkte rand, ...

De ruimtelijke structuur van het buitengebied wordt bepaald door de natuurlijke en de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur. De wisselwerking tussen deze structuren (dat is de wisselwerking tussen de fysische dragers en de menselijke activiteiten) resulteert in een specifiek landschap. De onder-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

legger van deze structuren is het fysisch systeem, het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water.

Buitengebied is een uitgesproken ruimtelijk begrip dat verwijst naar ruimtelijke structuren zoals hoger vermeld. Het begrip buitengebied heeft, in de ruimtelijke planning en in het bijzonder in ruimtelijke structuurplannen, een beleidsmatige inhoud; het is het gebied waar een buitengebiedbeleid gevoerd wordt. Dit beleid heeft betrekking op het beleid ten aanzien van de natuurlijke structuur en de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur.

Uiteraard maken stedelijke gebieden als complementair ruimtelijk begrip geen deel uit van het buitengebied. Het buitengebied bevat zowel verstedelijkte delen aan de rand van de stedelijke gebieden (waaronder bebouwde perifere landschappen) als gebieden met een uitgesproken graad van openheid en landelijkheid.

De open ruimte als synoniem voor het buitengebied

Het begrip 'open ruimte' heeft in principe eenzelfde inhoud maar kan aanleiding geven tot begripsverwarring : gaat het over visueel open (zonder bomen of gebouwen), over onbebouwd, of gaat het over het ruimtelijk begrip. Om verwarring te vermijden wordt ervoor geopteerd de onbeladen term buitengebied te hanteren. Het buitengebied bevat delen van de bebouwde ruimte en het grootste gedeelte van de niet-bebouwde ruimte.

Natuur, landbouw, bos en wonen en werken structuurbepalende functies van het buitengebied

Binnen het buitengebied zijn en blijven vele functies en activiteiten aanwezig en mogelijk. Onderscheid wordt gemaakt tussen:

- de structuurbepalende functies en activiteiten. Dit zijn natuur en bos, landbouw en wonen en werken;
- andere functies en activiteiten van het buitengebied. Hieronder worden die functies en activiteiten verstaan die in bepaalde gebieden van het buitengebied weliswaar hoofdfunctie zijn maar die niet als structurerend voor het gehele buitengebied worden beschouwd. Dit zijn de recreatieve en toeristische activiteiten, sommige gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (onder meer afval-beheer/slib, waterzuivering, drinkwater- en energievoorzieningen), ontginningen en waterwinning.

1.2. Beleidsmatige benadering

Voor het ruimtelijk beleid in het buitengebied wordt eveneens uitgegaan van de uitgangshouding "duurzame ruimtelijke ontwikkeling". Duurzame ruimtelijke ontwikkeling is slechts mogelijk indien bij de ontwikkeling van de structurerende activiteiten en functies (landbouw, natuur, bos, wonen en werken) het bestaand fysisch systeem mee als uitgangspunt wordt gehanteerd. Het fysisch systeem is het

geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water. In ruimtelijke context zijn vooral de bodemeigenschappen en processen en het watersysteem van belang. Het watersysteem wordt beschouwd als een samenhangend en functioneel geheel van oppervlaktewater, grondwater, onderwaterbodems, oevers en technische infrastructuur met inbegrip van de daarin voorkomende ecotopen en alle bijbehorende fysische, chemische en biologische kenmerken en processen. Veel meer dan in het stedelijk gebied wordt de ruimtelijke invulling van het buitengebied door dit fysisch systeem bepaald.

In het buitengebied is het beleid gericht op het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het verweven van de belangrijke structurerende elementen. Dit kan alleen vanuit een integrale, samenhangende ruimtelijke visie op de ruimte en op het buitengebied in het bijzonder. Sectorale ontwikkelingen worden hierin gekaderd.

Dit betekent niet dat het buitengebied wordt 'bevroren'. De bestaande ruimtelijke structuur en het fysisch systeem bieden het raamwerk waarbinnen dynamische activiteiten en functies met steeds wijzigende omgevingsvereisten op flexibele manier moeten kunnen functioneren. Deze dynamiek moet natuurlijk op de schaal en op het tempo van het buitengebied worden gehouden. Voor de functies wonen en werken is dit dus niet dezelfde dynamiek als diegene die in de stedelijke gebieden aanwezig is en er gestimuleerd wordt. De specifieke eigenheid van het wonen en werken in het buitengebied moet erkend en gerespecteerd worden, en in relatie gebracht worden met het duurzaam functioneren van de agrarische en de natuurlijke structuur.

2. Doelstellingen

2.1. Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies

In het buitengebied wordt een dynamische en duurzame ontwikkeling gegarandeerd zonder het functioneren van de structuurbepalende functies van het buitengebied (landbouw, natuur, bos en wonen en werken op het niveau van het buitengebied) aan te tasten. Op Vlaams niveau zal bovendien een beleid worden gevoerd waarbij aan de structuurbepalende functies voldoende ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden worden geboden en gegarandeerd. Op deze wijze blijft het buitengebied gevrijwaard voor haar essentiële functies en worden de grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied gevrijwaard en versterkt.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

2.2. Het tegengaan van de versnippering van het buitengebied

Om het buitengebied te vrijwaren voor de structuurbepalende functies moet de versnippering van het buitengebied en de verbrokkeling van haar structuur door bebouwing en infrastructuur tegengegaan worden. Door gerichte structuurondersteunende maatregelen, zowel naar natuur, bos en landbouw als naar de woon- en werkfunctie toe, moet de eigenheid van het buitengebied gevrijwaard worden.

2.3. Het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied

Met betrekking tot het wonen en de verzorgende activiteiten wordt de ruimtelijke ontwikkeling in de kernen van het buitengebied geconcentreerd.

De eigen ontwikkeling van de kernen wordt opgevangen binnen de vooropgestelde procentuele verdeling van de behoefte aan nieuwe woningen. Wel wordt de trend naar een steeds groter aandeel aan woningbouw in het buitengebied tegengegaan. Het gaat dus niet op dat inwijking in de kernen van het buitengebied nog verder wordt gestimuleerd. Als principe wordt gesteld dat de groei in het buitengebied plaatsvindt volgens de verhouding tussen het woningbestand in de kernen van het buitengebied en dat in de stedelijke gebieden in 1991 en dat de in 1991 vastgestelde verhouding voor de economische activiteiten constant blijft. Binnen deze verhoudingen blijven ontwikkelingen dus mogelijk.

2.4. Het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen

Het buitengebied wordt in hoofdzaak gestructureerd door de functies landbouw, bos en natuur. Elk van deze functies kan slechts op een duurzame wijze functioneren indien de gebieden die aan deze functie toegewezen worden ingebed zijn in een goed gestructureerd geheel. Het buitengebiedbeleid wordt gedifferentieerd naar een beleid voor de natuurlijke structuur, de agrarische structuur en de nederzettingsstructuur.

De natuurlijke structuur en de agrarische structuur kunnen elkaar overlappen. In de ruimtelijke uitvoeringsplannen moet voor elke plek duidelijk gemaakt worden welke rol deze plek heeft in elk van de verschillende structuren, welke functie er aan dat gebied toegekend wordt en of er in het kader van de andere structuren nog randvoorwaarden voor het functioneren van dat gebied nodig zijn. Naargelang het schaalniveau waarop wordt gewerkt, is de functieomschrijving dan ook concreter. Vastgesteld wordt dat er enerzijds gebieden zijn waar de functies duidelijk gescheiden voorkomen en anderzijds gebieden waar de functies verweven voorkomen.

Er wordt voorzien in de afbakening van natuurverwevingsgebieden als overdruk waar de functies landbouw, natuur en bos verweven voorkomen.

Het afbakenen van de gebieden van de natuurlijke structuur en de agrarische structuur in ruimtelijke uitvoeringsplannen, telkens met inbegrip van de grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling en natuurverwevingsgebieden in overdruk, moet daarom gelijktijdig en op gelijkwaardige basis gebeuren, waarbij ruiling mogelijk is tussen verschillende bestemmingscategorieën volgens te formuleren criteria. De afbakening in ruimtelijke uitvoeringsplannen vindt plaats op initiatief van ruimtelijke ordening in samenwerking met de voor natuur, landbouw en bos bevoegde overheidssectoren en in overleg met de provinciale en gemeentelijke overheden.

2.5. Het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied

Naast de kwantiteit van de afgebakende gebieden op Vlaams niveau moeten ook garanties gegeven worden voor de ruimtelijke kwaliteit van deze gebieden. Ruimtelijke kwaliteit heeft betrekking op ruimtelijke factoren en niet op milieukwaliteitsfactoren. Ruimtelijke kwaliteitsobjectieven geven wel ondersteuning aan de milieukwaliteitsobjectieven en zijn er in die zin complementair aan. Het goed ruimtelijk functioneren is anderzijds vaak sterk afhankelijk van de milieukwaliteit, vooral bij de structuurbepalende functies van het buitengebied landbouw, bos en natuur.

Ruimtelijke kwaliteitsobjectieven voor het buitengebied zijn onder meer :

- ruimtelijk kwaliteitsobjectief met betrekking tot integraal waterbeheer, onder meer door middel van het creëren van ruimtelijke condities voor infiltratie van regenwater naar grondwaterlagen (bv. door beperking van verharde oppervlakten) of het voorkomen van insijpeling van vervuilende stoffen en door middel van een ruimtelijk ondersteunen van waterberging in beek- en riviervalleien (bv. door beperking van bebouwing), ruimtelijke buffering van waterlopen, afstemming tussen afvalwaterzuiveringsbeleid en waterlopenbeheer, ...;
- ruimtelijk kwaliteitsobjectief met betrekking tot rivier- en beekvalleien: behoud van waterbergend vermogen door beperking van verharde oppervlakte (= natuurlijke loop), ruimtelijke buffering van waterlopen, ... ;
- ruimtelijk kwaliteitsobjectief voor het landbouweconomisch systeem en de agrarische structuur: door specifieke maatregelen om de landbouw een duurzaam karakter te geven wat zich onder meer kan uiten in een grotere oppervlakte per bedrijf ;
- ruimtelijke kwaliteit in de nederzettingsstructuur: de eigenheid van het buitengebied moet vooral in de kwaliteitsobjectieven, eerder dan in de kwantiteit gerealiseerd worden. De nodige ruimtelijke condities voor de leefbaarheid van de nederzettingsstructuur moeten kunnen geboden worden. Vanuit de ruimtelijke ordening wordt dan ook gepleit voor een specifiek socio-economisch beleid voor

2 Gewenste ruimtelijke structuur

het buitengebied, dat ingepast is in de gedeconcentreerde bundeling van de groei.

- ruimtelijk kwaliteitsobjectief met betrekking tot de karakteristieke landschapselementen en -componenten : het ruimtelijk beleid draagt bij tot het behoud en de versterking van de diversiteit en herkenbaarheid van het landschap.

2.6. Het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem

Het fysisch systeem vormt het raakvlak tussen milieubeleid en ruimtelijke ordening. Om in bepaalde gebieden aan bijzondere milieukwaliteitsdoelstellingen te voldoen, moet een ondersteunend ruimtelijk beleid worden gevoerd. Anderzijds ondersteunen milieukwaliteitsdoelstellingen in bepaalde gebieden de bestemmingen en de ontwikkelingsperspectieven. Het is dan ook noodzakelijk dat ruimtelijke ordening en milieubeleid op elkaar worden afgestemd.

Voorbeelden van gebiedsgerichte afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu zijn de ondersteuning van de afbakening van stiltegebieden, de afbakening en realisatie van beschermingsgebieden voor grond- en oppervlaktewater en van bodembeschermingsgebieden.

Vanuit ruimtelijke overwegingen kunnen de stiltegebieden het best liggen in de omgeving van de natuurlijke structuur en in de gave landschappen. Om sociale en milieu-hygiënische redenen moeten er stiltegebieden komen in de nog resterende relatief aaneengesloten en stille zones binnen de bebouwde perifere landschappen. In de beschermingsgebieden voor grond- en oppervlaktewater ondersteunen de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven het integraal waterbeheer en leiden ze tot het bereiken van de gestelde milieukwaliteitsnormen.

2.7. Het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied

Er zal worden gestreefd naar een buffering van de natuurfunctie in het buitengebied ten opzichte van de eraan grenzende functies, o.m. omwille van de relatie tussen ruimtelijke kwaliteit en milieukwaliteit. Het behoort immers tot de verantwoordelijkheid van de ruimtelijke ordening om onverenigbare functies van elkaar te scheiden. De bufferfunctie van de natuurfunctie kan grotendeels worden gegarandeerd door een oordeelkundige lokalisatie van andere beleidscategorieën (natuurverwevingsgebieden, natuurverbindingsgebieden, bouwvrije zone, bosuitbreidingsgebieden)

2.8. Verweving van vrijetijdsfuncties stimuleren aan de hand van een operationele beleidsstrategie

Het Vlaams gewest maakt operationele beleidsstrategieën op voor het verweven van vrijetijdsfuncties (toerisme, recreatie en sport). Het doel hiervan is ruimte te bieden aan vrijetijdsfuncties binnen niet-recreatieve gebieden door enerzijds te streven naar ruimtelijke kwaliteit en anderzijds de ruimtelijke draagkracht niet te overschrijden. De strategie zal zich enten op een ruimtelijke visie en formuleert gerichte instrumenten die voor de uitvoering van de strategie zullen worden ingezet. Hierbij kan gekozen worden voor een mix van ruimtelijke ordeningsinstrumenten (op de verschillende niveaus) en instrumenten van andere sectoren. Het is wenselijk de strategieën op te maken aan de hand van een gebiedsgerichte aanpak.

3. Afbakening en ontwikkelingsperspectieven voor de natuurlijke structuur

De natuurlijke structuur is:

- het samenhangend geheel van de rivier- en beekvalleien, de grotere natuur- en boscomplexen en de andere gebieden, waar de voor de natuur structuurbepalende elementen en processen tot uiting komen;
- met aanvullend daarop de ecologische infrastructuur gevormd door lijn-, punten vlakvormige natuurelementen, door kleinere natuur- en boscomplexen en door parkgebieden.

Het begrip natuurlijke structuur wordt in haar ruimtelijke betekenis gehanteerd¹². Beide zijn noodzakelijk voor het duurzaam functioneren van de natuur. De natuurlijke structuur overlapt met de andere structuren in het buitengebied, en omvat ook delen die in de stedelijke gebieden (stedelijke natuurelementen) gelegen zijn.

In de eerste plaats staat de natuurlijke structuur in voor een duurzaam ecologisch functioneren. De structuurbepalende elementen en processen die aan de basis liggen van de natuurlijke structuur moeten worden behouden en versterkt. Garanties moeten worden gegeven voor het voortbestaan van de in Vlaanderen voorkomende ecotopen¹³. Bovendien staat de natuurlijke structuur mee in voor buffering en regeneratie van de natuurlijke hulpbronnen, zoals onder meer het grondwater.

¹² In het Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu wordt de natuurlijke structuur vanuit een natuurgerichte visie benaderd: de natuurlijke structuur is er gericht op de versterking van de actuele natuurwaarden, de ontwikkeling van een onderlinge samenhang tussen de natuurwaarden en de benutting van de potenties voor de ontwikkeling van natuurwaarden. Deze natuurlijke structuur bestaat uit een Vlaams Ecologisch Netwerk en een Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk. Het begrip natuurlijke structuur wordt hier gehanteerd met het oog op het voeren van een sectoraal beleid. Uiteindelijk zullen de grote eenheden natuur, de grote eenheden natuur in ontwikkeling en de natuurverwevingsgebieden die in de ruimtelijke uitvoeringsplannen worden afgebakend, overeenstemmen met de grote eenheden natuur, de grote eenheden natuur in ontwikkeling en de natuurverwevingsgebieden die in het kader van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu zullen worden afgebakend.

¹³ Ecotoop: ruimtelijk begrensde ecologische eenheid met een karakteristieke homogeniteit.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Binnen de natuurlijke structuur kan de bosstructuur als een deelstructuur met een aantal eigen karakteristieken worden onderscheiden. De bosstructuur bestaat uit het samenhangend geheel van gebieden waar bossen omwille van socio-economische (productie, educatie, recreatie), ruimtelijke (buffering, structuurbepalend vermogen) en ecologische doelstellingen (schermfunctie, natuurfunctie) met het oog op het duurzaam functioneren van de bosstructuur worden behouden en ontwikkeld.

Met betrekking tot de bosstructuur, als deel van de natuurlijke structuur, zijn het versterken van de multifunctionaliteit van bos, het tegengaan van de versnippering van bestaande bossen (en dus het verlies aan biodiversiteit), het verkrijgen van een hogere bebossingsindex en het voorzien van nieuwe bossen in bosarme streken de belangrijkste doelstellingen. Daarom is het noodzakelijk alle bestaande bossen te beschermen en bosuitbreiding te realiseren.

3.1. Afbakening

3.1.1. Versterken van interne samenhang en functioneren van de natuurfunctie door afbakening van gebieden van de natuurlijke structuur

De natuurlijke structuur bestaat uit gebieden waar de natuurfunctie in verschillende gradaties aanwezig is. Op het niveau van Vlaanderen zijn de belangrijkste elementen van de natuurlijke structuur de rivier- en beekvalleien, de grote natuurgebieden en de grote boscomplexen. Om de natuurlijke structuur goed te laten functioneren, moeten voldoende omvangrijke en samenhangende gebieden gerealiseerd worden, met elkaar verbonden worden en voldoende gebufferd worden tegen externe invloeden.

De afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur in ruimtelijke uitvoeringsplannen is bijgevolg niet uitsluitend gericht op de begrenzing van gebieden waar de natuurfunctie gebiedsdekkend en als hoofdfunctie aanwezig is. De afbakening is wel gericht op een ruimtelijk-functionele begrenzing van gebieden waar - vanuit ruimtelijke ordening - beleidsmatige garanties kunnen worden gegeven voor de realisatie van doelstellingen geformuleerd voor de natuurlijke structuur, in het bijzonder de versterking van de interne samenhang tussen de onderdelen van de natuurlijke structuur.

De bovenbeschreven druk op de natuurlijke structuur en het gemeente- en provinciegrensoverschrijdende karakter van de natuurlijke structuur eisen een afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

3.1.2. Een gedifferentieerd ruimtelijk beleid voor de afgebakende gebieden van de natuurlijke structuur.

Om een gedifferentieerd ruimtelijk beleid te kunnen voeren, is het noodzakelijk de gebieden van de natuurlijke structuur in ruimtelijke beleidscategorieën af te bakenen. Deze ruimtelijke beleidscategorieën zijn de volgende¹⁴.

De grote eenheden natuur

Een grote eenheid natuur is een aaneengesloten gebied

- waar de natuurfunctie bovengeschild is aan de andere functies en natuur als hoofdgebruiker voorkomt¹⁵;
- waar momenteel een overwegend hoge biologische waarde¹⁶ en een hoge toekomstwaarde¹⁷ is;
- waar de biologische waarde kan toenemen door aangepast natuurbeheer;
- dat een kern vormt die de duurzame instandhouding van ecotopen kan garanderen.

In grote eenheden natuur is het beleid gericht op de ruimtelijke ondersteuning van het behoud en de verdere ontwikkeling van de huidige biologische waarde. De ruimtelijke ondersteuning houdt minimaal ruimtelijke randvoorwaarden in voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de aanwezige ecotopen. Dit betekent concreet het behoud en de versterking van

- het niet-bebouwd karakter;
- het kenmerkend abiotisch milieu (reliëf, microreliëf en hydrografisch patroon);
- het kenmerkend biotisch milieu;
- de kenmerkende ruimtelijke relaties tussen een waterloop en de omgevende vallei.

De grote eenheden natuur in ontwikkeling

Een grote eenheid natuur in ontwikkeling is een aaneengesloten gebied

- waar de natuurfunctie bovengeschild is aan de andere functies en natuur als hoofdgebruiker voorkomt, of waar dit op termijn gewenst wordt;
- waar momenteel een geringe biologische waarde of een sterk versnipperde natuur met hoge biologische waarde en een hoge toekomstwaarde bestaat;
- waar op basis van de kenmerken van het fysisch systeem de potentie bestaat om te evolueren naar een grote eenheid natuur;
- waar de biologische waarde kan toenemen door middel van duidelijke veranderingen in het grondgebruik en/of het beheer, waarbij natuurtechnische milieubouw noodzakelijk kan zijn;

¹⁴ In het Decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu behoren de grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling tot het Vlaams Ecologisch Netwerk en behoren de natuurverbingsgebieden en natuurverwevingsgebieden tot het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk.

¹⁵ - Bovengeschild, ondergeschild, nevenschild duidt op het onderling belang van de verschillende functies. Bovengeschild = van betrekkelijk meer betekenis; nevenschild = als gelijke naast elkaar gesteld; ondergeschild = van betrekkelijk mindere betekenis. - Hoofdgebruiker, nevengebruiker duidt op het ruimtelijk voorkomen van de verschillende functies.

¹⁶ Een hoge biologische waarde betekent dat de biotische milieucomponent in een gebied (voorkomen van planten- en diersoorten en ecotopen) een hoge waarde heeft. Dit gaat doorgaans gepaard met aangepaste fysische en hydrochemische milieucomponenten van het gebied.

¹⁷ Een hoge toekomstwaarde betekent dat de fysische en hydrochemische milieucomponenten (abiotisch milieu: klimaat, geologie, geomorfologie, reliëf, bodem, waterhuishouding, ...) van een gebied geschikt zijn voor het voorkomen van planten- en diersoorten en ecotopen. Een hoge toekomstwaarde gaat niet altijd gepaard met een hoge biologische waarde, maar draagt de potenties voor de ontwikkeling van een hoge biologische waarde.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- waar op termijn een secundaire kern kan gevormd worden of een bestaande kern kan versterkt worden die de duurzame instandhouding van ecotopen kan garanderen.

In grote eenheden natuur in ontwikkeling is het beleid gericht op de ruimtelijke ondersteuning van het behoud van de huidige biologische waarde en het herstel en de ontwikkeling van een hogere biologische waarde. De ruimtelijke ondersteuning houdt ruimtelijke randvoorwaarden in voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de aanwezige ecotopen. Verder houdt de ruimtelijke ondersteuning een gefaseerde omzetting in van het grondgebruik naar een gebruik dat het herstel en de ontwikkeling van de gewenste ecotopen toelaat. Dit betekent concreet het behoud en de versterking van

- het niet-bebouwd karakter;
- het kenmerkend abiotisch milieu (reliëf, microreliëf en hydrografisch patroon);
- het kenmerkend biotisch milieu;
- de kenmerkende ruimtelijke relaties tussen een waterloop en de omgevende vallei.

De natuurverbindingsgebieden

In een natuurverbindingsgebied

- komen in de regel andere functies (doorgaans landbouw, bos, ...) als hoofdgebruiker voor;
- is de natuurfunctie ondergeschikt aan de andere functies en wordt deze bepaald door de aanwezigheid van kleine landschapselementen en kleinere natuurgebieden als verbinding;
- kan de natuurfunctie verbeteren en kan ze toenemen door de ontwikkeling van kleine landschapselementen om een verbinding te realiseren tussen grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling en natuurverwevingsgebieden.

In natuurverbindingsgebieden is het beleid gericht op de ruimtelijke ondersteuning van de hoofdgebruiker, van de kleinere natuurgebieden en van het behoud, het herstel en de ontwikkeling van kleine landschapselementen.

De ruimtelijke ondersteuning betekent concreet :

- het behoud van de kleine landschapselementen;
- het behoud van de niet-bebouwde onderdelen van de natuurverbindingsgebieden.

De ruimtelijke kenmerken en de onderdelen van de natuurverbindingsgebieden waar de ruimtelijke ondersteuning concreet dient gerealiseerd te worden, zullen worden aangeduid in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De natuurverwevingsgebieden

Een natuurverwevingsgebied is een aaneengesloten gebied

- waar de functies landbouw, bos, natuur nevenschikt zijn en andere functies ondergeschikt zijn en waar landbouw, bos en natuur gedifferentieerd voorkomen;
- waar ook in de toekomst voor verweving wordt gekozen;
- waar een duurzame instandhouding van specifieke ecotopen kan worden gegarandeerd;

- de verweving houdt in dat elke functie behouden kan worden zonder andere functies te verdringen of door de andere functies verdrongen te worden.

Naargelang het schaalniveau waarop de natuurverwevingsgebieden worden bekeken, komen de individuele functies meer onderscheiden voor. Zo zijn er typische natuurverwevingsgebieden waar de meerwaarde van de verweving juist bepaald wordt door de ruimtelijke samenhang van landbouw, bos en natuurelementen.

In natuurverwevingsgebieden is het beleid gericht op de ruimtelijke ondersteuning van de verweving tussen de functies natuur en landbouw, de functies natuur en bos of de functies natuur, landbouw en bos. De ruimtelijke ondersteuning houdt ruimtelijke voorwaarden in voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de aanwezige en gewenste ecotopen. Verder dienen de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de met de aanwezige en gewenste ecotopen verzoenbare land- en bosbouwactiviteiten ruimtelijk ondersteund te worden. Dit betekent concreet het behoud en de versterking van

- het niet-bebouwd karakter;
- het kenmerkend abiotisch milieu (reliëf, microreliëf en hydrografisch patroon);
- het kenmerkend biotisch milieu;
- de kenmerkende ruimtelijke relaties tussen een waterloop en de omgevende vallei.

De ruimtelijke kenmerken en de onderdelen van de natuurverwevingsgebieden waar de ruimtelijke ondersteuning concreet dient gerealiseerd te worden, zullen worden aangegeven in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

In elke beleidscategorie kunnen algemene en bijzondere kwaliteitsobjectieven worden geformuleerd. Een gedeelte van de grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling, natuurverwevings- en natuurverbindingsgebieden behoort tot de bosstructuur.

In de grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling zal de ontwikkeling van meer natuurlijke bostypes worden nagestreefd. Hiervoor komen de natuurlijke bostypes met grote ecologische potenties en de bosreservaten (cf. het Bosdecreet) in aanmerking.

3.1.3. Een kwantitatieve optie voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur.

In totaal worden in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of via de in het decreet Natuurbehoud voorziene afbakeningsprocedures voor de gebieden van de natuurlijke structuur van Vlaams belang 125.000 ha grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling in overdruk afgebakend en 80.000 ha natuurverwevingsgebied wordt in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen in overdruk aangeduid op gebieden die niet tot de bestemmingscategorie 'natuur, bos en groen' behoren, waarvan maximaal 70.000 ha tegelijkertijd behoren tot de agrarische structuur en minimaal 10.000 ha tot een andere bestemmingscategorie behoren. Deze kwantitatieve optie is gebaseerd op de doelstelling om natuur en bos in goed gestructureerde gehelen in te bedden en gaat niet uitsluitend uit van een cijfermatige prognose of behoeftenberekening.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Bij de afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur zal de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen voor de speciale beschermingszones van het Natura 2000-netwerk een belangrijk uitgangspunt vormen.

De cijfers voor de grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling hebben uitsluitend betrekking op de effectieve natuurfunctie en de eventueel bijhorende infrastructuur (sloten, grachten, natuureducatief centrum, natuurpaden, ...).

Bij de afbakening van de natuurlijke structuur dient verder rekening gehouden te worden met de optie om de actuele bosindex te verhogen. Dit betekent dat binnen de gebieden van de natuurlijke structuur de nodige ruimte wordt voorzien voor de effectieve realisatie van 10.000 ha nieuw bos. Deze bosuitbreiding wordt in hoofdzaak gerealiseerd binnen de gebieden van de bestemmingscategorie 'natuur, bos en groen'. Een beperkt deel van deze bosuitbreiding kan gerealiseerd worden in de gebieden die niet tot de bestemmingscategorie 'natuur, bos of groen' behoren en die als natuurverwevingsgebieden aangeduid zijn binnen de voor de natuurverwevingsgebieden geformuleerde uitgangspunten. Dit kwantitatief ontwikkelingsperspectief, specifiek voor de bosstructuur als onderdeel van de natuurlijke structuur, is mede gebaseerd op een integrale benadering van de behoeften aan bos, op de invulling van de verschillende functies die aan bos worden toegekend en op het functioneren van het ecosysteem bos op zich.

De ecologisch verantwoorde bosuitbreiding moet vooral worden gerealiseerd aansluitend bij bestaande bossen, als buffer, in functie van natuurontwikkeling en verbinding of in de nabijheid van stedelijke gebieden (onder meer stadsrandbossen in bosarme streken). Door middel van een gefaseerde afbakening moet gegarandeerd worden dat de uitbreidingen ook effectief worden gerealiseerd, vooraleer nieuwe uitbreidingen worden vastgelegd.

De grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling, natuurverwevings-, bos- en bosuitbreidingsgebieden worden afgebakend in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. De afbakening in ruimtelijke uitvoeringsplannen vindt plaats op initiatief van ruimtelijke ordening in samenwerking met de voor natuur, landbouw en bos bevoegde overheidssectoren en in overleg met de provinciale en gemeentelijke overheden.

De natuurverbindingsgebieden worden in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend in functie van de door het Vlaams Gewest afgebakende grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling en natuurverwevingsgebieden en aan de hand van richtlijnen, opgesteld op Vlaams niveau. Natuurverbindingsgebieden worden slechts afgebakend voor zover de verbindende functie niet door een ander onderdeel van de natuurlijke structuur kan worden verzekerd (meestal door natuurverwevingsgebieden).

Op Vlaams niveau kunnen algemene ruimtelijke kwaliteitsobjectieven ten aanzien van de natuurlijke structuur, inclusief de ecologische infrastructuur, vastgesteld worden (bv. behoud van minimale aanwezigheid van ecologische infrastructuur in industriegebieden, woongebieden, ...).

De ruimtelijke randvoorwaarden die in de ruimtelijke uitvoeringsplannen opgelegd worden aan andere functies moeten in overeenstemming gebracht worden met de aard en de rol van het natuurelement.

Bovendien wordt het behoud en de ontwikkeling van de ecologische infrastructuur voornamelijk via het vergunningenbeleid gewaarborgd, via de bestaande of aan te passen groene bestemmingen in de bestaande plannen van aanleg en via verordeningen.

3.2. Ontwikkelingsperspectieven

3.2.1. Een gebiedsgericht ruimtelijk beleid voor de gebieden van de natuurlijke structuur

Voor de natuurlijke structuur wordt een gebiedsgericht beleid gevoerd dat streeft naar de aanduiding van een samenhangend en georganiseerd geheel van gebieden. In deze gebieden van de natuurlijke structuur wordt het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuur gestimuleerd rekening houdend met de specifieke biologische waarde, de toekomstmogelijkheden, de bestaande gebruiksvormen en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. De belangrijkste accenten voor dit gebiedsgericht beleid zijn:

Ontwikkeling van beken en rivieren in relatie met de omgevende vallei

Structuurbepalend voor het buitengebied zijn de riviervalleien, (met name die van de IJzer, de Leie, de Schelde, de Dender, de Durme, de Demer, de Rupel, de Zenne, de Dijle, de Grote Nete, de Kleine Nete, de Gete, de Maas en de Jeker) en het sterk vertakt netwerk van beekvalleien.

Het ruimtelijk beleid van rivieren en beken moeten worden ontwikkeld in relatie tot de omgevende valleien. Dit betekent dat er ruimtelijke voorwaarden worden gecreëerd die het integraal waterbeheer ondersteunen en die de relaties tussen de waterloop en de omgevende vallei versterken.

Gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven

Voor een aantal gebieden van de natuurlijke structuur worden gebiedsspecifieke ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven opgegeven. De gebieden zijn opgenomen in de natuurlijke structuur enerzijds omwille van hun belang, anderzijds om in te spelen op belangrijke (ruimtelijke) ontwikkelingen die er zich (op termijn) kunnen voordoen. Onder meer voor de volgende belangrijke gebieden van de natuurlijke structuur gelden de volgende ontwikkelingsperspectieven.

- **de kustmilieus** (inclusief de duinengordel). Omwille van de zware druk op de waardevolle ecosystemen van het kustmilieu moeten de ecologische waarden van het kustgebied optimaal worden versterkt. Dit houdt in dat bijvoorbeeld :

- *de bestaande natuurgebieden worden uitgebreid;

- *de relatie tussen strand en duinen en de erachter liggende polders bijzondere

2 Gewenste ruimtelijke structuur

aandacht krijgt;

*het strand gelegen in de omgeving van natuurgebieden kan afgesloten worden voor recreatie;

*de gevolgen van waterwinning op de natuurwaarden en de mogelijke alternatieven worden onderzocht en geëvalueerd.

- **het Schelde-estuarium.** Omwille van het uitzonderlijk belang moet de natuurlijke potentie van het Schelde-estuarium optimaal worden beschermd en ontwikkeld, rekening houdend met de functie voor de scheepvaart en voor het integraal waterbeheer. Dit houdt in dat bijvoorbeeld :

*de mogelijkheden voor meekoppeling van natuurontwikkeling met de economische functie van de Schelde, de landbouwfunctie en het integraal waterbeheer maximaal benut worden;

*de gebieden 'Kuifeend' (Antwerpen), 'Blokkeerdijk' (Antwerpen) en de schorren en polders van de Benedenschelde worden gevrijwaard en versterkt;

- **de Maasvallei.** In het kader van een grensoverschrijdende ruimtelijke ontwikkelingsvisie worden de ecologische waarden versterkt, worden inpasbare vormen van landbouw en recreatie ontwikkeld en ondersteund en een ruimtelijke inkadering van de vastgelegde afbouw van grindwinning voorzien. Tevens wordt het nodige waterbergend vermogen in de vallei gecreëerd.

3.2.2. Een ruimtelijk-ecologische basiskwaliteit voor de ecologische infrastructuur

De ecologische infrastructuur in het buitengebied bestaat uit natuur- en bosgebieden die niet behoren tot de beleidscategorieën GEN, GENO, natuurverwevingsgebied en natuurverbindingsgebied, de kleine landschapselementen (holle wegen, taluds, graften, houtkanten, bomenrijen, bronnen, poelen, rietkragen, ...) en uit de natuur in de bebouwde omgeving (natuur-, bos- en parkgebieden, natuurelementen (wegbermen, beken, ...)) van de kernen van het buitengebied. Voor wat de ecologische infrastructuur in het stedelijk gebied betreft wordt verwezen naar hoofdstuk III.1, punt 4.10.

Het is noodzakelijk dat voor de ecologische infrastructuur een basiskwaliteit tot stand wordt gebracht. De ecologische basiskwaliteit garandeert het voortbestaan van organismen die gebonden zijn aan een milieu waar de invloed van de menselijke activiteit overheerst of laat migraties toe van organismen die gebonden zijn aan meer specifieke biotopen. De ecologische basiskwaliteit heeft, voor wat het ruimtelijk aspect betreft, betrekking op het voorkomen van natuurlijke elementen in het landschap en op de structuurkenmerken ervan. Maatregelen voor het behoud en de ontwikkeling van de ecologische infrastructuur moeten zich richten naar de bepalingen van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

De ruimtelijk-ecologische basiskwaliteit van waterlopen bijvoorbeeld veronderstelt het vermijden van barrières, het behoud van natuurlijke oevers en het stroomkuilenpatroon in de waterloop, het niet-aanbrengen van een oeververharding en het niet-overwelden.

3.2.3. Een specifiek ruimtelijk kwaliteitsobjectief m.b.t. het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de connectiviteit van de natuurlijke structuur

Bij de uitwerking van het gebiedsgericht ruimtelijk beleid voor de stedelijke gebieden, de stedelijke netwerken, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuur moet bij de invulling van de taakstellingen inzake wonen, werken, recreatie en lijninfrastructuren de ruimtelijk-functionele samenhang tussen het fysisch systeem en de structurerende elementen van de natuurlijke structuur verzekerd blijven. Dit betekent onder meer dat:

- het fysisch systeem en de elementen van de natuurlijke structuur richtinggevend zijn voor de aard, de grootte en de vormgeving van de wijzigingen in ruimtegebruik;
- bij de realisatie van de taakstellingen inzake wonen, werken en lijninfrastructuur een flankerend beleid wordt gevoerd dat gericht is op het behoud van de samenhang van de natuurlijke structuur en de effectieve (her)inrichting van de gebieden waar grootschalige wijzigingen van het ruimtegebruik de bestaande structuren wijzigen zodat de connectiviteit en de ruimtelijk-functionele samenhang ervan gegarandeerd blijft. Dergelijke aspecten vloeien ook voort uit diverse beoordelingen in het kader van planinitiatieven (MER, passende beoordeling, ...);
- de ruimtelijke beleidsobjectieven inzake groei, concentratie en verdichting van stedelijke gebieden gebiedsgericht en ruimtelijk gedifferentieerd worden uitgewerkt waarbij het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de connectiviteit van de natuurlijke structuur een sturend element is;
- de noodzakelijke acties voor realisatie van de connectiviteit van de natuurlijke structuur worden bij voorkeur meegenomen in de betreffende ruimtelijke uitvoeringsplannen.

3.2.4. Herwaarderen van de bestaande bossen

Heel wat van de bestaande bossen zijn momenteel erg gedegenereerd : aantasting door (illegale) weekendhuisjes, door over-recreatie, door zonevreemde bebouwing, ... Naast de hoger vermelde ontwikkelingsperspectieven voor bosuitbreiding moeten daarom aanzienlijke inspanningen geleverd worden voor de herwaardering van de bestaande bossen in de richting van de doelstellingen van het Bosdecreet.

3.2.5. Beheersovereenkomsten

Beheersovereenkomsten zijn geen instrumenten van ruimtelijke ordening. Het zijn wel instrumenten met een belangrijke betekenis voor de natuurlijke structuur, met name voor het realiseren van de vooropgestelde kwantitatieve en kwalitatieve richtlijnen. Deze instrumenten worden verwezenlijkt in het kader van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu en door de implementatie van de EG-verordening 2078/92. Een beheersovereenkomst is een overeenkomst op vrijwillige basis waarbij de beheerder van een grond zich verbindt om tegen een financiële vergoeding specifieke beheersmaatregelen te nemen.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

4. Afbakening en ontwikkelingsperspectieven voor de agrarische structuur

Landbouw levert een aanzienlijke bijdrage aan het Bruto Regionaal Produkt en aan de werkgelegenheid in Vlaanderen. Landbouw is ook de grootste ruimtegebruiker in Vlaanderen en de belangrijkste factor in het openhouden van het buitengebied. De agrarische structuur is het samenhangend geheel van gebieden die het duurzaam functioneren van de landbouw verzekeren.

Voor de landbouw wordt voldoende ruimte voorbehouden. De landbouw kan maar overleven als, binnen aanvaardbare randvoorwaarden, de beschikbare technologieën en hulpmiddelen kunnen worden ingezet om aan de landbouwer een vergelijkbaar inkomen te verschaffen.

Dit veronderstelt dat de beroepsmatige landbouwbedrijfsvoering zowel kwalitatief als kwantitatief wordt instandgehouden. De kwalitatieve instandhouding vereist eveneens dat een duurzame landbouw wordt bedreven. Voor de landbouw is een lang-termijn-perspectief noodzakelijk, gelet op de specifieke socio-economische situatie.

De belangrijkste gebieden van de agrarische structuur zijn gelegen in het westelijk deel en in de polders van West-Vlaanderen, de omgeving van Tielt, de leemgebieden van het Schelde-Leie-interfluvium, het zuidelijk deel van Oost-Vlaanderen (Zwalmstreek, Land van Zottegem), Brabant (Pajottenland, Zuid-Hageland, Haspengouw) en Limburg (droog en vochtig Haspengouw), het gebied ten noordwesten en ten oosten van Gent (het straatdorpengebied en het Meetjesland), de Noorderkempen en het gebied tussen Mechelen, Heist-op-den-Berg en Lier.

4.1. Afbakening

4.1.1. Garanderen van ontwikkelingsmogelijkheden voor landbouw door afbakening van de gebieden van de agrarische structuur

De gebieden die belangrijk zijn voor het functioneren van de landbouw worden afgebakend in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Dit wordt geoperationaliseerd door de afbakening van gebieden van de agrarische structuur. Deze gebieden zijn nodig voor het duurzaam functioneren van de landbouw.

Alleen op deze wijze wordt het mogelijk een betere landbouwstructuur (= zogenaamde agrarische macrostructuur) te bereiken in de gebieden die voor het functioneren van de landbouw in de toekomst belangrijk blijven, te voorkomen dat

andere aanwezige functies (o.a. woonfunctie) voorwaarden opleggen aan de landbouwfunctie of het functioneren van de landbouw op termijn kunnen bemoeilijken. Dit is de beleidszekerheid en de beleidscontinuïteit die vanuit de ruimtelijke planning aan de landbouwfunctie worden geboden.

In de gebieden van de agrarische structuur, zullen aldus ruimtelijke condities worden gecreëerd die de inzet van sectorale beleidsinstrumenten (aanleg van specifieke infrastructuur, gezamenlijke waterzuivering, ruilverkaveling, ...) mogelijk maken. Verder zal het beleid gericht zijn op het weren van nieuwe niet-agrarische functies die het functioneren van de landbouw op termijn zouden kunnen belemmeren. Zo moet hobbyland- en tuinbouw worden ontmoedigd in het agrarisch gebied. Voor hobbyland- en tuinbouw moet ruimte worden voorzien in de stedelijke landbouwgebieden en in de kernen van het buitengebied.

Een gedeelte van de gebieden van de natuurlijke structuur overlapt met de gebieden van de agrarische structuur : natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden. Onder meer om deze reden is het essentieel dat de afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur en de gebieden van de agrarische structuur in ruimtelijke uitvoeringsplannen op gelijkwaardige basis en gelijktijdig gebeurt.

4.1.2. Afbakening van de gebieden van de agrarische structuur

Karakteristiek voor de landbouw is het continu onderhevig zijn aan sterk wisselende externe invloedsfactoren. Vier factoren worden hier vermeld:

Ten eerste het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB) binnen de EU en ten tweede de wereldhandelsovereenkomsten (Gatt) leiden ertoe dat het aanbod van productierichtingen op bedrijfsniveau sterk kan variëren. Momenteel kan binnen de internationale context de verhoogde vraag naar graan op de wereldmarkt aangetaald worden als belangrijke onzekere factor voor de landbouwbedrijfskeuze. Ontwikkelingen in andere productietakken zijn in de toekomst daarom niet onmogelijk.

De milieuproblematiek in Vlaanderen vormt een derde externe invloedsfactor op de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de landbouw.

Een vierde invloedsfactor is het consumentengedrag. Er kan gesteld worden dat het consumentengedrag sterk onderhevig is aan zowel vaste trends in het koopgedrag als aan toevallige incidenten.

De eerste drie factoren zouden kunnen leiden tot een extensivering van het ruimtegebruik door de landbouw. Binnen de gebieden van de agrarische structuur moet de nodige ruimte gelaten worden voor structurele bedrijfsveranderingen. De differentiatie van de gebieden van de agrarische structuur is zodanig opgevat dat deze de hiervoor noodzakelijke ruimte laat.

De gebieden van de agrarische structuur worden, in functie van haar economische behoeften, op Vlaams niveau afgebakend in gewestelijke uitvoeringsinstrumenten en -plannen. Uitgaande van de oppervlakte die momenteel effectief in landbouw-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

gebruik is en de huidige agrarische bestemmingen op de plannen van aanleg, wordt de oppervlakte van de bestemming agrarisch gebied op 750.000 ha gebracht, in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend en ruimtelijk bestemd voor beroepslandbouw¹⁸. Hierbij wordt de totaliteit van de huidige beroepsmatige landbouwbedrijfsvoering als uitgangspunt genomen. De afbakening in ruimtelijke uitvoeringsplannen vindt plaats op initiatief van ruimtelijke ordening in samenwerking met de voor natuur, landbouw en bos bevoegde overheidssectoren en in overleg met de provinciale en gemeentelijke overheden.

Maximaal 70.000 ha van de gebieden van de agrarische structuur wordt in natuurverwevingsgebied gesitueerd en behoort tegelijkertijd tot de natuurlijke structuur. Verder zal de overheid zich inspannen om in de gebieden van de agrarische structuur 10.000 ha bosuitbreiding te realiseren in het kader van de EG-verordening 2080/92.

4.1.3. Differentiatie van de agrarische bebouwingsmogelijkheden binnen de afgebakende gebieden van de agrarische structuur

De agrarische structuur is onlosmakelijk verbonden met een aantal agrarische bedrijfsgebouwen. De bedrijfszetels zijn essentieel voor het functioneren van de agrarische structuur en maken daar deel van uit. Niet alle gebouwen met een landbouwfunctie kunnen als structuurondersteunend beschouwd worden. De verschillende typen van agrarische bebouwing kunnen dan ook op een gedifferentieerde manier worden aangepakt op lokale schaal.

Vanuit landbouwoogpunt is een differentiatie van de gebieden van de agrarische structuur i.f.v. teelten niet nodig. Door middel van moderne land- en tuinbouwtechnieken kunnen gewassen momenteel immers op bodems met de meest uiteenlopende kwaliteiten en geschiktheden worden geproduceerd zodat de behoefte om bepaalde bodems voor bepaalde teelten te reserveren sterk is afgenomen. Ook vanuit ruimtelijk oogpunt wordt op het niveau van Vlaanderen deze behoefte niet aangevoeld zodat er geopteerd wordt om de gebieden van de agrarische structuur niet te differentiëren i.f.v. de teelten.

De differentiatie van de gebieden van de agrarische structuur i.f.v. bebouwingsmogelijkheden heeft dan ook zowel ruimtelijke als landbouwkundige voordelen:

- enerzijds wordt de ruimtelijke spreiding van gebouwen beheerst;
- anderzijds worden de leefbaarheid van landbouwbedrijven en de potenties van de agrarische structuur gevrijwaard;
- de inplanting van nieuwe agrarische bedrijven gaat niet ten koste van de landbouwstructuur en de leefbaarheid van de bestaande bedrijven (bv. de inplanting van een gebouw in een optimaal ingericht en voor grondgebonden teelten zeer geschikt gebied);
- bestaande agrarische bedrijven kunnen uitbreiden in relatie tot de externe landbouwstructuur (zodat bestaande investeringen duurzaam zijn).

¹⁸ Beroepslandbouw : beroepsmatige landbouwbedrijfsvoering : het voortbrengen (kweken) van planten en/of dieren in hoofd- of nevenberoep.

Bouwvrije zones

Voor de differentiatie van de gebieden van de agrarische structuur, in functie van de bebouwingsmogelijkheden, bakent het Vlaams Gewest bouwvrije zones af in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Bouwvrije zones zijn samenhangende zones die veeleer beperkt zijn in oppervlakte. De bouwvrije zones zullen zo worden geselecteerd en afgebakend dat er geen bestaande bedrijfszetels worden opgenomen. Andere criteria voor de selectie en afbakening van bouwvrije zones zijn:

- belangrijke kwaliteiten of mogelijkheden voor grondgebonden agrarische functie in een groter geheel;
- aaneengesloten karakter van cultuurgronden;
- ontbreken van bebouwing;
- behoud van ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor agrarische bedrijfsgebouwen net buiten de bouwvrije zone;
- belangrijke landschappelijke kwaliteiten.

Het beleid binnen de bouwvrije zone is er op gericht om de externe landbouwstructuur te optimaliseren in functie van de ontwikkelingsmogelijkheden van de grondgebonden agrarische bedrijvigheid (schaalvergroting, ruilverkaveling, ...). Nieuwe bebouwing is in bouwvrije zones vanuit dit oogpunt niet toegelaten. Aangezien bestaande gebouwen niet in de bouwvrije zones worden opgenomen, zijn regelingen voor de verbouwing en uitbreiding van bestaande constructies irrelevant. Bij grootschalige evoluties in de landbouw (bv. verschuiving van akkerbouw naar melkveehouderij) kan een herevaluatie van de bouwvrije zones aangewezen zijn.

Uitbreiding van bestaande en inplanting van nieuwe agrarische en aan de landbouw toeleverende, verwerkende en dienstverlenende bedrijven

De overige gebieden van de agrarische structuur komen verspreid over heel Vlaanderen voor. Het beleid is er gericht op het behoud en de verdere ontwikkeling van het agrarisch ruimtegebruik. Hiertoe is verdere differentiatie van de gebieden van de agrarische structuur op lokaal niveau mogelijk.

Wat de aan de landbouw gerelateerde bedrijven betreft, kan in functie van hun ruimtelijk-functionele relatie met de landbouw een onderscheid worden gemaakt in:

- agrarische bedrijven
- lokale toeleverende en verwerkende bedrijven
- regionale toeleverende en verwerkende bedrijven
- kleinhandels- en dienstverlenende bedrijven
- toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied.

Agrarische bedrijven in hoofd- en nevenberoep zijn bedrijven die dierlijke of plantaardige producten voortbrengen voor de markt. De bedrijven zijn grondgebonden of grondloos en oefenen beroepsmatig de landbouwactiviteit uit. Op het bedrijf kan een beperkte toeleverende of verwerkende activiteit voorkomen op voorwaarde dat de relatie met de landbouwactiviteit op het bedrijf substantieel is voor het voortbestaan van de toeleverende of verwerkende activiteit. Voorbeelden

2 Gewenste ruimtelijke structuur

zijn verkoop van hoeveproducten, bewerken van eigen producten, eigen mestverwerking, hoefvetoerisme. In principe kunnen bestaande agrarische bedrijven zich uitbreiden en nieuwe agrarische bedrijven zich inplanten, in de gebieden van de agrarische structuur (behalve in bouwvrije zones en in natuurverwevingsgebied), op agrarische bedrijvenzones en in stedelijke landbouwgebieden.

Lokale toeleverende en verwerkende bedrijven met een ruimtelijk-functionele relatie met de landbouw zijn bedrijven die de toelevering van landbouwgrondstoffen noodzakelijk voor of de verwerking van landbouwproducten afkomstig van de beroepslandbouwactiviteiten in de omgeving verzorgen. Ze zijn klein van omvang en sluiten wat schaal betreft aan bij de omgeving. Voorbeelden zijn een lokaal conditioneringsbedrijf voor verse producten, lokale loonwerkers, kleinschalige mestverwerking. In principe kunnen dergelijke lokale toeleverende en verwerkende bedrijven uitbreiden en nieuwe bedrijven zich inplanten, op lokale bedrijventerreinen.

Regionale toeleverende en verwerkende bedrijven met een ruimtelijk-functionele relatie met de landbouw zijn bedrijven die de toelevering van landbouwgrondstoffen noodzakelijk voor of de verwerking van landbouwproducten afkomstig van de beroepslandbouwactiviteiten in de regio verzorgen. Voorbeelden zijn veevoederen en meststoffenfabrieken, slachthuizen, vleeswarenfabrieken, conservenbedrijven, groothandelsmarkten, grootschalige mestverwerking. In principe kunnen dergelijke regionale toeleverende en verwerkende bedrijven uitbreiden en nieuwe bedrijven zich inplanten, op gemengde regionale bedrijventerreinen, op bedrijventerreinen voor agro-industrie en op bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

Bepaalde kleinhandelsbedrijven kunnen land- en tuinbouwproducten en/of -grondstoffen verdelen. Zij onderscheiden zich van de toeleverende en verwerkende bedrijven doordat ze niet exclusief op de beroepslandbouw gericht zijn. Voorbeelden zijn tuincentra. Voor deze kleinhandelsbedrijven worden ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven geformuleerd in hoofdstuk III.1. over “De stedelijke gebieden”.

Bepaalde vormen van dienstverlening zijn evenmin exclusief op de beroepslandbouw gericht. Voorbeelden zijn veeartsen, centra voor kunstmatige inseminatie, proefbedrijven, dierenklinieken, dierenasielen. Voor de verdere ontwikkeling van dergelijke dienstverlening geldt het principe van de gedeconcentreerde bundeling.

Bepaalde toeristisch-recreatieve bedrijven in het buitengebied kunnen dierlijke of plantaardige producten voortbrengen, evenwel niet voor de markt. Zij hebben in de eerste plaats een verzorgend karakter ten aanzien van toerisme en recreatie. Voorbeelden zijn kinderboerderijen, manèges, paardenrenbanen, dierentuinen, plattelandstoerisme. Voor dergelijke toeristisch-recreatieve bedrijven gelden de ontwikkelingsperspectieven voor de toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied (zie verder).

In functie van de impact op de omgeving zijn er voor dergelijke ruimtelijk-functioneel aan de landbouw gerelateerde bedrijven ontwikkelingsmogelijkheden in

andere ruimtelijke beleidscategorieën (cf. de ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen, zie hoofdstuk III.3 Gebieden voor economische activiteiten). Het Vlaams Gewest verwerkt deze ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden in de stedenbouwkundige voorschriften van de ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Om een geordende ontwikkeling van grondloze agrarische bedrijven¹⁹ te stimuleren, kan er in sommige gevallen worden voorgesteld nieuwe grondloze agrarische bedrijven in te planten op specifiek te ontwikkelen agrarische bedrijvenszones (zie 4.2.2).

Functiewijziging voor uit de agrarische bedrijfsvoering uitgestoten agrarische (bedrijfs)gebouwen

Agrarische (bedrijfs)gebouwen die uit de agrarische bedrijfsvoering worden uitgestoten, kunnen een functie krijgen

- 1) als aan de landbouw dienstverlenende bedrijven met een beperkte ruimtelijke dynamiek;
- 2) voor laagdynamische aan het buitengebied gekoppelde recreatieve functies;
- 3) als bestemming van het wonen, los van de agrarische functie, in de gebieden van de agrarische structuur mits het beantwoordt aan de grenzen gesteld aan zone vreemde woningen.

Elke functiewijziging en de dynamiek van elke nieuwe functie moeten getoetst worden aan een gebiedsgerichte visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de externe landbouwstructuur in het betrokken gebied. De overheid kan door middel van uitvoeringsinstrumenten (o.a. verordeningen en ruimtelijke uitvoeringsplannen) bepaalde functiewijzigingen bij voorbaat uitsluiten of aan voorwaarden onderwerpen.

4.2. Ontwikkelingsperspectieven

4.2.1. Erkenning en ondersteuning van de agrarische macrostructuur

De landbouwfunctie komt in de (ruimtelijke) agrarische structuur zeer gedifferentieerd tot uiting. Op gewestelijk niveau kan zeer duidelijk een agrarische macrostructuur worden onderkend. De agrarische macrostructuur moet worden beschouwd als de ruimtelijke vaststelling van een aantal concentratie- en specialisatiegebieden van de landbouw in Vlaanderen.

¹⁹ Een grondloos agrarisch bedrijf is een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) uitsluitend in bedrijfsgebouwen voortbrengt. Deze bedrijven hebben slechts behoefte aan een bouwplaats voor de oprichting van hun bedrijf. Grondloze bedrijven met een beperkte grondgebonden activiteit zijn eveneens grondloze bedrijven. Een grondgebonden agrarisch bedrijf is een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) geheel of gedeeltelijk voortbrengt via eigen uitbating van landbouwgronden. Bedrijven die een grondloze en grondgebonden bedrijfstak combineren, behoren eveneens tot de categorie van de grondgebonden bedrijven.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Deze agrarische macrostructuur moet het uitgangspunt vormen voor positieve en structuurondersteunende maatregelen vanuit het ruimtelijk en het sectoraal beleid.

Ruimtelijk gesproken kent de landbouw in Vlaanderen een sterk gemengd karakter. Grondloze agrarische bedrijven komen voor naast grondgebonden agrarische bedrijven. Verschillende soorten teelten komen in eenzelfde gebied voor. De tendens naar verdere menging en diversificatie zet zich verder door. Daarnaast bestaan er regio's van concentratie en specialisatie, onder meer voor intensieve tuinbouw en grondloze varkens- en rundveehouderij.

Op Vlaams niveau onderscheidt men een agrarische macrostructuur van regio's met concentratie en specialisatie van grondloze veehouderij, regio's met concentratie en specialisatie van intensief grondgebonden tuinbouw, regio's met gemengde landbouw en regio's met concentratie en specialisatie van tuinbouw onder glas of plastic. Deze regio's worden onderscheiden op basis van hun huidige kenmerken en/of op basis van hun potenties.

Deze macrostructuur maakt een gericht en ondersteunend beleid mogelijk. Aanleg van specifieke infrastructuur en gezamenlijke waterzuivering zijn hiervan voorbeelden. De agrarische macrostructuur heeft geen impact op het vergunningenbeleid.

Voor de verschillende onderdelen van deze macrostructuur worden volgende ontwikkelingsperspectieven gegeven.

- **Regio's met concentratie en specialisatie van grondloze veehouderij.** Grondloze veebedrijven zijn die met veredelingsdieren en/of runderjong- en mestvee zonder grasland. Voorbeelden van regio's met grondloze veehouderij zijn de omgeving van Tielt (concentratie van voornamelijk grondloze varkenshouderij) en de Noorderkempen (concentratie van voornamelijk grondloze rundveehouderij). Omwille van de beheersing van de ruimtelijke en de milieu-effecten wordt in deze regio's geopteerd voor het behoud van de bestaande concentratie, eerder dan voor de verspreiding ervan. Voor het behoud van de concentratie pleiten ook economische motieven, zoals daar onder meer zijn de aanwezigheid van een toeleverings- en afzetstructuur en de mogelijkheid voor mestverwerking ter plaatse. De bestaande ruimtelijke structuur is in deze regio's niet altijd optimaal. Knelpunten blijven de mobiliteitsbeheersing, de sanitaire risico's, de ligging ten opzichte van de woonkernen en de bedrijfsontsluiting. Een inrichtingsplan met beperkte aanpassingen kan op termijn de ruimtelijke structuur van deze gebieden verbeteren.
- **Regio's met concentratie en specialisatie van intensieve grondgebonden tuinbouw in open lucht.** Voor de intensieve grondgebonden tuinbouw in open lucht is (periodiek) behoefte aan water. Deze activiteiten worden dus bij voorkeur gericht naar regio's waar, rekeninghoudend met alle functies, voldoende oppervlaktewatervoorraden beschikbaar zijn en waar (gemeenschappelijke) watertoevoer kan worden gerealiseerd (bijv. op specifieke agrarische bedrijventerreinen). In verband met het aanbod aan oppervlaktewater is de kennis beperkt, zodat

voor een concrete aanduiding van deze regio's bijkomende studie wordt vereist. Verregaande concentratie van deze bedrijfstak kan milieu-hygiënische en fyto-sanitaire problemen veroorzaken.

- **Regio's met gemengde landbouw.** De regio's met gemengde landbouw nemen het grootste gedeelte van de landbouwoppervlakte in. In de regio's met gemengde landbouw komen zowel de grondgebonden als de grondloze agrarische bedrijven voor (= veebedrijven met grasland en graasdieren, veebedrijven met veredelingsdieren, akkerbouwbedrijven, tuinbouwbedrijven in open lucht en tuinbouwbedrijven onder glas of plastic en tuinbouwbedrijven voor gespecialiseerde substraatbehoevende teelten).
- **Regio's met concentratie en specialisatie van tuinbouw onder glas of plastic.** Omwille van de toeleverings- en afzetstructuur (veilingen, relatieve nabijheid van afzetmarkten) en van de opleidingsstructuur (scholen, onderzoeksinstellingen) hebben deze regio's uitstraling over heel Vlaanderen en ook daarbuiten. Tot de regio's met overwegend tuinbouw onder glas of plastic wordt de omgeving van Roeselare, de oostelijke flank van Gent, de omgeving van Mechelen en de omgeving van Hoogstraten gerekend. De aanwezige (infra)structuren worden daardoor optimaal gevaloriseerd. Per regio worden de knelpunten en mogelijkheden onderzocht. In functie van sanitaire randvoorwaarden wordt gestreefd tuinbouw onder glas of plastic optimaal te verweven met grondgebonden landbouw. Anderzijds wordt ten behoeve van gemeenschappelijke watervoorziening en afvalwaterzuivering gestreefd naar een optimale bundeling. De mobiliteitsaspecten worden per regio onderzocht. De uitbouw van nieuwe regio's voor tuinbouw onder glas of plastic blijft mogelijk. De aanwezigheid of de concrete programmatie van een toeleverings-, afzet- en opleidingsstructuur en de nabijheid van warmtebronnen zijn belangrijke criteria.

4.2.2. Agrarische bedrijvenzone voor een leefbare agrarische structuur

Om de ongeordende ontwikkeling van concentraties aan agrarische bedrijven te voorkomen, bestaat de mogelijkheid om agrarische bedrijvenzones af te bakenen voor de inplanting van nieuwe grondloze agrarische bedrijven. In zover een gemeente of streek voorzien is van dergelijke agrarische bedrijvenzone worden nieuwe inplantingen van de beoogde types van bedrijven hiernaar verwezen. In aanvulling aan de agrarische bedrijven zelf kunnen dan bepaalde gemeenschappelijke aanvullende voorzieningen ingeplant worden voor de bedrijven van dat terrein (mestopslag- of verwerkingsinstallatie, groente-inpakbedrijf).

De aanwezigheid van een agrarische bedrijvenzone werkt ondersteunend voor de ontwikkeling van de grondloze agrarische bedrijvigheid in de regio. De voor- en nadelen van ruimtelijke concentratie worden door de overheidssector zelf afgewogen. De afbakening van de agrarische bedrijvenzones en de mate waarin het sectoraal en ruimtelijk beleid zullen worden afgestemd op deze afbakening, zullen voorwerp uitmaken van voorafgaandelijk overleg met de betrokken beroepssector. Een aangepast grondbeleid (o.a. planbaten) zal bovendien moeten voorkomen dat

2 Gewenste ruimtelijke structuur

er zich grondspeculatie zal voordoen. Tenslotte moet bij de afbakening van de agrarische bedrijvenzones voldoende afstand tot hindergevoelige zones worden gewaarborgd.

Agrarische bedrijvenzones worden afgebakend binnen de gebieden van de agrarische structuur en maken bijgevolg geen deel uit van de oppervlakte aan bijkomende lokale en regionale bedrijventerreinen en bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven. Het is dan ook niet de bedoeling dat op dergelijke terreinen ook toeleverende of verwerkende bedrijven zouden ingeplant worden. Dergelijke bedrijven horen immers in principe thuis op lokale of regionale bedrijventerreinen, in de kernen van het buitengebied of in uit de agrarische bedrijfsvoering uitgestoten (bedrijfs)gebouwen. In het laatste geval betreft het enkel laag-dynamische activiteiten.

5. Ontwikkelingsperspectieven voor de nederzettingsstructuur

De nederzettingsstructuur van het buitengebied bestaat uit het samenhangend geheel van bebouwing in het buitengebied. Onder bebouwing worden begrepen: woningen, (agrarische) bedrijfs- of industriële gebouwen, recreatieve en toeristische bebouwing als bebouwing voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, De nederzettingsstructuur wordt operationeel gemaakt door de volgende ruimtelijke beleidscategorieën voorop te stellen: de kernen (hoofddorpen en woonkernen), de linten, de verspreide bebouwing en de bebouwde perifere landschappen (waarin alle andere beleidscategorieën voorkomen).

De nederzettingsstructuur staat in nauwe relatie met het landschap en de structuurbepalende elementen van het buitengebied; met name de natuurlijke structuur, de agrarische structuur en de infrastructuur (wegen, water en spoor). De nederzettingsstructuur is gericht op het duurzaam functioneren van wonen en werken maar dit in een ondergeschikte relatie (kwantitatief en kwalitatief) tot de natuurlijke structuur en de agrarische structuur. De woon- en werkfunctie kan op bepaalde plaatsen in het buitengebied de hoofdfunctie zijn waaraan ruimtelijke voorwaarden vanuit de structuurbepalende functies van het buitengebied (natuur, landbouw, bos, ...) worden gekoppeld (o.m. mogelijkheden voor uitbreiding, ...).

5.1. Differentiatie van de nederzettingsstructuur

Om een gedifferentieerd ruimtelijk beleid voor de nederzettingsstructuur te voeren, worden in die nederzettingsstructuur de volgende ruimtelijke beleidscategorieën onderscheiden:

- **De kernen**

Dat zijn de hoofddorpen en de woonkernen.

Het Nationaal Instituut voor Statistiek definieert de woonkern als volgt:

“De woonkern of morfologische agglomeratie is het landschapsdeel dat aansluitend bebouwd is door huizen met hun hovingen, openbare gebouwen, kleine industriële of handelsuitrustingen met inbegrip van de tussenliggende verkeerswegen, parken, sportterreinen, enz. Het wordt begrensd door landbouwgrond, bossen, braak en woeste gronden waartussen zich eventueel een ‘verspreide bebouwing’ bevindt. Zowel steden, dorpen als gehuchten kunnen woonkernen vormen. Ze kunnen ook de vorm aannemen van de in ons land zo veelvuldig voorkomende lintbebouwing”.

Een hoofddorp is een woonkern die minstens over een voldoende uitrustingsgraad beschikt. Basis voor de selectie van de hoofddorpen is de wetenschappelijke analyse die werd opgenomen in de documenten ‘De invloedssferen der centra en hun activiteitsstructuren’ opgemaakt door M. Goossens en H. Van der Haegen in de Atlas van België, en ‘De spreiding en het relatiepatroon van de Belgische nederzettingen in 1980 met kaarten buiten tekst’, opgemaakt door H. Van Der Haegen, M. Pattyn en S. Rousseau.

Tot de hoofddorpen worden ook meervoudige hoofddorpen gerekend. Er is sprake van een meervoudig hoofddorp als er niet één kern is met een uitrustingsgraad die het vereiste niveau bereikt, maar wel meerdere kernen die in elkaars nabijheid zijn gelegen en die te samen het vereiste uitrustingsniveau bereiken.

- Het bebouwd perifeer landschap

In een bebouwd perifeer landschap komt de bebouwing fragmentarisch voor in een ongedefinieerd patroon van allerhande types van bebouwing (linten, hoofddorpen, woonkernen (verkavelingen, ...) en infrastructuur (wegen, spoorlijnen, hoogspanningsleidingen, ...). Bepaalde fragmenten functioneren daarbij op eenzelfde wijze als kernen van de historische nederzettingsstructuur (dorpen, gehuchten). Dit is onder meer het geval voor fragmenten met hoge concentratie aan kleinhandel en diensten zoals centra in wijken, verkavelingen, De onbebouwde ruimte is er nog in belangrijke mate aanwezig maar heeft een versnipperd voorkomen als gevolg van een uitwaaiing van allerhande functies en activiteiten (wonen, verzorging, commerciële activiteiten, industrie, ...).

- De linten

Een lint is een bebouwde omgeving aan één of aan beide zijden van een straat met een typische lineaire structuur en die niet als woonkern is geselecteerd.

- De verspreide bebouwing

Iedere vorm van bebouwing die niet op basis van de definiëring tot één van de vorige beleidscategorieën kan worden gerekend wordt als verspreide bebouwing opgevat.

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan wordt de bindende selectie gemaakt van de hoofddorpen en de woonkernen. Overleg met de gemeenten is noodzakelijk.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

5.2. **Trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden: 60 % in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en 40 % in de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren**

Op basis van het principe van de gedeconcentreerde bundeling wordt ervoor geopteerd om de verhouding van de woningvoorraad in 1991 tussen de gemeenten die geheel of gedeeltelijk gelegen zijn in stedelijke gebieden en de gemeenten die tot het buitengebied gerekend worden, te hanteren als te realiseren beleidskeuze in de toekomst. In 1991 bevond ca 60 % van de Vlaamse woningvoorraad zich in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren en ca 40 % bevond zich in de gemeenten die tot het buitengebied worden gerekend. De voorgestelde verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden tussen de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren vormt een trendbreuk ten opzichte van de bij de opmaak van het eerste Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vastgestelde ontwikkelingen.

In deel 1C van het informatief gedeelte is een prognose gemaakt naar de behoefte aan bijkomende woningen tussen 2007 en 2012 met een doorkijk naar 2022. Onder het begrip woningen worden woongelegenheden verstaan. De prognose gaat uit van de gegevens van de Studiedienst van de Vlaamse regering met betrekking tot de verwachtingen inzake de bevolkings- en gezinsaanwas. De geraamde behoefte geeft echter geen inzicht in de te verwachten vraag naar woningdifferentiatie (appartementen, gezinswoningen, gezinnen versus alleenstaanden, etc.). Uit voorlopige berekeningen weten we wel dat de komende vijf jaar (2007-2012) het aandeel alleenstaanden met 19,5 à 24% zal toenemen in Vlaanderen, voor meerpersoonsgezinnen is dat maar 4%. Daardoor zal er een grotere behoefte ontstaan aan kleinere woningen.

Naast de behoefte aan bijkomende woningen bestaat een renovatie- en vernieuwbouwbehoefte. Volgens de recentste onderzoeken zal het aantal woningen van slechte en middelmatige kwaliteit door de veroudering van het patrimonium evolueren van 171.884 woningen in 2006 tot 195.900 in 2011.

In de onderstaande tabel wordt de geraamde behoefte aan bijkomende woningen in de periode tussen 2007 en 2012 voorgesteld. Er wordt rekening gehouden met 2 demografische scenario's: (1) een cijfer uitgaande van een gezinsverdunding die zwak doorzet, en (2) een cijfer uitgaande van een scenario waarbij een sterke gezinsverdunding verwacht wordt.

Stap 1: Verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden naar de verschillende provincies

De verdeling tussen de provincies gebeurt op basis van het huidig procentueel aandeel in de woningvoorraad van Vlaanderen en van een aantal factoren waaronder de bevolkingsevolutie.

Tabel 3

Verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen tussen de provincies.

	behoefte aan bijkomende woningen 2007-2012 (% van de behoefte)	
	zwak*	sterk*
Antwerpen	25.346 (28%)	31.138 (27%)
Vlaams-Brabant	13.323 (15%)	15.807 (14%)
West-Vlaanderen	15.134 (17%)	21.263 (18%)
Oost-Vlaanderen	18.804 (21%)	26.431 (23%)
Limburg	16.817 (19%)	20.857 (18%)
Vlaanderen	89.424 (100%)	115.496 (100%)

* zwak op basis van zwakke gezinsverdunding, sterk op basis van sterke gezinsverdunding

Stap 2: Aanpassing van de 60/40 verhouding op Vlaams niveau naar een provinciale verhouding

De procentuele verdeling van de behoefte aan bijkomende woningen in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en in de kernen van gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren wordt in tabel 4 voor iedere provincie gedifferentieerd.

Tabel 4

Verdeling behoefte bijkomende woningen.

Provincie	Minimumpercentage te realiseren in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk behoren tot de stedelijke gebieden	Maximumpercentage te realiseren in de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren
Antwerpen	65%	35%
Vlaams-Brabant	50%	50%
West-Vlaanderen	67%	33%
Oost-Vlaanderen	61%	39%
Limburg	57%	43%
Vlaanderen	60%	40%

De verschillen tussen de provincies kunnen worden verklaard door de verschillen in het bestaande nederzettingenpatroon (concentratie in vele kleine steden of in een grotere stad) en door de huidige woningdichtheid in het buitengebied.

Stap 3: Kwantitatieve optie voor de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren en gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren

Het Vlaams Gewest en de provincies leggen op basis van trends, prognoses en een ruimtelijk gedifferentieerde visie een kwantitatieve optie vast inzake het te realiseren aanbod aan woningbouw. Zij kunnen te allen tijde een dergelijke kwantitatieve optie vastleggen. Hierbij wordt steeds rekening gehouden met de verdeling van

2 Gewenste ruimtelijke structuur

bijkomende woongelegenheden over de gemeenten van de stedelijke gebieden en de buitengebiedgemeenten. Deze verhouding verschilt van provincie tot provincie. Het Vlaams Gewest doet dit voor de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot de groot- en regionaalstedelijke gebieden behoren. De provincies doen dit voor de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot de kleinstedelijke gebieden behoren en voor de gemeenten van het buitengebied. De kwantitatieve optie, vast te leggen door het Vlaams gewest en de provincies, dient uit te gaan van de geraamde behoefte aan bijkomende woningen zoals opgenomen in stap 1. Deze kwantitatieve optie moet onderbouwd worden op basis van vastgestelde demografische trends en prognoses, rekening houdende met de ruimtelijke visie op de differentiatie van de nederzettingsstructuur. De kwantitatieve optie kan niet als quotum worden gehanteerd voor het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen. De kwantitatieve optie fungeert als toetskader voor de ruimtelijke planning op alle niveaus.

Voor de gemeenten waar een buitengebiedbeleid moet worden gevoerd, wordt de kwantitatieve optie naar iedere gemeente uitgewerkt in de provinciale ruimtelijke structuurplannen.

In de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen wordt de lokalisatie aangegeven van nieuw te bouwen woningen met fasering en na te streven minimale en maximale dichtheden. Dit wordt in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen vastgelegd.

Voldoende aanbod aan ruimte in de totaliteit van de woongebieden

Uiteraard vormen de in de bestaande bestemmingsplannen (gewestplan, APA en BPA) vastgelegde woongebieden mede een toetskader voor de invulling van het bijkomend aanbod aan woongelegenheden.

De behoefte aan bijkomende woongelegenheden op korte termijn kan in de totaliteit van de woongebieden van de bestemmingsplannen en in het bijzonder in de totaliteit van de woongebieden van het gewestplan worden opgevangen (woongebied, woonuitbreidingsgebied, woongebied met landelijk karakter en woongebied aangegeven in de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften). Er bestaat een regionale differentiatie waardoor verschuivingen tussen en binnen ruimtelijke uitvoeringsplannen mogelijk moeten zijn.

Voor het opvangen van de voorziene behoefte aan bijkomende woongelegenheden moet een afweging gebeuren of de op de bestaande plannen van aanleg afgebakende woongebieden geografisch juist gesitueerd zijn om aan het trendbreuksce-nario te voldoen. Hierbij moet rekening worden gehouden met de gemeentelijke woningbehoeftestudies en met de beperkingen van de begroting van de ruimte.

Voor het beschikbare aanbod stelt het Vlaams Gewest, gebaseerd op de gemeentelijke inventarissen, een dynamische inventaris op van de beschikbare ruimte voor bijkomende woongelegenheden met de volgende elementen:

- een overzicht van de nog beschikbare grote niet-uitgeruste terreinen voor woningbouw cartografisch en op lijst aangegeven;
- een overzicht van de grote gebieden met verdichtingsmogelijkheden in bestaand

bebouwd weefsel cartografisch en op lijst aangegeven;

- een overzicht van grote gebouwen of terreinen die hun oorspronkelijke gebruikswaarde verloren hebben en potenties hebben voor een woonfunctie cartografisch en op lijst aangegeven (complementair aan andere inventarissen);
- een kwantitatief overzicht van de onbebouwde percelen met rechtstreekse bouwtitel, de leegstand van woningen van voldoende en onvoldoende kwaliteit.

Voor de aansnijding en de invulling van de bestaande (niet-uitgeruste) woongebieden op de bestemmingsplannen wordt een strikte fasering in functie van de behoefte gehanteerd. Binnen de bestaande wettelijke bepalingen komt onder geen beding de vrije woonplaatskeuze in het gedrang.

Zoals hoger gesteld volstaat de totaliteit van potentiële te bebouwen percelen in de kernen van het buitengebied met bestemming woongebied op het gewestplan om ook de bijkomende behoefte aan woningen in het buitengebied (40 %) te lokaliseren.

Dit veronderstelt evenwel dat een adequaat grondbeleid wordt uitgewerkt, dat ertoe leidt dat de vastgestelde bouwgronden beschikbaar worden voor de ruimtelijk vastgelegde functies en dit binnen bepaalde (financiële en kwalitatieve) randvoorwaarden. Wanneer dit niet gebeurt zal niet alleen bijkomende onbebouwde ruimte moeten aangesneden worden, maar kan binnen de bestaande woongebieden sociale verdringing optreden.

Gelet op het overmatige aanbod aan bouw mogelijkheden in de bestaande plannen van aanleg, de bestaande trend naar een groter aandeel van het woningpatrimonium in het buitengebied (en dus verdere versnippering) en de enorme beleidsmatige uitdaging voor een aanbodbeleid in de stedelijk gebieden, is een verscherping van de vooropgestelde doelen (bv 70 % in de stedelijke gebieden en 30% in de kernen van het buitengebied) op korte termijn niet haalbaar.

Analyse en opvolging van ruimtelijke dynamiek inzake woningbouw

Het analyseren en opvolgen van de stedelijke dynamiek en in het bijzonder inzake woningbouw is essentieel om een effectief ruimtelijk beleid te voeren. De Vlaamse overheid en de provincies maken bij de opmaak/herziening van hun ruimtelijk structuurplan een analyse van de evolutie en de ruimtelijke trends inzake woningbouw en suburbanisatie met 1992 als referentiejaar. Op deze wijze wordt inzicht in de ruimtelijke dynamiek verkregen en kunnen de ruimtelijke beleidslijnen hierop gebiedsgericht worden afgestemd. Bij de analyse gaat uitdrukkelijk aandacht naar de mogelijkheden om de bestaande trends en dynamiek in de woningbouw in te zetten voor de versterking van de stedelijke structuur en het verder afremmen van de suburbanisatie in het buitengebied.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

5.3. Wonen en werken concentreren in de kernen van het buitengebied

Versterken van de centrumfunctie van de kernen

De behoefte aan bijkomende woningen (woongelegenheden) wordt in de bestaande kernen opgevangen. De huidige plannen van aanleg (gewestplan en algemene en bijzondere plannen van aanleg) bieden in de totaliteit voldoende ruimte. Verschuivingen kunnen echter op bepaalde plaatsen wenselijk of noodzakelijk zijn. Niet anders dan in de stedelijke gebieden moet de woonfunctie in de kernen attractief zijn, moet worden gestreefd naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad (naar prijsklasse, grootte en type) en een voldoende woningdichtheid worden gecreëerd (met onder meer meergezinsgebouwen, bejaardenhuisvesting, ...).

Om de reële woonbehoeften van diverse doelgroepen op te vangen in een context van de demografische trends van migratie, vergrijzing en gezinsverdunding zal voldoende differentiatie in de kwantitatieve taakstelling voor wonen noodzakelijk zijn. Het woonzorgdecreet en het grond- en pandendecreet bieden aanzetten om dit op korte termijn concreet te maken.

Ook in de kernen van het buitengebied moet een multifunctionele ontwikkeling en het verweven van functies en activiteiten voorop staan. Daarom wordt de bijkomende ruimtebehoefte in het buitengebied voor onder meer dienstverlening, kleinhandel en lokale economie in het hoofddorp gelokaliseerd, weliswaar op het niveau van het hoofddorp. Dit is ook het geval voor de landbouwactiviteiten. Lokale bedrijventerreinen, in principe aansluitend bij het hoofddorp, kunnen aan de ruimtebehoefte voor economische activiteiten voldoen.

De ontwikkelingsmogelijkheden voor bestaande en nieuwe economische activiteiten (zoals kleinhandel en activiteiten verweven met de woonfunctie) worden veilig gesteld in een ruimtelijke visie op de kern. Deze ruimtelijke visie wordt opgenomen in een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en indien nodig naar bestemming en inrichting vastgelegd in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (o.a. voor inplanting kleinhandelsactiviteiten, voor uitbreiding van bestaande bedrijven, ...).

In tegenstelling tot de stedelijke gebieden worden de kernen van het buitengebied niet afgebakend in ruimtelijke uitvoeringsplannen, maar wordt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan schematisch aangeduid hoe en waar de bundeling van wonen en werken in de kern wordt voorzien. Tevens worden de ruimtelijke randvoorwaarden weergegeven die de natuurlijke en agrarische structuur en het landschap kunnen stellen ten aanzien van de ontwikkelingsmogelijkheden van de betrokken kern.

Indien de bestaande perimeter van het woongebied op de bestaande plannen van aanleg niet voldoet aan de ruimtelijke opties voor de kern, kunnen in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen wijzigingen worden aangebracht, binnen de globale opties van de begroting van de ruimte.

Lokale bedrijventerreinen in principe aansluitend bij hoofddorpen - bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven in de kernen

Volgende uitgangspunten met betrekking tot de lokale bedrijventerreinen en de bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven moeten samen worden gelezen met de principes inzake inrichting en lokalisatie van bedrijventerreinen in hoofdstuk III.3. Gebieden voor economische activiteiten.

- Het behoud van de economische dynamiek is essentieel zowel buiten de stedelijke gebieden, als in de kernen van het buitengebied. Voor lokale bedrijven moeten uitbreidingsmogelijkheden gegarandeerd blijven maar moeten deze steeds samen met de ruimtelijke ontwikkeling van de kern worden bekeken op gemeentelijk niveau.
- Het verweven van lokale bedrijvigheid met andere functies moet maximaal worden nagestreefd. Aansnijding van onbebouwde ruimte voor lokale bedrijventerreinen en bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven is vanuit milieuoogpunt dikwijls minder wenselijk dan aangepaste milieunormen in de kern van het buitengebied.
- Conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling worden lokale bedrijventerreinen in principe gelokaliseerd in de hoofddorpen.
- Bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven kunnen worden gelokaliseerd in kernen van het buitengebied.
- Een kwaliteitsvolle aanleg en voldoende uitrusting van lokale bedrijventerreinen en bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven zijn noodzakelijk.
- De realisatie van een lokaal bedrijventerrein is principieel een taak voor de overheid (i.c. het gemeentelijk niveau). Dit is onder andere nodig met het oog op de mogelijkheden voor hergebruik van gebouwen en terreinen en de exclusieve toewijzing aan de lokale bedrijvigheid uit de gemeente. Dit vereist van de gemeente een voldoende economisch en financieel draagvlak voor de ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen.
- Een lokaal bedrijventerrein wordt afgestemd op de plaatselijke behoefte aan lokale bedrijven.

Bereikbaar houden van voorzieningen

Om kernen van het buitengebied en in het bijzonder de kleinere kernen leefbaar te houden, zonder disproportionele groei en onverantwoord ruimtebeslag op nieuwe gebieden voor wonen en werken, moet een specifiek sociaal-cultureel en economisch beleid worden uitgestippeld.

Behoud van voorzieningen kan geen argument zijn om bijkomende ruimte aan te snijden voor wonen in of aansluitend bij de kernen van het buitengebied. Veel eerder wordt een specifiek sociaal-cultureel beleid uitgestippeld om het aanbod van voorzieningen maximaal toegankelijk of bereikbaar te houden. Dit houdt in dat de bereikbaarheid van voorzieningen in rekening wordt gebracht voor het aanbieden (of laten verdwijnen) van voorzieningen. Daarbij wordt rekening gehouden met de minst mobiele bevolkingsgroepen (of de zogenaamde vervoersafhankelijke groepen) en met de verkeersstromen die kunnen ontstaan naar de nog resterende

2 Gewenste ruimtelijke structuur

voorzieningen. Het aanbieden van een vorm van openbaar vervoer aangepast aan het niet geconcentreerd voorkomen van de vervoersvraag (bv. belbus, beltaxi) en de organisatie van collectief vervoer door de voorziening zelf (bv. schoolbus) zijn mogelijke instrumenten die onder meer in het kader van de mobiliteitsconvenant kunnen worden onderzocht. Bijkomende ruimte voor voorzieningen (sportaccommodatie of -terreinen, jeugdvoorzieningen, serviceflats, ...) moet conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling worden voorzien in de hoofddorpen en woonkernen.

Behoud en verhogen van de kwaliteit van kleine kernen

Uitbreiding van de woningvoorraad mag niet uitsluitend vertaald worden in het creëren van nieuwe bouwlocaties. In gebieden waar de migratiedruk laag is, kan dat op termijn leiden tot leegstand in de bestaande dorpscentra. De nadruk moet gelegd worden op maximaal gebruik van de bestaande huisvestingsmogelijkheden in de centra via inbreiding, renovatie en vernieuwbouw, samenvoegen van bestaande gebouwen, verbouwen van gebouwen die hun functie verloren hebben (scholen, verlaten bedrijfsgebouwen, ...) tot woningen, oprichten van meergezinsgebouwen, ... en op het aantrekkelijk maken van de woonomgeving. Inrichting van de dorpscentra, versterken van het dorpsilhouet uitgaand van de (bijzondere) cultureel-maatschappelijke waarde, landschapszorg en aandacht voor rust, stilte en verkeersleefbaarheid zijn daarbij belangrijk.

5.4. Selectieve bundeling van groei in bebouwde perifere landschappen

Enkele bebouwde perifere landschappen zijn bepalend voor de nederzettingsstructuur in Vlaanderen in het buitengebied. Dit zijn onder meer :

- het gebied ten NO van Antwerpen (gemeenten Brasschaat, Schoten, Kapellen, Schilde,...);
- het gebied ten O van Mechelen (Bonheiden, Keerbergen);
- het gebied ten Z van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Sint-Genesius-Rode, Overijse en Hoeilaart).

De bebouwde perifere landschappen van Vlaams niveau worden afgebakend in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De ontwikkelingsperspectieven voor de bebouwde perifere landschappen gaan uit van:

- een bescherming van de nog fragmentarisch voorkomende onbebouwde ruimte;
- het beheer en de beheersing van de aanwezige dorpen, ...;
- de bundeling van de dynamiek inzake wonen en werken in dorpen en op geselecteerde plaatsen.

Algemene ontwikkelingsperspectieven zijn onder meer:

- het bundelen van de ontwikkelingen (wonen en werken) in die plaatsen waar een functionele en morfologische concentratie en verdichting bestaat of wenselijk

is. Dit is bijvoorbeeld het geval in stationsomgevingen, de historische (dorps-) kernen, bij knooppunten van openbaar vervoer, in de 'centra' van de wijken en in fragmenten waar concentratie aan kleinhandel, diensten en dergelijke voorkomen;

- het verbeteren van de interne samenhang tussen fragmenten en het geven van een eigen identiteit aan fragmenten;
- het vrijwaren van het onbebouwd karakter van fragmenten in het bebouwd perifeer landschap. Aan ieder fragment van het bebouwd perifeer landschap moet een duidelijke rol worden toebedeeld (bv. park, natuur en bos, landbouw, recreatie, ecologische infrastructuur, ...), moeten de relaties met de omgevende (bebouwde) fragmenten aangegeven worden en moeten de mogelijkheden voor ontwikkeling worden geformuleerd;
- het naar functie uitzuiveren en differentiëren van het wegennet om de samenhang in het bebouwd perifeer landschap en in de fragmenten zelf te vergroten en een net van verbindingen voor het lokaal verkeer en het fiets- en voetgangersverkeer te creëren;
- het creëren van mogelijkheden voor meer intensieve vormen van landbouw. Motief hiervoor is de nabijheid van de stedelijke gebieden als belangrijke afzetmarkt en de concurrentie met andere hoogproductieve vormen van grondgebruik.

5.5. Geen verdere groei van linten en verspreide bebouwing

Conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling kan een verdere groei van linten en een toename van de verspreide bebouwing niet aanvaard worden. Slechts op deze wijze:

- wordt de resterende onbebouwde ruimte maximaal van versnippering en aantasting gevrijwaard;
- worden de hoge maatschappelijke kosten van het verspreid wonen en werken teruggedrongen (o.a. aanleg afvalwaterzuivering, organisatie van collectief vervoer, onveiligheid wegen, ...)
- wordt de centrumfunctie en dus de leefbaarheid van de hoofddorpen en woonkernen versterkt;
- kunnen de structuurbepalende functies van het buitengebied (landbouw, natuur en bos) duurzaam functioneren;
- wordt de mobiliteitsbehoefte beheerst en blijft de bereikbaarheid en (verkeers) leefbaarheid van de kernen van het buitengebied gegarandeerd.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

6. Ontwikkelingsperspectieven voor het landschap

Het landschap is geen doel op zich maar het resultaat van de dynamische wisselwerking tussen de fysische omstandigheden (het abiotisch milieu), het biotisch milieu en de menselijke activiteiten. Bij de ruimtelijke afweging van functies kunnen de consequenties voor het landschap ruimtelijke randvoorwaarden bij deze afweging stellen. Vanuit de kennis van de karakteristieke elementen en componenten zullen dan ook veeleer randvoorwaarden worden opgelegd aan de ontwikkeling van functies en activiteiten, zonder evenwel de ontwikkelingsmogelijkheden van de structuurbepalende functies in het gedrang te brengen. De bescherming van het landschap wordt geregeld in het landschapdecreet.

Ieder landschap wordt daarbij getypeerd door de specifieke ordening van abiotische, biotische en antropogene elementen²⁰ en componenten²¹ die binnen een landschap aanleiding geeft tot een specifiek ecologisch functioneren, een specifiek visuele beleving en een specifiek menselijk ruimtegebruik. De verschillen drukken zich uit in de diversiteit en herkenbaarheid van landschappen in Vlaanderen.

6.1. Specifieke ordening van elementen en componenten

Volgende elementen en componenten kunnen door hun specifieke ordening aanleiding geven tot een specifiek landschap.

Abiotische elementen en componenten

- reliëf
- hydrologie en hydrografie
- bodem/geologie

Biotische elementen en componenten

- vlakvormige elementen (ev. volumes): bos, duinen, ...
- lijnvormige elementen (ev. rijen): bomenrijen, oevers, ...
- puntvormige elementen: bomen, ...
- componenten: openheid/geslotenheid door aanwezigheid van bomenrijen, ...

²⁰ Landschapselementen zijn discrete objecten in het landschap : een gebouw, een perceel, een boom, een meer, een rivier (ANTROP, 1989).

²¹ Landschapscomponenten zijn min of meer continu variërende verschijnselen in de ruimte. Om landschapscomponenten te kunnen beschrijven, moeten ze in categorieën of klassen worden ingedeeld: reliëfvormen, bewoning, landgebruik en perceelstructuur, ... (ANTROP, 1989).

Antropogene elementen en componenten (inclusief cultuurhistorische/ archeologische aspecten)

- vlakvormige elementen (ev. volumes) : stedelijke gebieden, woonkernen, bedrijventerreinen, maïsakker, ...
- lijnvormige elementen (ev. rijen) : wegen, kanalen, woonlinten, hoogspanningsleidingen, spoorwegen, ...
- puntvormige elementen : kerktorens, watertorens, molens, antennes, koeltorens, ...
- componenten : bebouwingspatroon, bodemgebruik, ...

Op basis van de schaal, de grootte-orde en het belang kunnen zowel op Vlaams, als op provinciaal, als op gemeentelijk niveau elementen en componenten van een landschap worden gedefinieerd.

Op Vlaams niveau kan het landschap van de kustpolders gedefinieerd worden aan de hand van het vlakke reliëf, de openheid (nagenoeg onbebouwd), het landbouwgebruik met grote percelen, de kleine kerndorpen en de verspreide bewoning met geringe dichtheid en de zeer beperkte lineaire begroeiing. Op provinciaal niveau kan dit verder worden verfijnd met specifieke elementen en componenten in de Oudland-, Middelland- en Nieuwlandpolders (ontginningsrichting, dijkrelicten, differentiatie in bodemgebruik, ...). Op gemeentelijk niveau kunnen elementen en componenten worden aangebracht zoals de aard van de bomenrijen, het lokaal wegpatroon, de kleine woonkernen, ...

6.2. Landschap als gegeven bij de afweging van ruimtelijke ingrepen

Uitgangspunt is het behoud en de ontwikkeling (versterking) van de diversiteit en herkenbaarheid van de landschappen in Vlaanderen. Om de bestaande ruimtelijke samenhang tussen het fysisch systeem en de natuurlijke, agrarische en nederzettingsstructuur bij de afweging van ruimtelijke ingrepen te gebruiken, moet het begrip landschap worden geoperationaliseerd. Dit kan via twee sporen :

- 1) een indicatieve selectie van structurerende landschapselementen en -componenten van de verschillende landschappen in Vlaanderen
- 2) de formulering van gedifferentieerde ontwikkelingsperspectieven voor af te bakenen karakteristieke elementen en componenten van het landschap, gave landschappen en open-ruimteverbindingen.

6.2.1. Indicatieve selectie van structurerende landschapselementen en -componenten

Wanneer de ordening van één of meerdere landschapselementen of -componenten op een ingrijpende wijze wordt veranderd, wijzigen het ecologisch functioneren, de visuele beleving en het ruimtegebruik. Het landschap, als resultante van deze ordening, wordt gewijzigd.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Operationalisering van het begrip landschap in ruimtelijke structuurplannen houdt in dat indicatief wordt aangegeven welke elementen en componenten, op het desbetreffende niveau, als structurerend moeten beschouwd worden voor het ruimtegebruik in een bepaald landschap.

Bij wijzigingen in het ruimtegebruik (veranderen van bestaande of toevoegen van nieuwe elementen en componenten) moet de wisselwerking met de structurerende landschapselementen en -componenten van het landschap worden afgewogen.

- Structurerende landschapselementen en -componenten zijn richtinggevend voor de aard, de grootte en de vormgeving van wijzigingen in ruimtegebruik.
- Wijzigingen in ruimtegebruik kunnen nieuwe structurerende elementen en componenten aan het landschap toevoegen of het bestaande landschap wijzigen. Op basis van de bestaande landschapselementen en -componenten dient te worden nagegaan of deze toevoeging of wijziging op een verantwoorde wijze kan plaatsvinden.

De indicatieve weergave in een ruimtelijk structuurplan van de structurerende landschapselementen en -componenten kan als referentie gebruikt worden voor de beoordeling van de landschappelijk impact van ruimtelijke ingrepen.

6.2.2. Gedifferentieerde ontwikkelingsperspectieven voor karakteristieke elementen en componenten, gave landschappen en open-ruimteverbindingen

Naast de indicatieve weergave van de structurerende elementen en componenten van een landschap, zal de specifieke ordening van elementen en componenten in sommige (te selecteren) situaties intrinsiek of contextueel zo waardevol zijn dat het behoud en de verdere ontwikkeling ervan dienen te worden verzekerd. Tegelijkertijd kan het landschap in dergelijke gebieden zeer kwetsbaar zijn. Op basis van de karakteristieken en de kwaliteit van het landschap worden dan ook beleidsmatig stringente randvoorwaarden opgelegd aan ander (en wijzigingen van het) ruimtegebruik.

Op elk plannings- en bestuursniveau kunnen karakteristieke elementen en componenten van het landschap, gave landschappen en open-ruimteverbindingen worden geselecteerd en kunnen hiervoor specifieke ontwikkelingsperspectieven worden gedefinieerd. In functie van de ruimtelijke draagkracht van een gebied kunnen voor karakteristieke landschapselementen en -componenten (waaronder het cultuurhistorisch erfgoed) functiewijzigingen mogelijk zijn indien deze wijzigingen kunnen bijdragen tot het behoud en de versterking ervan.

Karakteristieke elementen

- **Bakens** Bakens zijn visuele blikvangers en fungeren dikwijls als oriënteringspunten in het landschap (o.m. fortengordel rond Antwerpen, samenvloeiing Rupel-Schelde, militaire begraafplaatsen, kerk- en watertorens).

De bebouwing op en in de omgeving van deze karakteristieke elementen dient op een dergelijke wijze te worden vorm gegeven dat de elementen visueel worden

ge vrijwaard of versterkt. Nieuwe bakens kunnen aan het landschap worden toegevoegd. Op deze manier verhoogt de eigenheid van het landschap en wordt het buitengebied gestructureerd.

Karakteristieke componenten

- **Structurerende reliëfcomponenten** Een aantal reliëfcomponenten zijn structuurbepalend voor het buitengebied in Vlaanderen. Ze zijn visueel duidelijk aanwezig en beklemtonen belangrijke gebiedsovergangen (cuesta's, steilranden, ...). De structurerende reliëfcomponent moet visueel aanwezig blijven. Nieuwe bebouwing mag enerzijds het zicht op de reliëfcomponent niet belemmeren, maar kan anderzijds de herkenbaarheid van de reliëfcomponent versterken. Ook landbouw, landschapsbouw, natuurontwikkeling of bosuitbreiding kunnen de karakteristieken van de reliëfcomponent benadrukken. Delen van reliëfcomponenten, aansluitend bij de stedelijke gebieden (zoals de cuesta van de Rupel), kunnen een rol als randstedelijk groengebied binnen stedelijk gebied vervullen.
- **Markante terreinovergangen** Markante terreinovergangen vormen een overgang tussen twee duidelijk verschillende landschappen (o.m. overgang tussen polders en de zand(leem)streek). Dikwijls gaat de overgang gepaard met een verschil in bodemgebruik of percelering. De landschapselementen en -componenten die de verschillen tussen landschappen beklemtonen, dienen te worden behouden en versterkt.

Gave landschappen

Een gaaf landschap is er één waarvan de samenhang slechts in een beperkte mate gewijzigd is door ingrepen. Het gaat hier onder meer over relicten in de duinen, de kustpolders, de Zeeuws-Vlaamse polders, de Scheldepolders, het Meetjesland, het Houtland, de oude veldgebieden, cuesta Oedelem-Zomergem, het plateau van Izenberge, Hoppeland van Poperinge, de Westvlaamse Heuvels, de Douvevallei, de Zwalmstreek, de Vlaamse Ardennen, het Pajottenland, het Kempisch Plateau, de Vlakte van Bochoft, het Maasland, het Hageland, Haspengouw, het Land van Herbe, de Brabantse bossen en in een aantal grote valleien. Bij de gave landschappen staan het behoud en de versterking van de structurerende landschapselementen en -componenten voorop.

Open-ruimteverbindingen

Open-ruimteverbindingen zijn - op het niveau van Vlaanderen bekeken - niet of weinig bebouwde ruimten in de buurt van sterk bebouwde gebieden. Open-ruimteverbindingen voorkomen enerzijds het aan elkaar groeien van de bebouwde gebieden zodat de verschillende bebouwde entiteiten herkenbaar blijven, en verzorgen anderzijds een verbindingsfunctie ten aanzien van de structuurbepalende functies van het buitengebied. Op Vlaams niveau vormen zij de essentiële verbindingen tussen de grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied in Vlaanderen.

Open-ruimteverbindingen hebben vooral een beleidsmatige inhoud. Structuurbepalende open-ruimteverbindingen op niveau Vlaanderen zijn onder meer deze

2 Gewenste ruimtelijke structuur

tussen Antwerpen en Brussel over Nieuwenrode, tussen Brussel en Leuven over Leefdaal/Meerbeek, tussen Waregem en Roeselare.

De karakteristieke landschapselementen en -componenten, de gave landschappen en de open-ruimteverbindingen zullen worden geselecteerd in ruimtelijke structuurplannen. In de ruimtelijke structuurplannen worden tevens de ontwikkelingsperspectieven geformuleerd. De afbakening van de karakteristieke landschapselementen en -componenten, de gave landschappen en de open-ruimteverbindingen zal plaatsvinden in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

7. Ontwikkelingsperspectieven voor de andere functies van het buitengebied

In het buitengebied worden structurerende functies en activiteiten (natuur, landbouw, bos, wonen en werken) en andere of meekoppelende functies en activiteiten onderscheiden (recreatie en toerisme, gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (afvalbeheer, waterzuivering, drinkwater- en energievoorzieningen,...) waterwinning en ontginningen.

Deze andere functies van het buitengebied kunnen als een hoofdfunctie voorkomen, maar ze zijn niet structuurbepalend voor het buitengebied. Dit houdt in dat de andere functies van het buitengebied, rekening houdend met de maatschappelijke behoeften en de wetmatigheden van de desbetreffende functie of activiteit, in de gebieden van de natuurlijke en de agrarische structuur en in de kernen van het buitengebied zich moeten richten naar de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven voor de structuurbepalende functies en activiteiten van het buitengebied.

7.1. Recreatie en toerisme

7.1.1. Algemene principes voor de ontwikkeling van toeristische en recreatieve infrastructuur.

De algemene principes voor de ontwikkeling van recreatieve en toeristische infrastructuur worden aangegeven in hoofdstuk III.1. Stedelijke Gebieden.

7.1.2. Ontwikkelingsperspectieven voor toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied

Recreatief medegebruik

De mogelijkheden die het buitengebied biedt aan toerisme en recreatie, worden erkend. Uitgangspunt bij de ontwikkeling van toeristisch-recreatieve activiteiten in het buitengebied is het recreatief medegebruik met respect voor de draagkracht van het gebied.

Argumenten die het uitgangspunt van recreatief medegebruik ondersteunen zijn:

- de nood aan duurzame ontwikkeling van de productelementen voor de toeristisch-recreatieve functie;
- de weinig geconcentreerde ruimtevrage;
- de recreatieve meerwaarde voor het buitengebied;
- de mogelijkheden voor spreiding in gebieden met de grootste draagkracht en recreatief belang;
- de geringe private en openbare investeringskosten.

Zo kunnen bijvoorbeeld waterlopen intensiever voor recreatie worden ingeschakeld en kan de recreatieve betekenis van de (gave) landschappen optimaal worden benut. Verbetering van de kwaliteit van het oppervlaktewater en een goed beheer van de kwaliteit van het buitengebied is daarbij prioritair. Kwaliteit heeft hierbij zowel betrekking op ecologische, milieuhygiënische als op ruimtelijke aspecten (o.a. de stedenbouwkundige inrichting van toeristische kernen, renovatie en restauratie van cultuurhistorisch patrimonium, ...). Enkel op basis van een integrale ruimtelijke visie op een bepaald gebied van het buitengebied kan het recreatief medegebruik worden geregeld.

Bij tijdelijke of eenmalige toeristisch-recreatieve activiteiten is het van belang dat de activiteit het ruimtelijk functioneren van de structuurbepalende functies natuur, bos en landbouw niet aantast.

Netwerkvorming

Om de toeristisch-recreatieve aanbodelementen in het buitengebied en in de stedelijke gebieden met elkaar te verbinden en op elkaar af te stemmen, wordt netwerkvorming vooropgesteld. Paden en routes (o.a. langs waterlopen, spoorwegbeddingen) worden met elkaar verbonden (ook internationaal) en uitgerust als een samenhangend toeristisch-recreatief product (o.a. inschakeling van verblijfsaccommodatie...). Het publieke karakter en de toegankelijkheid van deze paden en routes moeten maximaal gegarandeerd blijven. Het verbinden van recreatieve voorzieningen in het buitengebied met deze in de stedelijke gebieden, moet echter op een zorgvuldige wijze gebeuren, zodat de specifieke kwaliteiten en functies van beide gebieden niet aangetast worden. In functie van de optimalisering van de toeristisch-recreatieve netwerkvorming kunnen, binnen de randvoorwaarden bepaald door de structuurbepalende functies, langs en op bepaalde waterlopen en in hun omgeving sommige recreatievormen in beperkte zones worden toegelaten.

Ontwikkelingsmogelijkheden voor toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied

Indien men de structuurbepalende functies van het buitengebied wil vrijwaren, kan de toeristisch-recreatieve infrastructuur er slechts op een specifieke manier aanwezig zijn. De aard en het type van de infrastructuur zelf zijn hierbij van belang. De ontwikkelingsmogelijkheden van de toeristisch-recreatieve infrastructuur zullen immers worden bepaald door de positie ervan binnen en de impact ervan op de natuurlijke en de agrarische structuur. Teneinde de impact van bepaalde toeristisch-recreatieve infrastructuren ten opzichte van het buitengebied te kunnen

2 Gewenste ruimtelijke structuur

inschatten, wordt er op basis van de categorieën 'toerisme en recreatie' en de sub-categorieën 'verblijf' en 'dag'²² een onderscheid gemaakt tussen hoog-dynamische en laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur. Dit onderscheid geeft de relatie aan die er bestaat tussen de toeristisch-recreatieve infrastructuur in kwestie en de omliggende onderdelen van het buitengebied en spreekt zich in die zin uit over de belasting van deze laatste in functie van haar draagkracht²³.

Onder **hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur** wordt die infrastructuur verstaan die omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving sterke veranderingen en dynamiek teweegbrengt in de wijze van functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en daardoor in belangrijke mate het bestaande ruimtegebruik wijzigt (bijvoorbeeld door een sterk geconcentreerd voorzieningenpakket of één grote voorziening op één plaats, door de aanwezigheid van een grote groep mensen per oppervlakte-eenheid,...).

Laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur daarentegen, betreft infrastructuur die omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving eerder beperkte veranderingen teweegbrengt in de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en in het bestaande ruimtegebruik.

Wat betreft bestaande hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur en de wildgroei van hinderlijke vormen van sport en recreatie (lawaaï) in het buitengebied, gelden strikte locatie- en uitbreidingsvoorwaarden én moet de bestaande infrastructuur gelegen zijn in een gebied wat in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen aangeduid wordt als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van toeristisch-recreatief belang.

Nieuwe hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur is slechts onder strikte voorwaarden mogelijk in het buitengebied. Nieuwe hoog-dynamische infrastructuur in het buitengebied kan ingeplant worden, binnen de specifieke randvoorwaarden gesteld door de structuurbepalende functies natuur, bos, landbouw én wanneer de beoogde infrastructuur gelegen is in een gebied wat in provinciale en gemeentelijke structuurplannen aangeduid wordt als zone van primair toeristisch belang.

De lokalisatie van bijkomende hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur kan onderzocht worden in de voor natuur, landbouw en bos belangrijke gebieden op voorwaarde dat:

- de reële behoefte aan de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur in een ruime omgeving (in het stedelijk netwerk, in het stedelijk gebied, ...) aangetoond wordt;

22 Verbleefstoerisme en verblijfsrecreatie staan voor het geheel aan activiteiten dat buiten de onmiddellijke omgeving van de eigen woning plaatsvindt en waarmee ten minste één overnachting gepaard gaat. Dagtoerisme en dagrecreatie staan voor het geheel van activiteiten dat buiten de onmiddellijke omgeving van de woning plaatsvindt en waarmee geen overnachting gepaard gaat. NRIT, 'Definiëring van begrippen op het gebied van het toerisme en recreatie', 1975. AROL-PLANOLOGISCHE DIENST, 'Sectorstudie recreatie Vlaanderen', (Belgroma), 1987. BOERJAN, P. EN LOWYCK, E., Basisbegrippen en -informatiebronnen omtrent recreatie en toerisme, TOBOS, Brussel, 1995.

23 In tegenstelling tot de gangbare opdeling intensieve en extensieve recreatie, die vooral vanuit de aard van de infrastructuur zelf vertrekt. Dit betekent dat naargelang de aard en de inrichting van de toeristisch-recreatieve activiteiten zelf, een bepaalde infrastructuur op de ene plaats laag- en op een andere eerder hoog-dynamisch kan genoemd worden. Het is bijgevolg onmogelijk algemeen geldende kwantitatieve normen te definiëren die het onderscheid kunnen maken tussen hoog- en laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur.

- de schaal van de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur aansluit bij de schaal van het landschap;
- de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur een ruimtelijke meerwaarde betekent voor de natuurfunctie, de landbouwfunctie en/of de bosfunctie;
- de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur de structuur en de functie van de structuurbepalende component niet aantast op gewestelijk niveau.

Het is de bedoeling de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied te garanderen, zonder het functioneren van de structuurbepalende functies van het buitengebied, landbouw, natuur, bos, en wonen en werken aan te tasten. Op deze wijze blijft het buitengebied gevrijwaard voor haar structuurbepalende functies en wordt de versnippering door bebouwing en toeristisch-recreatieve infrastructuren tegengegaan. Een aantal verzorgende activiteiten, zoals bijvoorbeeld een kwaliteitsvol logiesaanbod, wordt hierbij het best geconcentreerd in de kernen van het buitengebied.

Geen permanente bewoning in infrastructuur voor een tijdelijk en recreatief verblijf

Uitgangspunt is dat infrastructuur voor een tijdelijk en recreatief verblijf moet beantwoorden aan de oorspronkelijke opzet, dat is met name het voorzien van een tijdelijk en recreatief verblijf.

Permanente bewoning in infrastructuur voor een tijdelijk en recreatief gebruik ondermijnt de recreatieve en toeristische productwaarde van het buitengebied en is ruimtelijk niet aanvaardbaar. Door naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad te streven in de stedelijke gebieden én in de kernen van het buitengebied, wordt een kader gegeven waarbinnen een huisvestingsbeleid met aandacht voor specifieke woonvormen en woningtypologieën kan worden gevoerd (o.m. voor kansarme en minder begoede gezinnen).

Onderzocht moet worden welke van de bestaande terreinen binnen welke voorwaarden eventueel op termijn worden ingericht als een volwaardig woongebied en onderdeel van de kern van het buitengebied of een stedelijk gebied gaan vormen. Conform het ruimtelijk principe van de gedeconcentreerde bundeling moet dergelijke locatie met permanente bewoning een versterking betekenen van de bestaande kern, onder meer doordat de locatie onmiddellijk aansluit bij de kern.

7.1.3. Ontwikkelingsperspectieven voor specifieke toeristisch-recreatieve infrastructuren die een uitspraak op Vlaams niveau behoeven

Omwille van hun ruimtelijke impact en complexiteit behoeven een aantal specifieke toeristisch-recreatieve infrastructuren een uitspraak in verband met hun gewenste ruimtelijke ontwikkeling op Vlaams niveau. Dit is met name het geval voor terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven (kampeerverblijfparken, kampeerterreinen en vakantieparken) en individuele weekendverblijven, golfterreinen en U.L.M.- en sportvliegvelden. Alhoewel deze infrastructuur en voorzieningen ook aanwezig kunnen zijn in de stedelijke gebieden, worden de ontwikkelingsper-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

spectieven aangegeven in het deel buitengebied omdat zij overwegend hier plaatsvinden.

Ontwikkelingsmogelijkheden voor openluchtrecreatieve verblijven en individuele weekendverblijven

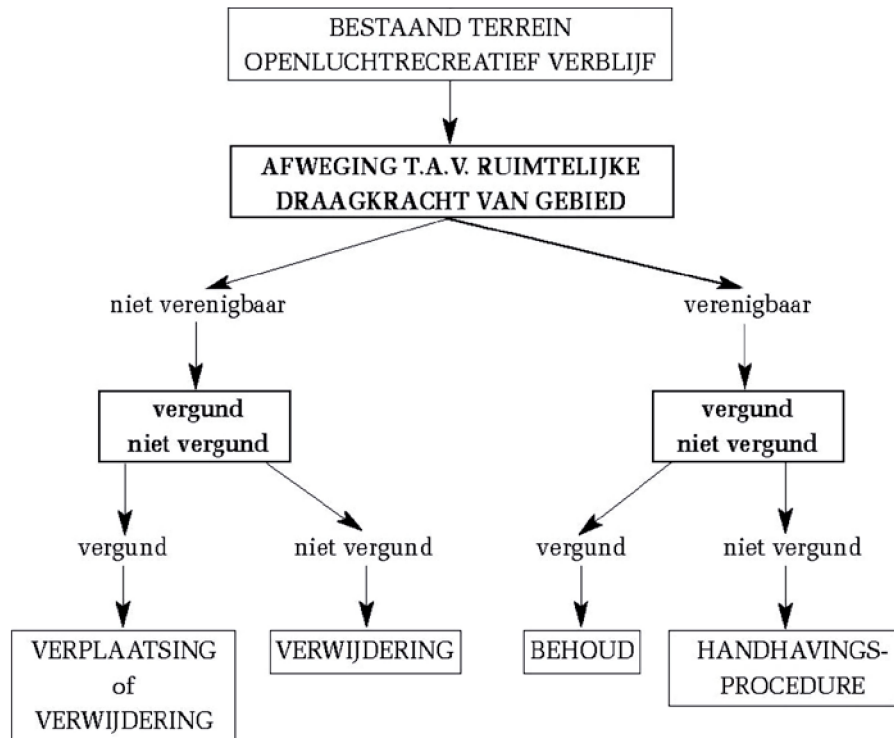
De terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven omvatten de kampeerterreinen, de kampeerverblijfparken en de vakantieparken waarvoor een sectorale omkadering bestaat. Met individuele weekendverblijven worden de al dan niet verspreid liggende weekendverblijven bedoeld. Voor deze individuele weekendverblijven bestaat geen sectorale omkadering.

Alle terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven (ongeacht de bestemming op het gewestplan) moeten worden geëvalueerd i.f.v. de ruimtelijke draagkracht van het betrokken gebied. Deze benadering vertrekt van de feitelijke toestand, waarbij het zone-eigen of zonevreemd karakter en het tijdstip waarop het openluchtrecreatief verblijf is gerealiseerd slechts aspecten zijn bij de afweging.

In de praktijk kan de evaluatie leiden

- voor nieuwe terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven:
 - tot het niet realiseren van een nieuw terrein omdat het niet verenigbaar is met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van natuur, bos en landbouw of niet mogelijk is binnen de gestelde randvoorwaarden
 - tot het realiseren van een nieuw terrein indien het verenigbaar is met de ruimtelijke draagkracht van het gebied en indien de verdere ontwikkeling vanuit toeristisch-recreatief oogpunt gewenst is; wanneer het terrein geen recreatieve bestemming heeft, moet het worden afgebakend in een uitvoeringsplan
- voor bestaande terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven:
 - tot het behoud van het bestaande terrein; wanneer het terrein geen recreatieve bestemming heeft, moet het worden afgebakend in een uitvoeringsplan; wanneer het terrein destijds illegaal werd opgericht, moet de (eventuele) afbakening worden voorafgegaan door een handhavingsprocedure
 - tot de sanering i.f.v. de ruimtelijke draagkracht van het gebied
 - het terrein wordt verplaatst naar een nieuw of bestaand terreinen in de omgeving; het nieuw terrein moet in een uitvoeringsplan worden afgebakend
 - het terrein wordt verwijderd omdat het niet verenigbaar is met de ruimtelijke draagkracht; indien het terrein een recreatieve bestemming had, moet deze worden gewijzigd in een uitvoeringsplan.

De afweging voor bestaande terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven ziet er als volgt uit.



Wat de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven voor de individuele weekendverblijven betreft, is er geen onderscheid met die voor openluchtrecreatieve verblijven.

Ontwikkelingsmogelijkheden voor golfterreinen

Golfinfrastructuren komen in verschillende ruimtelijke verschijningsvormen voor. Vooral de verschillen in oppervlakte bepaalt de ruimtelijke impact. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief en de bevoegdheidsverdeling is geënt op de drie types golfinfrastructuur die internationaal worden onderscheiden.

Het Vlaams gewest is bevoegd voor golfterreinen met meer dan 9 holes of met een oppervlakte vanaf 40 ha (type III terrein), golfterreinen type II die gelegen zijn in een gebied van gewestelijk belang en golfterreinen gelegen in specifieke beschermingszones en overstromingsgebieden die zijn afgebakend in stroomgebied-beheersplannen of bekkenbeheersplannen. Onder andere door de omvangrijke oppervlakte, wordt een golfterrein type III beschouwd als een hoogdynamische vorm van recreatie. De totale oppervlakte die wordt ingenomen door een 'klassieke' 18 holes baan bedraagt ca. 40-70 ha. Het ruimtebeslag van de bespeelde zones ligt voor een 18 holes baan relatief vast. De onbespeelde zones zijn daarentegen variabel qua oppervlakte. In Vlaanderen kan men stellen dat de banen gemiddeld 60 ha groot zijn en een belangrijke zone 'buiten spel' en 'roughs' omvatten. Deze zones

2 Gewenste ruimtelijke structuur

‘buiten spel’ en ‘roughs’ lenen zich voor natuurontwikkeling en/of recreatief medegebruik. Voor de bestaande en nieuwe terreinen zullen de afslagzones (‘tees’), de ‘greens’, de ‘fairways (+ ‘semi-roughs’), de ‘practice’ (‘driving range’, ‘puttinggreen’) en de parkings en gebouwen in functie van de golf in de ruimtelijk uitvoeringsplannen worden opgenomen als ‘golfzone’.

De provincies zijn bevoegd voor golfterreinen met maximaal 9 holes en met een oppervlakte groter dan 8 ha en kleiner dan 40 ha (type II terrein). Dit type van golfinfrastructuur omvat 9 volwaardige holes met een internationaal bepaalde minimum speellengte van 1850 m en een oppervlakte groter dan 8 ha en kleiner dan 40 ha. Type II-golfterreinen kennen een zekere recreatieve dynamiek. Ook dit type kan bijdragen tot het behoud en/of de versterking van een groene open ruimte op lange termijn. Deze vorm van recreatie genereert relatief beperkte hinder voor omringende ruimtelijke functies en is daardoor ook uiterst geschikt, mits de nodige ruimte voorzien is, voor diverse vormen van medegebruik (zoals wandelen, vissen, natuurontwikkeling- en beleving, ...).

De gemeenten zijn bevoegd voor golfscholen (type I terrein). Een golfschool heeft een maximum oppervlakte van 5 ha. Een project voor een golfschool wordt gezien zijn beperkte oppervlakte als een zachte, laagdynamische vorm van recreatie gedefinieerd. Projecten voor golfscholen (driving range en oefenstations) kunnen maximaal een oppervlakte hebben van 5 ha. Zelfs een kleine golfschool is of kan een ideale buffer tegen voortschrijdende verstedelijking zijn.

Voor golfscholen in combinatie met een beperkt aantal holes (tot en met 6 holes of tem 9 pitch en put holes²⁴) heeft maximaal een oppervlakte van 8 ha is de bevoegdheid als volgt verdeeld. De ruimtelijke afweging gebeurt op provinciaal niveau waarna het initiatief tot opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan op gemeentelijk niveau kan plaatsvinden. Voor gebieden die aangeduid zijn als zone van primair toeristisch recreatief belang kan zowel de afweging als het initiatief tot opstellen van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de golfschool op gemeentelijk niveau gebeuren.

Ruimtelijke principes voor nieuwe terreinen

De ruimte in Vlaanderen is schaars en verschillende sectoren maken aanspraak op deze ruimte. De inplanting van nieuwe multifunctionele zones voor niet lawaaierige buitensporten (waaronder golf) gebeurt daarom op een weloverwogen manier en wordt geconcentreerd in het kader van zorgvuldig ruimte gebruik.

Bij de inplanting van nieuwe golfterreinen worden verschillende (recreatie) functies verweven. De inrichting is zodanig dat recreatief medegebruik mogelijk is en ook andere vormen van medegebruik kunnen worden overwogen. Het is aangewezen dat nieuwe terreinen voor niet lawaaierige buitensporten steeds multifunctioneel worden ingevuld. Mogelijkheden zijn: wandelwegen, fietspaden, ruiterspaden, visvijvers, surfen/zeilen, ligweide, zitbanken (rustpunt), pétanque, tennis, bowls, ...

24 ‘Pp-holes’ zijn holes met een maximale lengte van 100m en worden zo genoemd omdat er slechts twee golfslagen voor nodig zijn nl. de ‘pitch’ en de ‘put’. Dit is een ideaal terrein om een eerste golfervaring op te doen.

Als voorwaarde geldt dat deze multifunctionele zones voor niet-lawaaierige buitensporten niet interfereren met het golfspel met oog op de veiligheid en de vrije toegankelijkheid. Gezien de veiligheidsvereiste moet voldoende ruimte beschikbaar zijn om te komen tot een multifunctionele invulling. Bij een nieuw initiatief worden de mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik en medegebruik bepaald via een inrichtings- en beheersplan.

Het medegebruik moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- een voldoende minimale oppervlakte (veiligheidsmarges dienen ingebouwd te worden);
- wanneer de ruimte binnen het terrein niet voldoende is kan recreatief medegebruik ook rond het golfterrein voorzien worden;
- een functionele scheiding tussen de verschillende activiteiten door o.a. een groenscherm;
- de meervoudige invulling mag niet ten koste gaan van de afzonderlijke recreatie-activiteit.

Nieuwe golfterreinen moeten voldoen aan het concept van 'eco-golfterreinen'. Het betreft terreinen die aan volgende regels beantwoorden:

- deelname aan de formule 'eco-convenant';
- opstart lokale begeleidingscommissie;
- golf blijft de hoofdfunctie.

Geen bijkomende terreinen voor recreatie-en scholingsvliegen (U.L.M.-en sportvliegvelden)

Er moet onderzocht worden in welke mate de bestaande terreinen voor recreatievliegen (waaronder de militaire en bestaande specifieke ULM-terreinen) qua gebruik geoptimaliseerd kunnen worden in functie van de groeiende ULM-belangstelling en het recreatie- en scholingsvliegen in het bijzonder. De ontwikkeling van de bestaande terreinen moet afgewogen tegenover de ontwikkelingsperspectieven voor kernen, natuur, bos en landbouw én tegenover het beleid ten aanzien van de stiltegebieden.

Ontwikkelingsmogelijkheden voor lawaaisporten

Gezien de beperkte open ruimte in Vlaanderen, de hoge bevolkingsdichtheid en de hoge milieulast die eigen is aan gemotoriseerde sporten, is het aangewezen om te opteren voor een minimaal scenario dat tegelijkertijd een structurele oplossing kan betekenen voor de sector. Er wordt voor geopteerd om voor provincies waar nog geen locaties werden geselecteerd minimaal 1 locatie aan te duiden voor gereguleerde omlopen per provincie. Het kan gaan om de bestaande locaties die reeds over specifieke infrastructuur beschikken en die kunnen voldoen aan het afwegingskader of om nieuwe locaties. Voor de bestaande locaties wordt gestreefd naar een multifunctionele invulling. Bij het voorzien van nieuwe locaties voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten is deze multifunctionele invulling een uitgangspunt.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Onder gereguleerde omlopen wordt verstaan: “Omlopen voor gemotoriseerde sporten waar meer dan 3 wedstrijden per jaar kunnen georganiseerd worden en waar permanent kan getraind worden en die volgens de Vlaamse wetgeving als een klasse 1-inrichting worden beschouwd vanuit de normen wat geluid betreft. Er wordt geopteerd om voor de acute problematiek waarmee de motorsport geconfronteerd wordt en omwille van de populariteit van de sport, te werken met clusters van motorcross en aanverwante gemotoriseerde sporten (quad, 4x4, ...). De aandacht zal vooral liggen bij de problematiek van permanente omlopen met trainingsfaciliteiten.

De terreinen voor permanente omlopen met trainingsfaciliteiten zullen worden vertaald in ruimtelijke uitvoeringsplannen, hetzij op provinciaal niveau, hetzij op gewestelijk niveau. Indien het op te maken ruimtelijk uitvoeringsplan betrekking heeft op processen of ruimtelijke eenheden van Vlaams niveau, zal de Vlaamse overheid het initiatief nemen, in andere gevallen neemt de provincie initiatief tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan. Bij de opmaak van een RUP wordt gestreefd naar een ruimtelijke bundeling van luidruchtige activiteiten om de omgevingshinder van dergelijke locaties te beperken.

7.2. Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen

7.2.1. Ontwikkelingsperspectieven voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen in het buitengebied

De aan het wonen gekoppelde gemeenschaps- en nutsvoorzieningen worden geconcentreerd in de kernen van het buitengebied. Het niveau en de reikwijdte van de voorzieningen wordt in overeenstemming gebracht met het belang van de kern. Er wordt gestreefd naar de verweving van de verschillende activiteiten (onderwijs, huisvesting, cultuur, welzijnszorg). De bereikbaarheid van de mobiliteitsgenererende activiteiten (scholen, ziekenhuizen, culturele infrastructuur, ...) wordt door een locatie- en mobiliteitsbeleid gegarandeerd en versterkt.

De niet aan het wonen gekoppelde gemeenschaps- en nutsvoorzieningen moeten voldoen aan de volgende ruimtelijke voorwaarden:

- de schaal van de voorziening sluit aan bij de schaal van het landschap
- de omvang van de voorziening tast de structuur en de functie van de structuur-bepalende functies van het buitengebied niet aan.

7.2.2. Ontwikkelingsperspectieven voor infrastructuur voor afvalbeheer en afvalwaterzuivering

Met betrekking tot de afvalproblematiek wordt preventie (voorkomen en beperken) als de meest duurzame oplossing onderschreven²⁵. Technologische verbeteringen kunnen slechts worden waargemaakt door een geleidelijke en voortdurende aanpassing van het consumptiegedrag en van de productiemethoden. Op de twee-

²⁵ In overeenstemming met het afvalstoffenbeleid van OVAM en met het MINA 2, het gewestelijk Milieubeleidsplan 1997-2001, Beslissing van de Vlaamse regering van 8 juli 1997.

de plaats wordt gekozen voor hergebruik en op de derde plaats voor recyclage van afvalstoffen. Afvalstoffen die niet kunnen worden hergebruikt of gerecycleerd²⁶ zullen, indien mogelijk, moeten worden verbrand. Verbrandingsassen en afvalstoffen die niet kunnen worden verbrand zullen moeten worden gestort.

Afvalstoffenverwerkingsinstallaties lokaliseren op bedrijventerreinen

Er wordt geopteerd voor het lokaliseren van afvalstoffenverwerkings- of inzamelingsinstallaties op lokale of regionale bedrijventerreinen, in functie van de aard van de installatie, de omvang van de belasting voor ruimte en milieu en van het verwerkingsgebied of eventueel in te planten op specifiek hiertoe in te richten regionale bedrijventerreinen. Er moet worden afgewogen of de bestaande gebieden voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen op de bestaande plannen van aanleg kunnen ingeschakeld worden bij de lokalisering van deze installaties. De afhandeling van afvalstromen via de binnenscheepvaart moet worden bevorderd door de lokalisatie van verzamelingspunten van huishoudelijk afval en afvalverbrandingsovens langs waterwegen te stimuleren.

Mestverwerkende bedrijven - met uitzondering van de bedrijfsgebonden mestverwerking op het bedrijf zelf - moet in principe op lokale of regionale bedrijventerreinen worden gelokaliseerd, optimaal gebruik makend van ontsluitingsmogelijkheden. De overheid zal hiervoor de nodige ruimte op bedrijventerreinen vrijmaken. Kleinschalige mestverwerkende bedrijven kunnen onder strikte voorwaarden (o.a. geen mobiliteitseffect, maximale gerichtheid op de landbouw, ondersteuning van de externe landbouwstructuur, ...) worden toegelaten in de gebieden van de agrarische structuur.

Containerparken en kringloopcentra worden in het kader van het gemeentelijk structuurplanningsproces gelokaliseerd in de kern met respect voor de ruimtelijke draagkracht van de omgeving of op een bedrijventerrein dat aansluit bij de kern.

Strikte voorwaarden voor ontwikkeling van stortplaatsen

Storten wordt beschouwd als laatste oplossing indien er geen mogelijkheden inzake recyclage en verbranding aanwezig zijn.

Aangezien de stortactiviteit sterk grondgebonden is, zijn stortplaatsen voornamelijk gesitueerd in het buitengebied.

Locaties voor nieuwe stortplaatsen of uitbreidingen van bestaande stortplaatsen kunnen onderzocht worden in de voor natuur, landbouw en bos belangrijke gebieden op voorwaarde dat:

- de reële behoefte voor bijkomende stortcapaciteit aangetoond wordt;
- de schaal van het stortterrein aansluit bij de schaal van het landschap;
- de omvang van het stortterrein voldoende mogelijkheden en garanties biedt met betrekking tot de realisatie van een gepaste nabestemming;
- de omvang van het stortterrein de structuur en de functie van de structuurbepalende component niet aantast op gewestelijk niveau.
- het mobiliteitsprofiel van de locatie (bereikbaarheid, ontsluiting, ...) afgestemd is

26 Onder afvalverwerking wordt het nuttig toepassen (hergebruik of recyclage) of het verwijderen (verbranding of storten) van afval verstaan.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

het op bereikbaarheidsprofiel van de stortactiviteit (type vervoerswijze, aantal, frequentie, ...)

De nabestemming en herinrichting van stortplaatsen moet worden ingeschreven in het vooropgesteld ruimtelijk beleid voor het gebied. Het nabestemmen en herinrichten van stortplaatsen is in dit opzicht een middel of instrument om de ruimte te structureren met als doel de structuurbepalende functies te versterken en een ruimtelijke kwaliteit te realiseren. Vergunningen voor stortplaatsen bevatten steeds voorschriften met betrekking tot de uitbating (diepte, vorm, afwerking, fasering, ...) in functie van de te realiseren nabestemming en herinrichting.

Afhankelijk van het type stortmateriaal worden volgende opties vooropgesteld:

- **Huishoudelijke afvalstoffen** In functie van het in voorbereiding zijnde stortverbod²⁷ op huishoudelijke afvalstoffen komen er geen nieuwe stortplaatsen voor huishoudelijke afvalstoffen bij. Uitbreiden van de bestaande stortplaatsen gebeurt indien er onvoldoende stortcapaciteit aanwezig is voor de verbrandingsassen van huishoudelijke afvalstoffen of indien de verbrandingscapaciteit voor het aanbod huishoudelijke afvalstoffen in gebreke blijft (korte termijn).
- **Industriële en daarmee gelijkgestelde afvalstoffen** Er is momenteel voldoende stortcapaciteit voor industrieel en daarmee gelijkgestelde afvalstoffen aanwezig.
- **Inerte afvalstoffen** De bestaande stortplaatsen worden afgewerkt. Het sectoraal plan rond bouw- en sloopafval draagt bij tot het beperken van het aanbod van inert stortafval. Nieuwe stortplaatsen moeten kaderen in de bovengestelde principes.
- **Monostortplaatsen** Nieuwe monostortplaatsen (waaronder stortplaatsen voor baggerspecie) zijn slechts mogelijk indien er geen mogelijkheden worden geboden voor recyclage, hergebruik of verwerking met toepassing van het BAT-NEEC²⁸-principe. De vergunningsvoorwaarden naar inrichting toe worden enerzijds bepaald door de aard en risico's van de verontreiniging en anderzijds door de locatie van de stortplaats.

Bij de ontwikkeling en inrichting van baggerslibstortplaatsen moet worden uitgegaan van volgende principes:

- * het drastisch en prioritair verminderen van de waterverontreiniging waardoor, conform het niet-afwentelingsprincipe, een ecologisch beheer van de rivier met natuurlijke slibafzetting mogelijk wordt;
- * het niet afwentelen van de huidige slibproblematiek buiten het betrokken ruimtelijk systeem, zoals buiten de riviervallei;
- * het vooraf beoordelen van de ruimtelijke draagkracht binnen het betrokken ruimtelijk systeem voor die gebieden die in aanmerking komen in het kader van de slibproblematiek; hierbij wordt aldus rekening gehouden met de ruim-

²⁷ Stortverboden gelden voor afvalstoffen waarvoor een hoogwaardiger verwerkingswijze beschikbaar is. Voor categorieën van afvalstoffen wordt een stortverbod voorbereid en ingesteld zodra scheiding aan de bron, bewerkings- en afzetmogelijkheden voldoende worden verzekerd. De stortverboden treden op initiatief van OVAM gefaseerd in werking binnen een planningstermijn 1997-2001 door middel van een uitvoeringsbesluit (MINA-plan 2).

²⁸ BATNEEC = Best Available Technology Not Entailing Excessive Costs (Best beschikbare technologie die geen buitensporige kosten meebrengt).

telijke verenigbaarheid met de aangrenzende functies en activiteiten (goed nabuurschap);

- * het aanvaarden dat iedere ruimte een kwaliteit wordt toegekend die bij de beoordeling in rekening wordt gebracht waaronder ruimtelijk-ecologische kwaliteit, potenties voor buffering.

Strikte voorwaarden voor de ontwikkeling en uitbreiding van afvalwaterzuiveringsinfrastructuur

Nieuwe infrastructuur voor de zuivering van industrieel afvalwater moet worden gelokaliseerd op het bedrijventerrein, gekoppeld aan het bedrijf of gegroepeerd. De zuivering van huishoudelijk afvalwater is ruimtelijk gebonden aan de kernen. De overheidssector maakt een ruimtelijk afgewogen gebiedsgerichte visie op per hydrografisch bekken waarin de reële behoefte aan bijkomende rioolwaterzuiveringsinstallaties (RWZI's) wordt aangetoond en waarin de locaties in overleg met alle betrokken overheidssectoren worden gekaderd in het ruimtelijk beleid voor het gebied.

Vanuit technisch oogpunt is de locatiekeuze voor een RWZI afhankelijk van gravitatieprincipes en van de nabijheid van een waterloop voor de lozing van het effluent. Daarnaast kunnen een aantal ruimtelijke voorwaarden worden gesteld aan de locatiekeuze van nieuwe en de uitbreiding van bestaande RWZI's.

- de locatie van een RWZI gaat uit van het principe van de gedeconcentreerde bundeling waarbij de verenigbaarheid qua reuk-, lawaai- en visuele hinder met de woonfunctie maximaal is ;
- de schaal van het RWZI sluit aan bij de schaal van het landschap;
- de omvang van het RWZI tast de structuur en de functie van de structuurbepalende functies van het buitengebied niet aan.

Voor de aanleg van nieuwe rioleringen en collectoren geldt zoveel mogelijk het principe van bundeling met lijninfrastructuren (cf. hoofdstuk III.4. 7. Pijpleidingen en elektriciteitsleidingen).

7.3. Waterwinning en ontginning

De economische activiteiten waterwinning en ontginning zijn in sterke mate gebonden aan het buitengebied. Voor beide activiteiten zijn de zones evenwel ruimtelijk beperkt. Waterwinning en ontginning zijn in hoofdzaak gebonden aan geologische en hydrogeologische voorwaarden. Deze activiteiten moeten worden gerealiseerd vanuit een duurzame ontwikkeling (o.a. beperken van gebruik van eindige delfstoffen) en moeten worden gecombineerd met andere maatschappelijk gewenste activiteiten of functies. De bevoegde overheid bepaalt de specifieke behoeften aan ontginning en waterwinning. De ruimtelijke planning geeft het kader aan waarbinnen de afgewogen behoeften met betrekking tot de lokalisering en de inplanting kunnen plaatsvinden.

7.3.1. Ontwikkelingsperspectieven voor

2 Gewenste ruimtelijke structuur

waterwinningsinfrastructuur

In het waterwinningsbeleid moet het streven naar een rationeel waterverbruik door individuele verbruikers (huishoudens) en industriële afnemers centraal staan. Een gediversifieerd aanbod van water van verschillende kwaliteit, geschikt voor verschillende toepassingen (industriële proceswater, koelwater, beregeningswater, ...), zal bijdragen tot een duurzamer gebruik van de eindige grondstof water.

Bij de locatiekeuze van nieuwe waterwinningen dienen de kwaliteit en de kwantiteit van het grondwater afgewogen te worden tegen de andere, in het waterwinningsgebied aanwezige gebruikers van het buitengebied (landbouw, natuur, bos) en de invloed van de winning op andere gebieden en de daarin aanwezige functies. Zo kunnen specifieke locaties uitgesloten worden, kan de omvang van de waterwinningen beperkt worden en/of kunnen er specifieke voorwaarden aan de waterwinningen worden gesteld.

Doelmatig gebruik van grondwater

In het bijzonder grondwaterwinningen zijn niet onbeperkt uitbreidbaar, gelet op de verregaande impact ervan op het fysisch systeem. Grondwater van goede kwaliteit moet daarom prioritair voorbehouden worden voor drinkwater en voor zeer specifieke industriële of agrarische toepassingen (duurzaam gebruik van eindige grondstoffen).

Het vrijwaren of het bereiken van een goede grondwaterkwaliteit houdt in dat er voorwaarden moeten kunnen gelden ten aanzien van functies en activiteiten die zich in het impactgebied van de grondwaterwinning situeren²⁹ (wonen, bedrijvigheid, land- en tuinbouw, ...).

Vrijwaring en verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit

Voor de winning van grote hoeveelheden water (onder meer bevoorrading stedelijke gebieden, industrieel proceswater, beregeningswater voor landbouwtoepassingen) zal de behoefte aan bruikbaar oppervlaktewater toenemen. Gebruik van regenwater moet worden gestimuleerd.

De waterkwaliteit van de voor drinkwaterproductie bestemde oppervlaktewateren in Vlaanderen³⁰ moet gevrijwaard en verbeterd worden. Voorwaarden moeten kunnen gelden ten aanzien van functies en activiteiten die zich in het hydrografisch bekken van deze oppervlaktewateren situeren (wonen, bedrijvigheid, land- en tuinbouw, ...).

Nieuwe waterwinningstechnieken, zoals de winning van geïnfiltreerd of geïnjecteerd oppervlaktewater, kunnen geïntroduceerd worden en ze kunnen gekoppeld worden aan natuurontwikkeling.

²⁹ Cf. decreet van 24 januari 1984 houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer, de decreten van 23 januari 1991 en 20 december 1995 inzake de bescherming van het leefmilieu tegen de verontreiniging door meststoffen en de verbodsbepalingen van VLAREM II.

³⁰ Besluit van de Vlaamse Executieve van 21 oktober 1987 tot vaststelling van de kwaliteitsdoelstellingen voor alle oppervlaktewateren.

Optimalisering van infrastructuur voor waterwinning

De bestaande infrastructuur voor waterwinning (waterspaarbekkens, pompstations, ...) moet worden geoptimaliseerd, rekening houdend met aanwezige natuur- en landschapswaarden en landbouwpotentialiteiten. In de locatiekeuze voor de aanleg van nieuwe infrastructuur voor waterwinning moet er rekening gehouden worden met aanwezige natuur- en landschapswaarden en landbouwpotentialiteiten. De keuze van een locatie voor een nieuwe grondwater- of oppervlaktewaterwinning of de aanleg van nieuwe waterwinningsinfrastructuur zal voorafgegaan worden door een multidisciplinair haalbaarheidsonderzoek en/of MER waarbij de hydrogeologische, ecologische, waterkwalitatieve en -kwantitatieve én ruimtelijke aspecten aan bod komen.

7.3.2. Ontginning

Ontginning van een specifieke delfstof moet deel uitmaken van een door de overheid ruimtelijk afgewogen en vastgestelde programmatie van delfstoffenwinning, met vaststelling van locaties en nabestemmingen per samenhangend delfstoffengebied. Het opmaken van gebiedsgerichte visies gebeurt in overleg met alle betrokken overheidssectoren en wordt gekaderd in het ruimtelijk beleid voor het gebied. Op basis van een ruimtelijke afweging worden de ramingen naar ruimtebehoefte voor delfstoffen vastgelegd in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Dit gebeurt in zoverre er geen haalbare, alternatieve scenario's voor grondstoffenbehoefte beschikbaar zijn en op voorwaarde dat er in het algemeen voldaan wordt aan een aantal ruimtelijke principes. Alternatieve scenario's kunnen onder meer zijn:

- het beter beschikbaar worden van vervangende materialen, secundaire grondstoffen en nevenproducten;
- het gebruik van grondstoffen voor toepassingen die beter aansluiten bij de kwaliteit van de grondstoffen (doelmatig gebruik).

Ontginningen zijn tijdelijke activiteiten. Daarom is de ontginningsfunctie op lange termijn ondergeschikt aan de structuurbepalende functies van het buitengebied.

De locatie, nabestemming en inrichting van ontginningen conform de doelstellingen van het buitengebied

Principes met betrekking tot de keuze van de locatie kunnen onder meer zijn:

- het tijdig afstemmen van de keuze van de locatie op het beleid van de andere overheidssectoren van het buitengebied;
- het afstemmen van de locatiekeuze voor nieuwe ontginningen op de nabestemmingsmogelijkheden en dus op de ruimtelijke potenties van het gebied;
- het onderzoeken van ontginningen in de voor natuur, landbouw en bos belangrijke gebieden op voorwaarde dat:

- * ze na ontginning structuurondersteunend of structuurversterkend kunnen zijn;
- * de reële behoefte aan het delfstofftype kan aangetoond worden (= behoefte waarbij rekening wordt gehouden met de exclusiviteitswaarde, de vervang-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- baarheid en de zuinigheid en doelmatigheid in gebruik van het delfstoftype);
 - * de schaal van het ontginnen aansluit bij de schaal van het landschap;
 - * de omvang van de ontginning voldoende mogelijkheden en garanties biedt met betrekking tot de realisatie van een gepaste nabestemming;
 - * de omvang van de ontginning de structuur en de functie van de structuurbepalende component niet aantast;
- het mobiliteitsprofiel van de locatie (bereikbaarheid, ontsluiting, ...) afgestemd is op het bereikbaarheidsprofiel van de ontginningsactiviteit (type vervoerswijze, aantal, frequentie, ...).

Principes met betrekking tot de nabestemming en herinrichting kunnen onder meer zijn:

- het afwegen van de nabestemming in functie van de nabestemming van de ontginningsgebieden binnen dezelfde delfstoffzone;
- het afstemmen van de nabestemmings- en herinrichtingsmogelijkheden op de bestaande natuurlijke en agrarische structuur en desgevallend op de stedelijke structuur (stadsrandfunctie) en op de bevolkingsconcentratie (recreatiefunctie);
- het onderling afstemmen van de diepte en de oppervlakte van de ontginningsactiviteiten en de nabestemming;
- het minstens behouden of ontwikkelen van de natuur- en landschapswaarden bij elke nabestemming.

Tijdens de ontginningsactiviteit is het noodzakelijk dat op een zorgzame wijze de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving van de ontginningsactiviteit wordt gerespecteerd en de herinrichting gefaseerd wordt aangepakt onmiddellijk gevolgd door de volledige nabestemming.

De nabestemming en herinrichting moeten worden ingepast in het ruimtelijk beleid voor het gebied. Het nabestemmen en herinrichten van ontginningsgebieden zijn in dit opzicht middelen of instrumenten om de ruimte te structureren, met als doel de structuurbepalende functies te versterken en zodoende een landschap met ruimtelijke kwaliteit te realiseren.

Behalve de mogelijkheden voor het ontwikkelen van natuur zijn er ook andere opties voor nabestemming. Bij droge ontginningen kan het ontginningsgebied worden opgeleverd als landbouwgrond of als parklandschap. Bij natte ontginningen kan het worden ingericht als gebied voor intensieve oeverrecreatie, watersport, extensieve recreatie, 'wonen aan de waterkant' of als (drink)waterspaarbekken.

Vergunningsvoorwaarden voor ontginning

Vergunningen voor ontginningen bevatten steeds voorschriften met betrekking tot de uitbating (diepte, vorm, afwerking, fasering, einddatum, ...) in functie van de te realiseren nabestemming en herinrichting.

8. Instrumenten voor het buitengebied

8.1. Geïntegreerd plattelandsbeleid

Uitgaande van de dynamiek van het gebied is het plattelandsbeleid er op gericht om de leefbaarheid van het buitengebied te garanderen. Het plattelandsbeleid integreert zowel ruimtelijke als sociaal-culturele en economische maatregelen. Het plattelandsbeleid is dus gebiedsgericht, functioneert binnen het markteconomisch kader en houdt rekening met de multifunctionaliteit en de dynamiek van het buitengebied. In het kader van dit plattelandsbeleid moeten bepaalde sectorale normen herbekeken worden in functie van hun impact op het buitengebied (inzake bereikbaarheid) en desgevallend moeten ze afgestemd worden op de specifieke eigenheid van het gebied (vb. onderwijs, dienstencentra,...). Aangepaste normen voor het collectief vervoer en types van collectief vervoer die aangepast zijn aan het niet geconcentreerd voorkomen van de vervoersvraag (belbus,...) zijn een essentieel onderdeel van een plattelandsbeleid dat rekening houdt met bereikbaarheid van alle voorzieningen voor de minst mobiele groepen.

8.2. Landinrichting

Landinrichting is een inrichtingsinstrument. Landinrichting heeft als doel het uitvoeren van maatregelen of ingrepen om gebieden in overeenstemming met de toegekende bestemming te vrijwaren, te herwaarderen, en het meer geschikt maken van gebieden voor de toegekende bestemmingen. Landinrichting is daardoor een handeling die volgt op de bestemming van gebieden, nl. de fase waarin inrichting en beheer worden afgewogen.

Na afweging doet de ruimtelijke planning uitspraken over functies zoals natuur, landbouw, bos, recreatie, waterwinning, ontginning. Landinrichting gaat een stap verder en doet, na afweging, uitspraken over soorten natuur, types landbouw en soorten recreatie. Via inrichtingsmaatregelen kunnen deze types gestimuleerd worden, om te komen tot een duurzaam ruimtegebruik. Op die manier draagt landinrichting bij tot de realisatie van de ontwikkelingsperspectieven voor het buitengebied.

Landinrichting biedt een formeel overlegkader tussen de actoren en heeft een gestructureerd systeem van inspraak. In het overleg wordt er gestreefd naar consensus en evenwicht tussen de sectoren. Met dit gestructureerd overleg en inspraakstelsel is het mogelijk om te zoeken naar een geïntegreerde oplossing of ontwikkelingsrichting waarmee activiteiten gestuurd worden in de richting van een beter ruimtegebruik. Het zijn de verschillende overheden bevoegd voor de

2 Gewenste ruimtelijke structuur

aanwezige functies die de maatregelen uitvoeren.

Landinrichting wordt uitgevoerd via projecten in een welomschreven gebied.

Elk project heeft tot doel te zorgen voor:

- een beter ruimtegebruik m.n. verbetering van het economisch en ecologisch functioneren van gebieden;
- een efficiëntere inrichting met een beter rendement van overheidsinvesteringen;
- vermijden van competitie tussen de actoren in conflictsituaties;
- begeleiden en sturen van ingrepen met een grote impact (bv. grote infrastructuurwerken).

8.3. Ruimtelijke ondersteuning van het integraal waterbeheer

Integraal waterbeheer zorgt ervoor dat het watersysteem zodanig wordt beheerd dat het voldoet aan alle functies (toevoer, afvoer, vervoer, recreatie, ecologisch functioneren, watervoorziening, ...). Ondersteuning van het integraal waterbeheer door ruimtelijk beleid houdt o.a. in dat:

- de hoeveelheid verharde oppervlakte in bepaalde infiltratiegebieden beperkt wordt waardoor de infiltratie van het regenwater naar het grondwater wordt gegarandeerd;
- zonodig voorschriften (in o.a. bouwvergunningen) worden opgesteld inzake permeabiliteit van onder meer parkeerterreinen, wegeninfrastructuur, ... om de infiltratie van het regenwater naar het grondwater te garanderen;
- voorschriften worden opgesteld inzake de opslag, het gebruik en de afvoer van regenwater afkomstig van de verharde oppervlakte;
- valleien worden gevrijwaard van bebouwing zodat natuurlijke overstromingsmogelijkheden open blijven en potentiële conflicten tussen bebouwing en water worden vermeden;
- de hydraulische ruwheid van het landschap niet wordt verlaagd;
- het recreatief medegebruik waar mogelijk wordt gestimuleerd met respect voor de ruimtelijke draagkracht van de riviervallei;
- vanuit de prioriteitsstelling op Vlaams niveau ruimtelijke mogelijkheden worden voorzien voor de uitbouw van de economische functie van hoofdwaterwegen.

Het Vlaams Gewest formuleert gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteitsobjectieven voor het integraal waterbeheer. Deze ruimtelijke kwaliteitsobjectieven worden vertaald in ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen op basis waarvan een aangepast vergunningenbeleid wordt gevoerd.

8.4. Maatregelen op het bouwen in het buitengebied

De maatregelen hebben betrekking op alle vormen van bebouwing in het buitengebied. Het gaat hier zowel om woonbebouwing als om bebouwing voor bedrijfsvoering (exclusief de lokale bedrijventerreinen en de agrarische bedrijventerreinen) en voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen. De maatregelen geven aan waar en hoe in het buitengebied kan worden gebouwd. Zij kunnen vervat zijn in de afbakening en differentiatie in ruimtelijke uitvoeringsplannen en in verordeningen.

8.5. Strategische projecten voor het buitengebied

Strategische projecten in het buitengebied zijn projecten die een voorbeeldfunctie kunnen vervullen voor een samenhangende uitwerking van de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, het landschap en de nederzettingstructuur. Zij kunnen mee bepalend zijn om het beleid ten aanzien van het buitengebied effectief te maken. Strategische projecten worden geselecteerd uit bestaande projecten waar een ruime kennis, voorbereiding en samenwerkingsverbanden voorhanden zijn.

De landinrichtingsprojecten zijn een eerste voorbeeld van strategische projecten in het buitengebied. Momenteel worden er vier landinrichtingsprojecten uitgewerkt :

- het landinrichtingsproject 'De Westhoek';
- het landinrichtingsproject 'Noordoost-Limburg';
- het landinrichtingsproject 'Grote-Netegebied';
- het landinrichtingsproject 'Leie en Schelde'.

Naast de landinrichtingsprojecten kunnen sectorale inrichtingsinstrumenten in strategische projecten worden ingezet :

- regionale landschappen

Regionale Landschappen zijn een samenwerkingsverband tussen lokale beleidsniveau's, milieu- en natuurverenigingen en socio-economische partners om een bepaald gebied op een duurzame wijze te ontwikkelen met natuur- en landschapsbehoud en natuurgericht toerisme als belangrijke pijlers.

Momenteel wordt in zes projecten proefondervindelijk onderzocht hoe een Regionaal Landschap kan functioneren, met name Westvlaamse Heuvels, Vlaamse Ardennen, Zenne/Zuun/Zoniën, Noord Hageland, Herk en Mombeek, Kempen en Maasland.

- ecologische impulsgebieden
- ruilverkaveling
- Europees Regionaal Beleid

Een geïntegreerd plattelandsbeleid wordt mede ondersteund door de Europese initiatieven in het kader van de doelstelling 2- en doelstelling 5B-gebieden.

- natuurinrichtingsprojecten

De gebieden die in aanmerking komen voor een strategisch project zullen door de Vlaamse regering worden bepaald. Hierbij moet een afstemming plaatsvinden tussen locaties, taken, instrumenten en juridische kaders en moeten voldoende financiële middelen en administratieve ondersteuning ter beschikking worden gesteld.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

III. 3. Gebieden voor economische activiteiten

1. Algemene benadering

1.1. Begrippen

Om ook op lange termijn concurrentieel te blijven moet Vlaanderen ruimte en economie beter op elkaar afstemmen. De uitbouw van een moderne kwalitatieve infrastructuur is daarbij essentieel. Met het formuleren van een aantal ruimtelijke randvoorwaarden wil het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de Vlaamse economische potenties versterken. Die troeven liggen in de concentratiegebieden voor economische activiteiten, en meer bepaald in de economische knooppunten en in de poorten. Die poorten zijn de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende (in samenhang met de regionale luchthaven van Oostende) met de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de internationale luchthaven Zaventem en het station voor de Hoge Snelheidstrein (Antwerpen-Centraal).

De economische knooppunten zijn:

- de geselecteerde stedelijke gebieden;
- de gemeenten gelegen in het economisch netwerk van het Albertkanaal;
- een aantal gemeenten buiten de stedelijke gebieden en het economisch netwerk Albertkanaal.

De economische activiteiten zijn in de economische knooppunten geconcentreerd op goed uitgeruste regionale bedrijventerreinen en lokale bedrijventerreinen of komen verweven voor met andere functies.

Ook bedrijven met hoge toegevoegde waarde, een aanzienlijke tewerkstelling, internationale uitstraling en imago, in gemeenten buiten de economische knooppunten maken deel uit van de Vlaamse economische structuur. De ontwikkeling van deze bedrijven wordt gegarandeerd.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

1.2. Beleidsmatige benadering

Deze economische knooppunten zijn van essentieel belang voor het aantrekken van nieuwe investeringen: zij worden door het beleid van het gewest, de provincies en de gemeenten optimaal uitgebouwd en krijgen de nodige groeimogelijkheden. Om dit beleid waar te maken moeten op Vlaams niveau de economische knooppunten worden geselecteerd.

De zeehavens met de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de internationale luchthaven en het HST-station zijn de motor van de economische ontwikkeling in Vlaanderen. Ze zijn aangesloten op een dicht spoor-, weg- en waterwegennet en daardoor verbonden met andere concentraties van economische activiteiten in de omringende regio's en landen (Noord-Frankrijk, de Randstad, het Ruhrgebied, ...).

Om de uitbouw van deze poorten ruimtelijk te garanderen moeten op Vlaams niveau de poorten worden geselecteerd en worden afgebakend in ruimtelijke uitvoeringsplannen. Door de verbetering van de bestaande en de aanleg van de ontbrekende infrastructuur (wegen, communicatie, pijpleidingen, ...) naar het hinterland en de stedelijke gebieden in Vlaanderen en daarbuiten, wordt de bereikbaarheid van de poorten gegarandeerd. Daardoor wordt hun concurrentiepositie positief beïnvloed. Er worden randvoorwaarden opgenomen voor een kwaliteitsvolle ruimtelijke inpassing.

2. Doelstellingen

2.1. Het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten

De economische activiteiten vertonen nog steeds een relatief sterke bundeling in economische knooppunten. In tegenstelling tot de huidige trendmatige ontwikkeling bij de inplanting van economische activiteiten die deze bundeling uitholt, wordt ervoor geopteerd de bestaande bundeling (met als referentie tewerkstelling 1991) beleidsmatig te behouden en waar mogelijk te versterken. De verdere verspreiding van de werkgelegenheid wordt tegengegaan.

Er wordt voor geopteerd om nieuwe economische activiteiten van regionaal belang en herlokalisatie van bestaande regionale bedrijven te concentreren in de economische knooppunten. Voor de herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven kan ruimte worden voorzien in gemeenten buiten de economische knooppunten. Lokale bedrijventerreinen vangen de nieuwe en de te herlokaliseren lokaal verzorgende bedrijven op.

2.2. Het ondersteunen van de economische sterkte van iedere subregio

Tussen de gebieden van economische activiteiten bestaan grote verschillen in economische structuur. Subregio's³¹ zijn vaak gespecialiseerd in een cluster van (verwante en ondersteunende) economische activiteiten. Dit kan een gevolg zijn van specifieke omgevingsfactoren, zoals bv. de aanwezigheid van een haven, luchthaven, universiteit,...

In vele gevallen berust de subregionale sterkte in een bepaalde economische activiteit op een met de tijd opgebouwde competentie die vaak moeilijk kan worden getransfereerd naar andere streken.

Het ruimtelijk beleid ondersteunt de economische eigenheid van iedere subregio en optimaliseert de economische sterkte ervan. Het principe van de gedeconcentreerde bundeling staat daarbij voorop.

In het provinciale structuurplanningsproces is een belangrijke taak weggelegd voor het ondersteunen van de economische subregio's, voor het analyseren van de economische sterkten en voor het ontwikkelen van een ruimtelijk-economische visie van de subregio.

2.3. Het ruimtelijk beleid ondersteunen met het economisch ontwikkelingsbeleid

Tussen het economische ontwikkelingsbeleid en het ruimtelijk beleid mag geen tegenstelling bestaan. Het economisch ontwikkelingsbeleid moet eveneens het principe van bundeling in de economische knooppunten voorop stellen en de economische sterkte van iedere subregio blijven garanderen. Het ruimtelijk beleid zorgt voor een effectief en gedifferentieerd aanbod van bedrijventerreinen, het economisch ontwikkelingsbeleid verzorgt de ontwikkeling van deze terreinen (onder meer de prijszetting, uitgifte voorwaarden...).

3. Economische knooppunten

Er worden economische knooppunten geselecteerd die voor Vlaanderen structuurbepalend zijn. In deze voor Vlaanderen strategische locaties worden de economische ontwikkelingen gestimuleerd en geconcentreerd. Daardoor worden de economische potenties geoptimaliseerd binnen de bestaande economische structuur. Het creëren van een ruimtelijk aanbod aan bedrijventerreinen in de econo-

³¹ Een subregio is een voldoende omvangrijk deelgebied van een provincie (meestal enkele gemeenten) bedoeld om een minimale omkadering te geven voor het uitvoeren van economische ontwikkelingsscenario's, die worden afgestemd op de economische structuur van het betrokken gebied. De afbakening is pragmatisch en verschilt per provincie.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

mische knooppunten maakt het mogelijk dat economische en ruimtelijke strategieën elkaar ondersteunen. Gezien hun belang voor Vlaanderen gebeurt de selectie door het Vlaams Gewest.

Op basis van hun belang voor de economische structuur moeten als economische knooppunten beschouwd worden:

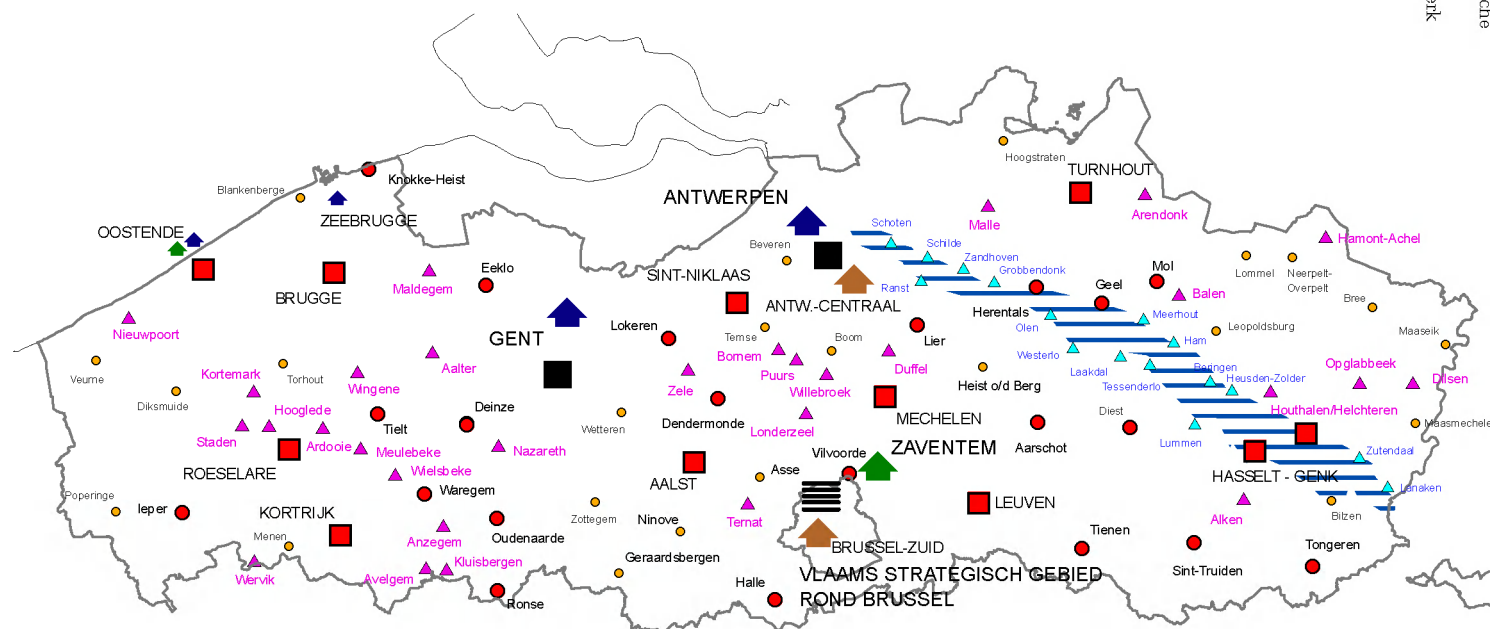
- de stedelijke gebieden;
- de gemeenten gelegen in het economisch netwerk van het Albertkanaal;
- de specifieke economische knooppunten.

Voor de economische activiteiten van lokaal belang en historisch gegroeide bedrijven bepalen de gemeenten, rekening houdend met het ruimtelijk kader op Vlaams en provinciaal niveau, zelf de krachtlijnen van het ruimtelijk beleid.

3.1. Selectie

Op basis van een selectie worden 156 gemeenten (op 308) in het Vlaams Gewest geselecteerd als economische knooppunten. Het aantal gemeenten dat deel uitmaakt van de stedelijke gebieden, tesamen met de gemeenten die daarbuiten als economisch knooppunt zijn geselecteerd, mag niet meer bedragen dan 156. De economische knooppunten hebben niet allemaal eenzelfde uitstraling en eenzelfde economisch belang. Niet in alle gemeenten leidt dit automatisch tot een groter aanbod aan bedrijventerreinen. Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen moet een gedifferentieerd beleid gevoerd worden waarbij gesteld wordt dat:

- binnen een afgebakend stedelijk gebied (dat op zich economisch knooppunt is) de ontwikkeling van bijkomende bedrijventerreinen mogelijk is. Dit op voorwaarde dat het bedrijventerrein aansluitend gelegen is in een gemeente direct aansluitend bij het stedelijk gebied maar niet geselecteerd als economisch knooppunt. Basis hiervoor is de visie op de ontwikkeling van het stedelijk gebied als geheel.
- het voorzien van een bijkomend aanbod aan regionale bedrijventerreinen in een economisch knooppunt moet worden afgewogen op basis van een ruimtelijke visie en een gewenste ruimtelijke structuur voor het economisch knooppunt (o.a. voor het stedelijk gebied bij de afbakening). De ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit, de bestaande woonfunctie, de bestaande ruimtelijk-economische structuur, de ruimtelijke en economische potenties, de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur en de mobiliteitsproblematiek zijn daarbij de uitgangspunten voor het formuleren van de visie en voor het uittekenen van een gewenste ruimtelijke structuur op het economisch knooppunt.
- de bedrijventerreinen gelegen buiten de geselecteerde economische knooppunten, die reeds zijn vastgelegd in een ruimtelijk uitvoeringsplan (c.q. gewestplan, B.P.A.) en vandaag worden ontwikkeld, als vaststaand gegeven worden beschouwd. Als bedrijventerrein in ontwikkeling (1997) worden beschouwd: de terreinen die bestemd zijn en waarvoor minstens ofwel aankoop of onteigening



Schaal 1 : 1.000.000



SELECTIE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN EN ECONOMISCHE NETWERKEN



Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Bijzonder economisch knooppunt: Kampenhout-Sas, Zulte-Kruishoutem, Kluizemolen te Sint-Gillis-Waas, Zwaarveld-Hamme, grens Zelzate-Assenede, kanaalzone Oostrozebeke, Polderhoek (Zonnebeke), Konijnenbos (Gistel), Westrode (Meise)

2 Gewenste ruimtelijke structuur

is gestart, ofwel een vergunning verleend werd voor infrastructuur of bedrijfsvestiging.

- de bedrijventerreinen gelegen in gemeenten buiten economische knooppunten en die vandaag nog niet effectief zijn ontwikkeld, niet meer in aanmerking komen voor aansnijding. De oppervlakte van deze terreinen blijft in de ruimtebalans opgenomen. Na wijziging van het betrokken ruimtelijk uitvoeringsplan (c.q. gewestplan, B.P.A.) worden ze verwerkt in de ruimtebalans.

Uitdrukkelijk moet worden gesteld dat de selectie van de economische knooppunten in het netwerk van het Albertkanaal en de selectie van de specifieke economische knooppunten net zoals bij de stedelijke gebieden betrekking heeft op de relevante delen van het grondgebied van de gemeente en niet op het geheel van het gemeentelijk grondgebied.

Om daarnaast potenties op Vlaams niveau van enkele bestaande economische concentratiegebieden te kunnen benutten of om specifieke juridische knelpunten op te lossen, worden deze bestaande economische concentraties geselecteerd als 'bijzonder economisch knooppunt.'

3.1.1. Stedelijke gebieden

Ieder stedelijk gebied wordt beschouwd als een economisch knooppunt. De stedelijke gebieden zijn van doorslaggevend belang voor de economische structuur van Vlaanderen. De stedelijke gebieden hebben niet allemaal eenzelfde uitstraling en eenzelfde economisch belang. In het hoofdstuk III.1 Stedelijke gebieden en stedelijke netwerken wordt onderscheid gemaakt tussen grootstedelijke, regionaalstedelijke, structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau.

Niet alle gemeenten die behoren tot een stedelijk gebied vervullen een even belangrijke rol in termen van werkgelegenheid. Bij de ontwikkelingsperspectieven moet deze differentiatie verder uitgewerkt worden. Dit betekent dat niet automatisch in alle gemeenten, waarvan een onderdeel kan behoren tot het stedelijk gebied, een bijkomend aanbod aan regionale bedrijventerreinen wordt gerealiseerd. In functie van de afbakening van ieder stedelijk gebied wordt een ruimtelijke visie op het stedelijk gebied als geheel opgesteld. Deze visie wordt vertaald naar een gewenste ruimtelijke structuur voor het betrokken stedelijk gebied. Omwille van het economisch belang van ieder stedelijk gebied wordt uitdrukkelijk aandacht besteed aan de gewenste economische structuur. Op basis hiervan wordt desgevallend in locaties voor bijkomende regionale bedrijventerreinen voorzien.

3.1.2. Het netwerk van het Albertkanaal

Door hun ligging en (effectieve en potentiële) onderlinge relaties fungeren een aantal economische knooppunten als één netwerk. De elementen in een economisch netwerk zijn hoofdzakelijk van economische en infrastructurele aard. Op Vlaams niveau wordt het netwerk van het Albertkanaal geselecteerd.

Het netwerk van het Albertkanaal is van belang omwille van de performante ruimtelijk-economische rol en betekenis van het gebied en de aanwezigheid van

hoogwaardige vervoers- en verkeersinfrastructuur waaronder het Albertkanaal en de E313/A13. Daarnaast heeft het gebied langsheen het Albertkanaal en de E 313 potenties voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Vlaanderen, zowel voor watergebonden als niet-watergebonden activiteiten als voor bijkomende infrastructuur (o.a. spoor/leidingen). Het economisch netwerk Albertkanaal is eveneens belangrijk voor de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen omwille van het ontbreken van een sterke stedelijke structuur die de ruimtelijk-economische ontwikkeling in het oosten van Vlaanderen kan ondersteunen.

De gemeenten die de ruimtelijk-economische potenties van het Albertkanaal en de E 313 kunnen ondersteunen, worden geselecteerd als economisch knooppunt in het netwerk van het Albertkanaal. Dit zijn enerzijds de gemeenten gelegen langs het Albertkanaal en genoemd in de stedelijke gebieden Antwerpen, Beringen, Bilzen, Geel, Hasselt-Genk en Herentals. Anderzijds zijn dat de gemeenten Grobbendonk, Ham, Heusden-Zolder, Laakdal, Lanaken, Lummen, Meerhout, Olen, Ranst, Schilde, Schoten, Tessenderlo, Westerlo, Zandhoven en Zutendaal.

3.1.3. Specifieke economische knooppunten

Buiten de geselecteerde stedelijke gebieden en de economische knooppunten in het netwerk van het Albertkanaal kunnen andere gemeenten een belangrijke rol vervullen binnen de economische structuur van Vlaanderen. Het gaat over gemeenten die een grote impact hebben op de werkgelegenheid: zij dragen bij in de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid en voor de kansen die hieraan verbonden zijn voor de betrokken subregio. Omwille van de rol van deze gemeenten binnen de economische structuur van Vlaanderen, worden zij geselecteerd als specifiek economisch knooppunt. De specifiek economische knooppunten hebben evenwel niet dezelfde uitstraling als de stedelijke gebieden.

Gemeenten worden geselecteerd zowel op basis van economische criteria als op basis van hun ligging, om historische redenen of omwille de aanwezigheid van bestaande bedrijven met belangrijke economische betekenis. Voor de selectie op basis van economische criteria wordt uitgegaan van de volgende drie criteria:

- een totale tewerkstelling in de gemeente van meer dan 3500 personen;
- een totale industriële (omwille van de ruimtebehoefte) tewerkstelling in de gemeente van meer dan 1000 personen;
- een arbeidsbalans³² van meer dan 60.

Volgende gemeenten worden geselecteerd: Aalter, Alken, Anzegem, Ardoeie, Arendonk, Bornem, Duffel, Hooglede, Houthalen-Helchteren, Kortemark, Londerzeel, Malle, Nazareth, Puurs, Staden, Ternat, Wielsbeke, Wingene en Zele. Omwille van de relatie tussen het ruimtelijk en het economisch ontwikkelingsbeleid houdt de selectie ook rekening met het Europees regionaal economisch beleid, in het bijzonder met de doelstelling-2-gebieden, de doelstelling-5b-gebieden en de

³² De arbeidsbalans is de verhouding tussen de totale in de gemeente werkende bevolking en de inwoners behorende tot de groep van de actieve bevolking.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

bufferzone ten opzichte van de doelstelling-1-gebieden.

Omdat een apart ondersteunend beleid gevoerd moet worden in oudere industriële regio's, worden in deze zogenaamde doelstelling-2-gebieden afgezwakte criteria gehanteerd voor de selectie van de specifieke economische knooppunten. Dit betekent dat als gemeenten in doelstelling-2- en -5b-gebieden niet absoluut voldoen aan de drie criteria, deze gemeenten geselecteerd kunnen worden indien zij relatief voldoen aan het totaal van de drie criteria samen.

Op basis hiervan worden Balen, Dilsen en Opglabbeek geselecteerd als economisch knooppunt in de doelstelling-2-gebieden van het arrondissement Turnhout en de provincie Limburg. Ruimtelijk sluit een deel van de gemeente Balen aan bij het stedelijk netwerk Kempische As (Herentals-Geel-Mol-Lommel-Overpelt/Neerpelt). Opglabbeek vormt een onderdeel van het stedelijk netwerk Limburgs Mijngedebied en Dilsen-Stokkem van het Maasland, een stedelijk netwerk op provinciaal niveau.

In het Meetjesland wordt aanvullend Maldegem geselecteerd. Deze gemeente kan als economisch knooppunt in samenhang met Eeklo als kleinstedelijk gebied de economische structuur van het gebied ondersteunen.

In het gebied Westkust en Zeevisserijgebied wordt aanvullend Nieuwpoort als economisch knooppunt geselecteerd. De selectie van Nieuwpoort binnen de doelstelling-5b-gebieden past binnen de reconversie van de zeevisserij en kan ondersteuning geven aan Veurne en Diksmuide als kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau.

Ook de gemeenten Wervik, Avelgem en Kluisbergen gelegen in de bufferzone ten opzichte van de doelstelling-1-gebieden Henegouwen en Noord-Frankrijk, worden als economisch knooppunt geselecteerd omwille van de afstemming tussen het ruimtelijk beleid met het vooropgesteld regionaal economisch beleid.

Daarnaast worden de gemeenten Hamont-Achel en Meulebeke eveneens als economisch knooppunt geselecteerd.

- De selectie van de gemeente Hamont-Achel is te verantwoorden omwille van de bestaande ruimtelijk-economische structuur, waaronder een grote hoeveelheid bestaande bedrijventerreinen en de noodzaak om deze ruimtelijk-economische sterkte te ondersteunen, omwille van de relatief grote tewerkstelling waardoor Hamont-Achel nagenoeg voldoet aan alle gestelde criteria ("grensgeval") en omwille van de ruimtelijk-economische potenties van Hamont-Achel in het stedelijk netwerk van de Kempische As (Herentals-Geel-Mol-Lommel-Neerpelt/Overpelt), de goede ontsluiting via de weg (N74, N71) en de ligging aan de IJzeren Rijn.
- De selectie van de gemeente Meulebeke is te verantwoorden omwille van de relatief sterke bestaande economische structuur met een relatief grote tewerkstelling in deze qua oppervlakte kleine gemeente waardoor de gemeente nagenoeg voldoet aan alle gestelde criteria ("grensgeval"). Gezien de bestaande economisch-ruimtelijke structuur, ontstaat door de selectie van Meulebeke als economisch knooppunt de mogelijkheid om de economisch-ruimtelijke structuur verder te ondersteunen alsook om een sterkere bundeling van economische activiteiten te

realiseren conform het principe van gedeconcentreerde bundeling.

In de gemeenten die niet als economisch knooppunt zijn geselecteerd blijven voor de bestaande economische activiteiten zoals KMO's en/of familiale bedrijven, ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden gegarandeerd ondermeer door de volgende maatregelen.

- De ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein in de hoofddorpen voor de herlokalisatie van bestaande lokale bedrijven door middel van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (c.q. een B.P.A.);
- De opmaak van een "sectoraal B.P.A." voor de ontwikkeling en uitbreiding ter plaatse van bestaande bedrijven;
- De ontwikkeling van bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven voor de herlokalisatie van bestaande historisch gegroeide bedrijven binnen de gemeente, aansluitend bij een hoofddorp en binnen de voorziene 500 ha.

3.1.4. Bijzondere economische knooppunten

Twee doeleinden worden beoogd met de selectie van bijzondere economische knooppunten. Dit vertaalt zich in twee niveaus:

- Niveau 1: het verzekeren van het aanwenden van potenties voor regionale bedrijventerreinen in het kader van het aanbodbeleid aansluitend bij bestaande concentraties / clusters: Kampenhout-Sas, Zulte-Kruishoutem, Kluizemolen te Sint-Gillis-Waas, Zwaarveld-Hamme, grens Zelzate-Assenede, kanaalzone Oostrozebeke;
- Niveau 2: het oplossen van een juridische problematiek: Polderhoek (Zonnebeke), Konijnenbos (Gistel), Westrode (Meise).

Via een gebiedsgericht en geïntegreerd onderzoeks- en overlegproces zullen de concrete ontwikkelingsmogelijkheden onderzocht worden. Binnen deze afweging zal er bijzondere aandacht zijn voor vragen naar selectie als kleinstedelijk gebied. Dit onderzoeks- en overlegproces zal uiteraard alle regelgeving (onder meer milieu-effecten op planniveau, passende beoordeling, ruimtelijke veiligheid) terzake moeten implementeren en kan desgevallend leiden tot de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

De Vlaamse overheid regisseert de gebiedsgerichte en geïntegreerde onderzoek- en overlegprocessen voor Westrode (Meise). De provincies hebben de bevoegdheid over de overige bijzondere economische knooppunten.

De eventuele terreinuitbreidingen die bestemd worden in deze bijzondere economische knooppunten worden verrekend in de 80 à 85% van de verdeelsleutel tussen economische knooppunten ten opzichte van niet-economische knooppunten (15 à 20%).

2 Gewenste ruimtelijke structuur

3.2. Ontwikkelingsperspectieven

3.2.1. Gefaseerde ontwikkeling van bedrijventerreinen

Flexibiliteit ten aanzien van een onzekere economische ontwikkeling

De Vlaamse economie is open en wordt in belangrijke mate bepaald door de internationale ontwikkelingen, zowel binnen de E.U. als op wereldschaal. Het jongste decennium doen zich structurele, economische veranderingen voor. Er zijn de toenemende globalisering van de economie, de opkomst van nieuw(e) geïndustrialiseerde landen, economische en politieke verschuivingen in Midden-Europa, een nieuwe Europese ruimte en veranderingen in de productieprocessen. Deze veranderingen en de afhankelijkheid van de Vlaamse economie maken het quasi onmogelijk exact aan te geven hoe de Vlaamse economie er zal uitzien en hoe de behoefte aan bedrijventerreinen zal evolueren.

Zich baseren op één enkel scenario of enkel op een extrapolatie van de recente evolutie in de ruimtevraag naar bedrijventerreinen is riskant en kan leiden tot foutieve beslissingen.

Omwille van de grote graad van onzekerheid wordt een gecontroleerde flexibiliteit vooropgesteld o.a. via daadwerkelijk af te bakenen gebieden enerzijds en via reservegebieden anderzijds, zodanig dat onvoorziene ontwikkelingen kunnen worden opgevangen. De controle gebeurt via het vastleggen van een bepaald aantal ha in een inventaris, de flexibiliteit gaat gepaard met een faseringssysteem en criteria (o.m. bezettingsgraad, ontsluiting, ...) die een eventuele extra vraag naar bedrijventerreinen objectief kan afwegen. Zo wordt vermeden dat verdere ongeordende ruimtelijke spreiding van de werkgelegenheid plaatsgrijpt. Door het creëren van een ruimtelijk kwalitatief kader wordt de economische positie van Vlaanderen ondersteund.

De keuze voor een gedeconcentreerde bundeling van de groei van de economische activiteiten moet een verdere uitzwerming tegengaan. Dit kan een verandering van het lokalisatiepatroon inhouden voor sommige regio's. De groei zal immers meer dan in het verleden, nu gericht worden naar de stedelijke gebieden en minder naar het buitengebied.

Om de basisoptie van 'duurzame ruimtelijke ontwikkeling' niet in het gedrang te brengen wordt bij de effectieve ontwikkeling van bijkomende bedrijventerreinen een strikte fasering ingebouwd. Ook de effecten van de over- of onderschatting worden hierdoor ondervangen. Bij fasering wordt rekening gehouden met het tijdsverloop tussen de aanvang van de procedure tot vastlegging van de bestemming en het op de markt kunnen brengen van de nieuwe terreinen.

Geopteerd wordt 10.000 ha bedrijventerreinen uit te rusten waarvan 6.000 ha als bedrijventerrein en 4.000 ha als reservebedrijventerrein worden afgebakend in ruimtelijke uitvoeringsplannen. Deze reservegebieden kunnen slechts gerealiseerd worden wanneer voldaan is aan een aantal randvoorwaarden (bezettingsgraad, ontsluiting, ...) in verband met de realisatiegraad van de effectieve zones in de

omgeving van het betrokken economisch knooppunt (zie verder). De randvoorwaarden worden ondermeer gebaseerd op principes inzake zuinig ruimtegebruik en de mate van de effectieve inname door bestaande bedrijven. Daarbij wordt de reserve in eigendom van het bedrijf afgestemd op de bestaande omvang, op de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf en op de veiligheidsvoorschriften (zoals SEVESO-richtlijn, ...).

Afbakening van bedrijventerreinen door het Vlaams Gewest, de provincie en de gemeente

Het Vlaams Gewest bakent de regionale bedrijventerreinen af in de grootstedelijke gebieden, in de regionaalstedelijke gebieden en in het economisch netwerk van het Albertkanaal.

De provincie bakent de regionale bedrijventerreinen af in de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden, in de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau en in de specifieke economische knooppunten.

Het Vlaams Gewest bakent, in overleg met de provincie en de gemeente, de bedrijventerreinen af voor de herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven buiten de economische knooppunten.

De gemeente bakent de lokale bedrijventerreinen af.

Confrontatie tussen de berekende behoefte en het bestaande aanbod

De berekende behoefte (= vraag) voor ruimte voor economische activiteiten wordt geconfronteerd met het beschikbare aanbod aan bedrijventerreinen.

Voor het beschikbare aanbod stelt de Vlaamse Regering een dynamische inventaris op van de beschikbare terreinen. De dynamische inventaris zal worden gehanteerd om herinvulling als prioritaire optie te kunnen realiseren en een relatie te kunnen leggen tussen hergebruik en bijkomende ruimte voor economische activiteiten. In ieder geval moet de dynamische inventaris kwantitatieve en kwalitatieve elementen bevatten zoals ondermeer te saneren, verlaten en vervallen bedrijfsterreinen, leegstaande, onbenutte, onderbenutte of braakliggende terreinen en gebouwen met hun potenties voor economische activiteiten. Binnen de bevoegdheid van ruimtelijke ordening moet worden bekeken in hoeverre de invloed van de milieuwetgeving (waaronder het bodemsaneringsdecreet), de evolutie van de totale ruimte-inname per werknemer en veranderende productiemethoden en -processen, kunnen worden opgenomen. Een systematische actualisatie en controle van de inventaris is noodzakelijk.

Voor de confrontatie tussen vraag en aanbod wordt, aangezien een volledige dynamische inventaris nog niet gefinaliseerd is, thans de inventaris van de GOM's dd. 1/1/1994 gebruikt.

Deze inventaris bevat:

- de totale oppervlakte voor bedrijventerreinen voorzien op de gewestplannen en de gemeentelijke plannen van aanleg met uitsluiting van de zeehavengebieden en het mijnterrein Waterschei in Limburg;
- de oppervlakte die is ingenomen (= in eigendom verkregen) door de bedrijven;

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- de nog realiseerbare oppervlakte (bouwrijp en nog uit te rusten);
- de niet realiseerbare oppervlakte (tijdelijk en definitief).

De GOM-inventaris dd 1/1/1994 is verwerkt tot tabel 5 waarin een volledig overzicht van de vraag, het aanbod en de confrontatie van vraag en aanbod van bedrijventerreinen (= de zogenaamde ruimtebalans³³) in Vlaanderen wordt weergegeven. In tabel 5 is geen rekening gehouden met het aanbod als gevolg van gewestplanwijzigingen en gemeentelijke plannen van aanleg die werden opgestart en/of gefinaliseerd na 1/1/1994. De confrontatie van vraag en aanbod wordt ingesteld op datum van 1/1/94 voor gans Vlaanderen.

In tabel 5 wordt het overzicht met de vraag, het aanbod en de ruimtebalans gesplitst naar elke provincie.

Het eerste (horizontale) luik van tabel 5 bevat een overzicht van het aanbod per provincie en het totaal voor Vlaanderen op basis van de GOM-inventaris dd 1/1/1994:

- 'Op 1/1/1994 ingenomen' geeft de oppervlakte die door bedrijven is ingenomen (= in eigendom verkregen) inclusief de reservegebieden in eigendom van het bedrijf voor zover deze gebieden kleiner zijn dan 3 ha;
- het 'totaal beschikbaar aanbod' wordt gevormd door het totaal aantal ha bedrijventerreinen, dat voorzien is in gewestplannen en gemeentelijke plannen van aanleg, te verminderen met de som van de reeds ingenomen, de definitief niet-realiseerbare en de tijdelijk niet-realiseerbare bedrijventerreinen.

Het tweede (horizontale) luik geeft de vraag naar ruimte voor economische activiteiten bepaald voor de periode 1992-2007:

- Het aandeel van de vraag per provincie is bepaald door berekeningen op basis van aangepaste RSZ-tewerkstellingscijfers³⁴ (oa zonder de tewerkstelling in zeehavens). De verhouding in de totale Vlaamse tewerkstelling tussen de provincies bedraagt voor Antwerpen 30,34 %; Limburg 13,09 %; Oost-Vlaanderen 20,18 %; Vlaams-Brabant 16,02 % en West-Vlaanderen 20,37 %.
- Het aandeel van de vraag per provincie is uitgewerkt naar 'af te bakenen gebieden' en naar 'reservegebieden'. Dit betekent dat per provincie een doorberekening is gemaakt van beleidsmatige verhouding tussen 6.000 ha af te bakenen bedrijventerreinen en 4.000 ha reserve bedrijventerreinen. (Basis is 10.000 ha).

Het derde (horizontale) luik is de confrontatie van de vraag en het aanbod: de ruimtebalans:

- het totaal beschikbaar aanbod wordt geconfronteerd met de vraag;
- de ruimtebalans wordt beleidsmatig aanzien als een netto-cijfer.

Het vierde (horizontale) luik is de beleidsmatige vertaling van de ruimtebalans. De confrontatie van de vraag en het aanbod (= derde horizontale luik) wordt beleidsmatig beschouwd als een netto-tekort. Dit netto-tekort wordt beleidsmatig vertaald

³³ De in dit hoofdstuk opgenomen ruimtebalans heeft alleen betrekking op bedrijventerreinen. In Hoofdstuk V is een volledige begroting van de ruimte voor gewestplanbestemmingen opgenomen waarin de kwantitatieve opties met betrekking tot het ruimtegebruik door functies en activiteiten worden vertaald in wijzigingen van de oppervlakte van de huidige gewestplanbestemmingen.

³⁴ RSZ-tewerkstelling: het aantal tewerkgestelden volgens de gegevens van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

Tabel 5

Ruimtebalans

	ANTWERPEN				LIMBURG				OOST VLAANDEREN				WEST-VLAANDEREN				VLAAMS BRABANT				VLAANDEREN	
	Totaal	Subtotaal	Waarvan IN econ. knooppunt	Waarvan BUITEN econ. knooppunt	Totaal	Subtotaal	Waarvan IN econ. knooppunt	Waarvan BUITEN econ. knooppunt	Totaal	Subtotaal	Waarvan IN econ. knooppunt	Waarvan BUITEN econ. knooppunt	Totaal	Subtotaal	Waarvan IN econ. knooppunt	Waarvan BUITEN econ. knooppunt	Totaal	Subtotaal	Waarvan IN econ. knooppunt	Waarvan BUITEN econ. knooppunt	Totaal	Subtotaal
<i>oppervlakten in ha</i>																						
AANBOD ⁽¹⁾																						
Totaal voorzien in GP, APA, BPA	9438				9873				6237				7028				4536				37112	
- Op 1/1/1994 ingenomen ⁽²⁾	8317	6633	1685		6914	6111	803		5430	3846	1584		6228	5540	688		3882	2663	1312		30771	
- Definitief niet realiseerbaar	(272)	(247)	(25)		(308)	(306)	(3)		(5)	(5)	(0)		(18)	(10)	(6)		(77)	(43)	(34)		(679)	
- Tijdelijk niet realiseerbaar	(264)	(163)	(91)		(809)	(568)	(241)		(213)	(155)	(58)		(0)	(0)	(0)		(100)	(25)	(75)		(1378)	
- Uit te rusten	344	274	70		1159	1029	130		426	347	79		623	554	69		342	183	160		2894	
- Bouwrijp	251	226	25		682	488	194		163	119	44		161	150	11		135	87	48		1392	
TOT. BESCHIKBAAR AANBOD ⁽³⁾	595		500	95	1841		1517	324	589		466	123	784		704	80	477		269	208	4286	
VRAAG ⁽⁴⁾																						
In afgebakende gebieden	1820	1602	-218		785	-699	-86		1211	-993	-218		1222	-990	-232		961	-730	-231		5999	
In reservegebieden	1214	-1068	-146		524	-466	-58		807	-662	-145		815	-660	-155		641	-487	-154		4001	
TOTAAL VRAAG 1992-2007	-3034				-1309				-2018				-2037				-1602				-10000	
RUIMTEBALANS ⁽⁵⁾																						
In afgebakende gebieden	1225	-1102	-123		1066	818	238		622	-527	-95		438	-286	-152		484	-461	-23		1713	
In reservegebieden	1214	-1068	-146		524	-466	-58		807	-662	-145		815	-660	-155		641	-487	-154		4001	
TOT. RUIMTEBALANS 1/1/1994	-2439				532				-1429				-1253				-1125				-5714	
EXTRA OPPERVLAKTE, nodig in uitvoeringsplannen (tekort + 20 %)																						
In afgebakende gebieden	1470	-1322	-148		1066				746	-632	-114		526	-343	-183		581	-554	-27			
In reservegebieden	1457	-1282	-175		524				868	-794	-174		978	-792	-186		769	-585	-185			
TOTAAL	-2927				532 ⁽⁶⁾				-1715				-1504				-1350				-6964 ⁽⁷⁾	
(1) Op basis van de G.O.M.-inventarissen dd. 1/1/1994. (2) Door bedrijven in eigendom verkregen.																						
(3) Dit is het totaal aantal ha bedrijventerreinen, voorzien in plannen, vermindert met de som van de reeds ingenomen, definitief en tijdelijk niet-realiseerbare bedrijventerreinen.																						
(4) Berekende vraag beleidsmatig vastgesteld op 10.000 ha voor de periode 1992-2007.																						
(5) Geen rekening gehouden met aanbod als gevolg van planwijzigingen opgestart/gefinaliseerd na 1/1/94. (6) Het overschot van 532 ha. kan als bruto-overschot worden beschouwd. Dit betekent niet dat er in de provincie Limburg, binnen de globale ruimtebalans, geen nieuwe bedrijventerreinen mogelijk zijn.																						
(7) Omwille van de ongelijke verdeling van vraag en aanbod binnen de provincies en de wens om de ruimtebalans op provinciaal niveau te benaderen, worden de nodige bruto-oppervlakten per provincie berekend. Aangezien de provincie Limburg een overschot kent, behoeft zij geen omzetting in een bruto-oppervlakte.																						

2 Gewenste ruimtelijke structuur

in een bruto-cijfer door een vermeerdering met 20%. Er wordt een overzicht gegeven van de extra bruto-oppervlakte die in ruimtelijke uitvoeringsplannen gerealiseerd kan worden, uitgewerkt per provincie. Het bruto-cijfer wordt berekend op basis van de tekorten per provincie zowel naar af te bakenen bedrijventerreinen als naar reserve bedrijventerreinen:

- Omwille van de ongelijke verdeling van vraag en aanbod binnen de provincies en de wens om de ruimtebalans op provinciaal niveau te benaderen, worden de nodige bruto-oppervlakten per provincie berekend.
- Aangezien de provincie Limburg een overschot kent, behoeft zij geen omzetting van het overschot in een bruto-oppervlakte. Het overschot van 532 ha kan als een bruto-cijfer worden beschouwd. Dit betekent niet dat er in de provincie Limburg, binnen de globale ruimtebalans, geen nieuwe bedrijventerreinen mogelijk zijn. In subregio's binnen de provincie kunnen tekorten bestaan. In het bijzonder in Limburg dient dan ook vastgesteld te worden of de gereserveerde oppervlakte in de plannen van aanleg ook daadwerkelijk kan worden gerealiseerd, dan wel dat er geen herschikking van deze terreinen kan worden overwogen. Dit laatste dient vooral geëvalueerd te worden in het licht van de reconversieregio's waar grotere terreinoppervlakten (mijnterreinen, nonferro industrie) gedesaffecteerd (kunnen) worden en dus niet noodzakelijk in de gewenste ruimtelijke structuur de bestemming bedrijventerrein moet behouden.

Op basis van de GOM-inventaris dd. 1/1/1994 wordt aangetoond dat enerzijds in de vastgestelde plannen van aanleg nog een aanbod aan bedrijventerreinen bestaat van ca 4.286 ha (met uitsluiting van de tijdelijk en definitief niet-realiseerbare oppervlakten). De tijdelijk niet-realiseerbare oppervlakte in de plannen van aanleg (1.376 ha op 1/1/1994), wordt beschouwd als zijnde de ijzeren voorraad³⁵ voor Vlaanderen. Anderzijds blijkt dat deze reserve sterk ongelijkmatig verspreid is over de vijf provincies.

De reserves van meer dan 3 ha die in beheer zijn van bestaande bedrijven (684 ha op 1/1/1994) werden niet opgenomen in dit aanbod. Zij worden met een eigen finaliteit behandeld waarbij zij slechts aan de aanbodzijde worden meegerekend bij daadwerkelijke realisatie. Zij worden in principe uitsluitend gereserveerd voor uitbreiding van het ter plaatse gevestigd bedrijf.

Samengevat is het resultaat voor het geheel van Vlaanderen als volgt:

aanbod op 1/1/1994 = 4.286 ha
berekende vraag beleidsmatig vastgesteld op 10.000 ha
ruimtebalans = tekort 5.714 ha (wordt aanzien als netto-cijfer)
beleidsmatige vertaling (netto tekort + 20% = bruto-tekort) = tekort 6.964 ha (bruto)

In deze ruimtebalans zit een overschatting van het tekort omdat de vraag berekend is op datum van 1/1/92 en het feitelijk aanbod op 1/1/94 wordt berekend. Het aanbod tussen 1/1/92 en 1/1/94 wordt aldus als verworven beschouwd (= bijkomend aanbod ca 96 ha).

³⁵ Ijzeren voorraad moet opgevat worden als de oppervlakte die nodig is voor het goed functioneren van de vraag en het aanbod aan bedrijventerreinen. Deze totale oppervlakte wordt opgevat als een bufferoppervlakte in de ruimtebalans voor economische activiteiten.

Daarnaast wordt bij de confrontatie vraag-aanbod de negatieve saldi als een netto behoefte aanzien, terwijl de resultaten van de berekende vraag als aanbod (voorzien in plannen van aanleg) als bruto-cijfers gepresenteerd werden.

Deze ruimtebalans (uit te splitsen naar provincie en naar economisch knooppunt) geldt als beleidsmatig kader bij de beoordeling van een bijkomende vraag naar bedrijventerreinen en ruimte voor economische activiteiten.

Dit betekent dat:

- bij een eventueel bijkomend aanbod gecreëerd na 1/1/94 (via gewestplan en gemeentelijke plannen van aanleg) het tekort op de ruimtebalans vermindert;
- bij een eventuele vermindering van het aanbod door inname van bedrijven na 1/1/94 het tekort op de ruimtebalans verhoogt.

Creëren van een operationeel aanbod aan bedrijventerreinen

Om de berekende behoefte aan ruimte voor economische activiteiten (6.000 ha af te bakenen bedrijventerreinen en 4.000 ha reserve bedrijventerreinen) af te bakenen is het noodzakelijk dat op initiatief van de Vlaamse Regering op provinciaal niveau in samenwerking met de economische instanties de reserve aan en de bruikbaarheid van ieder bedrijventerrein (o.a. in het kader van het Bodemsaneringsdecreet) verder wordt geëvalueerd. Dit is nodig omwille van het huidige aanbod aan bedrijventerreinen en de ongelijkmatige verdeling over de provincies. Deze evaluatie laat toe tot een éénvormige, consistente en dynamische inventaris te komen.

Uitgangspunt is dat de verdeling per provincie van de kwantitatieve behoefte behouden blijft.

Daarnaast moeten de tijdelijk en definitief niet-realiseerbare terreinen en gebouwen op termijn gedesffecteerd worden. Een dynamisch economisch ontwikkelingsbeleid moet ervoor zorgen dat verlaten bedrijfsgebouwen (gelegen op bedrijventerreinen) opnieuw als bedrijfsruimte ter beschikking kunnen worden gesteld en dat terreinen kunnen worden aangekocht en beschikbaar gesteld tegen concurrentiële prijzen. Hiervoor moeten financiële middelen worden vrijgemaakt.

Om verweving te stimuleren, daar waar het ruimtelijk en milieutechnisch wenselijk en mogelijk is, worden de terreinreserves en uitbreidingen van bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen (al dan niet zone-eigen of zonevreemd) slechts in de berekening van vraag en aanbod (vermindering van de vraag) ingebracht van zodra deze door de provincie of gemeente in een ruimtelijk uitvoeringsplan worden afgebakend. Hierdoor kan er geen scheefftrekking gebeuren van de globale vergelijking tussen vraag en aanbod.

Te bestemmen bedrijventerreinen

Voor de verlengde planperiode worden de kwantitatieve mogelijkheden voor bijkomende bedrijventerreinen geactualiseerd. In het informatief gedeelte werd vastgesteld dat de voorziene planningsinitiatieven in de periode 2007-2012 tezamen met het ruimtelijk beschikbaar aanbod, volstaan om de vraag, inclusief ijzeren voorraad, op te vangen in de meeste subregio's. In vele subregio's zal ook de vraag

2 Gewenste ruimtelijke structuur

op langere termijn kunnen opgevangen worden, zeker indien rekening wordt gehouden met het verrekenen van de maximale prognose.

Tabel 6 geeft de subregionaal berekende ruimtebehoefte op basis van een stabiele minimumprognose en een maximale prognose³⁶. De vraagprognose is afgewogen tegen het ruimtelijk beschikbaar aanbod per subregio. In deze afweging werd rekening gehouden met de benodigde ijzeren voorraad. De maximale prognose is geabstraheerd tot marge op niveau van geheel Vlaanderen.

Tabel 6

Subregionaal berekende ruimtebehoefte op basis van twee prognoses, provinciaal verdeeld

Provincie	Bijkomend minimale prognose 2007-2012
Antwerpen	98 ha
Limburg	282 ha
Oost-Vlaanderen	5 ha
Vlaams-Brabant	20 ha
West-Vlaanderen	67 ha
Totaal Vlaanderen	471 ha

Bron: How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006 en verwerkte VLAO-GIS-inventaris dd. 1.1.2007 en databank ruimtelijke uitvoeringsplannen departement RWO

De subregionaal berekende ruimtebehoefte voor de periode 2007-2012 (tabel 6) wordt gerelateerd aan de voortzetting van planningsinitiatieven uit de planperiode 1994-2007 over de periode 2007-2012. Daarom wordt in tabel 7 de stand van zaken gegeven van het overblijvend pakket bedrijventerreinen per provincie in 2007 (het verschil tussen het initieel pakket in het RSV1 en de ruimtebalans op 1.1.2007) en de potentiële planningsinitiatieven³⁷ die tenminste dienen verzekerd te worden.

Tabel 7

Stand van zaken van overblijvend pakketten en potentiële planningsinitiatieven in 2007

Provincie	Pakket in RSV1	Ruimtebalans 2007	Overblijvend in 2007	Potentiële plannings-initiatieven 2007-2012
Antwerpen	2.927 ha	676 ha	2.251 ha	1.373 ha
Limburg	-532 ha	-105 ha	-427 ha	657 ha
Oost-Vlaanderen	1.715 ha	741 ha	974 ha	790 ha
Vlaams-Brabant	1.350 ha	176 ha	1.174 ha	939 ha
West-Vlaanderen	1.504 ha	1.851 ha	-347 ha	1.148 ha
Totaal Vlaanderen	6.964 ha	3.339 ha	3.625 ha	4.908 ha

Bron: eigen verwerking op basis van begroting van de ruimte en databank ruimtelijke uitvoeringsplannen departement RWO

De potentiële planningsinitiatieven uit tabel 7 zijn vervolgens getoetst aan het theoretisch overblijvend pakket. Naast het minimaal erkennen van de hoeveelheid planningsinitiatieven in de pijplijn, worden de negatieve cijfers in de provincies West-Vlaanderen en Limburg³⁸ geneutraliseerd. Deze bewerking geeft inzicht in het over te dragen engagement uit de voorbije planperiode, waaraan de subregionaal berekende ruimtebehoefte voor de periode 2007-2012 wordt toegevoegd (samenvoeging van tabel 6 en 8 in tabel 9).

³⁶ Zie informatief gedeelte 4.3.4, figuur 7 en bijhorende tabel.

³⁷ Zie informatief gedeelte, 4.3.3, tabel 12.

³⁸ Kolom 'overblijvend in 2007' in de tabellen 7 en 8 geeft de negatieve balans in de provincies Limburg en West-Vlaanderen weer. Voorgesteld wordt om dit negatief saldo op nul te zetten en aldus de overschrijding van het provinciale pakket te neutraliseren. Rekenkundig betekent dit dat het over te dragen engagement wordt verhoogd met de absolute waarde van de negatieven.

De motivatie per provincie voor het over te dragen engagement wordt afgeleid uit de vergelijking tussen het theoretisch overblijvend pakket en het ingeschat potentieel aan herbestemmingen. Tabel 8 geeft hiervan het resultaat.

- Provincie Antwerpen: de oppervlakte potentiële planningsinitiatieven ligt lager dan het toegestane overblijvende pakket in 2007. Theoretisch zou de mogelijkheid zich aandienen om het overtollige deel uit het theoretisch overblijvend pakket te laten vervallen, omwille van de discrepantie tussen beide cijfers. Omwille van onzekerheden (bijvoorbeeld de herbestemmingen voor de zeehaven Antwerpen, overloop van initiatieven naar economische knooppunten) wordt het initieel pakket echter behouden.
- Provincie Limburg: het theoretische negatief saldo dient weggewerkt, tegelijkertijd met het voorzien van een bijkomend pakket voor potentiële planningsinitiatieven. Het negatieve deel wordt gerekend ter vereffening van de begroting van de ruimte, en kan derhalve in de nieuwe planperiode niet worden aangewend in functie van nieuwe planningsinitiatieven.
- Provincie Oost-Vlaanderen: de oppervlakte potentiële planningsinitiatieven is accommodeerbaar binnen het theoretisch overblijvend pakket in 2007.
- Provincie Vlaams-Brabant: de oppervlakte potentiële planningsinitiatieven is accommodeerbaar binnen het theoretisch overblijvend pakket in 2007.
- Provincie West-Vlaanderen: het theoretische negatief saldo dient weggewerkt, tegelijkertijd met het voorzien van een bijkomend pakket voor potentiële planningsinitiatieven. Het negatieve deel wordt gerekend ter vereffening van de begroting van de ruimte, en kan derhalve in de nieuwe planperiode niet worden aangewend in functie van nieuwe planningsinitiatieven.

Tabel 8

Berekening van het overdraagbaar engagement naar periode 2007-2012

Provincie	Overblijvend in 2007	Potentiële planningsinitiatieven	Engagement overdragen naar 2007-2012
Antwerpen	2.251 ha	1.373 ha	2.251 ha
Limburg	-427 ha	657 ha	1.084 ha
Oost-Vlaanderen	974 ha	790 ha	974 ha
Vlaams-Brabant	1.174 ha	939 ha	1.174 ha
West-Vlaanderen	-347 ha	1.148 ha	1.495 ha
Totaal Vlaanderen	3.625 ha	4.908 ha	6.978 ha

Bron: eigen verwerking op basis van begroting van de ruimte en databank ruimtelijke uitvoeringsplannen departement RWO

Beleidsmatig wordt aanvaard dat het volledige engagement uit RSV1 wordt overgedragen naar de nieuwe planperiode. Dit is ongeacht of deze hoeveelheid bijkomende bedrijventerreinen de subregionaal berekende ruimtebehoefte kan accommoderen, of zelfs een overschot kan creëren. Beleidsmatig is geopteerd om het pakket bijkomende te bestemmen bedrijventerreinen in de nieuwe planperiode te laten bestaan uit de samenvoeging van het overdraagbaar engagement (tabel 8) en de subregionaal berekende ruimtebehoefte (tabel 6).

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Volgend uit de prognoses, de vraag-aanbod afweging en de confrontatie met de lopende planperiode, wordt theoretisch de bijkomende bestemming mogelijk geacht van 6.676 ha bedrijventerreinen (tabel 9). De provinciale verdeling geldt als richtinggevende verdeling, waarop de monitoring van het aanbodbeleid gebeurt. De provinciale verdeling bestaat uit het over te dragen engagement vermeerderd met de subregionaal berekende ruimtebehoefte.

Tabel 9

provinciale verdeling
en marge voor
bedrijventerreinen

Provincie	Bijkomend minimale prognose 2007-2012	Engagement overdragen naar 2007-2012	Reeds teveel bestemd (2007-2012)	Provinciale verdeling nieuwe planperiode	Marge 2007-2012
Antwerpen	98 ha	2.251 ha	-	2.349 ha	Onbepaald
Limburg	282 ha	1.084 ha	427 ha	939 ha	Onbepaald
Oost-Vlaanderen	5 ha	974 ha	-	979 ha	Onbepaald
Vlaams-Brabant	20 ha	1.174 ha	-	1.194 ha	Onbepaald
West-Vlaanderen	67 ha	1.495 ha	347 ha	1.215 ha	Onbepaald
Totaal Vlaanderen	471 ha	6.978 ha	-	6.676 ha	Ca 1.400 ha

Bron: eigen verwerking op basis van How To advisory, De toekomstige vraag naar bedrijventerreinen, actualisering van prognoses, Brussel, oktober 2006 en GIS-inventaris VLAO dd. 1.1.2007 en databank ruimtelijke uitvoeringsplannen departement RWO

- De reeds toegewezen bestemmingswijzigingen in West-Vlaanderen (347 ha) en Limburg (427 ha) zijn het gevolg van reeds doorgevoerde bestemmingswijzigingen. Deze reeds toegewezen oppervlakten komen derhalve niet in aanmerking om bijkomend te bestemmen.
- Via de maximumprognose ontstaat een marge van ca 1.400 ha bovenop 6.676 ha. Deze marge kan pas na 2012 aangesproken worden. Een provinciale verdeling van deze marge wordt niet op voorhand doorgevoerd. Omwille van de vele lopende planningsinitiatieven dient voorzichtig omgesprongen met het aanwenden van deze marge. Volgende beleidslijnen worden verder geoperationaliseerd voor de toepassing van de marge van 1.400 ha: Het toekennen van reserve uit de marge van 1.400 ha geschiedt op basis van een vraag van een provincie of op initiatief van de Vlaamse overheid. De beslissing voor het (gedeeltelijk) gebruiken van de marge gebeurt door de Vlaamse Regering op voorstel van de minister bevoegd voor de ruimtelijke ordening.
 - 1 De marge wordt slechts aangewend nadat maximaal ruimtelijk-economisch verantwoorde flexibiliteit is toegepast op de verdeling tussen de pakketten 1,2 en 3.
 - 2 De marge zal slechts worden aangewend na een evaluatie van het zorgvuldig ruimtegebruik en het activeringsbeleid zoals hieronder besproken.
 - 3 De marge wordt aangewend in functie van subregionale tekorten die onvoorzien waren bij de provinciale verdeling in tabel 7 of in functie van bestemmingswijzigingen in de zeehavens. Het toekennen van reserve uit de marge van 1.400 ha na 2012 gebeurt vanuit de vaststelling dat het richtinggevend reeds toebedeelde pakket voor de betrokken provincie is opgebruikt.

- 4 Reservehectares uit de marge worden toegekend op basis van concrete terreinvoorstellen die hun basis vinden in de overlegprocessen die de structuurplannen op de drie niveaus uitvoeren.
- 5 Overeenkomstig de verhouding tussen economische knooppunten en niet-economische knooppunten (80-85 / 20-15) is het merendeel van de beleidsmarge voorbehouden voor economische knooppunten (pakketten 1, 2 en 3). Hieronder wordt verstaan de reeds geselecteerde economische knooppunten en de bijkomende (bijzondere) economische knooppunten. Voor problematieken inzake bestaande bedrijven of herlokalisaties kan de marge tevens aangewend worden in pakket 4.

Vertaling naar de begroting van de te voorziene ruimte

De totale oppervlakte voor Vlaanderen in de categorie industrie (bedrijventerreinen + zeehavens) kan stijgen van 59.598 ha tot 66.024 ha (in de begroting van de ruimte afgerond tot 66.000). Deze cijfers houden rekening met de correctie van de boekhoudingscijfers³⁹ in 1994. De stijging wordt geheel toegedeeld aan de oppervlakte bedrijventerreinen buiten de zeehavens. Fluctuaties in de oppervlakte bedrijventerrein in de zeehavens worden geacht stabiel te blijven. Eventuele wijzigingen blijven uiteraard mogelijk en kunnen worden opgevangen in de beleidsmatige marge van 1.400 ha.

Tabel 10

begroting van de ruimte voor categorie industrie tot 2012

	Toestand 2007	Begrote toestand	Marge
Bedrijventerreinen buiten de poorten	42.511 ha	49.187 ha	
Bedrijventerreinen in de poorten	17.087 ha	17.087 ha	
Raming voor bedrijven in verweving		500 ha	
Raming omzetting industrie naar andere		-750 ha	
Totaal Vlaanderen	59.598 ha (Afgerond 59.600)	66.024 ha (Afgerond 66.000)	+1.400 ha

Bron: eigen verwerking op basis van de begroting van de ruimtegegevens dd. 1.1.2007

Op basis van de methodiek in de IBM-studie en de confrontatie vraag/aanbod wordt in deze ruimtebegroting rekening gehouden met herbestemmingen die niet begrepen zijn in de berekening van de oppervlakte bijkomend te bestemmen bedrijventerreinen. Dit kan door een verrekening in de begroting van de ruimte van:

- Verhoging ten gevolge van het zone-eigen maken en uitbreiden van verweven bedrijven (voornamelijk in plannen voor zonevreemde bedrijvigheid): gemiddeld 100 ha/jaar⁴⁰, oftewel 500 ha op 5 jaar.
- Verlaging ten gevolge van de herbestemming van een (onbruikbare) industriële bestemming naar een andere bestemming (voornamelijk wonen): gemiddeld 150 ha/jaar⁴¹, oftewel 750 op 5 jaar. Deze afname in de begroting van de ruimte

³⁹ Het ruimteboekhoudingscijfer 55.000 ha van toestand 1994 werd gecorrigeerd tot de juistere gemeten oppervlakte 56.259 ha.

⁴⁰ Deze grootte werd afgeleid uit de planningspraktijk. Over een periode van 8 jaar werking van de planmatige werking omtrent zonevreemde bedrijven werd 711 ha bijkomend voorzien in sectorale BPA's voor zonevreemde bedrijvigheid. Veiligheidshalve wordt gerekend met 100 ha per jaar.

⁴¹ Dit cijfer dient verder getoetst: Deze grootte betreft een lineaire doortrekking van de schrappingen in de periode 1994-2006, met name 2.000 ha over 12 jaar, afgerond op 150 ha per jaar, oftewel 750 ha per vijf jaar.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

geeft geen aanleiding tot compensatie vermits het geen herbestemmingen van beschikbaar ruimtelijk aanbod betreft. Indien wel ruimtelijk beschikbaar aanbod wordt geschrapt, is compensatie uiteraard wel verantwoord.

De marge van 1.400 ha betreft geen kwantitatieve doelstelling maar een uitwijk-mogelijkheid die voorlopig niet in de begroting van de ruimte wordt opgenomen. De marge wordt niet op voorhand verdeeld over provincies, noch over poorten of gewone bedrijventerreinen.

Invloed van zorgvuldig ruimtegebruik op de ruimtebalans

Initiatieven inzake intensivering, gekaderd binnen zorgvuldig ruimtegebruik, kunnen de ruimtebehoefte sterk doen dalen. Des te meer nieuwe planningsinitiatieven kunnen leiden tot het gebruik van een lagere ruimtequotiënt⁴², des te meer het streefcijfer niet beschouwd hoeft te worden als vaste kwantitatieve doelstelling. In de berekening van de ruimtebehoefte is geen rekening gehouden met de mogelijkheden van zuinig ruimtegebruik (via een aangepaste ruimtequotiënt), alhoewel het onderzoek aantoont dat het effect op de daling van de ruimtevraag aanzienlijk zou zijn.

Activeringsmaatregelen voor de ontwikkeling van reeds bestemde bedrijventerreinen

Naast de geleidelijke ingebruikname van het aanbod en bruto-aanbod, is de ingebruikstelling van andere categorieën ruimtelijk beschikbaar aanbod een doelstelling. Over een periode van vijf jaar wordt de ingebruikname van 10 % van het traag aanbod en gedeeltelijk in gebruik zijnd aanbod, vooropgesteld. Deze doelstelling heeft ook doorgewerkt in de berekening.

Om traag aanbod (of gedeeltelijk in gebruik zijnd aanbod) te activeren zullen meerdere initiatieven nodig zijn, gaande van eenvoudige opwaardering tot ingrijpende reconversie van reeds bestemde bedrijventerreinen. In het economische instrumentarium zal prioriteit uitgaan naar activeringsmaatregelen voor reeds bestemde bedrijventerreinen met problemen op vlak van leegstand, hergebruiksmogelijkheden, slapende reserves of traag in werking tredend aanbod, sanering, reconversie, herstructurering en transformatie.

3.2.2. Concentratie van bedrijventerreinen in economische knooppunten

In afwachting van de afbakening van de stedelijke gebieden, de uitwerking van een ruimtelijke visie op het economisch netwerk van het Albertkanaal, de uitwerking van een ruimtelijke visie op ieder specifiek economisch knooppunt wordt de ruimtebalans met behoefte en aanbod gehanteerd als een kwantitatief toetskader voor

⁴² De ruimtequotiënt geeft het gemiddeld ruimtegebruik per werknemer weer, gebruikt in de prognoseberekningen, differentieerbaar per sector en bedrijfsgrootte.

de zich aandienende voorstellen voor bijkomende bedrijventerreinen van ondermeer GOM's, gemeenten en intercommunales. Voor het vastleggen van bijkomende bedrijventerreinen in gewestelijke en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (c.q. het gewestplan) of voor de lokale bedrijventerreinen in de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (c.q. B.P.A.'s) gelden naast de ruimtebalans als kwantitatief kader ook de kwalitatieve principes inzake lokalisatie, inrichting en fasering.

Vertrekkende van de behoefte aan ruimte voor economische activiteiten voor Vlaanderen en na de confrontatie van vraag en aanbod, is er per provincie een globaal aantal ha aan bijkomende bedrijventerreinen beschikbaar (zie tabel).

Bij de afbakening van de stedelijke gebieden respectievelijk door het Vlaams Gewest en de provincie, bij de uitwerking van een ruimtelijke visie op het economisch netwerk van het Albertkanaal door het Vlaams Gewest en bij het uitwerken van een ruimtelijke visie op ieder specifiek economisch knooppunt door de provincie, wordt een taakstelling (de zog. pakketten) inzake bijkomende bedrijventerreinen voor het betrokken economisch knooppunt gehanteerd. Het afbakenen van ieder stedelijk gebied en het uitwerken van de economische knooppunten in het netwerk Albertkanaal en de overige economische knooppunten moet toelaten de wenselijke kwantitatieve behoefte inzake woningbouw, bedrijventerreinen en andere activiteiten op te vangen. Dit "aanbodbeleid" in de economische knooppunten is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerlei activiteiten daarbuiten te vermijden. Voor bepaalde economische knooppunten zoals voor het grootstedelijk gebied Antwerpen en het Vlaams strategisch gebied rond Brussel, waar het uitvoeren van een te omvangrijke taakstelling tot ruimtelijk onverantwoorde oplossingen zou leiden (= overschrijden van ruimtelijke draagkracht), moet de mogelijkheid worden voorzien om een gedeelte van de taakstelling toe te wijzen aan economische knooppunten van een lager niveau zoals kleinstedelijke gebieden en deze in het economisch netwerk van het Albertkanaal. Hierbij moet het principe van de gedeconcentreerde bundeling gerespecteerd worden.

Op basis van het proces van afbakening van stedelijke gebieden en van verdere uitwerking van economische netwerken en economische knooppunten worden in respectievelijk de gewestelijke en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (c.q. gewestplannen) de bijkomende bedrijventerreinen en reservebedrijventerreinen vastgelegd.

Er wordt een verdeelsleutel opgebouwd inzake bedrijventerreinen tussen de economische knooppunten en de gemeenten niet geselecteerd als economisch knooppunt. De verdeelsleutel is gebaseerd op de bestaande spreiding van de tewerkstelling in Vlaanderen. Per provincie vertoont deze echter verschillen. Hieruit blijkt dat de provincies Oost-, West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant een grotere spreiding kennen dan het Vlaamse gemiddelde. Deze provincies kunnen zelf een verhouding voorstellen die een meer uitgesproken concentratie aanhoudt (met name richting 80-85/20-15), doch nooit een verhouding met een grotere spreiding dan de huidige. Voor de opbouw van deze verdeelsleutel worden de volgende stappen gezet:

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Stap 1: Aanpassing van de 80-85/20-15 verhouding op Vlaams niveau naar een provinciale verhouding

De 85-80/20-15 verhouding geeft het deel van de nieuwe bedrijventerreinen aan dat voorzien wordt voor:

- lokale bedrijventerreinen in gemeenten buiten de economische knooppunten (= 15-20%);
- lokale en regionale bedrijventerreinen in de economische knooppunten (= 80-85%).
- bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven kunnen voorkomen binnen beide categorieën.

De bestaande (provinciale) verhoudingen tussen het aandeel lokale en regionale bedrijventerreinen in de economische knooppunten en het aandeel lokale bedrijventerreinen in gemeenten buiten de economische knooppunten zijn:

Antwerpen	83-88	17-12
Limburg	84-89	16-11
Oost-Vlaanderen	77-82	23-18
Vlaams-Brabant	71-76	29-24
West-Vlaanderen	76-81	24-19
Vlaanderen	80-85	20-15

Stap 2: Onderverdeling van het globaal pakket van de provincie in 4 deelpakketten

Op basis van het principe van de gedeconcentreerde bundeling wordt aan de hand van aangepaste RSZ-cijfers van 1994 (met name na aftrek van de tewerkstelling in de zeehavengebieden) aangegeven op welke manier de belangrijkste economische activiteiten (en dus ook de nieuwe bedrijventerreinen) geconcentreerd zullen worden.

Op Vlaams niveau gebeurt dit door binnen de provinciale 80-85/20-15-verhouding aan de hand van de bestaande spreiding aan tewerkstelling de volgende “pakketten” toe te bedelen:

1) Binnen de “80-85 %”

- een pakket bedrijventerreinen voor de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden (= **pakket 1**)
- een pakket dat beschikbaar is voor het economisch netwerk van het Albertkanaal⁴³ (= **pakket 2**)
- een pakket voor de kleinstedelijke gebieden en de economische knooppunten buiten de pakketten 1 en 2⁴⁴ (= **pakket 3**)
- 2) Binnen de “20-15 %”
- een pakket voor de gemeenten buiten de stedelijke gebieden en de economische knooppunten (= **pakket 4**). Dit pakket heeft enkel betrekking op lokale bedrijventerreinen die kunnen worden gelokaliseerd in hoofddorpen.

⁴³ Uitsluitend voor de gemeenten die geen deel uitmaken van een stedelijk gebied dat grenst aan het Albertkanaal (= Antwerpen, Herentals en Hasselt-Genk). De concrete invulling van dit netwerk, met de lokalisatie van bedrijventerreinen, gebeurt op Vlaams niveau in samenspraak met de provincies Antwerpen en Limburg.

⁴⁴ De economische knooppunten die reeds binnen pakket 2 werden opgenomen vallen hier uiteraard buiten.

Bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven kunnen voorkomen binnen beide categorieën.

Stap 3: Doorberekening per provincie van de vier pakketten naar ieder stedelijk gebied en naar iedere gemeente

Op Vlaams niveau wordt per provincie een doorberekening gemaakt naar ieder groot- en regionaalstedelijk gebied op basis van het bestaande aandeel van de tewerkstelling.

Op provinciaal niveau wordt een doorberekening gemaakt naar ieder kleinstedelijk gebied, naar ieder economisch knooppunt en naar iedere gemeente buiten de economische knooppunten. Zoals hoger vermeld is deze doorberekening, in afwachting van de afbakening van stedelijke gebieden en de uitwerking van de economische netwerken en de economische knooppunten, te beschouwen als een kwantitatief toetskader.

3.2.3. Differentiatie van bedrijventerreinen

Op basis van de kenmerken van het terrein en van de aard van de bedrijfsactiviteiten kunnen aan bestaande en nieuwe bedrijventerreinen specifieke vestigings- en ontwikkelings-perspectieven toegekend worden. Op die manier kunnen aan de bedrijven ook de ruimtelijk best geschikte terreinen worden aangeboden.

Door differentiatie wordt de locatie optimaal benut, wordt het profiel van de terreinen verbeterd en wordt het mobiliteitsprofiel van de bedrijven afgewogen ten aanzien van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie. Bij het operationeel maken van de differentiatie moet voldoende aandacht blijven voor bedrijven die inherent functioneel met elkaar verbonden zijn en zich in elkaars nabijheid willen ontwikkelen. Differentiatie is ook nodig om specifieke hoogwaardige gemeenschappelijke diensten en uitrusting selectief te kunnen aanbieden aan bedrijventerreinen.

De (kwantitatieve) invulling van de differentiatie gebeurt bij de afbakening van de bedrijventerreinen door de respectievelijke bestuursniveaus. De differentiatie is gebaseerd op de visie op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van het betrokken economisch knooppunt. Overleg tussen de verschillende bestuursniveaus en alle betrokken instanties is essentieel.

Differentiatie in bedrijventerreinen is gewenst om volgende redenen:

- de ruimtelijke potenties (o.a. bereikbaarheid, omliggende ondersteunende bedrijvigheid en diensten) van iedere locatie zijn verschillend;
- de toenemende differentiatie in de economische structuur (o.a. t.g.v. specialisatie van de bedrijven) impliceert aangepaste en specifiek ruimtelijke condities;
- het is nodig een adequate infrastructuur aan te bieden die aangepast is aan het type bedrijventerrein.

De bedrijventerreinen, met uitsluiting van deze in de zeehavens en in de internationale luchthaven Zaventem, worden gedifferentieerd naargelang het belang van en de omvang van de bedrijven. Onderscheid wordt gemaakt naar bedrijventerreinen voor regionale bedrijven, lokale bedrijven of historisch gegroeide bedrijven.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Regionale bedrijven zijn be- en verwerkende bedrijven die een verzorgend karakter hebben en die de schaal van hun omgeving overschrijden. Lokale bedrijven zijn be- en verwerkende bedrijven die een verzorgend karakter hebben ten aanzien van de omgeving, die wat schaal betreft aansluiten bij hun omgeving (schaal van de kern, schaal van het stedelijk gebied,...) en beperkt zijn van omvang.

Voor bedrijventerreinen gericht naar regionale bedrijven is de differentiatie als volgt:

- **gemengd regionaal bedrijventerrein:** is bestemd voor de vestiging van industriële bedrijven inclusief de bouwnijverheid en het transport. Tevens kunnen dienstverlenende bedrijven worden toegelaten.
- **specifiek regionaal bedrijventerrein:**
 - **wetenschapsparken.** Zij worden voorbehouden voor bedrijven met een bedrijfsmatig sterke binding met een kenniscentrum (bv. universiteit). Zij worden gevestigd nabij het kenniscentrum;
 - **transport- en distributiezones.** Zij worden voorbehouden voor bedrijvigheid verbonden met transport- en distributie-activiteiten (op- en overslag, voorraadbeheer, groupage, fysieke distributie, dataverwerking en communicatie in relatie met transport- en expeditie-activiteiten) en van ondersteunende activiteiten (onderhoud, herstelling en verhuren van rollend materieel, bank- en verzekeringswezen, douaneactiviteiten,...). Zij zijn gelegen buiten de zeehavengebieden en nabij de hoofdwegen of primaire wegen en hoofdwaterwegen of hoofdspoorwegen;
 - **watergebonden bedrijventerreinen.** Zij worden voorbehouden voor watergebonden bedrijvigheid die de waterweg effectief als transportmodus of als proceswater voor grondstoffen en/of producten benutten. De terreinen gelegen langs de kade moeten uitsluitend worden voorbehouden voor bedrijven die de waterweg als transportmodus gebruiken;
 - **luchthavengebonden terreinen.** Zij worden voorbehouden voor aan een luchthaven gebonden bedrijvigheid zoals koerierbedrijven (luchtvaart), cargobehandeling, catering, enz ... en voor bepaalde vormen van toeleveringsbedrijven en bijkomende kantoren. Zij zijn gelegen op of nabij een regionale of internationale luchthaven;
 - **kleinhandelszones.** Zij worden specifiek voorbehouden voor kleinhandelsactiviteiten⁴⁵; kleinhandelszones dienen in de eerste plaats in de stedelijke gebieden gerealiseerd te worden ondermeer omwille van hun multifunctioneel karakter en de aanwezigheid van hoogwaardige verkeers- en vervoersinfrastructuur;
 - **kantoor- en dienstenzones.** Zij worden specifiek voorbehouden voor kantoorfuncties en dienstverlenende activiteiten zonder loketfuncties;

⁴⁵ Kleinhandel wordt gehanteerd als de economische functie die verwijst naar kleinhandelsbedrijvigheid of kleinhandelsactiviteiten zoals deze in het KB van 31 augustus 1964 wordt gehanteerd. Als functie drukt kleinhandel zich ruimtelijk in verschillende types uit ondermeer bepaald door ligging, het aangeboden assortiment, de vorm van beheer en het voorkomen.

- **bedrijventerrein voor agro-industrie.** Zij worden voorbehouden voor de vestiging van regionale toeleverende en verwerkende bedrijven die de toelevering van landbouwgrondstoffen noodzakelijk voor of de verwerking van landbouwproducten afkomstig van de beroepslandbouwactiviteiten in de regio verzorgen.
- **zone voor afvalverwerking en recyclage.** Zij worden voorbehouden voor activiteiten gelegen in het domein van de afvalverwerking, de mestverwerking en de recyclage.

Voor lokale bedrijven wordt het lokaal bedrijventerrein ontwikkeld. Dit is in principe bestemd voor lokale bedrijven met uitsluiting van zuivere kleinhandelsbedrijven.

Het locatiebeleid moet voorop staan bij differentiatie van bedrijventerreinen. Dit betekent met name dat de ontwikkeling van kantoor- en dienstzones en kleinhandelszones als specifieke regionale bedrijventerreinen in de eerste plaats in de stedelijke gebieden plaatsvindt ondermeer omwille van hun multifunctioneel karakter en de aanwezigheid van hoogwaardige verkeers- en vervoersinfrastructuur (waaronder openbaar vervoer).

3.2.4. Realisatie van bedrijventerreinen in handen van de overheid

De realisatie van bedrijventerreinen dient in handen te zijn van de overheid. Dit wordt noodzakelijk geacht omwille van:

- het realiseren van de differentiatie (= nood aan een groter aanbod om specifieke terreinen voor te behouden);
- het vergroten van een reversibel ruimtegebruik voor economische activiteiten;
- het vermijden van speculatie;
- het vermijden van ongewenste functiewijzigingen;
- een rationeler grondgebruik met bouwtechnische voorwaarden die extensief grondgebruik tegengaan;
- een betere fasering in de aansnijding van bedrijventerreinen;
- het beschikbaar houden van voldoende betaalbare percelen.

Het bedrijventerrein wordt op een kwaliteitsvolle wijze in de omgeving ingepast, wat het profiel en het imago van het bedrijventerrein ondersteunt.

3.2.5. Optimale lokalisatie en kwaliteitsvolle inrichting van lokale, gemengd regionale en specifiek regionale bedrijventerreinen

Om de verschillende categorieën van bedrijventerreinen ook effectief te bestemmen en in te richten voor datgene waarvoor zij zijn geconcipieerd, staan de volgende algemene principes voorop:

Algemene principes zijn:

- een zuinig ruimtegebruik (bouwen in meerdere lagen indien mogelijk, gezamen-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

lijke en gemeenschappelijke voorzieningen, verhoogde dichtheid, ...);

- een strikte fasering in het aansnijden van reserveterreinen. De afgebakende terreinen moeten voor 50% effectief bezet zijn vooraleer reservebedrijventerreinen kunnen worden uitgerust en bouwrijp worden gemaakt. Effectief bezet betekent dat de activiteit ook effectief op de locatie wordt uitgevoerd. Deze strenge voorwaarde is noodzakelijk om speculatie tegen te gaan, een duurzaam en zuinig grondgebruik te realiseren en de lage bezettingsgraad voor het aansnijden van reserve-bedrijventerreinen te verantwoorden. Om ervoor te zorgen dat het aansnijden van reservebedrijventerreinen slechts noodzakelijk is op halflange en lange termijn, moet in de economische knooppunten een effectief aanbod aan bedrijventerreinen worden gerealiseerd dat op korte termijn ter beschikking van bedrijven kan worden gesteld;
- een effectieve beschikbaarheid van bedrijventerreinen;
- het vastleggen van inrichtingsprincipes (perceelsinrichting, eenheid in aanleg, bufferzone, integratie van natuurlijke en landschappelijke elementen, inplantingsprincipes, ...);
- het voorbehouden van grote terreinen voor bedrijven van grote omvang;
- het beperken van reserve in eigendom van bedrijven; de reserve wordt afgestemd op de bestaande omvang en de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf;
- nieuwe watergebonden terreinen uitsluitend voorbehouden voor bedrijven die van de waterinfrastructuur optimaal gebruik maken;
- bedrijventerreinen worden zodanig gelokaliseerd en ingericht dat de milieuhinder van het bedrijventerrein naar de omgeving maximaal wordt beperkt (lawaaihinder, licht- en luchtvervuiling, stankhinder, ...);
- bij lokalisatie moet het openbaar en collectief vervoer een aandeel hebben of verwerven in de personenmobiliteit;
- alle bestaande en nieuwe bedrijventerreinen moeten over een maximale algemene uitrusting (waaronder een gescheiden rioleringstelsel) kunnen beschikken.

De lokalisatie en inrichtingsprincipes verschillen naargelang het om een lokaal, gemengd regionaal of specifiek regionaal bedrijventerrein gaat.

Lokaal bedrijventerrein

Lokale bedrijventerreinen kunnen door middel van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (c.q. B.P.A.) worden ontwikkeld indien herlokalisatie van bestaande lokale bedrijven binnen de eigen gemeente vanuit ruimtelijk oogpunt onvermijdelijk is, indien nieuwe lokale bedrijven worden opgericht of indien bedrijven op een bestaand lokaal bedrijventerrein willen uitbreiden tot buiten het bedrijventerrein. De volgende principes gelden voor de lokalisatie en inrichting van nieuwe lokale bedrijventerreinen:

- ontwikkeling mogelijk in een hoofddorp en in economische knooppunten;
- verantwoording vanuit een globale ruimtelijke visie op de gemeente en in het bijzonder op het hoofddorp; vermits in een gemeente meerdere hoofddorpen kunnen voorkomen zijn meerdere lokale bedrijventerreinen mogelijk mits moti-

vering in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan;

- de oppervlakte moet worden beperkt tot 5 ha omdat het een lokale problematiek betreft, omdat het in veel gevallen een “afwijkend B.P.A.” betreft en omdat het bedrijventerrein gericht is op lokale bedrijven die beperkt van omvang zijn. Uitdrukkelijk moet worden gesteld dat de oppervlakte niet beperkt is tot maximaal 5 ha per gemeente maar 5 ha per hoofddorp. De beperking tot 5 ha is daarbij richtinggevend en kan niet worden opgevat als norm;
- de kaveloppervlakte wordt afgestemd op lokale bedrijven;
- geen zuivere kleinhandelsbedrijven op lokale bedrijventerreinen;
- aansluiting bij de kern of een bestaand bedrijventerrein;
- ontsluiting via gemeentelijke verzamelwegen rechtstreeks op primaire wegen of secundaire wegen;
- uitwerking van de ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Voorgaande principes van lokalisatie en inrichting voor nieuwe lokale bedrijventerreinen, worden als volgt geoperationaliseerd:

- De oppervlaktemaat dient geïnterpreteerd op basis van de terreinconfiguratie en de aangetoonde lokale behoefte. Om voor voldoende aanbod te zorgen, kunnen gemeenten in het buitengebied meer dan vijf hectare ontwikkelen.
- De bijkomende bestemming van lokale bedrijventerreinen zal op Vlaams niveau worden gemonitord om de ruimtebalans te bewaken.
- Er is een goede ontsluiting, bij voorkeur ook ten aanzien van het openbaar vervoer.
- Bij voorkeur sluit de zone aan bij een hoofddorp. Het kan ook aansluiten bij een woonkern, zo mogelijk bij een bestaande kmo-zone of bij een bestaande grote harde ontsluitingsinfrastructuur in de mate dat dit verzoenbaar is met de zorg voor het behoud van de open ruimte.
- Om ruimtelijke spreiding tegen te gaan, wordt intergemeentelijke samenwerking gestimuleerd om meerdere lokale bedrijventerreinen samen te voegen op één locatie die voldoet aan de lokalisatieprincipes.

Bedrijventerrein voor historisch gegroeide bedrijven en voor bestaande regionale bedrijven

- Een ‘historisch gegroeid bedrijf’ is gelegen in een gemeente buiten de economische knooppunten en heeft een ruimtelijk vraagstuk dat best op bovenlokaal niveau wordt afgewogen. Daarnaast is dergelijk bedrijf vaak morfologisch en ruimtelijk verweven met de omgeving of heeft het een specifieke sociaal-economische relatie met die omgeving. Omwille van de verantwoordelijkheid van de gemeente inzake de verlening en/of de advisering van de milieuvergunning, de kennis en inschatting van de plaatselijke toestand en met name de bepaling van de draagkracht van de ruimte, is het aan de gemeente deze problematiek te signaleren en een principieel standpunt in te nemen. De afweging en bestemming in een ruimtelijk uitvoeringsplan gebeurt door het Vlaams gewest, in overleg met de gemeente en de provincie.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- Een 'bestaand regionaal bedrijf' is gelegen in een gemeente die deel uitmaakt van de economische knooppunten en heeft een ruimtelijk vraagstuk dat best op bovenlokaal niveau wordt afgewogen. Daarnaast is dergelijk bedrijf vaak morfologisch en ruimtelijk verweven met de omgeving of heeft het een specifieke sociaal-economische relatie met die omgeving. Omwille van de verantwoordelijkheid van de gemeente inzake de verlening en/of de advisering van de milieuvergunning, de kennis en inschatting van de plaatselijke toestand en met name de bepaling van de draagkracht van de ruimte, is het aan de gemeente deze problematiek te signaleren en een principieel standpunt in te nemen. In gemeenten die deel uitmaken van het hierboven genoemde pakket 3 gebeurt de afweging en de bestemming door de provincie in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan. In de gemeenten gelegen in de hierboven genoemde pakketten 1 en 2 gebeurt de afweging en bestemming in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan door het Vlaams gewest. In beide gevallen wordt de gemeente betrokken bij de voorbereiding van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Een bedrijventerrein voor een historisch gegroeid bedrijf of een bestaand regionaal bedrijf, kan worden voorzien voor de bestendiging, uitbreiding of herlokalisatie aansluitend bij de kern of een bestaande bedrijventerrein, van een historisch gegroeid bedrijf of een bestaand regionaal bedrijf.

Individuele bedrijven gelegen in speciale beschermingszones, VEN en ontginningsgebieden worden conform de decretale bepalingen afgewogen door de Vlaamse overheid.

3.2.6. Ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen

Ook bestaande bedrijven (zone-eigen of zonevreemde bedrijven⁴⁶ waaronder agrarische bedrijven), die niet gelegen zijn op bedrijventerreinen, maken deel uit van de economische structuur, hetzij op Vlaams niveau hetzij op het niveau van de provincie, hetzij op gemeentelijk niveau.

De ontwikkelingsperspectieven van bedrijven en economische activiteiten buiten de bedrijventerreinen worden vooral bepaald door de aard en het karakter van het bedrijf zelf en nog meer door de ruimtelijke draagkracht van de omgeving. Voor het principe ruimtelijke draagkracht kunnen geen algemeen geldende objectieve en meetbare maatstaven voor heel Vlaanderen worden aangereikt. Ruimtelijke draagkracht is afhankelijk van de ruimtelijke structuur, van het ruimtelijk functioneren van een gebied en is eveneens afhankelijk van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied en van de aard en het karakter van het bedrijf en haar activiteit. De gemeente zal de ruimtelijke draagkracht van de betrokken omgeving kwalitatief moeten bepalen omdat dit niet in een algemene norm is vast te leggen.

De ontwikkelingsperspectieven van bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen kunnen als volgt schematisch worden weergegeven:

⁴⁶ Voor zonevreemde bedrijven wordt de volgende omschrijving gehanteerd: een bedrijf, zijnde een gebouw, activiteit of functie, kan pas dan als zonevreemd worden beschouwd, wanneer zowel de juridische toets, met name het al dan niet overeenstemmen met bestaande voorschriften, als de planologische toets, met name de (on)verenigbaarheid met verschillende activiteiten en functies, duidelijk daartoe besluiten).

Omwille van de verantwoordelijkheid van de gemeente inzake verlening en/of advisering van de milieuvergunning, de kennis en inschatting van de plaatselijke toestand en met name de bepaling van de draagkracht van de ruimte, komt het de gemeente toe om ontwikkelingsperspectieven te formuleren voor de bestaande bedrijven en economische activiteiten (ook agrarische bedrijven) buiten de bedrijventerreinen.

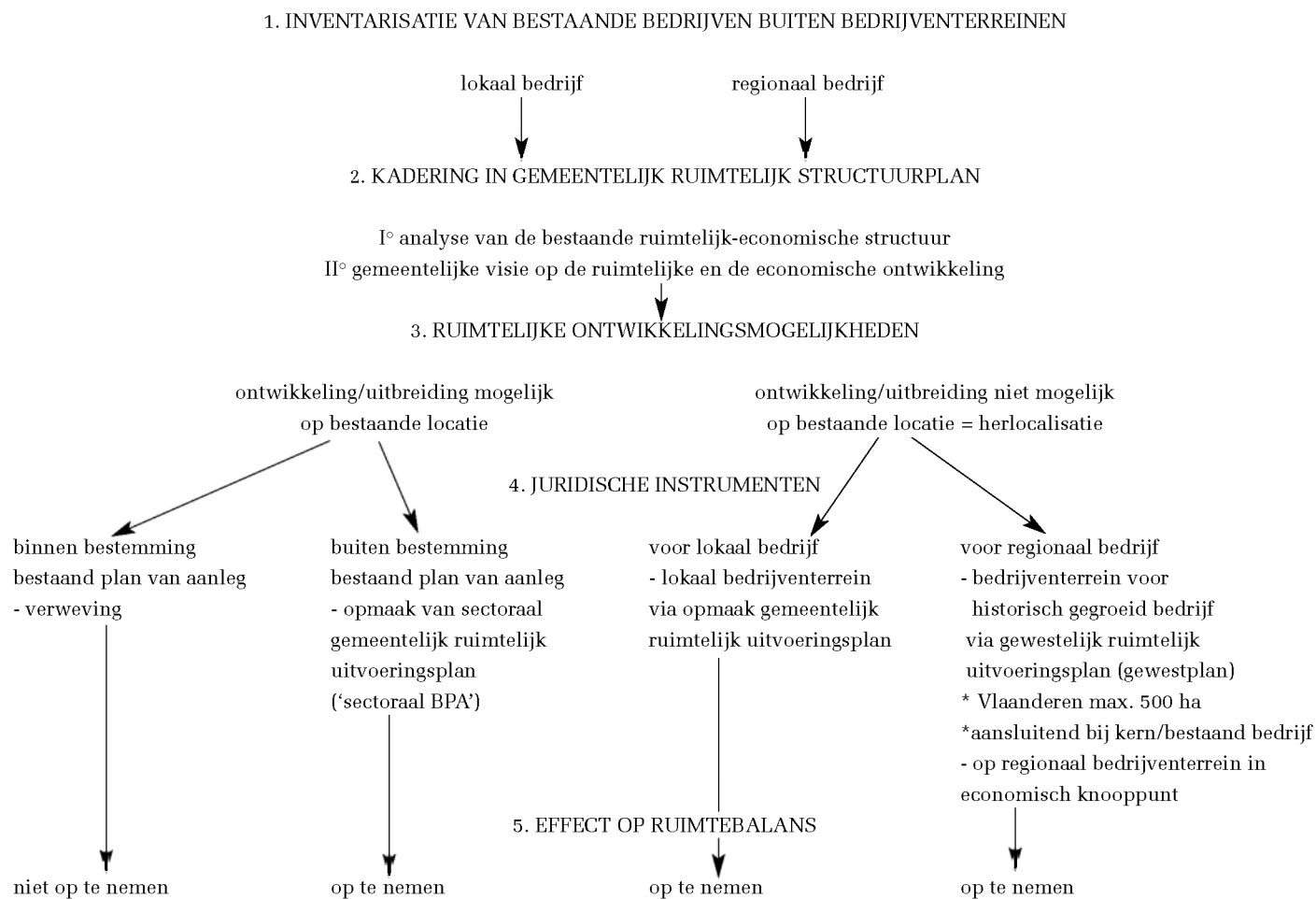
Volgende principes staan voorop bij de beoordeling van de ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden van bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen. De principes mogen niet los gelezen worden van de vooropgestelde multifunctionele ontwikkelingen, zoals weergegeven in hoofdstuk III.1 over de stedelijke gebieden en hoofdstuk III.2 over het buitengebied.

- Een maximale verweving van economische activiteiten met de activiteiten in haar (bebouwde of onbebouwde) omgeving wordt nagestreefd; goed nabuurschap moet het uitgangspunt vormen; voor het principe goed nabuurschap kan, net zoals voor het principe ruimtelijke draagkracht, geen algemeen geldende objectieve en meetbare maatstaven voor heel Vlaanderen worden aangereikt. Goed nabuurschap is afhankelijk van de ruimtelijke structuur en van het ruimtelijk functioneren van een gebied. Het is eveneens afhankelijk van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het gebied en van de aard en het karakter van het bedrijf en haar activiteit. De gemeente zal goed nabuurschap voor de betrokken omgeving kwalitatief moeten bepalen omdat dit niet in een algemene norm is vast te leggen.
- Alle mogelijkheden en voorzieningen (op milieuhygiënisch vlak, qua mobiliteitsproblematiek,) voor ontwikkeling op de bestaande locatie worden uitputtend aangewend;
- De ruimtelijke implicaties bij een herlokalisatie (bijkomende infrastructuur voor nieuwe lokale en regionale bedrijventerreinen, bijkomend ruimtegebruik, versnipperen van onbebouwde ruimte, vermindering van ontwikkelingsmogelijkheden voor natuur, landbouw en bos,) worden afgewogen tegenover de ruimtelijke implicaties van een ontwikkeling op de bestaande locatie.
- De ruimtelijke draagkracht van de omgeving mag niet worden overschreden; de ruimtelijke draagkracht is niet in algemene regels te vatten, deze wordt gebied per gebied bepaald; historische gegroeide situaties en hinder zijn mede bepalend voor de draagkracht;
- Er wordt ten aanzien van de ontwikkeling van de economische activiteit een maximale beleidszekerheid en beleidscontinuïteit nagestreefd zowel in ruimte als in tijd; de verwachte ontwikkeling en uitbreiding van het bedrijf moeten goed ingeschat worden evenals bedrijfseconomische implicaties (efficiëntere organisatie van de bedrijfsgebouwen, verbeterde ontsluiting, ...), volgens het BATNEEC-principe.

Om de vermelde principes operationeel te maken is het noodzakelijk dat ook op gemeentelijk niveau ofwel in een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ofwel in afwachting daarvan een samenhangende visie op de lokale economie (zowel op de

Tabel 11

Ontwikkelings-
mogelijkheden voor
bestaande bedrijven
buiten bedrijven-
terreinen.



kleinhandel als op de primaire, secundaire als tertiaire activiteiten) wordt uitgewerkt. De opbouw van deze visie gebeurt op basis van de analyse van de bestaande ruimtelijke economische structuur (met oa een inventaris van zonevreemde en door uitbreiding mogelijk zonevreemd wordende bedrijven).

De visie op de lokale economie en met name op de uitbreidings- en ontwikkelingsmogelijkheden kan effectief gemaakt worden in gewestelijke en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen voor economische activiteiten met een bovenlokale reikwijdte en in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen voor lokale bedrijven.

Een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waarin op het volledige grondgebied of voor een deel van het grondgebied wordt aangegeven wat de uitbreidingsmogelijkheden voor de aldaar gevestigde bedrijven zijn, is voor de gemeente een mogelijk instrument (het zogenaamde “sectorale B.P.A.”). Het ruimtelijk uitvoeringsplan kan betrekking hebben op zowel zonevreemde bedrijven als zone-eigen bedrijven die wensen uit te breiden in een niet-geëigende bestemming. In het ruimtelijk uitvoeringsplan worden de uitbreidingsmogelijkheden van het bedrijf met specifieke verordenende voorschriften vastgelegd. Daarbij wordt aangetoond of er uitbreidingsmogelijkheden zijn en onder welke voorwaarden dat kan gebeuren. De afgebakende oppervlakte voor uitbreiding wordt opgenomen in de ruimtebalans tussen vraag en aanbod voor bedrijventerrein voor de betrokken gemeente.

Indien het bedrijf voldoende verweven is met andere functies en er geen specifieke ruimtelijke maatregelen noodzakelijk zijn (vb werkplaats, ...), wordt deze en eventuele uitbreidingen niet opgenomen in het ruimtelijk uitvoeringsplan. In dit geval wordt de oppervlakte ingenomen door het bedrijf niet opgenomen in de ruimtebalans en betekent dit een stimulans voor verweving.

Het is noodzakelijk een inventaris op te maken voor alle zonevreemde bedrijven waaronder ook agrarische bedrijven. Deze lijst moet opgesteld worden op gemeentelijk schaalniveau op basis van criteria opgesteld op Vlaams niveau. In dit verband kan de omzendbrief inzake de zonevreemde bedrijven (RO 97/01) als basis worden gebruikt. Daarbij is aandacht voor de tijdsdruk van de bedrijven gewenst en dient aandacht te worden besteed aan de specificiteit van de zonevreemde landbouwbedrijven.

Daarnaast moeten op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau de nodige instrumenten worden ontwikkeld, zoals een dynamisch grond- en pandenbeleid ten aanzien van economische activiteiten, en moet afstemming plaatsvinden van de principes en het instrumentarium van het ruimtelijk beleid met de principes en instrumentarium uit het milieubeleid. Deze instrumenten moeten ervoor zorgen dat verhuis bij uitbreiding en hergebruik van bedrijfsgebouwen en terreinen kan vereenvoudigd worden en een evaluatie van de Vlaremwetgeving in functie van sterkere verweving kan gebeuren.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

3.2.7. Vertaling in de ruimtebalans van de ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen

In principe worden alle bestemmingswijzigingen, die niet binnen het verweven van functies vallen, in rekening gebracht binnen de ruimtebalans bedrijventerreinen en in de begroting van de ruimte. Voor bestemmingswijzigingen van bestemmingen, niet geëigend voor bedrijvigheid naar bedrijfsbestemmingen, van delen van bestaande ambachtelijke of industriële bedrijven, stedenbouwkundig vergund voor 1.1.1994, worden de oppervlaktes niet gerekend tot de totale toename van 6964 ha, zoals voorzien in de totale ruimtebalans bedrijventerreinen. Deze oppervlaktes zijn immers niet in de vraag naar bijkomende bedrijventerreinen inbegrepen aangezien het bestaande bedrijvigheid betreft.

De 'op te nemen' oppervlakte, vermeld in tabel 11 uit deel II, hoofdstuk 3 voor de ontwikkeling/uitbreiding op de bestaande locatie van een bestaand bedrijf buiten bedrijventerreinen, moet op deze wijze geïnterpreteerd worden.

3.3. Instrumenten

Nadere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal

Door het economisch netwerk van het Albertkanaal te benaderen als één ruimtelijk geheel, worden de complementaire economische sterkten gecombineerd en wordt de economische groei gestructureerd opgevangen.

Het Vlaams Gewest werkt het economisch netwerk van het Albertkanaal nader uit in overleg met de betrokken besturen en overheidssectoren. De realisatie van de aangegeven ontwikkelingsperspectieven gebeurt in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

4. Poorten

Van uitzonderlijk belang voor de economische structuur van Vlaanderen zijn de poorten, met name de zeehavens met de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de internationale luchthaven Zaventem en het H.S.T-station Antwerpen-Centraal.

Het zijn strategische plaatsen binnen de economische structuur.

4.1. Selectie en afbakening

De afbakening laat toe om de groei op te vangen binnen de grenzen van dit concentratiegebied van economische activiteit. Bij selectie en afbakening wordt rekening gehouden met de ligging, de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur en de aard van de economische activiteiten. De ontwikkeling van de zeehavens en de internationale luchthaven Zaventem wordt gegarandeerd weliswaar binnen de totaliteit van de in het gewestplan vastgelegde bedrijventerreinen.

4.1.1. Zeehavens

De havens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende worden als zeehavens geselecteerd.

De afbakening houdt rekening met de ruimtelijke voorzieningen voor de uitbouw van de zeehavens. Deze voorzieningen zijn mede afhankelijk van belangrijke elementen als:

- de verwachtingen inzake trafiekontwikkeling en de verdere groei van de industriële activiteiten in de zeehavens;
- de toegankelijkheid van de havens;
- de investeringspolitiek van de Vlaamse overheid (zowel de keuze van projecten als de financiering van investeringen in de zeehavens). Deze investeringspolitiek moet voor de vier zeehavens complementair worden bekeken.

De wijze waarop deze elementen in de toekomst zullen evolueren kan niet eenduidig bepaald worden. De weerslag ervan op de uiteindelijke uitbouw van de zeehavens is echter verstrekkend.

In de Vlaamse zeehavens komen industriële-, distributie-, opslag- en overslag en logistieke activiteiten ruimtelijk en functioneel sterk verweven met elkaar voor. Gelet op de bestaande tendensen tot een verdere integratie en verweving van de vernoemde types van activiteiten wordt een ruimtelijke differentiëring per typeactiviteit in de zeehavens niet wenselijk geacht.

Essentieel voor een ruimtelijke definiëring van havenactiviteit is het havengebonden karakter van de industriële-, distributie-, opslag-, overslag- en logistieke activiteiten. De haveninvesteringen worden dan ook gekoppeld aan de zeehavengebieden.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Om het zeehavengebied exclusief voor deze zeehavenactiviteiten (met name zeehavengebonden industriële-, distributie- (physical distribution), opslag-, overslag- en logistieke activiteiten) te bestemmen is een afbakening als dusdanig noodzakelijk. Het begrip 'zeehavengebied' heeft aldus ook een ruimtelijke betekenis en wordt ruimtelijk afgebakend.

Om de ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehavens te garanderen, de zeehaven als motor voor de ontwikkeling in te zetten, de nodige differentiatie en complementariteit tussen de zeehavens te garanderen en de nodige strategische reserves aan zeehaventerreinen te houden, wordt op Vlaams niveau voor iedere zeehaven en haar omgeving een ruimtelijke visie ontwikkeld op basis waarvan een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan moet worden opgemaakt samen met de betrokken overheidssectoren. Uitdrukkelijk moet daarbij aandacht besteed worden aan de toegankelijkheid zowel langs de waterzijde als langs de landzijde en moet de bereikbaarheid van de zeehavens benaderd worden vanuit de context van een globaal mobiliteitsbeleid voor gans Vlaanderen en voor alle vervoersmodi.

Om de zeehavengebieden af te bakenen, worden ondermeer de volgende criteria gehanteerd:

- de bestaande zeehavenactiviteiten ;
- de gewenste activiteiten: uitsluitend zeehavenactiviteiten;
- de juridische toestand: er moet nagegaan worden welke oppervlakte aan industriegebied in de bestaande plannen van aanleg wordt afgebakend als zeehavengebied of als (specifiek) regionaal bedrijventerrein;
- de ontwikkelingsperspectieven met betrekking tot de stedelijke gebieden, de structuurbepalende onderdelen van het buitengebied, de economische knooppunten en de lijninfrastructuur (wegen, water- en spoorwegen, pijpleidingen, ...).

Na onderzoek kan een gedeelte van de in de plannen van aanleg voorziene oppervlakte aan industriegebied en gebied voor KMO- en ambachtelijke bedrijven als (specifiek) regionaal bedrijventerrein worden afgebakend in de plaats van afbakening als zeehavengebied. De afbakening als (specifieke) regionale bedrijventerreinen kan slechts op basis van een visie voor het zeehavengebied en omgeving. Vanuit deze benadering wordt thans voor de afbakening van de vier zeehavengebieden in ruimtelijke uitvoeringsplannen reeds het volgende vooropgesteld.

- 1) Voor de zeehaven van Antwerpen stemt de oppervlakte van het zeehavengebied nagenoeg overeen met de oppervlakte van de haven van Antwerpen zoals aangegeven in het KB van 2/2/1993 houdende de vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhorigheden overgedragen van de Belgische Staat aan het Vlaams Gewest (ca 15.000 ha). Uitgesloten worden ca 70-100 ha in het zuiden van de oude zeehaven. Voor Antwerpen Linkeroever moet worden nagegaan of de totaliteit als zeehavengebied wordt aangeduid dan wel dat een gedeelte als regionaal bedrijventerrein wordt weergegeven. Een gefaseerde ontwikkeling van het havenuitbreidingsgebied is aangewezen. Het internationaal multimodaal logistiek park te Beveren-Verrebroek zal tot het afgebakend zeehavengebied van Antwerpen behoren.

- 2) Voor de zeehaven van Zeebrugge stemt het zeehavengebied overeen met de oppervlakte voorzien in de vigerende gewestplannen (1.750 ha) en het KB van 02/02/1993 houdende de vaststelling van de lijst van de havens en hun aanhoorigheden overgedragen aan het Vlaams Gewest.
- 3) Voor de zeehaven van Gent wordt van de oppervlakte aan industriegebied voorzien in het gewestplan (ca 4.000 ha) een gedeelte als zeehavengebied afgebakend en een gedeelte als regionaal bedrijventerrein afgebakend (maximaal 650 ha).
- 4) In Oostende wordt de poort op Vlaams niveau gevormd door de zeehaven in samenhang met de regionale luchthaven. Voor de zeehaven van Oostende is van de oppervlakte voorzien in het gewestplan (industrie en KMO's en ambachtelijke bedrijvigheid) op dit moment slechts 200 ha van de 600 ha (voor het grootste deel achter de sluis) bezet. In functie van de verdere optie voor de uitbouw en de reconversie van Oostende zal in de afbakening moeten worden aangegeven welke delen voor zeehavenactiviteiten en welke delen als toekomstige (watergebonden en luchthavengebonden) regionale bedrijventerreinen in aanmerking kunnen komen.

In het ruimtelijk uitvoeringsplan voor het zeehavengebied en de omgeving wordt de afbakening, de ruimtelijke inrichting en de reservering van gebieden vastgelegd. De bestemmingen aangegeven op de vigerende gewestplannen worden in het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de zeehavens zodanig gedifferentieerd dat :

- de milieuhygiënische impact naar de nabij gelegen bebouwing door een interne zonering geminimaliseerd wordt;
- bufferzones worden aangeduid waarin mogelijkheden worden aangegeven en gerealiseerd;
- de ontsluitingsinfrastructuur - noodzakelijk voor het economisch functioneren - wordt aangegeven;
- de structurele natuurelementen (o.a. Ramsargebieden, Schelde-oeveren) maximaal gevrijwaard blijven;
- de ecologische infrastructuur blijft functioneren.

De oppervlakte van de ecologische infrastructuur die niet voor zeehavenactiviteiten van nut is, bedraagt maximaal 5 % van de oppervlakte van het zeehavengebied. Door de 5%-doelstelling echter niet per zeehavengebied voorop te stellen maar voor alle zeehavengebieden samen, moet het beleid beter in staat zijn om tegemoet te komen aan de specifieke karakteristieken van elk zeehavengebied. De lokalisatie van de ecologische infrastructuur moet zo gebeuren dat de havenactiviteiten niet worden gehinderd.

4.1.2. Internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken

Binnen de transportactiviteiten vindt een verschuiving plaats van (bulk)transport met een lage toegevoegde waarde naar vervoer met een hoge toegevoegde waarde. Steeds meer productiebedrijven beperken zich tot kernactiviteiten, waardoor de

2 Gewenste ruimtelijke structuur

voorraad- en goederenbehandeling steeds meer wordt uitbesteed. Hierdoor komen voor de transportbedrijven de accenten vooral te liggen op snelheid, service en kwaliteit. Naast de traditionele transportfunctie krijgen zij daarmee ook een belangrijke functie op het gebied van distributie en goederenbehandeling.

Ten gevolge van de technologische ontwikkeling en van de dalende levensduur van een product beperken steeds meer productiebedrijven de voorraden en richten ze zich naar het just-in-time-principe. Transport wordt daardoor in toenemende mate een steeds hoger gekwalificeerde vorm van dienstverlening.

Logistieke parken zijn de ruimtelijke uitdrukking van deze nieuwe vormen van transport en logistiek. Zij omvatten een combinatie van de volgende activiteiten:

- ontvangen, opslaan en distribueren van goederen;
- voorraadbeheer en conditionering;
- goederenbehandeling zoals sorteren, verpakken, voorzien van labels;
- kwaliteitscontrole en reparatie;
- toegevoegde activiteiten als douaneformaliteiten, verzekeringen, bankactiviteiten.

Er moet onderscheid worden gemaakt tussen de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken en de meer gespecialiseerde bimodale transportzones (o.m. LAR Kortrijk, Brucargo, gebied langs Albertkanaal-Meerhout, Hermes-Belsator en voormalige douanepost Genk) die niet alle vervoersmodi bevatten.

De internationale bereikbaarheidseisen die aan de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken worden gesteld, zijn hoog. Zij sluiten bijgevolg best zo dicht mogelijk aan bij het internationale infrastructuurnetwerk. De multimodale logistieke parken richten zich specifiek op het marktsegment van het goederenvervoer, met name het lange-afstandsvervoer (een minimale afstand van 700 á 1.000 km onder het huidige prijsbeleid).

De Vlaamse zeehavens kunnen lange-afstandsverkeer genereren en worden beschouwd als potentievolle gebieden. Uitgaande van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en een duurzaam mobiliteitsbeleid is het bovendien aangewezen dat de zeehavens als multimodale centra worden uitgerust. Ruimtebeslag en versnippering nemen erdoor af, en een ecologische en ruimtelijk optimale verkeersafwikkeling wordt er door gestimuleerd.

Omwille van hun multimodaliteit (zee, waterweg, spoor, pijpleiding en weg) en hun hoogwaardige infrastructuur worden internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken uitsluitend in de zeehavens en aansluitend bij de internationale luchthaven van Zaventem gelokaliseerd. Fasering naar realisatie, optimalisering van bestaande infrastructuur en complementariteit tussen zeehavens moeten - vanuit een duurzaam ruimtegebruik - blijvend voorop staan.

Het betreft de volgende locaties:

- Beveren-Verrebroek en Hoevenen ten westen van A12-Havenweg voor het zeehavengebied van Antwerpen;
- een locatie in het zeehavengebied Gent;
- een locatie in het zeehavengebied Zeebrugge;

- een eventuele locatie in het luchthavengebied of zeehavengebied van Oostende kan worden overwogen;
- een locatie in binnen het luchthavengebied van de internationale luchthaven Zaventem.

De poort Genk wordt geselecteerd als Internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park buiten de zeehavens.

Volgende principes zijn bepalend in de planning van het internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park buiten de zeehavens Genk:

- de internationale uitstraling op de logistieke en industriële sector, geënt op de multimodale potenties in Midden-Limburg dient gevrijwaard;
- de relatie met het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk, het stedelijk netwerk Limburgs mijngebied (stedelijk netwerk Midden-Limburg in PRS), het grensoverschrijdend netwerk MHAL (Maastricht, Heerlen, Hasselt-Genk, Aken, Luik) en de nadere uitwerking van het economisch netwerk Albertkanaal;
- de klemtoon van ontwikkeling van het internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park buiten de zeehavens Genk ligt op optimalisatie, inbreiding en hergebruik van de bestaande voorraad bedrijventerreinen;
- de bi- en multimodale potenties van de poort worden ten volle benut;
- de ruimtelijke ontwikkeling van het internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park buiten de zeehavens Genk (bijvoorbeeld door uitbreiding van bedrijventerreinen) wordt begrensd door structuurbepalende elementen van het buitengebied.
- Bestemmingswijzigingen voor bedrijventerreinen worden in de ruimtebegroting verrekend in 'bedrijventerreinen buiten de poorten'.

4.1.3. Internationale luchthaven

Bij de selectie van een internationale luchthaven overwegen de aspecten van duurzame ruimtelijke ontwikkeling, duurzame mobiliteit en milieuhygiëne.

Met internationale luchthaven wordt verwezen naar de typologie zoals omschreven in de Trans-Europese Luchthaven Netwerken en naar de impact op de ruimtelijke structuur en de structurerende werking van de luchthaven.

Een internationale luchthaven is een poort op Vlaams niveau, die:

- bediend wordt door een breed gamma van internationale en intercontinentale lijnen, maar ook door charters en zakenvluchten;
- door de diversiteit en hoogwaardigheid van de verbindingen een groot aantal bezoekers bedient of vrachten verwerkt (meer dan 5 miljoen passagiers per jaar of 100.000 vliegbewegingen of 150.000 ton goederen of 1 miljoen intercontinentale passagiers).

Ruimtelijk impliceert dit:

- een aangepaste infrastructuur (start- en landingsbanen, taxiways, vliegtuigparings, platformen en vrije ruimten, gebouwen, hangars, inschepingspiënen, controletoren, uitrusting);

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- ontsluitingsvoorzieningen op Vlaams niveau (wegennet, spoorwegstation en openbaar vervoer);
- een grote ruimtevraag vanuit luchthaven- en luchtvaartgebonden voorzieningen en bedrijvigheden. Deze hebben zowel betrekking op activiteiten die specifiek gebonden zijn aan het luchthaventerrein (o.a. onderhoud van vliegtuigen, motoren, e.a.) als op bedrijvigheden (luchtvaartkoerier, vormen van toelevering en kantoren) die ook grondinname buiten het eigen luchthaventerrein kunnen beogen;
- een attractief vestigingsklimaat voor internationale bedrijvigheden (buiten het eigenlijke luchthaventerrein) omwille van de hoge bedieningskwaliteit en het groot aantal gebruikers (passagiers en vrachtvervoer). De aanwezigheid van de luchthaven is een belangrijke vestigingsfactor.

Er wordt voor geopteerd de internationale geregelde vluchten voor vracht- en personenvervoer te concentreren in de luchthaven van Zaventem. De huidige uitbreidingsplannen bieden voldoende capaciteit om aan de vraag te voldoen. De ruimteclaim van de internationale luchthaven zelf blijft beperkt tot de totaliteit van de oppervlakte aan luchthaventerreinen in het gewestplan. Luchthavengebonden (top)locaties kunnen als een specifiek regionaal bedrijventerrein buiten deze zone gelokaliseerd worden.

De luchthaven van Deurne heeft een regionale roeping met beperkte reikwijdte (stedelijk gebied en omgeving) en een specialisatie in een beperkte niche. Zij kan niet als poort op Vlaams niveau worden gedefinieerd omwille van :

- haar regionale positie en geringe potentialiteiten om zich internationaal te positioneren, o.a. de onmiddellijke nabijheid van Zaventem (35 km);
- het gebrek aan hoogwaardige ontsluitings- en verbindingsfunctie naar het betrokken stedelijk gebied en naar de andere stedelijke gebieden in Vlaanderen (openbaar vervoer, weg, spoor (HST-station));
- de laagwaardige omgevingskwaliteiten ten aanzien van luchthavenactiviteiten;
- de uiterst beperkte draagkracht van de ruimte vooral op milieuhygienisch en ruimtelijk vlak.

De luchthaven ligt midden in een sterk en dicht bebouwd stedelijk gebied. Bij uitbreiding wordt de ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied onherroepelijk aangetast. De inrichting van de luchthaven wordt vastgelegd in het afbakeningsplan voor het stedelijk gebied Antwerpen.

In Oostende wordt de poort op Vlaams niveau gevormd door de zeehaven in samenhang met de regionale luchthaven. De inrichting van de luchthaven wordt vastgelegd in het afbakeningsplan van het stedelijk gebied Oostende.

De overige vliegvelden (o.m. Wevelgem) zijn van lokaal belang. Onderzocht moet worden in hoeverre vliegvelden van lokaal belang kunnen worden geoptimaliseerd voor recreatief en scholingsvliegen (zie Hoofdstuk III.2. Buitengebied). Voor de vliegvelden van lokaal belang gelegen in het stedelijk gebied wordt de toekomstige bestemming vastgelegd in het afbakeningsplan voor het stedelijk gebied.

4.1.4. H.S.T.-station

Het H.S.T.-station te Antwerpen-centraal wordt als poort geselecteerd.

Een H.S.T.-station is sterk structurerend voor het stedelijk gebied en voor de omgeving. Ter plaatse doet zich een intensifiëring van het ruimtegebruik voor, de druk op de onroerende goederen (grondprijs) neemt toe en de vraag naar ruimte voor hoogwaardige economische activiteiten zoals diensten, handel en commerciële activiteiten vergroot. Kortom de ruimtelijke structuur van de omgeving en zelfs van het stedelijk gebied wijzigt ingrijpend evenals de structuur en het functioneren van het stedelijk openbaar-vervoersnet.

In functie van deze ontwikkelingen wordt een visie op het HST-station en de omgeving uitgewerkt waarin aandacht wordt besteed aan activiteiten die de ontwikkeling van het station ondersteunen.

4.2. Ontwikkelingsperspectieven

4.2.1. Garanderen van de ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehavens

De havenprojecten die door de Vlaamse Regering definitief beslist zijn en die zijn opgenomen in het algemeen budgettair beleid van de Vlaamse overheid worden als vaststaand beschouwd.

Daarnaast zijn projecten met belangrijke ruimtelijke consequenties nog in onderzoek, waarvan de noodwendigheid en de rendabiliteit samen met het impact op ruimte en milieu moeten worden onderzocht. Dit zijn ondermeer de volgende projecten: een tweede maritieme toegang voor Antwerpen Linkeroever, capaciteitsuitbreidingen voor containeroverslag in de voorhaven van Zeebrugge en de containerkadewest in de zeehaven Antwerpen.

Gelijktijdig met deze havenprojecten en in het bijzonder diegene die een capaciteitsuitbreiding veroorzaken - met inbegrip van de vergroting van de diepgang - is het noodzakelijk dat:

- de verkeersafwikkeling op de achterlandverbindingen wordt geoptimaliseerd;
- een milieu-ecologisch en ruimtelijk verantwoorde oplossing wordt geboden voor de (op termijn nog toenemende) problematiek van het baggerslib;
- rekening wordt gehouden met de lokalisatie- en inplantingsvoorwaarden gesteld in het ruimtelijke uitvoeringsplan voor de zeehavens. Het antwoord op deze ruimtelijke voorwaarden maakt een integraal onderdeel uit van de besprekingen voor ieder project in de Vlaamse Havencommissie.

Ten aanzien van de baggerslibproblematiek zullen positieve maatregelen de ruimtelijke opties inzake de baggerslibproblematiek mogelijk maken. Daarbij zal vanuit de volgende principes worden vertrokken:

- het drastisch en prioritair verminderen van de waterverontreiniging en erosie waardoor, conform het niet-afwentelingsprincipe, een ecologisch beheer van de

2 Gewenste ruimtelijke structuur

rivier met natuurlijke slibafzetting mogelijk wordt ;

- het niet afwentelen van de huidige slibproblematiek buiten het betrokken ruimtelijk systeem. (zoals buiten het zeehavengebied in Ettenhove Polder, Noordlandpolder,...);
- het vooraf beoordelen van de ruimtelijke draagkracht binnen het betrokken ruimtelijk systeem voor die gebieden die in aanmerking komen in het kader van de slibproblematiek; hierbij wordt aldus rekening gehouden met de ruimtelijke verenigbaarheid met de aangrenzende functies en activiteiten (goed nabuurschap);
- het aanvaarden dat iedere ruimte een kwaliteit wordt toegekend en die bij de beoordeling in rekening wordt gebracht waaronder ruimtelijk-ecologische kwaliteit, potenties voor buffering.

In de meerjarenplannen voor de zeehavens (3-jarenplannen en het lange-termijnplan) worden technisch samenhangende projecten (toegang, havenuitbreiding of renovatie en benodigde achterlandverbinding) voor alle zeehavens gezamenlijk (d.i. in havenoverschrijdend verband) op hun ruimtelijke gevolgen geëvalueerd (o.m. in multi-criteria-analyse) en worden de ruimtelijke effecten in de besluitvorming ingebracht.

4.2.2. Garanderen van ontwikkelingsmogelijkheden voor de internationale luchthaven Zaventem

Om de internationale luchthaven van Zaventem voldoende ontwikkelingsmogelijkheden te geven wordt:

- vanuit de belangrijkste concentratiegebieden voor economische activiteiten en vanuit de belangrijkste stedelijke gebieden in Vlaanderen een goede bereikbaarheid gegarandeerd;
- geen verdere ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toegelaten in de kernen, die binnen de lawaaicorridors gelegen zijn.

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan dat voor de internationale luchthaven en omgeving wordt opgemaakt met betrokken overheidssectoren, worden volgende elementen opgenomen:

- projecten noodzakelijk voor het realiseren van het ontwikkelingsperspectief van Europese luchthaven met een prognose van 20 à 25 miljoen passagiers per jaar;
- het maximaliseren van de bereikbaarheid van de parkeerterreinen en de luchthavengebonden voorzieningen via nieuwe toegangen voor het wegverkeer vanaf de E40 (Brussel-Leuven) en de E19 (Brussel-Antwerpen) en voor het spoorverkeer vanaf de lijnen 25 (Brussel-Antwerpen) en 36 (Brussel-Leuven);
- een geïntegreerde en gelijktijdige benadering van de verschillende vervoersmodi voor een verbeterde ontsluiting met in het bijzonder een snelle, frequente (ook 's nachts) en kwalitatief hoogstaande verbinding tussen de luchthaven en het HST-station Brussel-Zuid, wat een nieuw HST-station in de luchthaven zelf onnodig en niet wenselijk maakt. Door een verbeterde relatie tussen het hogesnelheidstreinverkeer en het internationale luchtverkeer op lange afstand wordt de complementariteit van beide vervoerswijzen maximaal aangewend en wordt de

internationale luchthaven goed aangesloten op het HST-net. Rechtstreekse verbindingen vanuit respectievelijk Brussel, Leuven en Antwerpen (Mechelen) naar Zaventem zijn wenselijk waardoor de internationale luchthaven onderdeel wordt van het hoofdspoorwegnet (IC-IR-net);

- de terreinen van de Regie van de Luchtwegen (RLW) moeten, gelet op het strategisch belang en het specifiek karakter, voorbehouden worden voor distributie- en tertiaire activiteiten die strikt en rechtstreeks gebonden zijn met de luchthaven, de luchtvracht of de luchtvaartmaatschappijen (onderhoud, catering, diensten, ...). Gelet op de "grenzen" van het luchthavengebied heeft de beheerder van de luchthaven een grote verantwoordelijkheid bij het toestaan van vestigingen. Het is aangewezen een strikte selectiviteit toe te passen om latere ontwikkelingsbehoeften en -kansen niet te hypothekeren.
- bedrijfsactiviteiten die inspelen op de nabijheid van de luchthaven moeten niet op de RLW-terreinen ingeplant worden, maar wel op goed bereikbare bedrijventerreinen in de omgeving. Door het monopolistisch karakter van de nog slechts schaars beschikbare terreinen is voor nieuwe terreinen een systeem van publiek beheer onontbeerlijk.
- ruimtelijke maatregelen voor de beperking van de milieuhygiënische impact van de luchthaven (waaronder mogelijk een bouwverbod onder te bepalen modaliteiten voor bijkomende woningen in lawaaicorridors) en voor een goede ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkelingen. Het betreft eventuele wijzigingen aan landingsbanen binnen de in het huidige gewestplan voorziene zone waarbij bijzondere aandacht moet worden besteed aan het terugdringen van de lawaaihinder.

4.2.3. Optimaliseren van de regionale luchthavens Deurne en Oostende

Er wordt voor geopteerd de regionale rol van beide luchthavens te erkennen en deze rol te optimaliseren. Gelet op hun ligging in het centrum van de stedelijke gebieden is uitbreiding hierbuiten niet verantwoord noch gewenst.

De ontwikkelingsperspectieven voor Deurne kunnen bij optimalisering onder geen beding een uitbreiding van de luchthaven betekenen. De bestaande bouwvrije zone in het verlengde van de luchthaven moet blijven bestaan. Bij de afbakening moet vanuit de ruimtelijke visie op het stedelijk gebied Antwerpen worden afgewogen in hoeverre de regionale luchthaven van Deurne niet concurrentieel is met de ontwikkeling van het HST-station Antwerpen-Centraal. Beide vervoerswijzen mikken op dezelfde relaties op middellange afstand.

Voor Oostende is een luchthavengebonden bedrijventerrein zinvol om de ontwikkeling van luchtvrachten en de mogelijkheden voor vliegtuigonderhoud te benutten. De optimalisering kan uitbreiding inhouden van de luchthavengebonden activiteiten. Dit moet uitdrukkelijk worden onderzocht in het kader van de afbakening van het stedelijk gebied en in het kader van de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de zeehaven, doch steeds binnen de oppervlakte van de op het

2 Gewenste ruimtelijke structuur

gewestplan voorziene bedrijventerreinen. In Oostende wordt de poort op Vlaams niveau gevormd door de zeehaven in samenhang met de regionale luchthaven. De bereikbaarheid van Oostende wordt gegarandeerd.

Voor de regionale en lokale luchthavens worden de ontwikkelingsperspectieven inzake de sportvliegerij gehanteerd (zoals vermeld in Hoofdstuk III.2. Buitengebied). Het gebruik van vliegvelden van lokaal en regionaal belang voor recreatief en scholingsvliegen moet worden onderzocht in functie van de ruimtelijke draagkracht en ruimtelijke kwaliteit van het betrokken gebied.

4.2.4. Garanderen van ontwikkelingsmogelijkheden voor het H.S.T.-station Antwerpen-Centraal

Een integrale en samenhangende visie op de ontwikkeling van het station en haar omgeving en de uiteindelijke uitbouw ervan moeten er voor zorgen dat het imago van de HST-stopplaats en de internationale uitstraling ervan ten volle kan worden benut.

Elementen die deze verdere ontwikkeling mede bepalen zijn.

- De ligging op een knooppunt van openbaar vervoer. Om deze ligging optimaal te benutten en de moeilijke autobereikbaarheid te ondervangen, is een reorganisatie en optimalisering van de verschillende openbaar-vervoerslijnen en de onderlinge aansluitingsmogelijkheden noodzakelijk. Dit houdt onder meer in de verbetering van de mogelijkheden om reizigers af te zetten (taxi, kiss-and-ride-voorzieningen, ...), het aanleggen van parkings voor langparkeerders aan de rand van stadskern met een vlotte en kwaliteitsvolle verbinding naar het Centraal Station, het beperken van de parkeerplaatsen in de omgeving van het Centraal Station en het beperken van bijkomend verkeer op de reeds overvolle toevoerwegen.
- De mogelijkheid voor een stedelijk vernieuwingsproject voor het Centraal Station en de omgevende wijken. De uitbouw van het station Antwerpen-Centraal opent ontwikkelingsperspectieven t.a.v. de invulling van de braakliggende terreinen voor stedelijke functies (hotel, shopping, ...) en woonfunctie in de aangrenzende wijken, voor het hergebruik van onderbenutte of leegstaande gebouwen (cinemacomplexen, kantoorgebouwen, ...) voor het revitaliseren van de aanwezige recreatieve en toeristische functies (dierentuin, ...) en handel en diensten (hotels, restaurants, ...) en voor het opnieuw aantrekkelijk maken en beter functioneren van de openbare ruimtes (pleinen, boulevards, ...)
- De mogelijke verdere functionele en bouwtechnische herwaardering van het stationsgebouw. Als stopplaats voor de HST wordt aan het stationsgebouw als monument een nieuwe, hedendaagse en economische verantwoorde functie gegeven.
- De verhoging van de capaciteit van het station. De ondergrondse doortrekking van de spoorlijnen verdubbelt de capaciteit van het Centraal Station, wat een impuls betekent voor andere vormen van openbaar vervoer zoals voorstedelijk treinverkeer.

2 **Gewenste ruimtelijke structuur**

III. 4. Lijninfrastructuur

1. Algemene benadering

1.1. Probleemstelling: bereikbaarheid en leefbaarheid in gevaar

De verhoogde bereikbaarheid⁴⁷ heeft geleid tot een intensief gebruik van een groter gedeelte van de Vlaamse ruimte.

Zowel bij de dagelijkse activiteiten (wonen, werken, recreëren, ...) als in het economisch functioneren heeft zich een schaalvergroting voorgedaan. De bereikbaarheid is vooral een autobereikbaarheid geworden. Het overgrote gedeelte van de verplaatsingen vindt plaats via de weg. In absolute zin hebben de overige vervoerswijzen zich min of meer kunnen handhaven maar ze zijn er relatief op achteruitgegaan. Vlaanderen beschikt over een fijnmazig wegennet en het heeft de laatste decennia sterk geïnvesteerd in de uitbouw ervan. Toch is het resultaat hiervan een afnemende bereik- en leefbaarheid. Afnemende bereikbaarheid doet zich vooral voor in en rondom de stedelijke gebieden.

Problemen met verkeersleefbaarheid⁴⁸ doen zich vooral voor daar waar het (auto-) verkeer en zijn neveneffecten (zoals ruimtebeslag, milieuhinder, geluidshinder, barrièrevorming, onveiligheid, versnippering, ...) de ruimtelijke condities en kwaliteiten van het overige ruimtegebruik aantasten. Waar filevorming en gebrek aan doorstroming nog steeds in plaats en in tijd beperkt zijn, is de aantasting van de verkeersleefbaarheid veel omvangrijker geworden.

De leefbaarheidsproblematiek concentreert zich structureel op de bestaande wegen (zowel gewest-, provincie- als stads- en gemeentewegen), maar vooral op de gewestwegen, waar ongeveer de helft van het gemotoriseerd verkeer (uitgedrukt in de voertuigkilometer) rijdt, en vooral binnen de bebouwde kernen en de linten.

⁴⁷ De bereikbaarheid is de mate waarmee een betreffende plaats gemakkelijk kan worden bereikt.

⁴⁸ Onder verkeersleefbaarheid wordt verstaan dat het ruimtebeslag en de barrièrewerking van het gemotoriseerd verkeer en de geluidshinder nog aanvaardbaar zijn voor de overige activiteiten en vormen van verkeer, voor de kwaliteit van het openbaar domein en voor het stads- en/of landschapsbeeld. Hierdoor beoogt men meer veiligheid en minder hinder.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

De structurele verkeerskundige oorzaak van de leefbaarheidsproblematiek (onveiligheid en omgevingshinder⁴⁹) ligt in de functiemenging: de huidige gewestwegen hebben vrijwel steeds zowel een verbindende als een verzamelfunctie en een functie van toegang geven. De verbindende functie van de gewestwegen heeft historische grondslagen.

In vele gevallen is deze verbindende functie echter overgenomen door het autosnelwegennet. Op dit ogenblik is de verbindende functie van de andere gewestwegen het resultaat van een beleid dat er op gericht was om de gewestwegen als onderdelen van een afzonderlijk, verbindend net te laten functioneren, in vele gevallen parallel met autosnelwegen.

Ook de functie van toegang geven langs de gewestwegen kent zijn historische verklaring. Vooral deze functie werd beleidsmatig sterk uitgebreid en bestendigd via bestemmingsplannen, het toestaan van lintbebouwing voor vele functies en de langdurige toepassing van de opvulregel.

Naast capaciteitsproblemen doen zich op de bestaande wegen problemen voor met betrekking tot onveiligheid en omgevingshinder.

Verschillen in onveiligheid worden o.a. verklaard door het al dan niet voorkomen van talrijke conflictpunten (veel kruispunten) tussen veel soorten verkeersdeelnemers (lokaal en doorgaand verkeer, fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer, parkerend verkeer, terugdraaiend verkeer, enz ...) en de intensiteit van het verkeer. De omgevingshinder wordt sterk bepaald door de intensiteit van het verkeer enerzijds en de densiteit van activiteiten en gebouwen, en de geringe afstand van het verkeer tot activiteiten en gebouwen langs de weg anderzijds.

De bestaande restcapaciteiten op de wegeninfrastructuur zijn onvoldoende om tussen 1992 en 2007 een verwachte trendmatige aangroei van 35% á 60% voor het autoverkeer (personenvervoer) en van 45% tot meer dan 100% voor het goederenverkeer, op te vangen.

Zowel het probleem van de verkeersleefbaarheid als het bereikbaarheidsprobleem van de wegen zal hierdoor blijven toenemen.

Om deze trend eenzijdig te beantwoorden met uitbouw van infrastructuur is er niet altijd voldoende ruimte voorhanden. Nieuwe tracés zijn daarbij niet altijd even doeltreffend. Enerzijds genereren zij een dynamiek op plaatsen waar ontwikkeling niet gewenst is (bijv. in de onbebouwde ruimte van het buitengebied) en hollen zij de bestaande concentraties in de gebieden voor economische activiteiten verder uit. De aanleg van meer wegen zal de ruimtelijke spreiding versterken. Daardoor zal de vervoersvraag toenemen. Dit op zijn beurt zal de congesties over een groter gebied stimuleren. (bvb. aanleg van de autosnelwegen in de jaren 1960/70). Anderzijds is bekend dat een uitbreiding van infrastructuur leidt tot een toename van de (auto)mobiliteit.

⁴⁹ Omgevingshinder wordt in algemene termen omschreven als de negatieve inwerking van verkeer op het functioneren van de huidige activiteiten in de langs de weg liggende gebieden. Het betreft hier o.a. ruimtebeslag en barrièrewerking, geluidshinder, luchtverontreiniging, stankhinder, onveiligheid (subjectief en objectief), e.d.

Door vergroting van de bestaande capaciteit van wegen zal een gedeelte van de latente vraag manifest worden. De latente vraag wordt geraamd op minimaal 20%. De extra ruimte zal onmiddellijk worden ingenomen door nieuw verkeer. Daardoor zullen de congesties niet afnemen, eerder zullen deze zich in de spitsuren spreiden over een groter gebied.

Tenslotte zorgt de groei van het verkeersvolume voor een verdere verscherping van de verkeersleefbaarheidsproblematiek.

1.2. Begrippen mobiliteit

In het kader van een mobiliteitsbeleid moeten oplossingen worden aangebracht. In het mobiliteitsbeleid kunnen een drietal deelgebieden onderscheiden worden.

- 1) Allereerst is er het mobiliteitsbeleid dat zich richt op het al dan niet voldoen aan de ruimtelijk te omschrijven behoefte aan verplaatsing (verplaatsingsbehoeften die te differentiëren zijn per motief en per tijdstip). Deze behoefte is een afgeleide van de socio-economische, culturele en ruimtelijke organisatie van de samenleving.
- 2) Verder is er het mobiliteitsbeleid dat zich richt op de verplaatsingsmogelijkheden die zowel individueel (voertuigbezit, rijbewijsbezit, abonnementenbezit, e.d. en kosten- en tijdsbudgetten) als vanuit de overheid bepaald worden. De verplaatsingsmogelijkheden, gegeven vanuit de overheid, bepalen de bereikbaarheid (in algemene zin en in specifieke betekenis met behulp van de verschillende vervoerssystemen) van de onderdelen van de Vlaamse ruimte, terwijl het individu op basis van zijn verplaatsingsmogelijkheden een vervoerswijze kiest.
- 3) Tenslotte is er de feitelijke verkeersdeelname (routekeuze, verkeersgedrag), de omgevingseffecten die hiermee gepaard gaan en het beleid dat hierop ingrijpt (regelgeving, toezicht en sanctionering). Mobiliteit wordt hier meestal omschreven in termen van prestaties en verkeersvolumes, nl. voertuigkilometer, personenkilometer en tonkilometer.

1.3. Duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Voor een duurzame mobiliteit wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd, waarbij de economische, de sociale en de ecologische componenten ten volle worden onderkend. Deze 3 basiscomponenten worden geïntegreerd benaderd.

De belangrijkste uitgangspunten om een duurzame mobiliteit te bewerkstelligen, worden als volgt omschreven:

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen, omwille van de belangrijke impact ervan op de economische ontwikkeling ;

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- het garanderen van de beoogde leefbaarheid ;
- het vergroten van de verkeersveiligheid ;
- het afremmen van de groei van de automobiliteit door het verbeteren van de kwantitatieve en kwalitatieve ruimtelijke condities voor de alternatieve vervoerswijzen (= grotere multimodaliteit);
- het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur.

1.4. Beleidsmatige benadering

Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur

Het beleid gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur.

Het mobiliteitsbeleid waarvoor hier geopteerd wordt, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

Ten aanzien van dit mobiliteitsbeleid zijn de vooropgestelde ruimtelijke principes sterk sturend.

- Het ruimtelijk principe van de gedeconcentreerde bundeling leidt tot een ruimtelijke bundeling van de verplaatsingsbehoefte. Dit leidt tot een verruiming van de individuele verplaatsingsmogelijkheden (bv. diverse bestemmingen blijven bereikbaar te voet, per fiets). De bereikbaarheid van diverse voorzieningen is er in principe hoger. De ruimtelijke bundeling is daarbij een noodzakelijke voorwaarde voor collectief vervoer. Door de ruimtelijke concentratie van herkomst en bestemming is een totale inperking van het verkeersvolume eveneens mogelijk.
- De gedeconcentreerde bundeling gaat gepaard met een ruimtelijke concentratie van het verkeersvolume. De omgevingseffecten kunnen beperkt blijven wanneer de verplaatsingsmogelijkheden te voet, per (brom)fiets en met collectief vervoer het grootst zijn en wanneer ze afgestemd blijven op de kenmerken van herkomst- en bestemmingslocaties. Vandaar dat in de stedelijke gebieden een locatiebeleid wordt voorgestaan en dat specifieke ontwikkelingsperspectieven worden aangegeven voor de stationsomgevingen.
- Aan het locatiebeleid, zoals dat in de ruimtelijke uitvoeringsplannen voorop staat (o.a. bij afbakening stedelijke gebieden, ontwikkeling bedrijventerreinen, ...) wordt een gebiedsafhankelijk parkeerbeleid toegevoegd (= flankerend beleid) dat doorwerkt naar de enkelvoudige autoverplaatsingen, maar dat ook doorwerkt naar de met de trein gecombineerde autoverplaatsingen. Dit parkeerbeleid is gericht op een selectieve uitbouw van de parkeermogelijkheden voor auto's rondom goed door collectief en openbaar vervoer bediende halteplaatsen en stations. Concreet betekent dit dat maxima voorzien worden in functie van de draagkracht van de omgeving en van de aard en omvang van de bestemmingen.

In slecht door het collectief en openbaar vervoer bediende gebieden moeten minimale parkeervoorzieningen worden aangelegd. De verdere invulling van het parkeerbeleid (voornamelijk beheer en toezicht) en de verstrakking van de respectievelijke minima en maxima t.a.v. de parkeerverordeningen is een taak voor de gemeente.

Naast ruimtelijke maatregelen moeten ook sectorale instrumenten ingezet worden om de vooropgestelde doelstellingen inzake mobiliteit en lijninfrastructuur te bereiken. Deze sectorale maatregelen kunnen onder meer zijn: het stimuleren van bedrijfsvervoerplannen (als doelgroepenbeleid), andere verkeersbeheersende maatregelen (bv. telematica, gebiedsafhankelijk parkeerbeleid, ...) en de beheersovereenkomsten tussen de Vlaamse Regering en resp. De Lijn en de NMBS. Hiervoor is verder onderzoek en overleg noodzakelijk.

Vanuit een geïntegreerde benadering van het ruimtelijk beleid met het mobiliteitsbeleid en het infrastructuurbeleid is het aan te bevelen dat ook de maatschappelijke kosten en baten bij de verschillende initiatieven voor infrastructuurprojecten in rekening worden gebracht. Daarbij moeten ook de maatschappelijke kosten en baten ingeval het project niet wordt uitgevoerd in de afweging worden opgenomen.

Een ruimtelijke visie op mobiliteit voor Vlaanderen

Uitgaande van de algemene visie op mobiliteit - met name het garanderen van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, het vergroten van de multimodaliteit en het optimaliseren van de bestaande infrastructuur - worden voor het geheel van de lijninfrastructuur op Vlaams niveau (de zogenaamde hoofdinfrastructuur) een drietal ruimtelijke principes vooropgesteld. Deze hoofdinfrastructuren zijn de fysieke drager van de belangrijkste vervoersstromen en zijn als dusdanig de uitdrukking en het gevolg van de mobiliteit van personen en goederen.

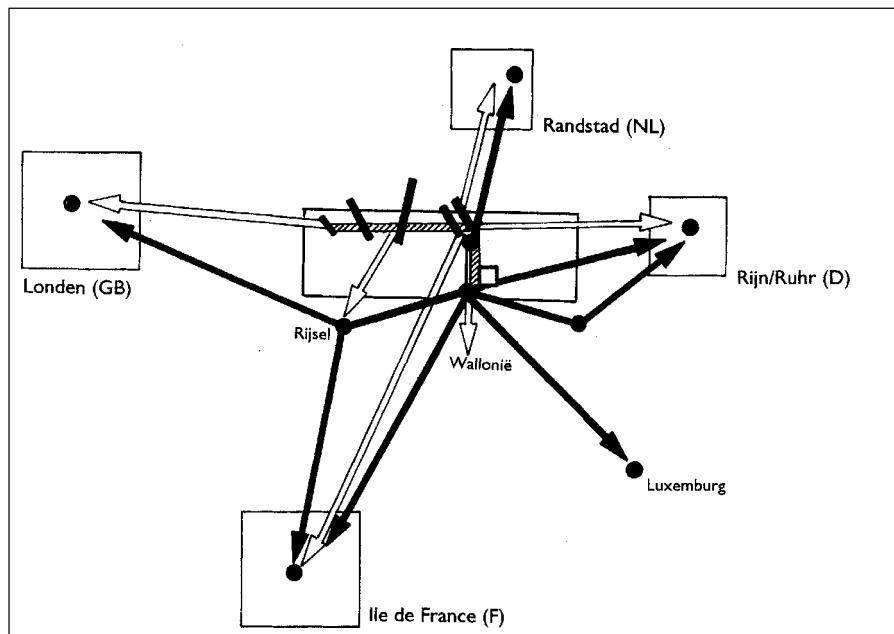
De drie ruimtelijke principes voor de hoofdinfrastructuur zijn de verdere uitwerking van het ruimtelijk principe voor de gewenste ruimtelijke structuur "infrastructuur als bindteken en als basis voor locatiebeleid".

De drie ruimtelijke principes zijn de volgende.

- 1) verbindingen tussen de poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland
- 2) verbindingen tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden in een samenhangend netwerk met grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen
- 3) fijnmazige ontsluiting van (overige) stedelijke gebieden en economische knooppunten naar het samenhangend netwerk van de hoofdinfrastructuren

2 Gewenste ruimtelijke structuur

1. Verbindingen tussen de poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland



De poorten zijn enerzijds de vier Vlaamse zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende (in samenhang met de regionale luchthaven van Oostende), anderzijds de internationale luchthaven Zaventem en de HST-stations Antwerpen en Brussel-Zuid.

De poorten zijn eerste-lijnsknooppunten, welke mondiale stromen van goederen en personen bedienen en de relatie leggen tussen de poorten en het achterland. De poorten worden ontsloten voor alle vervoersmodi naar elk van hun achterland.

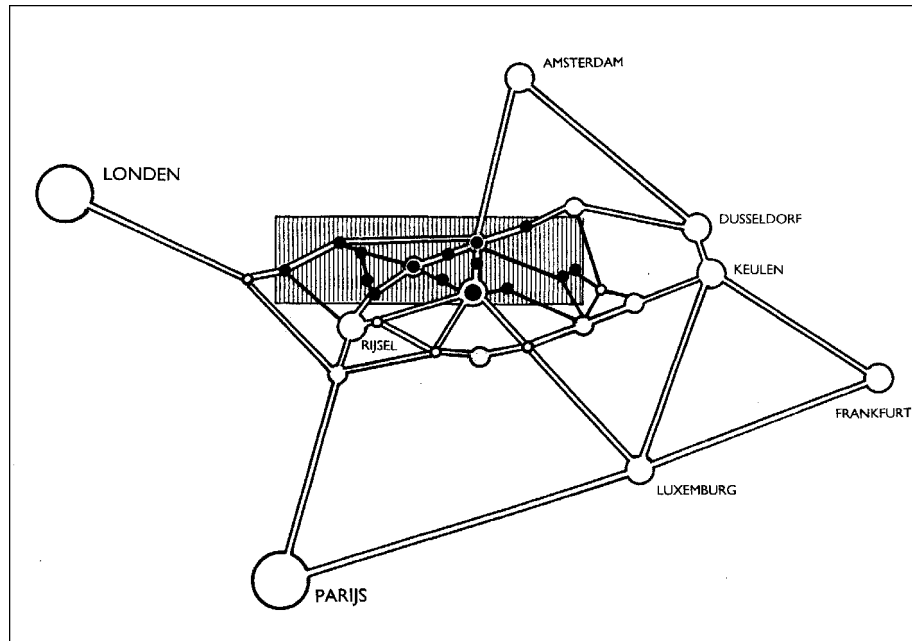
Tussen de Vlaamse zeehavens wordt een wegverbinding voorzien en worden in het bijzonder de spoor- en waterverbindingen verbeterd. Via Schelde en Leie wordt een rechtstreekse verbinding op het structureel verbeterde Noord-Franse waterwegennet uitgebouwd en via de IJzeren Rijn wordt in een rechtstreekse verbinding met het Duitse spoorwegennet en het Ruhrgebied voorzien.

Naast een verbetering van de onderlinge verbindingen en van de achterlandverbindingen wordt tevens de poortfunctie (= multimodale distributiefunctie) versterkt door inplanting van internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken in de zeehavengebieden.

De internationale luchthaven van Zaventem wordt rechtstreeks aangesloten op het internationaal netwerk van wegverbindingen en spoorverbindingen voor personen.

De HST-stations worden ingepast in het internationaal netwerk van Hoge Snelheidslijnen voor personenvervoer.

2. Verbindingen tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden in een samenhangend netwerk met grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen



In de grootstedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en Gent en in het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit is de hoogste vervoersdichtheid aanwezig. Daarom worden hier vervoerssystemen met een hoge capaciteit uitgebouwd. Dit geldt tevens voor de verbindingen tussen de stedelijke netwerken op internationaal niveau (Randstad, Ruhrgebied, Rijn-Mainz, Rijsel-Tourcoing-Roubaix, Parijs, en Londen).

Met de HSL-lijnen en met de overige internationale spoorverbindingen voor personenvervoer en met internationale wegverbindingen wordt een samenhangend netwerk tussen de grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen gevormd.

Dit samenhangend netwerk op internationaal niveau wordt in Vlaanderen vervolledigd met bestaande weg- en spoorverbindingen voor personenvervoer tussen de regionaal- en grootstedelijke gebieden. Dit netwerk van hoofdinfrastructuur wordt in principe niet aangevuld met bijkomende wegeninfrastructuur maar wordt optimaal uitgerust op basis van vervoers- en verkeersmanagement en met eventuele capaciteitsuitbreiding.

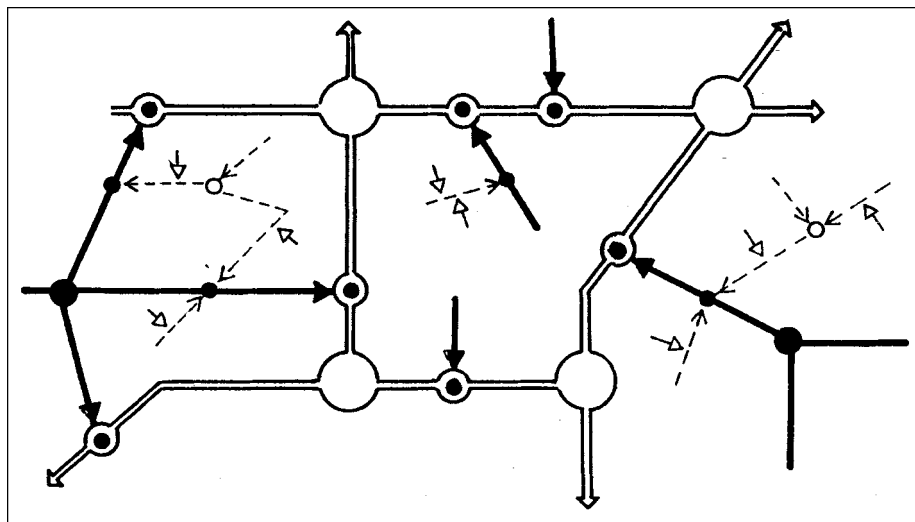
Deze hoofdinfrastructuur vervult niet alleen een belangrijke rol bij de externe maar tevens bij de interne ontsluiting van groot- en regionaalstedelijke gebieden en in het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit. Er is een stijgende verweving van het internationale, gewestelijke en lokale niveau, waarbij bepaalde verbindingen multidimensionaal worden. Naargelang het aandeel van een bepaald laag verkeersniveau (lokaal, bovenlokaal) kan een weg een zodanig karakter aannemen (en evt. infrastructuur zodanig worden ontworpen/aangepast) dat het de andere niveaus

2 Gewenste ruimtelijke structuur

(nationaal en internationaal) gaat domineren. Dit zijn onder meer de autosnelwegen binnen de groot- en regionaalstedelijke gebieden, welke hun verbindende functie minder goed zullen vervullen door de zeer hoge belastinggraad door het (lokale) stedelijke verkeer.

Voor de interne ontsluiting van de stedelijke netwerken op internationaal en Vlaams niveau en van de groot- en regionaalstedelijke gebieden worden multimodale voorzieningen ontwikkeld met een belangrijk aandeel aan collectief personenvervoer.

3. Fijnmazige ontsluiting van overige stedelijke gebieden en economische knooppunten naar het samenhangend netwerk van hoofdinfrastructuren



De ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden en de overige economische knooppunten is gericht op het samenhangend netwerk van hoofdinfrastructuren.

Deze ontsluiting wordt multimodaal verzorgd met specifieke systemen van collectief personenvervoer en goederenvervoer. Deze complementaire ontsluitende infrastructuur zijn beperkt van omvang.

Activiteiten die veel personen- en/of goederenmobiliteit veroorzaken worden gelokaliseerd in de stedelijke gebieden en economische knooppunten nabij het samenhangend netwerk van de hoofdinfrastructuur.

2. Doelstellingen mobiliteit en lijninfrastructuur

2.1. Versterking van alternatieven voor het autoverkeer

Er wordt voor geopteerd om de alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer te versterken. Voor het personenverkeer zijn die alternatieven voor de kortere afstand te voet en per fiets, voor de langere afstanden het openbaar en collectief vervoer.

Voor het goederenvervoer zijn dat het spoor en het water. Het gecombineerd goederenvervoer als "complementaire" vervoerswijze moet uitgebouwd en versterkt worden. Zowel de mogelijkheden voor de uitbouw van noodzakelijke infrastructuur als de ruimtelijke condities (verdichting bij stations, locatiebeleid, ...) moeten worden voorzien.

2.2. Optimalisering door categorisering van het wegennet

De eerste doelstelling voldoet ongetwijfeld niet om de toename van de automobilititeit tot stilstand te brengen en de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid in Vlaanderen gevoelig te verbeteren. Een aanvullend beleid ten aanzien van het autoverkeer blijft noodzakelijk.

Er wordt geopteerd voor de optimalisering van het bestaande wegennet. Daartoe kan plaatselijk verdere afwerking noodzakelijk zijn. Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het hoofdwegennet, de primaire wegen, de secundaire wegen en de lokale wegen.

De categorisering is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel aan de leefbaarheid. De ruimtelijke consequenties van deze prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor aanleg en inrichting van de wegen. Door op een aantal wegen prioriteit te verlenen aan de bereikbaarheid ontstaat een patroon van wegen dat voor de omgevende ruimte verkeersontlastend werkt.

Functioneel heeft men drie hoofdfuncties : de verbindingsfunctie , de verzamel-functie en de functie van het toegang geven. De categorisering zal de optimale invulling en uitbouw van deze drie functies mede bewerkstelligen.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

2.3. Een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer

Naast beide vorige doelstellingen die een ruimtelijk beleid impliceren, is er nood aan een mobiliteitsbeleid dat, steunend op een doelgroepenbeleid, in toenemende mate beheer van het verkeer mogelijk maakt. Parkeerbeleid en bedrijfsvervoerpennen zijn hiervan voorbeelden. Het uitputtend aanwenden van telematica en informatica-toepassingen maakt eveneens onderdeel uit van het verkeersbeleid.

3. Wegeninfrastructuur

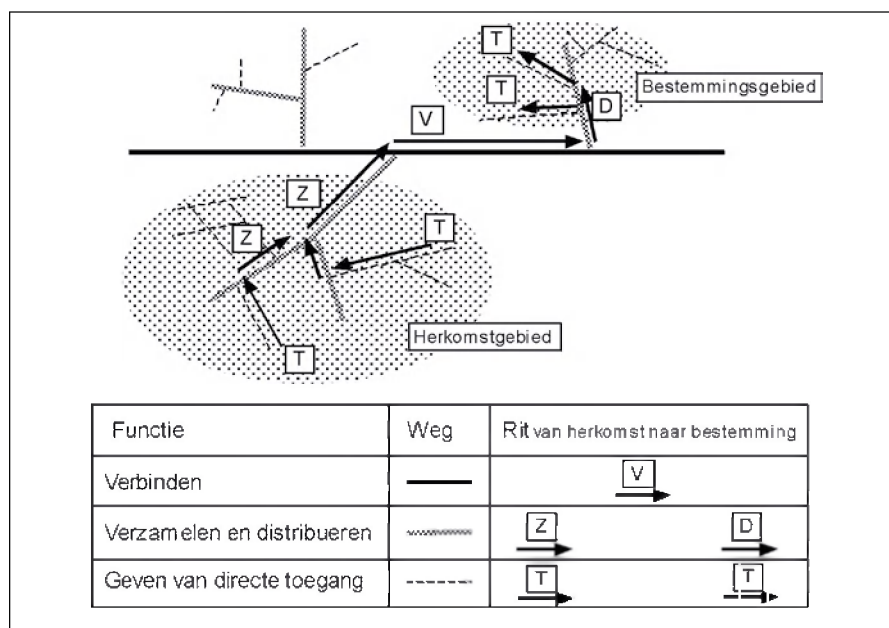
3.1. Categorisering van wegen naar gewenste functie

Voor de categorisering wordt, vanuit een lange-termijnperspectief, uitgegaan van de gewenste (hoofd)functie van de weg ten aanzien van de bereikbaarheid enerzijds en de leefbaarheid anderzijds. Deze categorisering van de wegen naar gewenste functie staat niet in relatie tot de indeling naar wegbeheerder.

Er worden een drietal functies onderscheiden. Dit zijn de taken die aan een weg als onderdeel van het wegennet, worden toebedeeld. Deze functies zijn:

- het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden;
- het verzamelen binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden;
- het geven van rechtstreekse toegang tot de aanpalende percelen.

Schematische voorstelling van de functies van wegen



Omdat dezelfde wegeninfrastructuur verschillende functies vervult voor verschillende gebruikers, met name de automobilisten, het langzaam verkeer, het openbaar vervoer en het goederenvervoer, bestaat er een probleem. Louter theoretisch zou een volledige scheiding van functies en gebruikers de grootste veiligheid en de beste bereikbaarheid geven. In de praktijk is dit, gezien de bestaande toestand, moeilijk te realiseren. De bereikbaarheid en de leefbaarheid kunnen slechts verbeterd door de bestaande wegen per functie te selecteren en afhankelijk van de functie een duidelijkere en consequente keuze naar inrichting en gebruikskarakteristieken te maken.

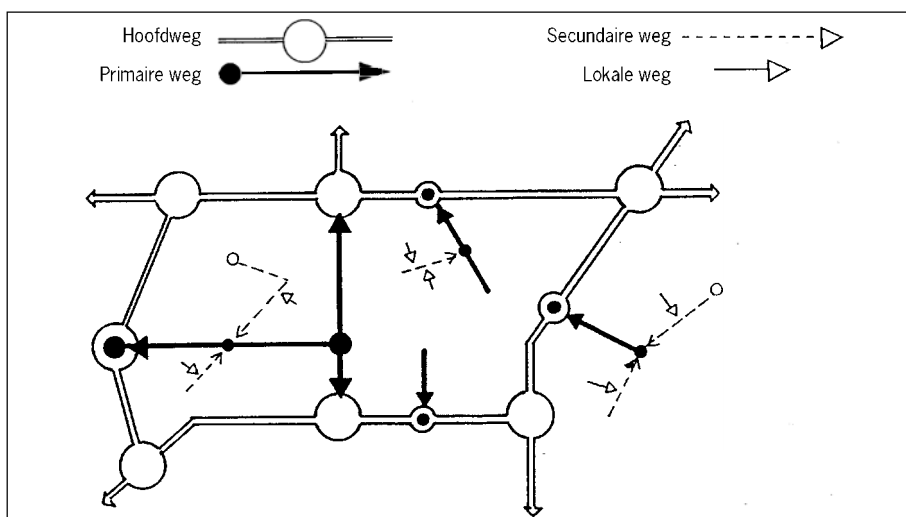
Aan de specifieke functie van de weg zijn aldus zowel ruimtelijke gevolgen (= vorm / inrichting) als gebruikskarakteristieken verbonden. Voor een goed functioneren van de weg is een evenwicht tussen de componenten functie, vorm/inrichting en gebruikskarakteristieken noodzakelijk. De omgeving legt hierbij ruimtelijke voorwaarden op.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de categorieën met de gewenste functie van de wegen.

CATEGORIE	HOOFDFUNCTIE	Aanvullende functie	INRICHTING
HOOFDWEG	VERBINDEN op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autosnelweg, naar Europese normen
PRIMAIRE WEG Categorie I	VERBINDEN op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Autosnelweg/stedelijke autosnelweg Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
PRIMAIRE WEG Categorie II	VERZAMELEN op Vlaams niveau,	Verbinden op Vlaams niveau	Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
SECUNDAIRE WEG	Verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau	Toegang geven	Weg (2x1 of 2x2) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling Doortochten in bebouwde kom
LOKALE WEG	Toegang geven		Weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Schematische voorstelling van de verschillende categorieën



3.1.2. Hiërarchie binnen het wegennet

De categorisering van de wegen respecteert een hiërarchie binnen het wegennet. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie hiërarchische niveaus naargelang het belang van de wegeninfrastructuur, met name het internationaal niveau, het Vlaams niveau en het bovenlokaal en lokaal niveau. Onderscheid wordt gemaakt tussen wegen, knopen en schakelpunten.

In een knoop komen wegen van hetzelfde niveau samen en bestaat de mogelijkheid om van weg te veranderen; dit zijn bijvoorbeeld de knooppunten (verkeerswisselaars) in het autosnelwegennet.

In een schakelpunt komen wegen van verschillend niveau samen en bestaat niet alleen de mogelijkheid om van weg te veranderen, maar tegelijk ook van niveau. Dit zijn bijvoorbeeld aansluitingen (op- en afrit) van een autosnelweg.

Uitgaande van de hiërarchie worden volgende principes naar voorgeschoven bij de opbouw van het wegennet en dus naar de categorisering van de wegen.

- Schakelpunten functioneren steeds tussen opeenvolgende niveaus, er wordt aldus niet geopteerd een secundaire weg en/of lokale weg rechtstreeks op het hoofdwegennet wordt aangesloten.
- Het wegennetwerk van het hoogste niveau, dit is het hoofdwegennet (= internationaal autosnelwegennet), moet samenhangend zijn.
- Wegen van Vlaams niveau en van bovenlokaal en lokaal niveau hoeven geen samenhangend netwerk te vormen op hun respectievelijk niveau. Ze moeten wel een samenhangend netwerk vormen in combinatie met wegen van een hoger niveau waarop ze zijn aangesloten via schakelpunten.
- De verkeersafwikkeling op de diverse niveaus moet zich dusdanig verhouden dat het onderliggend wegennet niet belast wordt door doorgaand verkeer en dat het wegennet van hoger niveau niet belast wordt met verkeer op een ondergeschikte relatie.

3.1.3. Hoofdwegen: wegen met een internationale en een gewestelijke verbindingfunctie

De hoofdwegen verzorgen de verbindingfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de grootstedelijke- en regionaalstedelijke gebieden met elkaar, met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de groot- en regionaalstedelijke gebieden in Wallonië en Frankrijk (Rijsel/Parijs en Metz/Nancy), Groot-Brittannië (via de Chunnel en de ferryverbindingen), Nederland (Randstad, Brabantse stedenrij, Maastricht) en Duitsland (Ruhrgebied).

Tevens verzorgen de hoofdwegen de verbindingfunctie (met rechtstreekse aansluiting) voor de zeehavens en de internationale luchthaven Zaventem met elkaar en met het achterland van de zeehavens.

De hoofdwegen vormen als geheel de drager voor het wegvervoer over langere afstand. Zij vormen een netwerk van doorgaande verbindingen met een maaswijdte van 15 tot 40 kilometer afhankelijk van de bebouwingsdichtheid van het gebied.

3.1.4. Primaire wegen: wegen met verbindingfunctie op Vlaams niveau én een verzamelfunctie op Vlaams niveau

Primaire wegen hebben én een verbindingfunctie op Vlaams niveau én een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Afhankelijk van welke van beide functies primeert, wordt onderscheid gemaakt tussen de primaire wegen eerste categorie (primaire wegen I) en de primaire wegen tweede categorie (primaire wegen II).

Primaire wegen I: verbindingfunctie op Vlaams niveau primeert

Primaire wegen I zijn wegen die noodzakelijk zijn om het net van hoofdwegen te complementeren, maar die geen functie hebben als doorgaande, internationale verbinding. De primaire wegen eerste categorie vormen schakels tussen hoofdwegen daar waar de omrijfactor voor “drukke” vervoersrelaties van gewestelijk belang te groot wordt. In bepaalde gevallen is de maaswijdte in het hoofdwegenet dermate groot of is de omvang van de vervoersstromen van die aard dat er een behoefte aan een tussenschakel bestaat.

Deze primaire wegen I mogen het doorgaand, internationaal verkeer van het hoofdwegenet niet aantrekken en mogen aldus de functie van de hoofdwegen niet overnemen.

Primaire wegen II: verzamelfunctie op Vlaams niveau primeert

Primaire wegen II zijn wegen die een verzamelfunctie hebben voor gebieden en/of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang.

In de grootstedelijke gebieden, de zeehavens en de internationale luchthaven Zaventem verzorgen de primaire wegen II met meerdere aansluitpunten de verbinding met de hoofd- of primaire wegen I.

Voor de regionaalstedelijke gebieden, de kleinstedelijke gebieden en de stedelijke en economische netwerken van ten minste Vlaams niveau verzorgen de primaire wegen II de verbinding naar het hoofdwegenet of naar een primaire weg I.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Vanuit deze functies kunnen voor de primaire wegen II de volgende ruimtelijke types onderscheiden worden.

- **Type 1.**

De weg verzorgt binnen een grootstedelijk gebied of een poort de verbindings- en verzamel functie voor het geheel van het stedelijk gebied of de poort.

- **Type 2.**

De weg verzorgt een verzamel functie binnen een regionaalstedelijk of kleinstedelijk gebied. De weg kan onderdeel zijn van een stedelijke ring. De weg wordt geselecteerd als primaire weg II vanaf het aansluitpunt op de hoofdweg tot aan de aansluiting met secundaire wegen (wegen met verzamel functie op bovenlokaal en lokaal niveau).

- **Type 3.**

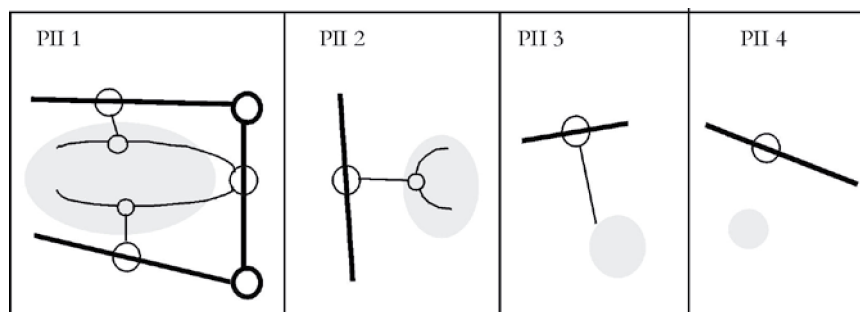
De weg verzorgt de verzamel functie voor een kleinstedelijk of regionaalstedelijk gebied, of toeristisch-recreatief knooppunt van Vlaams niveau. De weg wordt geselecteerd als primaire weg II vanaf het aansluitpunt op de hoofdweg tot aan de aansluiting met een secundaire weg.

- **Type 4.**

De aansluiting (= op- en afrittencomplex) verzorgt een verzamel functie voor een kleinstedelijk gebied, overig economisch knooppunt of voor een stedelijk of economisch netwerk op internationaal en Vlaams niveau. De aansluiting wordt aangegeven. De aansluitende secundaire wegen verzorgen de verzamel functie (op bovenlokaal en lokaal niveau) binnen het stedelijk of economisch netwerk. Deze aansluitingspunten hebben een hogere prioriteit naar herinrichting (zie ook 3.2.3).

De selectie als primaire weg type 4 kan echter geen toelating zijn voor economische ontwikkelingen aan of nabij het aansluitingspunt, omdat anders het principe van gedeconcentreerde bundeling zou worden ondergraven.

Schematische voorstelling van de verschillende types primaire wegen II



3.1.5. Secundaire wegen: wegen met een verbindingsfunctie en verzamel functie op lokaal en bovenlokaal niveau

Secundaire wegen zijn wegen die een belangrijke rol spelen in het ontsluiten van gebieden naar de primaire wegen en naar de hoofdwegen (= verzamel functie op bovenlokaal niveau) en die tevens op lokaal niveau van belang zijn voor de bereik-

baarheid van de diverse activiteiten langsheen deze wegen (= toegang geven). Deze wegen zijn niet van gewestelijk belang.

Het zijn met name de wegen die:

- weliswaar een verzamel functie hebben naar het hoofdwegennet en naar de primaire wegen I, maar omwille van de ruimtelijke kenmerken (o.a. lintbebouwing, doortochten) niet als primaire wegen II kunnen worden gebruikt;
- voor de economische knooppunten buiten de stedelijke gebieden en buiten de economische netwerken de verzamel functie naar het hoofdwegennet en naar de primaire wegen I verzorgen;
- voor een minimum aantal kernen in het buitengebied de verzamel functie naar het hoofdwegennet en naar de primaire wegen I verzorgen;

Op basis van deze functies kunnen vier types van secundaire wegen onderscheiden worden :

- **Type 1.**

De weg verzorgt een verbindende functie en verkleint een maas, maar functioneert niet als verbinding op Vlaams niveau, en wordt bijgevolg niet aangeduid als primaire weg I.

- **Type 2.**

De weg verzorgt een verzamel functie voor het kleinstedelijk gebied naar het hoofdwegennet, maar kan niet als primaire weg II worden geselecteerd. De bestaande structuur van de weg kan niet worden aangepast aan de inrichtingscriteria voor primaire wegen II binnen het bestaand tracé en het is, uitgaande van de ruimtelijke criteria, onverantwoord een nieuw tracé te kiezen.

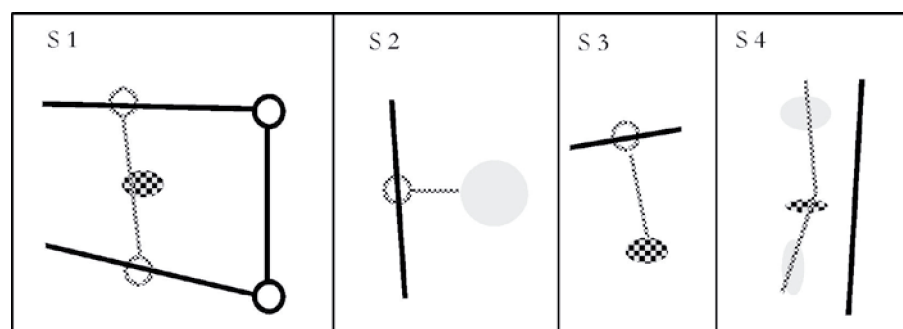
- **Type 3.**

De weg verzorgt een verzamel functie voor een gebied dat niet geselecteerd is als stedelijk gebied, poort of toeristisch-recreatief knooppunt op Vlaams niveau en kan bijgevolg niet als primaire weg II geselecteerd worden.

- **Type 4.**

De weg had oorspronkelijk een verbindende functie op Vlaams niveau als "steenweg". Deze functie wordt door een autosnelweg (hoofdweg) overgenomen. Momenteel heeft de weg een verbindings- en verzamel functie op (boven-) lokaal niveau en vaak ook een toegangevende functie.

Schematische voorstelling van de verschillende types secundaire wegen



2 Gewenste ruimtelijke structuur

3.1.6. Lokale wegen: wegen met het toegang geven als belangrijkste functie

Lokale wegen zijn wegen waar het toegang geven de belangrijkste functie is en zijn aldus niet van gewestelijk belang.

3.2. Selectie en ontwikkelingsperspectieven

Met een selectie van de wegen naar respectievelijke functies (bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid) wordt ten aanzien van het beleidsdomein beleidscontinuïteit gegarandeerd. Hierdoor wordt het mogelijk eenduidiger en gericht te investeren in de wegeninfrastructuur. Zo worden op deze wijze tijdelijke ingrepen op de wegeninfrastructuur vermeden, die na enkele jaren toch herzien moeten worden. De selectie zal aldus het meerjarenplanningsproces dat het beleid inzake openbare werken heeft ingezet, ondersteunen.

De selectie van de wegen is in verschillende stappen tot stand gekomen.

Op basis van de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur worden aan de verbindingen de specifieke functies (verbinden, verzamelen, toegang geven) toegewezen (vb. verbinding met verzamel functie van het regionaalstedelijk gebied Brugge naar het hoofdwegenet).

In een tweede stap wordt iedere verbinding met specifieke functie toegewezen aan een bepaald bestaand of nog te traceren wegvak.

Op Vlaams niveau wordt alleen voor de hoofdwegen en voor de primaire wegen deze toewijzing aan wegvakken uitgevoerd (= selectie).

De selectie is limitatief voor de hoofdwegen en de primaire wegen I. De selectie van de primaire wegen II is niet limitatief. De secundaire wegen worden in de provinciale ruimtelijke structuurplannen geselecteerd.

Na toetsing met de provinciale multimodale verkeers- en vervoersmodellen kan de uiteindelijke selectie voor de primaire wegen II – bijvoorbeeld voor wat betreft eind- of beginpunt van de selectie – nog aangepast en/of aangevuld worden, voor zover:

- de impact op het vlak van multimodale bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, het milieu en de ruimtelijke ontwikkeling bestudeerd en gekwantificeerd werd,
- de aanpassing voortvloeit uit een gebiedsgericht ruimtelijk planningsproces ter voorbereiding van een provinciaal of gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan,
- de aanpassing aangewezen wordt geacht op basis van gestructureerd overleg met de betrokken administraties en met de streekplatforms.

Voor iedere categorie worden telkens de algemene principes naar tracering en ruimtelijke inrichting als ontwikkelingsperspectieven aangegeven. De inrichtingsprincipes van de andere dan hoofdwegen moeten bijdragen tot een verhoogd gebruik van de langzame verkeersvormen (gescheiden verkeersafwikkeling, doortochtenconcepten, snelheidsregimes, ...). Bij de (her)inrichting van bestaande en

nieuwe wegen door het betrokken beleidsdomein mag de aandacht niet alleen gaannaar de weg, maar eveneens naar de omgevende ruimte zodat na (her)inrichting deaanwezige activiteiten en functies (landbouw, natuur, wonen, werken, ...) ruimtelijk optimaal kunnen functioneren.

Er is hierbij een gestructureerd overleg noodzakelijk tussen de bevoegde administraties. Dit overleg is ook noodzakelijk met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met het Waals Gewest en met de betrokken buurlanden (o.a. omtrent de grensoverschrijdende lijninfrastructuren en in het bijzonder voor de wegeninfrastructuur in de grensregio's).

3.2.1. Het hoofdwegennet

Het is aan te bevelen de wegenprojecten te faseren waarbij prioriteit wordt gegeven aan de hoofdwegen zodat de voorziene en geselecteerde projecten versneld kunnen worden uitgevoerd.

Selectie van de hoofdwegen

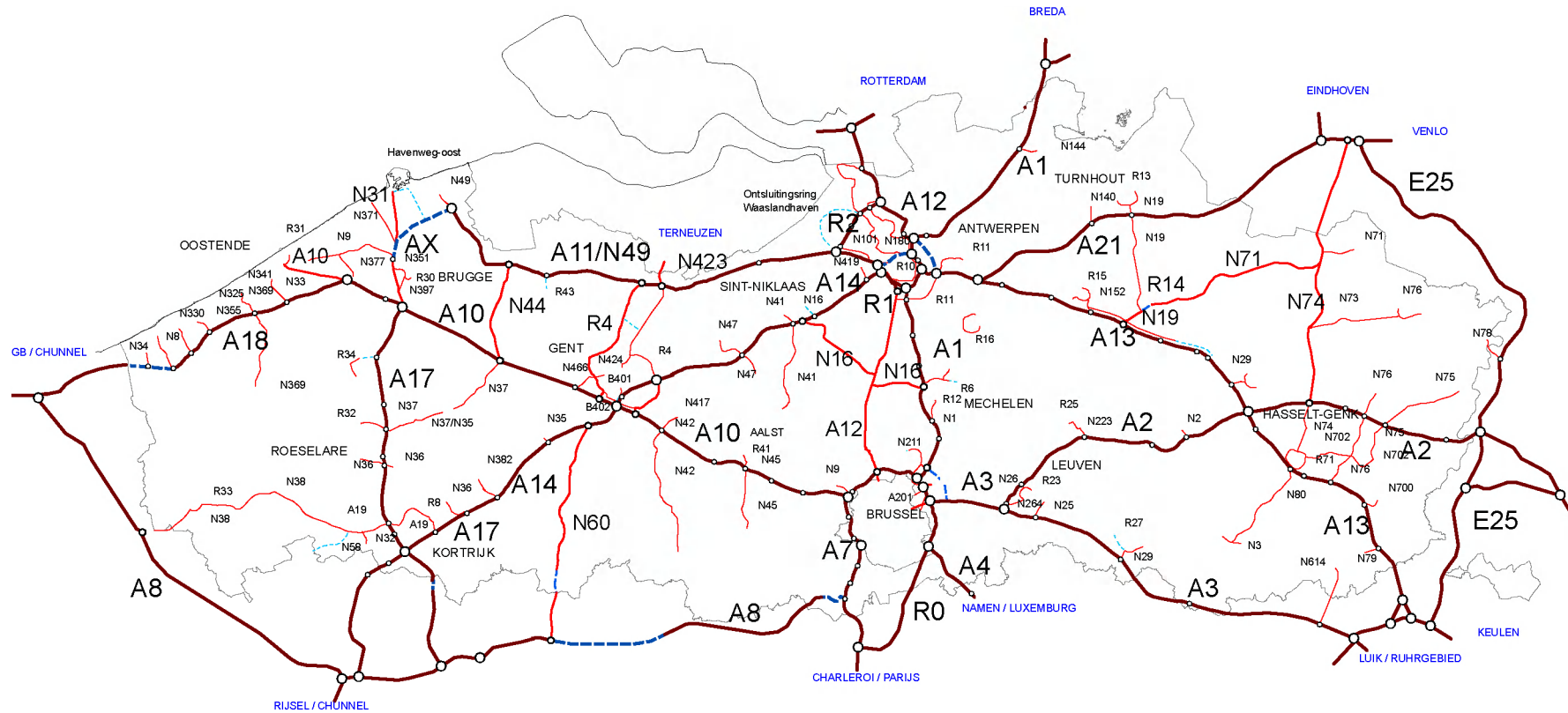
Tot de hoofdwegen behoren ondermeer hoofdtransportassen en achterlandverbindingen, waarvan sommigen onderdeel zijn van "Trans-European Networks (TEN)", het Europese netwerk van transportassen.

De volgende wegen zijn onderdeel van het TEN:

- Ring rond Brussel
- Ring rond Antwerpen
- A1: Nederland-Antwerpen-Brussel(E19)
- A2: Aachen-Lummen-Leuven(E314)
- A3: Brussel-Leuven-Luik(E40)
- A10: Oostende-Jabbeke-Gent-Brussel(E40)
- A13: Antwerpen-Limburg-Nederland(E313)
- A14: Lille-Kortrijk-Gent-Antwerpen(E17)
- A18: Jabbeke-Veurne-Frankrijk(E40)
- N49/A11: Havenweg (Zeebrugge, Brugge, Antwerpen): voor de zeehavens wordt hij de voornaamste interhavenverbinding over de weg.

Voorwaarde is dat, conform haar internationale verbindingsfunctie, het aantal open afritcomplexen beperkt blijft. Deze verbeterde verbinding maakt een grotere complementariteit mogelijk tussen de Vlaamse zeehavens.

De volgende wegvakken worden als hoofdweg geselecteerd. De selectie is limitatief.



CATEGORISERING HOOFD- EN PRIMAIR WEGENNET

-  Hoofdweg / te ontwerpen hoofdweg
-  Primaire weg I / te ontwerpen primaire weg I
-  Primaire weg II / te ontwerpen primaire weg II

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

R1		van A1 (Ekeren)	tot A14 (Linkeroever)
R0		van A7 (Drogenbos)	tot A7 (Ittre)
R2		van N49/A11 (Beveren)	tot A12 (Stabroek)
A1	(E19)	van R1(Ekeren)	naar Breda
A1	(E19)	van R0 (Machelen)	tot R1 (Berchem)
A2	(E314)	van A3 (Berchem)	tot Nederlandse grens
A3	(E40)	van R0 (Kraainem)	naar Luik
A4	(E411)	van R0 (Hoeilaart)	naar Namen
A7	(E19)	van R0 (Drogenbos)	naar Bergen
A8 ⁵⁰ :	(E429)	van R0 (Halle)	naar Doornik
A10	(E40)	van A18 (Jabbeke)	tot R0 (Groot-Bijgaarden)
A11/N49		van A18 (Westkapelle)	tot A14 (Linkeroever)
A12		van A1 (Ekeren)	naar Bergen op Zoom
A13	(E313)	van R1 (Wijnegem)	naar Luik
A14	(E17)	van R1 (Antwerpen-LO)	naar Rijsel
A17		van A10 (Oostkamp)	tot A8 (Doornik)
A18	(E40)	van A10 (Jabbeke)	naar Duinkerke
A21	(E34)	van A13 (Ranst)	naar Eindhoven
A25	(E25)	van Maastricht	naar Luik
A102: te ontwerpen		van R1 (Merksem)	tot A13 (Wommelgem)
AX ⁵¹ : te ontwerpen		van N31	tot N49/A11
noordelijke sluiting Ring (R1): aan te leggen		van A11/N49	tot R1

De Vlaamse overheid zal onderzoek en intergewestelijk overleg opstarten over de rol en het functioneren van de ring rond Brussel in internationaal en nationaal perspectief, gekoppeld aan de opmaak van een wenselijkheidsonderzoek voor de aanleg van de zuidelijke ring rond Brussel. De Vlaamse overheid zal onderzoek en intergewestelijk onderzoek opstarten over de doortrekking van de A8 ten zuiden van Halle in de richting van Ittre.

Er wordt geopteerd de AX niet te verlengen tussen N31 (Brugge-Blauwe Toren) en A18/E40 (Jabbeke). De afwikkeling van het toeristisch verkeer van en naar de oostkust tussen Oostende en Zeebrugge via de als primair II geselecteerde wegen N377 (Jabbeke-N9), N9 (Bredene-Brugge) en de N371 (Blankenberge-Blauwe Toren) wordt verbeterd door specifieke maatregelen.

De reservatiestroken in de bestaande plannen van aanleg voor de aanleg van weg-verbindingen met een (inter)nationale functie, die niet geselecteerd zijn als hoofd-weg, worden geschrapt. Dit belet echter niet dat aan de gereserveerde tracés een andere functie en bestemming kan gegeven worden, bv. voor pijpleidingen.

⁵⁰ A8: de verbinding Brussel - Halle wordt gerealiseerd binnen het bestaande tracé, geen nieuw zuidelijk traject.

⁵¹ AX: geplande verbinding tussen N31 (Brugge - Blauwe Toren) en N49/A11 (West-Kapelle). Het gebied rond Dudzele, West-Kapelle en Ramskapelle moeten, met wegen van lager niveau ontsloten worden. Het juiste tracé van de AX dient in ruimtelijke uitvoeringsplannen nader te worden vastgelegd; de op het schema voorgestelde tracé voor de AX is illustratief.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Ontwikkelingsperspectieven voor de hoofdwegen: bundeling van het verkeer op een goed uitgerust hoofdwegenet

Op het bestaand hoofdwegenet is de verkeersintensiteit tussen 1985 en 1990 toegenomen met 50% en meer. Ook in de toekomst kan men hier een belangrijke groei verwachten. Omwille van de relatieve veiligheid en de (in vergelijking tot de overige wegen) relatief lage ruimtelijke en ecologische impact wordt de verkeerskwaliteit van het hoofdwegenet hoger gehouden dan op de primaire, secundaire en lokale wegen. Hierdoor wordt afwenteling van verkeersintensiteit naar primaire, secundaire en lokale wegen vermeden.

Om gedurende alle ogenblikken van de dag een vlotte verkeersafwikkeling te garanderen, is basiskwaliteit gewenst op het hoofdwegenet. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het net wordt in hoofdzaak bepaald door de verhouding tussen de optredende intensiteit en de capaciteit. Het percentage van de weggebruikers dat dagelijks met een file wordt geconfronteerd, wordt gehanteerd als maatstaf voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

De afwikkelingskwaliteit moet kwalitatief beter zijn voor het hoofdwegenet dan voor de primaire wegen. De argumentatie hiervoor is meervoudig.

- Het hoofdwegenet verbindt de grootstedelijke- en regionaalstedelijke gebieden en de poorten. De minimale afwikkelingskwaliteit (uitgedrukt in een maximale filekans) op dat wegenet garandeert en ondersteunt de gewenste ontwikkelingsmogelijkheden van deze stedelijke gebieden.
- Op het hoofdwegenet wordt op dit ogenblik reeds meer dan de helft van de voertuigkilometers gerealiseerd. Dit is gunstig ten aanzien van de verkeersveiligheid; autosnelwegen zijn meer dan 4 maal zo veilig als gewone gewestwegen. De relatief gunstiger afwikkelingskwaliteit heeft een aantrekkelijk effect (beïnvloeding van de routekeuze), wat leidt tot minder verkeer op de secundaire wegen en op de lokale wegen. Hierdoor neemt de totale verkeersveiligheid toe en neemt de omgevingshinder langs de secundaire en lokale wegen af.
- Het hoofdwegenet maakt vervoer over de weg mogelijk voor een belangrijk deel van de internationaal georiënteerde economische activiteiten en een in verhouding nog groter deel van de op het binnenland gerichte economische activiteiten.

Het hoofdwegenet wordt dan ook uitgebouwd als een volwaardig autosnelwegenet. De ruimtelijke gevolgen hiervan worden in eerste instantie bepaald door de specifieke karakteristieken verbonden aan een autosnelweg.

Het hoofdwegenet wordt ook bij voorkeur een net van 'slimme autosnelwegen' waarvan de verkeerskwaliteit via telematica en informatica structureel wordt verbeterd.

Aangezien de internationale en gewestelijke verbindingsfunctie primeert op dit hoofdwegenet, wordt het aantal op- en afritten beperkt gehouden. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid. Nagegaan moet worden of een beperking kan doorgevoerd worden.

Volgende principes staan aldus bij de aanleg en inrichting van de hoofdwegen voorop:

- De hoofdwegen worden uitgevoerd als autosnelwegen met ontwerp-standaarden op Europees niveau. De ontwerp-snelheid dient hoger dan 100km/u te zijn en de kans op files voor het lange afstandsverkeer dient kleiner dan 5% te zijn. Die hoofdwegen, welke tevens zijn aangewezen als hoofdtransportas, mogen een filekans hebben voor het vrachtverkeer van maximaal 2%.
- Het aantal aansluitingen wordt beperkt gehouden, de afstand tussen aansluitingen is ten minste 8 à 10 km.
- Hoofdwegen zijn enkel toegankelijk voor gemotoriseerde weggebruikers.
- De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers.
- Er zijn geen toegangsmogelijkheden tot particulier terrein.
- Langs de hoofdweg wordt een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdiensbaarheid opgelegd. Er wordt buiten de stedelijke gebieden en kernen in het buitengebied een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdiensbaarheid opgelegd van 100m (van langsracht of berm), waarbij deze breedte zo strikt mogelijk moet worden nageleefd (zie 3.2.6). Deze erfdiensbaarheid wordt opgelegd met het oog op de bundeling van infrastructuren.
- Binnen het invloedsgebied van de grootstedelijke gebieden wordt gestreefd naar scheiden van het stedelijke (lokale) verkeer met het doorgaande (internationale en gewestelijke) verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door de aanleg van parallelbanen en een beperking van het aantal aansluitingen op de doorgaande verbindingen.
- Om hun functie goed te kunnen uitvoeren wordt er een maximale omrijfactor van 1,3 op de achterlandverbindingen en 1,4 op de overige verbindingen aangehouden. Dit kan worden gerealiseerd met een netwerk van doorgaande verbindingen met een maximale maaswijdte van ongeveer 40km.

3.2.2. De primaire wegen I

Voor de selectie en de ontwikkelingsperspectieven van de primaire wegen wordt onderscheid gemaakt naar primaire wegen I en primaire wegen II.

Selectie van de primaire wegen I

De volgende wegvakken worden als een primaire weg I geselecteerd. De selectie is limitatief.

De Vlaamse overheid zal onderzoek naar een onderlinge afweging van tracé-alternatieven opstarten voor de primaire I-verbinding tussen de A12 te Willebroek-Zuid en de A1 te Mechelen.

De N31 wordt zodanig ingericht dat de maximale scheiding van het doorgaande verkeer van en naar het zeehavengebied en het lokale verkeer voor het stedelijk gebied Brugge wordt gerealiseerd. Hiertoe dienen de kruisingen tussen de N31 en de in- en uitvalswegen van het stedelijk gebied Brugge ongelijkvloers te worden heringericht.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

R4-West en B402 N423	van A10 (Drongen) van N49/A11 (Zelzate) aansluitend op R4-Oost	tot A11/N49 (Zelzate) tot de Nederlandse grens (Tractaatweg)
R4 Oost A3	van aansluiting 16 A10 (Merelbeke) van R0 (Kraainem)	tot A14/E17 tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest
A10 A12	van A18 (Jabbeke) van R1 (Antwerpen)	tot R31 (Oostende- rondpunt) tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Strombeek-Bever)
N16 N16 N31 N44	van A14 (Sint-Niklaas) van A1 (Mechelen) van aansluiting 8 A10 (Brugge) van A10 (Aalter)	tot A12 (Willebroek-Noord) tot A12 (Willebroek-Zuid) tot N34 (Zeebrugge Haven) tot A11/N49 (Maldegem)
N60: gedeelte te ontwerpen N74 N19	van A14 (Zevergem) van A2 (Houthalen) van aansluiting 23 A13 (Geel)	tot grens met Waals Gewest tot Nederlandse grens tot R14 (Geel)
N71: gedeelte te ontwerpen A201	van N19 - R14 (Geel) van R0	tot N74 (Neerpelt) tot parking luchthaven Zaventem
Aansluiting luchthaven Zaventem ⁵² : te ontwerpen	van aansluiting 12 (A1)	tot parking in het westen
Aansluiting luchthaven Zaventem ⁵³ : te ontwerpen noordelijke sluiting	van A3	tot parking in het oosten

De reservatiestroken in de bestaande plannen van aanleg voor de aanleg van verbindingswegen van Vlaams niveau die niet geselecteerd zijn als primaire weg I worden geschrapt. Dit belet echter niet dat aan de gereserveerde tracés een andere functie en bestemming kan gegeven worden, bv. voor pijpleidingen.

Ontwikkelingsperspectieven voor primaire wegen I

Gezien het primeren van de gewestelijke verbindingsfunctie zullen op de primaire wegen I alle mogelijke maatregelen en ingrepen moeten worden doorgevoerd die deze functie kunnen optimaliseren (herinrichten bestaande erfontsluiting, geen nieuwe toegangen, mogelijkheid voor nieuwe tracés en omleidingen om doorstroming te optimaliseren, ...).

De volgende principes staan bij de inrichting van de primaire wegen I voorop.

- De uitvoeringsvorm van de primaire wegen I is in principe die van een autoweg of een stedelijke autosnelweg.
 - * Autoweg: Afhankelijk van de verkeersintensiteit kan de autoweg uitgevoerd zijn als 2x2 (b.v. N60) of 2x1 (b.v. wegvakken van N71);
 - * Stedelijke autosnelweg : Binnen stedelijke gebieden kan het aangewezen zijn te kiezen voor een uitvoering als een stedelijke autosnelweg, waarbij het verkeersregime hetzelfde is als op de autosnelwegen, maar de ontwerp-standaard lager liggen. (b.v. A12, tussen Brussel en Antwerpen, en vakken van R4)
- De ontwerp-snelheid is 100 km of lager (kleinere bochtstralen, steilere hellingen)
- De afstand tussen aansluitingen kan beperkt worden tot 3 tot 5 km
- De filekans is kleiner dan 5%

⁵² De aansluitingen van de luchthaven Zaventem mogen geen doorverbinding vormen.

⁵³ Idem

- De afstand tussen aansluitingen is kleiner dan bij hoofdwegen; 3 tot 5 km voor een stedelijke autosnelweg, en kleiner bij een autoweg.
- Enkel gemotoriseerde weggebruikers zijn op primaire wegen toegelaten.
- Verkeer wordt gereguleerd op de kruispunten, deze zijn ongelijkvloers of met verkeerslichtenregeling uitgevoerd; eventueel rotonde of voorrangswegregeling.
- Er wordt geen rechtstreekse toegang tot particulier terrein voorzien.
- Bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid (vanaf langsgracht of zijberm) van 30 m buiten de stedelijke gebieden en de desgevallend kernen van het buitengebied. Deze breedte moet zo strikt mogelijk worden nageleefd.
- In vele gevallen zullen wegen, die worden geselecteerd als primaire weg I, wegens bestaande erffuncties en belasting met lokaal verkeer moeten omgebouwd worden naar een 2x1 autoweg met parallel rijbanen voor erffuncties en lokaal verkeer (b.v. vakken van N44 en N60) of naar een stedelijke autosnelweg (b.v. A12).

3.2.3. De primaire wegen II

Selectie van de primaire wegen II

De selectie van primaire wegen II is niet limitatief.

De volgende wegvakken worden als een primaire weg II geselecteerd. Omwille van de vooropgestelde hiërarchie binnen het wegennet en de hoofdfunctie van de primaire wegen II (= verzamelen naar hoofdwegennet en primaire wegen I) is geop- teerd voor een bespreking per maas.

Maas 1 Westhoek		
N32	van aansluiting 2 A19 (Menen)	tot N8 (Menen-Oost)
A19-N38-R33-N38	van klaverblad A17/A19	tot Franse grens
N36	van aansluiting 6 A17 (Rumbeke)	tot N32 Meensesteenweg (Roeselare)
N36	van aansluiting 8 A17 (Roeselare Beveren)	tot N32 Bruggesteenvweg (Roeselare)
N58 : te ontwerpen	van geplande aansluiting 2a A19 (Menen)	tot grens met Waals gewest
N369	van aansluiting 4 A18 (Middelkerke)	tot Handzamevaart (Diksmuide)
R34 : gedeelte te ontwerpen	van N32 (Torhout-Zuid)	tot aansluiting 10 A17 (Torhout-Noord)
Maas 2 Kortrijk-Deinze-Tielt		
N35	van aansluiting 7 A14 (Deinze)	tot te ontwerpen toegang bedrijventerrein De Prijkels
N36	van aansluiting 6 A17 (Rumbeke)	kruispunt Izegem/Sint-Elooiswinkel
N36	van aansluiting 4 A14 (Deerlijk)	tot N43 (Harelbeke)
N37	van aansluiting 11 A10 (Aalter)	tot N35/N37 (Tielt)
N37/N35	van Ringlaan (N35/N37) (Tielt)	tot Pittem
N37	van Pittem	tot aansluiting 8 A17 (Ardooie)
N382	van aansluiting 5 A14 (Waregem)	tot N43 (Waregem)
A19	van klaverblad A17/A19	tot R8
R8-noord	van N19 (Kortrijk-West)	tot aansluiting 2 A14 (Kortrijk-Oost)
Maas 3 Gent-Brugge-Eeklo		
B401	van R40 (Sint-Lievenspoort)	tot R4 zuid (Gent)
N466	van aansluiting 13 A10 (Drongen, Gent-West)	tot R40 (Rooigemlaan)

2 Gewenste ruimtelijke structuur

N424	van aansluiting 1 R4 (Kanaalzone-Oost)	tot te ontwerpen doortrekking R40 (Gent)
N397 (Koning Albertlaan)	van N31 (Zuid)	tot R30 (Brugge)
N351 (Bevrijdingslaan)	van N31 (Noord)	tot R30 (Brugge)
R43 : gedeelte te ontwerpen	van N9 (Eeklo)	tot A11/N49
R4 Oost	van A14/E17	tot A11/N49 (Zelzate-Oost)
R4 (binnen- en buitenring)	van aansluiting R4 (Melle)	tot B402 (Flanders Expo)
R4/Siferverbinding: te ontwerpen	van R4-Kennedylaan	tot R4-West
Maas 4 Kust		
N33	van aansluiting 5 A18 (Gistel)	tot Rolbaanstraat (Oostende)
R31/N34	van A10 (Oostende rondpunt)	tot kruispunt van N34 met Hendrik Baelskaai (Oostende)
N377	van aansluiting 6A10 (Jabbeke)	tot N9 (Vijfwege)
N9	van N31 (Brugge)	tot kruispunt met Esperantolaan (Oostende-Bredene)
N371	van AX (Brugge)	tot aan te leggen rotonde ter hoogte van de Ambachtstraat (Blankenberge)
N49	van AX (Westkapelle)	tot Kalvekeetdijk (West-Kapelle)
N34	van aansluiting 1bis A18	tot Meli-attractiepark
N8	van aansluiting 1 A18	tot N396 (Koksijde)
N330	van aansluiting 2 A18	tot N396 (Oostduinkerke)
N355	van aansluiting 3 A18	tot N396 (Nieuwpoort)
N369	van aansluiting 4 A18 (Middelkerke)	tot N325a (Slijpe)
N325a	van N369 (Slijpe)	tot N325
N325	N325a	Tot kruispunt met aan te leggen omleiding rond Middelkerke
verbindingsweg NX: te ontwerpen	van N31 (Zeebrugge)	tot havenweg Oost
havenweg Oost : te ontwerpen	van N34 (Zeebrugge)	tot AX
Maas 5 Waasland		
N419	van aansluiting 16 A14 (Kruibeke)	tot N70 (Zwijndrecht)
oostelijke tangent: te ontwerpen	van te ontwerpen aansluiting tussen 15 en 15a A14 (Sint-Niklaas/Temse)	tot N70 (Sint-Niklaas)
N41	van aansluiting 14 A14 (Dendermonde)	tot N70 (Sint-Niklaas)
N47	van aansluiting 12 A14 (Lokeren/Zele)	tot N70 (Lokeren)
Maas 6 Vlaamse driehoek		
N211	van aansluiting 12 A1 (Machelen)	tot R22 (Vilvoorde)
R41	van aansluiting 19 A10 (Aalst)	tot N9 (Aalst-West)
N45	van aansluiting 19 A10 (Aalst)	tot N9 (Aalst-Zuid)
N41	van aansluiting 14 A14 (Sint-Niklaas)	tot N47 (Lebbeke/Dendermonde)
N9	van aansluiting 10 R0	tot N9 (oude aanleg)
N42	van aansluiting 17 A10 (Wetteren)	tot N9 (Kwatrecht)
N417	van N9 (Kwatrecht)	tot N462 (Wetteren)
N47	van aansluiting 12 A14 (Zele-Lokeren)	tot N445 (Zele)
R22: deel te ontwerpen	van te ontwerpen aansluiting met R0 ter hoogte van wisselaar R0/A1 (Machelen)	tot Westvaardijk (Grimbergen)
R22	aansluiting 3 R0 (Zaventem)	tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest
A201	van aansluiting R0 (Diegem)	tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Maas 7 Zuid-Oost-Vlaanderen		
N42 ⁵⁴	van aansluiting 17 A10 (Wetteren)	tot N460 (Schendelbeke)
N45	van aansluiting 19 A10 (Aalst)	tot N8 (Ninove)
Maas 8 Turnhout		
N132	van aansluiting 22 A21 (Gierle-Beerse)	tot N12 (Beerse)

54 De selectie van de N42 tot aan het bedrijventerrein te Schendelbeke (ter hoogte van de N460) noopt tot verder tracé-onderzoek.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

N19	van aansluiting 24 A21 (Turnhout-centrum)	tot R13 (Turnhout)
N144	van aansluiting 2 A1 (Hoogstraten)	tot Hinnenboomstraat (Hoogstraten)
R11	van aansluiting 18 A13 (Wijnegem)	tot N12 (Schild)
R13	van N12 (Turnhout-West)	tot N119 (Turnhout-Noord)
Maas9 Kempen		
N19	van aansluiting 24 A21 (Turnhout-centrum)	tot aansluiting N19g te Kasterlee
N19g (deels aan te leggen)	Van aansluiting N19 te Kasterlee	tot aansluiting met R14 te Geel
N71	van N74 (Neerpelt-Broeseind)	tot N748 (Hamont-Achel)
N152	van aansluiting 22 A13 (Herentals-Oost)	tot R15 (Herentals)
N29	van aansluiting 26 A13 (Beringen-Paal)	tot N72 (Beringen)
N73	van N74 (Hechtel)	tot de oostgrens van het regionaal bedrijventerrein Kanaal-Noord (Bree)
N75	van aansluiting 32 A2 (Genk-Oost)	tot N78 (Dilsen)
N76	van aansluiting 31 A2 (Genk-Noord)	tot kruispunt naar Opglabbeek
R14	van N19 (Noord)	tot N71 (Geel-Oost)
N72	van N72a (Beringen-Noord)	tot N72a (Beringen-Zuid)
N76	van N73 (Bree)	tot ontsluitende weg rechts
noordelijk deel omleiding N78	van N78 (Maaseik-Noord)	tot grens met Nederland (E25)
R15	van N13 (Herentals-West)	tot N123 (Herentals-Noord)
Kanaalweg: deel te ontwerpen	van N152 (Herentals)	tot aansluiting 25a A13 (Ham)
Maas10 Mechelen-Diest		
N1	van aansluiting 10 A1 (Mechelen-Zuid)	tot R12 (Mechelen-station)
N223	van aansluiting 22 A2 (Aarschot)	tot R25 (Aarschot)
N2	van aansluiting 25 A2 (Diest)	tot Webbekom
R11	van A1 (Mortsel)	tot A12 (Wilrijk)
R11	van A13(Wommelgem)	tot E19 (Antwerpen)
R6 : gedeelte te ontwerpen	van aansluiting 9 A1 (Mechelen-Noord)	tot Berlaarbaan (Bonheiden)
Tangent Arsenaalsite: te ontwerpen	van N1 (Mechelen-station)	tot N15 (Mechelen-Nekkerspoel)
N105	van R6 (Sint-Katelijne-Waver)	tot kruispunt met Drevendaal (Sint-Katelijne-Waver)
R25	van N223 (Aarschot-zuid)	tot N10 (Aarschot-Noord)
R16	van N14 (Lier; Liss-Noord)	tot N13 (Lier-Oost)
Maas11 Sint-Truiden		
N25	van aansluiting 23 A3 (Haasrode)	tot N3 (Korbeek-Lo)
N264	van aansluiting 15 A2 (Leuven-centrum)	tot R23 (Leuven)
N26	van aansluiting 18 A2 (Leuven/Herent)	tot R23 (Leuven)
N29	van aansluiting 25 A3 (Tienen)	tot R27 (Tienen)
N80	van aansluiting 28 A13 (Hasselt-Zuid)	tot N3 (Sint-Truiden)
N614	van aansluiting 30A3 (Crisnée, provincie Luik)	tot N69 (Tongeren)
R23 (West)	van N264 (Leuven Zuid-West)	tot N2 (Leuven-station)
R27	van bedrijventerrein Grijsenveld	tot N3 (Tienen-Oost)
N79	van aansluiting 32 A13 (Tongeren)	tot N618 (Berg)
N3	van N3 (Tiensesteenweg, Sint-Truiden-West)	tot N3 (Luikersteenweg, Sint-Truiden-Oost)
Maas12 Hasselt-Genk		
N76	van aansluiting 31 A2 (Genk-Noord)	tot aansluiting 30 A13 (Diepenbeek)
N74	van aansluiting 29 (Houthalen-Helchteren)	tot R71 (Hasselt)
N75	van aansluiting 32 (Genk-Oost)	tot N702 (Genk)

2 Gewenste ruimtelijke structuur

R71 (Hasselt)		
N702	van R71 (Hasselt-Oost)	tot N76 (Genk-Noord)
N700	van aansluiting 31 A13 (Hoesel/Bilzen)	tot N2 (Bilzen)
Maas13 Antwerpen		
R10 (Singel)	van een te verbeteren verbinding met N180 (Noorderlaan) en N101 (Scheldelaan)	tot een te verbeteren aansluiting op N113 (Amerikalei)
N101 (Scheldelaan)	van aansluiting 18/19 A12 (Noordlandbrug)	tot Rooyersluis en via een te verbeteren verbinding tot R10 (Singel) en N180 (Noorderlaan)
N180 (Noorderlaan)	van aansluiting 17 R2 (Tijmanstunnel)	tot N129 (Groenendaallaan, Merksem) en via een te verbeteren verbinding tot R10 (Singel) en N101 (Scheldelaan)
N180 (Antwerpsebaan)	van aansluiting 17 R2 (Tijmanstunnel)	tot aansluiting 13 A12 (Stabroek)
Geplande en bestaande ontsluitingswegen Waaslandhaven		

De Vlaamse overheid zal onderzoek en overleg met de grensoverschrijdende partners opstarten om de grensoverschrijdende impact kwalitatief en kwantitatief te kunnen inschatten van de volgende opties:

- N42 van Geraardsbergen tot de A8 – vraag naar zuidelijke ontsluiting van Geraardsbergen naar de A8 op primair niveau (PRS Oost-Vlaanderen);
- zuidelijke by-pass voor de ring rond Poperinge (meerderheidsakkoord verbinding Ieper-Veurne);
- zuidelijke ontsluiting van Sint-Truiden naar de E40 (Limburgplan);
- de noordelijke en oostelijke ontsluiting van Bree op primair niveau (PRS Limburg en Limburgplan);
- LAALB – problematiek verlenging van de A24 in Noord-Frankrijk – in samenhang met de ontsluiting van Poperinge, te kaderen binnen regionaal onderzoek naar de ontsluiting van de regio Rijnland-Zuid-West-Vlaanderen;
- de ontsluiting van Maastricht naar het Vlaams hoofdwegenet;
- de N119 van Turnhout naar Baarle-Hertog.

Maas 4 Kust: Er wordt geopteerd de AX niet te verlengen tussen N31 (Brugge-Blauwe Toren) en A18/E40 (Jabbeke). De afwikkeling van het toeristisch verkeer van en naar de oostkust tussen Oostende en Zeebrugge via de als primair II geselecteerde wegen N377 (Jabbeke-N9), N9 (Bredene-Brugge) en de N371 (Blankenberge-Blauwe Toren) wordt verbeterd met specifieke maatregelen.

Alle reservatiestroken van wegeninfrastructuur die niet wordt geselecteerd als primaire weg II worden geschrapt, tenzij uit leefbaarheidsoverwegingen de aanleg van een nieuwe weg (of rondweg) noodzakelijk wordt geacht.

Buiten de bovenvermelde wegvakken worden volgende aansluitpunten (op- en afrittencomplexen) als type 4 geselecteerd. Zij verzorgen eveneens een verzamel-functie op Vlaams niveau voor kleinstedelijke gebieden, de overige economische knooppunten, voor de stedelijke en economische netwerken van internationaal en

Vlaams niveau. De overige bestaande aansluitpunten blijven bestaan maar hebben een lagere prioriteit naar herinrichting.

Dit verhindert echter niet dat bepaalde (niet-geselecteerde) aansluitingen heraan-gelegd kunnen worden omdat ze omwille van verkeersveiligheid dringende herinrichting behoeven.

R0	13 (Dilbeek) / 16 (N6 kruispunt N3)
R1	1 (Merksem) / 2 (Sportpaleis) / 5 (Singel-Leien)
A1	5 (Kapellen) / 7 (Kontich) / 8 (Rumst) / 11 (Weerde)
A2	24 (Diest-Assent) / 28 (Zolder/ Heusden) / 30 (Park Midden Limburg) / 33 (Maasmechelen)
A3	28 (Walshoutem/Landen)
A7	13 (Drogenbos) / 14 (Beersel) / 15 (Sint-Genesius-Rode)
A10	7 (Loppem) / 14 (Flanders Expo/N43) / 18 (Erpe/Mere) 19a (Affligem/Liedekerke)
A11	aansluiting met N403 (De Tromp/Hulst)
A12	13 (Ekeren)
A13	19 (Massenhove) 20 (Herentals-West) / 25 (Ham) / 25a (Tessenderlo) / complex ter hoogte van bedrijventerrein Lummen-Zolder / 30 (Diepenbeek) / 32 (Tongeren)
A14	6 (Kruishoutem/Olsene)
A17	5 (Wevelgem) / 7 (Roeselare-Haven) / 9 (Lichtervelde) 10 (Torhout)
A21	22 (Beerse)

Bij het invoeren van mobiliteitsbeheersende maatregelen, bv. toeritdosering is het mogelijk dat de niet-geselecteerde aansluitingen in de spitsuren tijdelijk voor doorgaand verkeer worden afgesloten.

Ontwikkelingsperspectieven voor primaire wegen II

De inrichting moet vertrekken van een volledige scheiding van verkeerssoorten. De uitvoeringsvorm is die van een autoweg of een weg met gescheiden verkeersafwikkeling.

De volgende principes staan voor de inrichting van de primaire wegen II voorop:

- Regulering van het verkeer op alle “kruispunten” : voorrangsweg, verkeerslichten, ongelijkvloers of rotonde;
- Geen nieuwe rechtstreekse toegang tot particulier terrein (geen nieuwe kruispunten en dwarsverbindingen, afwikkeling gebeurt via ventwegen op bestaande kruispunten);
- Bouw- en gebruiksvrije zone als erfdienstbaarheid buiten de stedelijke gebieden van 30m vanuit de as van de weg. Deze breedte moet zo strikt mogelijk worden nageleefd;
- In vele gevallen zullen wegen, die worden geselecteerd als primaire wegen II wegens bestaande erffuncties en gemengde verkeersafwikkeling, moeten omgebouwd worden zodat scheiding van verkeerssoorten mogelijk is. Dit kan door
 - * omvorming tot een 2x1 autoweg voor doorgaand verkeer en parallel rijbanen of een vervangende weg voor erffuncties en lokaal verkeer(b.v. vakken van N47);
 - * slechts uitzonderlijk aanleg van nieuwe rondwegen en parallelle tracés voor

2 Gewenste ruimtelijke structuur

het doorgaand verkeer (b.v. bestaande rondweg rond Ruiselede N37). Deze aanleg is enkel mogelijk wanneer op geen enkele andere wijze de leefbaarheid kan worden verbeterd. Deze nieuwe rondweg moet zo dicht mogelijk bij de bestaande kern aansluiten zodat bijkomende versnippering van de ruimte kan worden beperkt.

3.2.4. De secundaire wegen

Voor de selectie en inrichting van de secundaire wegen spelen de provincies een belangrijke rol, deze wegen worden immers in de provinciale ruimtelijke structuurplannen geselecteerd. Het zijn voornamelijk de secundaire wegen (en ook de lokale wegen) die behandeld worden via het mobiliteitsconvenantenbeleid⁵⁵ vanuit een globale visie op de ruimtelijke inrichting en de bijhorende mobiliteitsingrepen.

Selectiecriteria voor secundaire wegen en indicatieve selectie

De selectiecriteria worden in belangrijke mate worden afgeleid uit de functie van de secundaire wegen.

Voor enkele verbindingen tussen kleinstedelijke gebieden en het hoofdwegenet worden op Vlaams niveau indicatief secundaire wegen geselecteerd. Alhoewel deze wegen naar functie veeleer als primaire wegen moeten beschouwd worden, kunnen zij om ruimtelijke redenen deze functie niet vervullen.

Deze wegen zullen moeten ingericht worden rekening houdende met leefbaarheid en verkeersveiligheid.

N434	van N49/A11	tot bebouwde kom eeklo
N8	van N38 (ring Ieper)	tot aansluiting 1 tot A18 (Veurne)
N460, N45, N8	V N42 (Geraardsbergen)	tot N45 (Ninove-Oost)
N73	Van N74 (Hechtel)	tot bebouwde kom Leopoldsborg-Oost
N72	van N29 (Beringen)	tot N73 (Leopoldsborg-West)
N273 (NI)	van aansluiting 41 E25 (NI)	tot N78 (Kessenich)
N78	van N273 (Kessenich)	tot N75 (Dilsen)
N14	van aansluiting 19 A13 (Massenhove)	tot R16 (Lier)
N19	van aansluiting 23 A13 (Geel)	tot N10 (Aarschot)
R6: te ontwerpen	van Berlaarbaan (Bonheiden)	tot N15 (Sint-Katelijne-Waver)
N16	van aansluiting 15 A14 (Sint-Niklaas/Temse)	tot N70 (Sint-Niklaas)
N34 en N34b	van N31 (Zeebrugge)	tot te ontwerpen Havenweg Oost (Zeebrugge)
R32 West	van N32 Meensesteenweg (Roeselare)	tot N32 Bruggesteenvweg (Roeselare)
R30 West	van N351 (Brugge West)	tot N50 (Brugge Zuid)
R43	van N9 (Eeklo)	tot N499 (Eeklo-Urse)

Om de verkeersleefbaarheid op secundaire wegen te verzekeren, kunnen plaatselijk omleidingswegen worden voorzien. Voor de verbinding Ieper-Veurne wordt er een rechtstreekse verbinding op secundair niveau voorzien tussen de N38 en de N8 met het oog op de verbetering van de verkeersleefbaarheid langs de bestaande N8 tussen Ieper en Veurne.

⁵⁵ Op 2/4/96 werd het ontwerp van mobiliteitsconvenant door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Het mobiliteitsconvenant gaat uit van een globale mobiliteitsvisie en zal als hefboom gebruikt worden om een mobiliteitsbeleid uit te bouwen waarin de verantwoordelijkheid wordt gedeeld tussen het Vlaams Gewest, de gemeentelijke overheden en de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. Zo kunnen de verschillende betrokken partners de beschikbare middelen gecoördineerd inzetten om de beleidslijnen inzake mobiliteit te realiseren. Op 23/7/97 werd dit instrument geëvalueerd en werd het aantal type bijakten uitgebreid zodat quasi volledig het fysisch programma wegeninfrastructuur erdoor wordt gevat.

Ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen

De inrichting van de secundaire wegen wordt bepaald door:

- de verbindingsfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau;
- de eisen vanuit het gebruik als toegangverlenende weg voor de aanpalende bestemmingen
- de eisen vanuit de leefbaarheid en de ruimtelijke inpassing.

Hierbij wegen deze laatste belangen in de afweging bij conflictsituaties zwaarder dan de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en is dus de verbindende functie van secundaire wegen ondergeschikt aan de ontsluitende functie en de verblijfsfunctie.

De uitvoering is in het algemeen die van een weg met gemengde verkeersafwikkeling, met

- doortochtenconcept binnen bebouwde kom
- ontwerp-snelheid binnen bebouwde kom 50km/u of minder

Het beleid ten aanzien van de langzame vervoersvormen (fietsers en voetgangers) is binnen de bebouwde kommen een typisch doortochtenbeleid; buiten de bebouwde kom gaat de inrichting in principe uit van een gescheiden verkeersafwikkeling.

Diverse voormalige “steenwegen” (b.v. N70, N43, N8, N9, N6,...) moeten worden omgebouwd om genoemde belangen recht te doen. In uitzonderlijke gevallen kunnen er omwille van de leefbaarheid nieuwe tracés worden aangelegd. Deze zullen in het algemeen uitgevoerd worden als autowegen of wegen met gescheiden verkeersafwikkeling zonder uitritten. Deze rondwegen kunnen toegestaan worden op basis van een verbetering van de verkeersleefbaarheid maar niet omwille van de verbetering van de verbindingsfunctie. Nieuwe trajecten kunnen alleen worden opgenomen in een provinciaal ruimtelijk structuurplan als:

- het traject ruimtelijk wordt ingepast en rekening houdt met de ontwikkelingsperspectieven voor de structuurbepalende functies landbouw, natuur en bos en de aanleg geen bijkomende dynamiek veroorzaakt die in het gebied niet gewenst is;
- het nieuwe traject meer dan andere alternatieven leidt tot een betere verkeersleefbaarheid;
- er geen afbreuk wordt gedaan aan het functioneren van het hoofdwegenet (incl. de primaire wegen) en er de taak niet van overneemt.

De selectie als secundaire weg betekent geen vrijgeleide om een weg te veranderen in een straat met lintbebouwing, waar dit nog niet zo zou zijn. Waar nog geen erffuncties aanwezig zijn, moet dit beschouwd worden als een positieve kwaliteit vanuit ruimtelijk en verkeerskundig standpunt. In die wegvakken kan immers gescheiden verkeersafwikkeling toegepast worden. De mobiliteitsontwikkeling in het kader van een duurzame ontwikkeling en een gedeconcentreerde bundeling van activiteiten heeft hier baat bij.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

3.2.5. De lokale wegen

Op de lokale wegen gaan de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid. Deze keuze heeft niet als gevolg dat de capaciteit negatief wordt beïnvloed, maar wel dat alle verkeersdeelnemers op een veilige manier van dezelfde ruimte kunnen gebruik maken en dat door langzamer verkeer de geluidshinder wordt beperkt.

Fiets- en voetgangersroutes worden aangeduid en geselecteerd in de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen; zij zijn niet structuurbepalend op Vlaams niveau.

3.2.6. Bouw- en gebruiksvrije stroken langs hoofd- en primaire wegen

Langs de wegen van Vlaams niveau met name de hoofdwegen en de primaire wegen wordt een bouw- en gebruiksvrije strook opgelegd met als doel een zone van erfdienstbaarheid van Vlaams belang in te stellen. Deze erfdienstbaarheid wordt opgelegd vanuit de optie van een duurzame mobiliteit om twee doelstellingen te realiseren:

1. Het bundelen van infrastructuur teneinde een efficiënt ruimtegebruik te creëren; te verhinderen dat nieuwe lijninfrastructuur de onbebouwde ruimte verder versnipperd en te verhinderen dat het fysisch systeem en het ruimtelijk en ecologisch functioneren van nog grote aaneengesloten gebieden door bijkomende dynamiek van nieuwe infrastructuur verder wordt aangetast.
2. Het optimaal inrichten van de bestaande weg teneinde de bereikbaarheid en/of leefbaarheid te garanderen door o.a. aanpassingen en eventueel uitbreidingen van de weg.

De volgende infrastructuur moet maximaal worden gebundeld met de hoofd- en primaire wegen: (in afnemend belang) pijpleidingen, elektriciteitsleidingen (ondergronds en bovengronds), spoorinfrastructuur, openbaar vervoer-lijnen (tramlijnen, busbanen, ...), lokale dienstwegen ten behoeve van ontsluiting, ontbrekende schakels in fietspaden/fietsroutes en wandelpaden/wandelroutes.

De erfdienstbaarheid betekent dat alle huidige functies en activiteiten die vandaag in deze strook aanwezig zijn (landbouw, wonen, recreatie...), blijven functioneren en bestaan zolang zij de aanleg van met hoofd- en primaire wegen gebundelde infrastructuur niet hinderen. Er wordt evenwel een bouwverbod ingesteld. Bij de vaststelling van de bouw- en gebruiksvrije stroken moet echter rekening gehouden worden met de historische legale bebouwing en moet een uitbreiding van bestaande bedrijven zonder economisch verantwoord alternatief mogelijk blijven, mits afstand van meerwaarde.

Bouw- en gebruiksvrij moet als volgt gedefinieerd worden: het is een strook langsheen hoofd- en primaire wegen waarop een erfdienstbaarheid rust. Het bouw- en gebruiksvrij houden van de strook betekent dat alle gebruik wat de latere inrichting en aanleg van de strook kan verhinderen, niet toegelaten is.

Het instellen van een bouw- en gebruiksvrije strook kan slechts worden geregeld via een ruimtelijk uitvoeringsplan. De vooropgestelde afstanden moeten zo strikt mogelijk worden nageleefd en moeten vanuit de doelstellingen inzake erfdienstbaarheid gebiedsgericht worden ingevuld.

3.3. Instrumenten

3.3.1. Provinciale multimodale verkeers- en vervoersmodellen.

In de provinciale multimodale verkeers- en vervoersmodellen worden de structuur en de kenmerken van de lijninfrastructuren geëvalueerd vanuit verkeers- en vervoersoogpunt.

3.4. Uitzonderlijk vervoer

Het is van groot belang om de doorgang van uitzonderlijk vervoer te blijven verzekeren maar ook om de reiswegen geleidelijk aan te verschuiven naar de wegen die vanuit hun functie over de nodige ruimte beschikken en de belangrijkste economische polen verbinden. In eerste instantie moet het uitzonderlijk vervoer via de waterweg plaats hebben. Pas in tweede instantie en/of in voor- en natransport kan dit gebeuren via de weg. De bovenlokale infrastructuur (hoofdwegen, primaire en secundaire wegen) komt hiervoor in eerste instantie in aanmerking.

Uitgaande van de huidige toestand kan er voor Vlaanderen een netwerk van hoogwaardige reiswegen uitgebouwd worden. Dit netwerk bestaat uit noord - zuid en oost - west verbindingen met een maaswijdte van grootteorde 50 km. Tegelijkertijd wordt nagestreefd dit netwerk zodanig te concipiëren dat uitzonderlijke transporten – waar mogelijk – zo snel mogelijk worden overgeplaatst naar alternatieve vervoersmodi (water- en spoorwegen).

Deze assen moeten voorzien zijn om zowel brede (minimaal 5m en maximaal 7m ladingsbreedte), lange (minimaal 40m en maximaal 60m lengte), hoge (minimaal 5m50 en maximaal 6m) als zware (minimaal 180T en maximaal 360T) transporten te kunnen ontvangen. Er kunnen echter lokale noden zijn die deze dimensies nog overstijgen.

Het voordeel van een dergelijk netwerk is dat bij werken op een bepaalde reisroute de omlegging voor uitzonderlijk vervoer gemakkelijk te organiseren is met een beperkte omlegging.

Dit netwerk is echter nog niet volledig operationeel omdat bepaalde linkers niet bruikbaar zijn. Het is noodzakelijk deze knelpunten aan te pakken.

Gezien de verdeling van bevoegdheden terzake tussen het federale en Vlaamse niveau, worden in samenspraak met de federale overheid de nodige initiatieven genomen voor uitbouw van een netwerk voor uitzonderlijk vervoer.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

4. Spoorinfrastructuur

Een duurzame mobiliteit kan slechts gerealiseerd worden indien alternatieven voor het auto- en het vrachtwagenverkeer worden uitgebouwd. Aan de uitbouw van de spoorinfrastructuur en het openbaar vervoer in het algemeen moet aldus een groot belang gehecht worden. Maar niet overal laat de capaciteit van het spoorwegennet een belangrijke toename van de aanbod toe. Qua structuur is het huidige spoorwegennet vrij volledig, maar het is hoofdzakelijk georiënteerd op Brussel.

Er wordt geopteerd voor een versterking van de netvorming en de verbetering van de spoorinfrastructuur tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden en poorten in Vlaanderen en met de buurlanden. Daarvoor moet ruimte worden gereserveerd voor nieuwe en te verbeteren verbindingen, waaronder nieuwe internationale verbindingen, en ook moet men kwaliteitsverhoging van het treinverkeer (hogere frequenties en reissnelheden, meer comfortabele rijtuigen) nastreven.

Er wordt een gelijkaardige categorisering uitgewerkt als bij de wegeninfrastructuur vanuit een geïntegreerde visie op de verschillende vervoerswijzen en met aandacht voor en behoud van de fijnmazigheid van het bestaande spoorwegennet in Vlaanderen en voor het grensoverschrijdend verkeer. De fijnmazigheid is een belangrijke troef voor het mobiliteitsbeleid. Er is overleg noodzakelijk opdat de NMBS, naar voorbeeld van De Lijn, werk kan maken van een netnormering waarin de fijnmazigheid van het net op basis van objectieve en uniforme normen wordt vastgelegd⁵⁶.

Het hoofdspoorwegennet verzorgt de spoorwegverbindingen op internationaal en Vlaams niveau. Het regionale net functioneert als toevoernet (verzamelnet) naar het hoofdspoorwegennet via de hoofdstations.

Voor de internationale verbindingen neemt de Hoge Snelheidstrein (HST) een belangrijke plaats in. De daling van de reistijden maakt de HST als vervoermiddel aantrekkelijker ten opzichte van de auto en het vliegtuig. Daarnaast leidt de HST tot een stijging van de vraag naar treinverplaatsingen, omdat reizen over grote afstand aantrekkelijker wordt.

In Noordwest-Europa is binnen de stedelijke netwerken van internationaal niveau (waaronder de Vlaamse Ruit in Vlaanderen), de hoogste vervoersdichtheid aanwezig. Daartoe dienen er vervoerssystemen met een hoge capaciteit te worden uitgebouwd. De Hoge Snelheidstrein (HST) is een voorbeeld van zulk vervoerssysteem.

De HST kan gezien worden als een snelle en efficiënte wijze om de stedelijke netwerken op internationaal niveau (o.a. Vlaamse Ruit + het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Waalse driehoek, Randstad, Ruhr, Rijn-Mainz, Parijs, Londen) met elkaar te verbinden. De HST zorgt voor een vlotte en snelle verbinding tussen de

⁵⁶ Op 18/3/97 werd een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de Vlaamse Regering, de NMBS en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn inzake het op elkaar afstemmen van de investeringen en het openbaar vervoersaanbod. Hiermee is de basis voor een overlegstructuur opgezet.

belangrijkste stedelijke gebieden binnen deze stedelijke netwerken waardoor deze in tijdsafstand dicht bij elkaar komen te liggen. In die zin is de vaststelling reëel dat de HST de bestaande ruimtelijke polarisatie nog verder versterkt, omdat het bereikbaarheidsvoordeel enkel geldt bij de stopplaatsen. Vandaar dat het belangrijk is dat de stopplaatsen worden ingepast in een globaal stedelijk en regionaal vervoersnetwerk dat het bereikbaarheidsvoordeel over een ruimer invloedsgebied kan verspreiden. De stopplaatsen van de HST vormen de “hubs” ofwel de knooppunten binnen de multimodale vervoersregio's die de stedelijke netwerken en de daarbijkomende omgevende gebieden omvatten.

Door het uitbouwen van Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid als HST-knooppunten (“hubs”) worden de ruimtelijke kwaliteiten van de Vlaamse Ruit in internationaal verband optimaal gevaloriseerd en wordt de ruimtelijke structuur van Vlaanderen als zodanig versterkt. Om ook het bereikbaarheidsvoordeel van de HST te maximaliseren is het noodzakelijk dat spoorinfrastructuur voor het personenvervoer (= binnenlands personenvervoer) en het HST-systeem op elkaar worden afgestemd en dat een ruimtelijk beleid wordt uitgewerkt ten aanzien van concurrerende vervoerssystemen voor personenvervoer op de middellange afstand.

De HST ondersteunt ook een duurzame ontwikkeling:

- Het ruimtegebruik per reizigerskilometer is hier lager dan bij personenvervoer over de weg. Een dubbelsporige lijn voor de HST biedt een capaciteit die gelijkwaardig is aan die van een autosnelweg van 2x4 rijstroken;
- Het energiegebruik is aanzienlijk lager dan dat van de alternatieve vervoermiddelen;
- Bij gelijke vervoersprestaties is de totale luchtverontreiniging lager dan die van personenwagens en vliegtuigen, zelfs rekening houdend met de toekomstige strengere normen;
- De verkeersveiligheid van de HST is niet anders dan van de klassieke treinen. De verkeersveiligheid is vergelijkbaar met die van het luchtverkeer en ongeveer een factor 10 hoger dan op autosnelwegen;
- De bereikbaarheid van de kernen van de grootstedelijke gebieden wordt verbeterd zonder evenwel belangrijke infrastructurele nevenwerkingen te veroorzaken.

Wat het goederenspoorvervoer betreft wordt vastgesteld dat zich belangrijke verschuivingen voordoen op internationaal vlak. Grotere nadruk ligt op gesloten treinen (bloktreinen) en op shuttle-treinen tussen belangrijke intermodale terminals. De NMBS opteert om enerzijds het aantal goederenkoeren en spooransluitingen te beperken, en om anderzijds multifunctionele centra op te richten. Hierdoor is een fundamenteel andere organisatie van het goederenvervoer mogelijk en wordt aan de strenge snelheids- en betrouwbaarheidsmaatstaven in internationale context voldaan.

Een belangrijk deel van de toekomstige mobiliteit moet worden gerealiseerd door het bevorderen van het treingebruik. Hiervoor moeten in de stationsomgevingen ruimtelijke condities worden gecreëerd door o.a. verdichting, correcte functiebe-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

paling en intensivering van het ruimtegebruik, een verbetering van de belevingswaarde van de stationsomgeving en een doelgerichte verbetering van het voor- en natransport.

4.1. Selectie

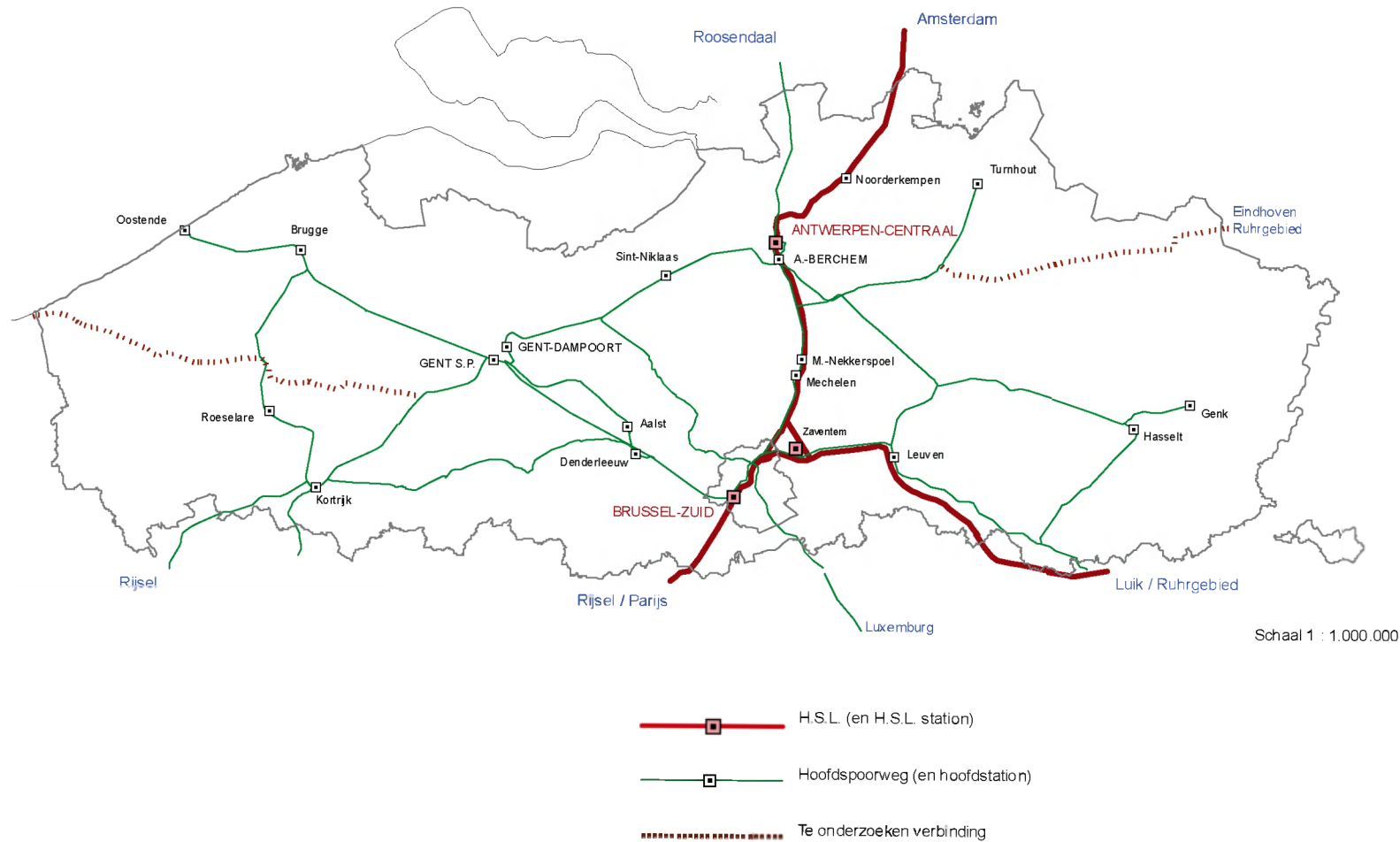
Slechts door op een selectieve wijze het spoorvervoer te verbeteren en de spoorinfrastructuur uit te breiden kunnen de vooropgestelde ruimtelijke en mobiliteitsdoelstellingen worden gehaald. Hiervoor is het noodzakelijk op Vlaams niveau een hoofd- en regionaal spoorwegennet voor personen- en goederenvervoer en vormingsstations te selecteren, en structuurbepalende stations aan te duiden waar het wenselijk is een verdichting van de stationsomgeving na te streven.

4.1.1. Hoofdspoorwegennet voor personenvervoer

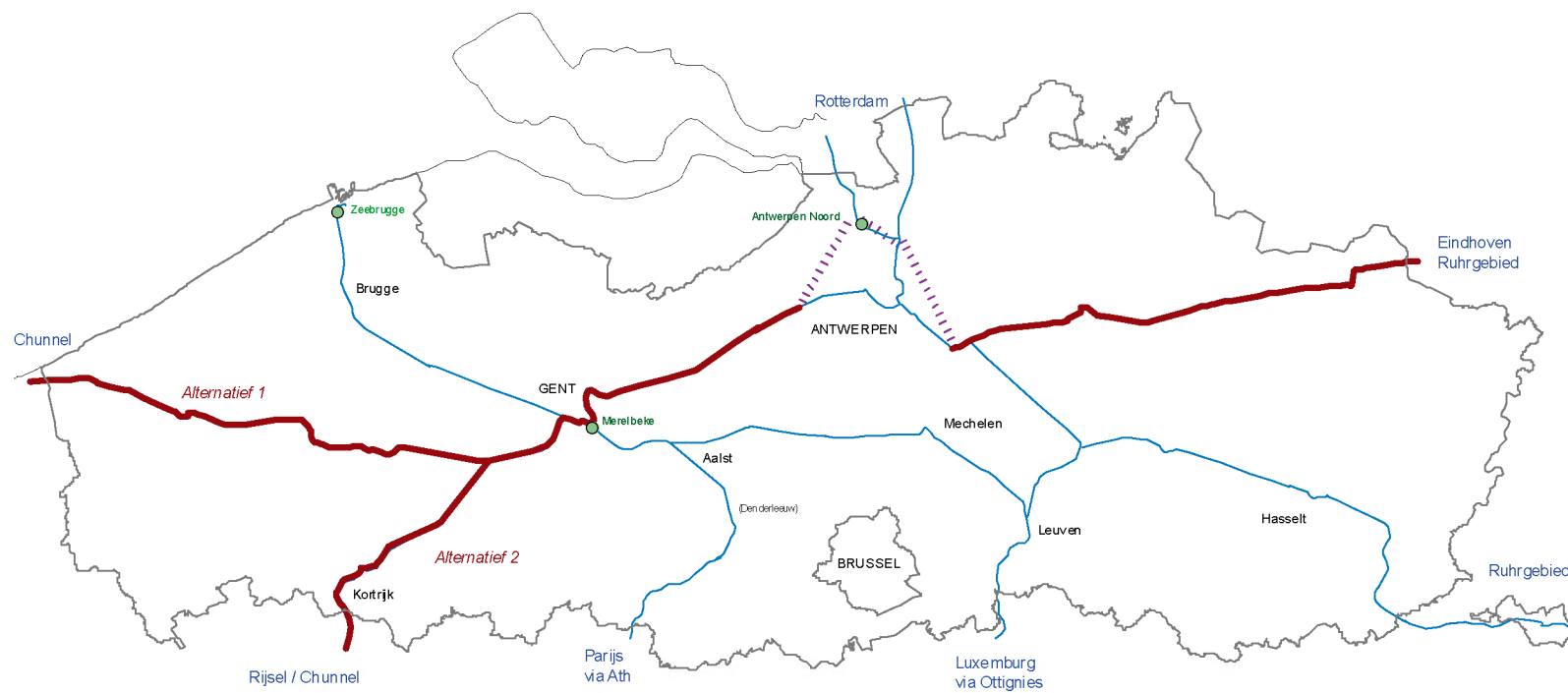
De selectie van het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer is limitatief.

1. het net van de Hoge Snelheids-Lijnen (HSL-net) met de volgende trajecten:
 - Rijsel-Brussel op een nieuwe spoorlijn parallel aan lijn 94 (Halle-Doornik);
 - Antwerpen-Brussel, deels over de opgewaardeerde en bestaande lijn 25 (Brussel-Antwerpen), deels over de te ontwerpen lijn 25N met inbegrip van de te ontwerpen ontsluiting van de luchthaven Zaventem;
 - Brussel-Luik tot Leuven grotendeels op de opgewaardeerde lijn 36 (Brussel-Leuven) en vanaf Bierbeek op een nieuwe spoorlijn parallel aan de A3/E40 (Brussel-Leuven-Luik);
 - Antwerpen - Rotterdam op de opgewaardeerde lijn 12 tot Luchtbal en vanaf Luchtbal op nieuwe spoorlijn parallel aan de A1/E19 (Antwerpen-Breda).
2. het net van de (inter)nationale verbindingen en de verbindingen van Vlaams niveau :
 - Brussel-Antwerpen-Roosendaal (Amsterdam);
 - Brussel-Oostende;
 - Brussel-Luik-(Keulen);
 - Brussel-Kortrijk;
 - Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas;
 - Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel;
 - Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel;
 - Brussel-Leuven-Landen/Aarschot-Hasselt-Genk;
 - Antwerpen-Lier-Aarschot-Hasselt;
 - Antwerpen-Lier-Mol-Neerpelt-Weert;
 - Brussel-Mechelen-Lier-Turnhout;
 - Brussel-Luxemburg;
 - Brussel-Zaventem luchthaven

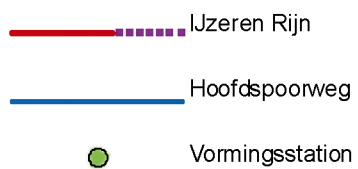
Het is te onderzoeken of de te verlengen en te herwaarderen IJzeren Rijn (Duinkerken-De Panne-Gent-Antwerpen-Lier-Mol-Neerpelt-Weert) in aanmerking komt als hoofdspoorwegverbinding voor personenvervoer.



Schaal 1 : 1.000.000



Schaal 1 : 1.000.000



4.1.2. Hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer

Het hoofdspoorwegennet voor het goederenvervoer is limitatief en bevat:

- de te herwaarderen en te verlengen IJzeren Rijn (Duinkerken-Antwerpen-Neerpelt-Ruhrgebied)
- het net van de internationale verbindingen:
- Zeebrugge-Brugge-Gent-Moeskroen-Rijsel;
- Zeebrugge-Gent-Denderleeuw-Aat-Parijs;
- Zeebrugge-Gent-Dendermonde-Mechelen-Leuven-Ottignies-Luxemburg;
- Antwerpen-Rotterdam;
- Antwerpen-Bergen-op-Zoom;
- Antwerpen-Lier-Hasselt-Montzen;
- Antwerpen-Leuven-Ottignies-Luxemburg.

4.1.3. Regionaal spoorwegennet

Alle overige spoorinfrastructuur voor respectievelijk goederen- en personenvervoer behoren tot het regionale spoorwegennet voor goederen- en personenvervoer. Zij worden niet beschouwd als een structuurbepalende lijninfrastructuur voor Vlaanderen wat niet wegneemt dat de afzonderlijke lijninfrastructuren van dit net, regionaal of lokaal een sterke ruimtelijke structuurbepalende invloed kunnen uitoefenen (o.a voor het lokale en bovenlokale mobiliteit, recreatie, ...). Het regionale spoorwegennet functioneert als een toevoernet naar het hoofdspoorwegennet via de hoofdstations. De stations op dit regionale net, vooral de stations in de kleinstedelijke gebieden kunnen een belangrijke rol vervullen als knooppunt op het spoorwegennet voor personenvervoer.

De indeling in een hoofd- en regionaal spoorwegennet doet geen afbreuk aan mogelijke en noodzakelijke kwalitatieve uitbouw en versterking van dit regionale spoorwegennet.

Bij de uitwerking van de stedelijke netwerken en in de provinciale ruimtelijke structuurplannen wordt voor deze infrastructuur een ruimtelijke visie ontwikkeld in functie van het openbaar en collectief vervoer in het betrokken gebied.

4.1.4. Vormingsstations

De vormingsstations die worden geselecteerd zijn Antwerpen-Noord, Melle-Merelbeke en Zwankendamme-Zeebrugge.

4.1.5. Hoofdstations

Antwerpen-Centraal, Brussel-Zuid en Brussel Nationaal Luchthaven worden beschouwd als internationale HST-stations. Brussel-Zuid is weliswaar gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maar is structuurbepalend voor Vlaanderen omwille van haar internationale verkeers- en vervoersfunctie en haar economisch belang.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Ook de volgende hoofdstations zijn structuurbepalend voor Vlaanderen:

- Antwerpen-Berchem;
- Gent-Sint-Pieters, aangevuld door Gent-Dampoort.
- Denderleeuw

Denderleeuw wordt gezien de rol van het station in het spoorwegnet geselecteerd als hoofdstation. De verdichtings- en ontwikkelingsmogelijkheden van de stationsomgeving die gekoppeld zijn aan deze selectie dienen in verhouding te zijn met de functie van Denderleeuw in het regionaalstedelijk gebied Aalst en kunnen niet ten koste kunnen gaan van Aalst zelf.

- stopplaats Noorderkempen.

De stopplaats Noorderkempen te Brecht wordt beschouwd als een voorstedelijk vervoersknooppunt van de Noorderkempen, waarbij een goede uitwisseling moet bestaan tussen verschillende modi: auto - openbaar vervoer (bus/trein) - langzaam verkeer (te voet/fiets).

Volgende hoofdstations zijn structuurbepalend voor het regionaalstedelijk gebied waarvan zij deel uitmaken:

- Aalst;
- Brugge;
- Oostende;
- Kortrijk ;
- Hasselt;
- Leuven;
- Mechelen;
- Mechelen-Nekkerspoel;
- Roeselare;
- Sint-Niklaas;
- Turnhout;
- Genk.

De stations Turnhout en Genk werden door de NMBS niet als hoofdstation beschouwd. Beide stations bevinden zich op het einde van een lijn en voldoen niet aan het door de NMBS gestelde gebruikscriterium. Omwille van hun belang worden beide stations geselecteerd.

4.2. Ontwikkelingsperspectieven

4.2.1. Terreinreservering voor nieuwe spoorinfrastructuur

Er wordt voorgesteld om een beperkt aantal nieuwe spoorinfrastructuren te realiseren. Deze nieuwe spoorinfrastructuur wordt in minstens één van de provinciale multimodale verkeers- en vervoermodellen geanalyseerd en geëvalueerd. Voor de weerhouden infrastructuur worden in ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinreserveringen vastgelegd. Deze verbindingen maken dan ook in de toekomst onderdeel uit van het hoofdspoorwegennet.

Voor het personenvervoer zijn dat:

- een verbinding tussen Leuven en Luik langsheen E40 (vanaf Bierbeek);
- een verbinding tussen lijn 25 (Brussel-Antwerpen) en lijn 36 (Brussel-Luik) voor de ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en omgeving;
- een Hoge-Snelheids-Lijn tussen Antwerpen en Nederlandse grens langsheen de A1/E19
- een noord-zuidverbinding onder Antwerpen. Deze geplande tunnel levert bijkomende capaciteit voor de noordelijke spoorlijnen te Antwerpen. Er ontstaan nieuwe mogelijkheden voor zowel intercity- en interregio-verbindingen, als voor een voorstedelijk net;
- een bocht tussen lijn 35 (Leuven-Hasselt) en lijn 36 (Brussel-Luik) te Leuven

Voor het goederenvervoer zijn dat :

- een verbinding tussen lijn 11 (Antwerpen-Noord/Noordlandbrug) en de spoorlijn Goes/ Bergen-op-Zoom langsheen A12 (Antwerpen/Bergen-op-Zoom);
- de realisatie van de tweede spoortoegang naar de zeehaven van Antwerpen.
- een capaciteitsverhoging tussen de zeehaven en de omgeving van Lier, met vertakking tussen lijn 15 (Berchem-Mol) en lijn 16 (Lier-Aarschot);
- het doortrekken van de spoorlijn op de oostelijke oever van het kanaal Gent-Terneuzen naar Zeeuws-Vlaanderen;
- een spoortunnel onder de Schelde ter hoogte van Liefkenshoektunnel;
- een bocht tussen lijn 51B (Brugge-Knokke) en lijn 51A (Brugge-Zeebrugge). De ontsluiting van de zeehaven van Zeebrugge gebeurt binnen het zeehavengebied dat ten oosten van het Boudewijnkanaal voorzien is;
- een bocht tussen lijn 59 (Antwerpen-Gent) en lijn 208 (ontsluiting Linkeroever Antwerpen) te Zwijndrecht.

De uitvoering en de termijnen van uitvoering van de weerhouden spoorprojecten worden vastgelegd in een overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de NMBS⁵⁷.

4.2.2. Opwaardering en verlenging van de IJzeren Rijn

Het inschakelen van de IJzeren Rijn in het hoofdspoorwegennet is voor het goederenvervoer in Vlaanderen prioritair. Het is te onderzoeken of deze lijn ook voor personenvervoer in gebruik zou kunnen worden genomen. Door de opwaardering van de bestaande spoorlijn Antwerpen-Mol-Neerpelt eventueel via beperkte nieuwe veranderingen en verdere uitbreiding naar Mönchen-Gladbach, wordt de achterlandverbinding van de zeehaven van Antwerpen aanzienlijk verbeterd. Het verlengen van de IJzeren Rijn naar de Noordfranse zeehavens door de aanleg van een nieuwe spoorwegtunnel onder de Schelde en de verbetering van de spoorverbindingen, verkort de achterlandverbindingen van de overige Vlaamse zeehavens zowel in tijd als in afstand. Tussen Gent en de Chunnel zijn twee alternatieve trajecten mogelijk voor een verlengde IJzeren Rijn, die allebei tot de gewenste ruimtelijke structuur behoren:

⁵⁷ Via de samenwerkingsovereenkomst dd. 18/3/97 tussen de Vlaamse Regering, de NMBS en De Lijn.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- via Gent, Kortrijk, Rijsel naar de Chunnel met een variant via de lijn Kortrijk Armentières (lijn 69);
- via Gent, Tielt, Lichtervelde, De Panne naar de Chunnel.

Aan beide alternatieven zijn voor- en nadelen verbonden. Met name het traject via Rijsel geeft een grotere bundeling maar heeft risico op overbelasting van Rijsel; het traject via De Panne heeft daarentegen een geringere bundeling. Voor de uitbouw van het traject Adinkerke-Duinkerke moeten alleszins terreinen gereserveerd worden, ook in het kader van personenvervoer.

De mogelijkheden van de IJzeren Rijn inzake bimodale knooppunten moeten ook worden benut. Deze bimodale knooppunten kunnen slechts ontwikkeld worden in de economische knooppunten op de locaties waar andere hoofdinfrastructuur (wegen en waterwegen) vandaag beschikbaar is.

4.2.3. Verbetering van de bestaande spoorinfrastructuur

Voor het personenvervoer wordt, op een beperkt aantal bestaande spoorverbindingen, geopteerd voor capaciteitsuitbreiding en snelheidsverhoging.

Capaciteitsuitbreidingen zijn noodzakelijk tussen Brussel en Lembeek (lijn 96A), tussen Schaarbeek en Leuven (lijn 36), tussen Brugge en Gent (lijn 50A) en tussen Landen en Alken (lijn 21).

Snelheidsverhogingen zijn noodzakelijk tussen Oostende en Brussel (lijn 50A), tussen Schaarbeek en Berchem (lijn 27), tussen Kortrijk en Antwerpen (lijn 59 en 75), tussen Kortrijk en Rijsel (lijn 75), tussen Kortrijk en Brussel (lijn 89) en tussen Schaarbeek en Leuven (lijn 36).

Delen van het hoofd- en van het secundair spoorwegennet voor het goederenvervoer moeten worden aangepast voor een snelheid van 120 km/u. Dit is het geval voor lijn 51/51A (Brugge-Zeebrugge), lijn 15 (Antwerpen-Lier-Herentals-Mol) en lijn 16 (Lier-Aarschot).

4.2.4. Bebouwingsvrij houden van trajecten voor toekomstige spoorverbindingen

Voor mogelijke toekomstige spoorverbindingen worden verschillende trajecten vrijgehouden van bebouwing. Het gaat hier om:

- de verbinding tussen Turnhout en Tilburg. Er wordt geopteerd voor het traject Turnhout-Tilburg en niet voor Turnhout-Breda, omdat het bestaande traject op Vlaams grondgebied vanuit Turnhout naar de Noordbrabantse stedenrij (Nederland) reeds over Tilburg loopt;
- de verbinding tussen Bilzen en Maastricht;
- de verbinding tussen Hasselt en Neerpelt/Achel (Eindhoven);
- de verbinding tussen Beringen en Eisden ('Kolenspoor');
- de verbinding Dendermonde-Puurs-Boom-Antwerpen, als mogelijke ontdebelling van de bestaande lijn via Mechelen-Antwerpen voor goederenvervoer.

- een verbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen-Linkeroever langs de A11/N49. Op langere termijn maakt dit de aanleg van een rechtstreekse verbinding mogelijk tussen de zeehaven van Gent (met het vormingsstation Merelbeke) en de zeehaven Antwerpen-Linkeroever.

Ook het bestaande traject Gent-Noord/Moerbeke, het traject van de vroegere spoorlijn Moerbeke/Stekene/Sint-Gillis-Waas moet van bebouwing worden gespaard, doch niet in functie van nieuw aan te leggen verbindingen.

4.2.5. Uitbouw van een regionaal spoorwegennet voor goederen tot verzamelnet

Het goederenvervoer per spoor richt zich in toenemende mate op internationaal vervoer over lange afstand. Voor Vlaanderen betekent dat het ontwikkelen van een verzamelnet gericht op vormingsstations.

Vanuit de belangrijkste concentratiegebieden voor economische activiteiten en de groot- en regionaalstedelijke gebieden wordt het regionale goederenspoorwegennet uitgebouwd tot een verzamelnet naar de vormingsstations Merelbeke en Antwerpen.

4.2.6. Uitbouw van vormingsstations en multimodale centra

Voor het welslagen van de formule van de bloktreinen en de shuttle-treinen tussen de belangrijkste multimodale terminals is het uitbouwen van vormingsstations en multimodale centra, met name spoor/wegterminals voor gecombineerd vervoer, van essentieel belang.

Voor een efficiënte uitvoering van dit vervoer moet er rekening worden gehouden met technische vereisten (o.m. terminals hebben een invloedsradius van ca 80 á 100 km). Het spoortraject, dat bij voorkeur 's nachts wordt afgelegd, heeft een minimale afstand van 500 à 600 km.

De NMBS heeft spoor/weg-terminals ingericht in de Antwerpse zeehaven (tussen het 6de Havendok en het Churchilldok) en te Antwerpen-Schijnpoort. Onderzoek naar de weerslag van de terminal Antwerpen-Schijnpoort op de ruimtelijke ontwikkeling van het stedelijk gebied Antwerpen en een evaluatie in het multimodaal verkeers- en vervoersmodel zal moeten uitwijzen of de bestaande terminal op deze locatie kan worden behouden.

In de zeehaven van Zeebrugge bestaan eveneens uitgebreide laad- en losfaciliteiten.

Door de aanleg van een dry-terminal te Muizen (Mechelen), naast de bestaande multimodale terminals voor trafieken met een bepaalde bestemming wordt multimodaal vervoer naar Groot-Brittannië via de Kanaaltunnel mogelijk. Ook te Genk (Hermes) worden, met een multimodale terminal, trafieken mogelijk met een bepaalde bestemming.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

4.2.7. Herbestemmen van niet meer bediende spoorlijnen en -terreinen

Door een selectievere uitbouw van het spoornet, door wijzigingen in het goederenvervoer, door concentratie van de rangeerhandelingen op de twee vormingsstations en op de multimodale centra is de problematiek van de afstoting van spoorlijnen en terreinen door de NMBS reëel. De herbestemming van de vrijgekomen gronden moet duurzame ruimtelijke ontwikkeling in het algemeen en een duurzaam mobiliteitsbeleid in het bijzonder ondersteunen.

Voor de door de NMBS niet meer bediende lijnen en spoorwegterreinen wordt de nieuwe bestemming vastgelegd in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

4.2.8. Verdichting in stationsomgevingen

In de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken hebben stationsomgevingen een strategische ligging. Rond de hoofdstations wordt een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergegerichte activiteiten nagestreefd. Het gebied waar een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergegerichte activiteiten wordt nagestreefd, komt maximaal overeen met een perimeter van ca 1.000 m in de regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden. Omwille van de goede kwaliteiten van het collectief en openbaar vervoer in de omgeving van de hoofdstations in de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent kan de perimeter hier uitgebreid worden.

Binnen deze gebieden wordt bij prioriteit, en met inachtnaam van de leefbaarheid van het gebied, de verwachte toename in kantoren en in handel en diensten opgevangen. In de respectievelijke afbakeningsplannen voor de stedelijke gebieden wordt deze perimeter rond de hoofdstations aangeduid.

Alleen hoogwaardig openbaar en collectief vervoer als voor/natransportmiddel brengt verder gelegen werklocaties binnen het treinbereik. De trein wordt daardoor aantrekkelijker als hoofdvervoermiddel.

De twee geselecteerde HST-stations, met name Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid kennen een relatief goede ontsluiting via het regionaal en lokaal collectief en openbaar vervoer, maar zijn slecht bereikbaar per wagen. Dit geldt ook voor het station van Schaarbeek, dat door de NMBS op middellange termijn als HST-station wordt voorgesteld.

Gelet op de omvang van het voedingsgebied van elk HST-station zal het voor/natransport voor een belangrijk deel ofwel per trein ofwel per auto plaatsvinden.

Om de potenties van de HST te valoriseren, is een reorganisatie en optimalisering van de verschillende binnenlandse en (internationale) openbaar-vervoerslijnen en de onderlinge aansluitingsmogelijkheden noodzakelijk.

Volgende principes staan voorop bij de inrichting van de stationsomgevingen:

- hoge kwaliteitseisen aan de aanlooproutes voor het langzaam verkeer;
- een gedifferentieerd aanbod aan P/R-faciliteiten afhankelijk van de locatie.

Op een moeilijk met de wagen bereikbare locatie moet selectief worden omgesprongen met nieuwe parkeergelegenheid. Enkel indien de bereikbaarheid voor de andere vormen van grondgebruik in de omgeving wordt beperkt (wijziging van het mobiliteitsprofiel van de plaats, vb. via een stringenter parkeerbeleid), of indien de autobereikbaarheid van het station zou worden verbeterd (wijziging van het bereikbaarheidsprofiel), is een dergelijk beleid aangewezen.

Het verdichten rond stations is op zich nog geen garantie voor een economische impuls. Een marktgerichte invulling moet afgestemd blijven op de kwaliteit van de locatie. Dit wil zeggen dat aandacht moet gaan naar:

- de ruimtelijke potenties en kwaliteiten van de locatie (ruimtelijk profiel);
- de functie van het station in het netwerk (bereikbaarheidsprofiel);
- de mobiliteitsbehoeften van het stedelijk gebied in het algemeen en van de stationsomgeving in het bijzonder (mobiliteitsprofiel);
- de marktvraag op basis van het economisch profiel van het stedelijk gebied.

Voor overige stations en halteplaatsen worden in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen de mogelijkheden aangegeven voor een verdichting en intensivering van het ruimtegebruik (bv. de locatie van een woongebied, school-complex, recreatiegebied, e.d.) en voor de verbetering van het voor- en natransport voor verschillende vervoersmodi.

5. Infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied

De grootstedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en in mindere mate Gent hebben een belangrijke regionale en zelfs bovenregionale uitstraling. De huidige geringe uitbouw van het net voor openbaar vervoer in deze stedelijke gebieden maakt deze vervoersvorm voor afstanden van minder dan 20 km onvoldoende attractief voor verplaatsingen van en naar dit gebied. De zwakke uitbouw van het voorstedelijk openbaar vervoer kan op termijn het vooropgestelde bundelingsbeleid in de grootstedelijke gebieden hypothekeren en zelfs onmogelijk maken. Dit geldt tevens voor de regionaalstedelijke gebieden.

Het ruimtelijk beleid t.a.v. het collectief en openbaar vervoer in het buitengebied moet rekening houden met de beheersautonomie van De Lijn en de NMBS inzake vervoersaanbod (frequentie, lijn- en halte-dichtheid, aanbod- of vraagafhankelijke strategie, e.d.). Op dit ogenblik opteert De Lijn in de buitengebiedgemeenten met lagere bevolkingsdichtheid (Haspengouw en de Westhoek) voor een vraagafhankelijke strategie d.m.v. experimentele belbussen.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

In de beheersovereenkomst tussen de federale staat en de NMBS wordt de mogelijkheid voorzien halteplaatsen en stations te sluiten, op voorwaarde dat een minimaal aantal opstappers niet bereikt wordt. Een ruimtelijke verdichting rond de stations kan dit aantal verhogen. Door verdichting en het principe van gedeconcentreerde bundeling kunnen eventueel de voorwaarden gecreëerd worden om gesloten stations opnieuw te openen.

5.1. Ontwikkelingsperspectieven

5.1.1 Perspectieven voor voorstedelijk vervoer in de Vlaamse Ruit

Gewestelijk Expressnet voor Brussel / Regionet Brabant-Brussel

Op basis van een onderzoek erkennen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Lijn en de andere Belgische vervoersmaatschappijen de mogelijkheden voor een Gewestelijk Expressnet in Brussel.

Het Gewestelijk Expressnet gaat er vanuit dat geen nieuwe spoorinfrastructuren op volledige nieuwe bedding worden aangelegd, alleen eventueel een uitbreiding van het aantal sporen. Op 5 spoorlijnen zal het aantal sporen verdubbeld worden: Brussel-Halle (uitgevoerd), Brussel-Leuven, Brussel-Ottignies, Brussel-Nijvel en Brussel - Denderleeuw. Maximaal gebruikmakend van deze bestaande of uitgebreide spoorweglijnen kan een verbinding verzorgd worden over een afstand van 30 kilometer. Bijkomende randinfrastructuur mag echter geen bijkomende mobiliteit genereren in of rondom het Vlaams strategisch gebied rond Brussel. De aanleg van een tangentiële verbinding met openbaar vervoer (sneltram, enz.) biedt perspectieven voor de concentratie van activiteiten in dit sterk gefragmenteerde gebied.

Een ander aspect van het GEN betreft de integratie van de vervoersmodi, waarbij de verschillende vervoersmiddelen elkaar aanvullen en goede aansluitingen tussen trein, tram, metro en bus worden voorzien. Dit aspect is verder uitgewerkt en verfijnd in de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn, waar de mogelijkheden voor openbaar vervoer in de provincie Vlaams-Brabant worden beschouwd. Het plan gaat uit van het concept van een (snel)tramnetwerk en een netwerk van sneldienst- en feederbuslijnen dat complementair is aan het stervormige spoorwegennet van het GEN rond Brussel. Bijkomend bevat de Mobiliteitsvisie 2020 de uitbouw en versterking van een tram- en buslijnnennet naar en van de economische poort rond de luchthaven van Zaventem.

De uitvoering van het gehele netwerk van voorstedelijk vervoer rond Brussel en de Vlaamse voorsteden is voorzien op korte termijn.

Voorstedelijk vervoer in Antwerpen

In het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en het Masterplan 2020 worden in de Antwerpse regio, weliswaar op een horizon 2020-2025 een aantal projecten voorzien, waarbij het voornamelijk gaat om tramlijnverlengingen met de bijhorende herschikking van buslijnen. De genoemde beleidsplannen vormen dus

het kader voor de openbaar vervoersprojecten op korte termijn. Deze omvatten de projecten van de zogenaamde “1^{ste} gordel”. Voor de projecten “2^{de} fase” zal op basis van een maatschappelijke kosten-baten-analyse een prioritering en timing worden vooropgesteld. Hierin zitten onder meer ook de verbindingen op regionaal vlak vervat, met name de tramlijn Wilrijk, de tramlijn E313, de tramlijn Beveren en de lightrailverbinding Oostmalle.

Voorstedelijk vervoer in Gent

In navolging van het RSV en in het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn is een onderzoek gevoerd naar de mogelijkheden voor de uitbouw van het voorstedelijk vervoer in de Gentse regio. Doelstelling is immers om het autoverkeer in de regio Gent tegen 2015 te verminderen met 7% via de uitbouw van een kwalitatief tramnet en ondersteunend busnet. De resultaten van de Mobiliteitsvisie 2020 worden momenteel door De Lijn als uitgangspunt genomen, met een aantal tramlijnverlengingen, een sterk P+R-gebeuren en een trajectmatige herschikking van de buslijnen.

5.1.2 Perspectieven voor openbaar vervoer in Limburg

In het kader van de Mobiliteitsvisie 2020 en het Limburgplan, is een netwerk uitgewerkt van snelle openbaar-vervoersverbindingen in Limburg, waarbij het regionaalstedelijk gebied Hasselt-Genk wordt verbonden met de Limburgse kleinstedelijke gebieden. Met dit project wil De Lijn inspelen op de keuzereiziger die verplaatsingen van meer dan 10 km aflegt. Basis van het plan is het bestaande spoorwegnet van NMBS aangevuld met drie nieuwe sneltramlijnen (Hasselt-Maastricht, Hasselt-Genk-Maasmechelen, Hasselt-Neerpelt-Lommel). Dit openbaar vervoernet wordt vervolledigd met snelbuslijnen. Het bestaande (streek)busnet wordt in het netwerk ingepast. Binnen de planperiode tot 2012 wordt de volledige implementatie van het snelbusnet gepland, de exploitatie van één van de light railsneltramverbindingen (Hasselt-Maastricht) en de start van de aanleg van de andere twee sneltramlijnen (Hasselt-Genk-Maasmechelen en Hasselt-Neerpelt-Lommel).

5.1.3 Onderzoek naar voorstedelijk vervoer in de regionaalstedelijke gebieden

In multimodale verkeers- en vervoerstudies moeten de mogelijkheden worden onderzocht voor de uitbouw van voorstedelijk vervoer in de regionaalstedelijke gebieden.

5.1.4 Perspectieven voor collectief en openbaar vervoer in het buitengebied

De invoering van basismobiliteit in het buitengebied is een zeer ingrijpende maatregel die zich in 2009 in een laatste fase bevindt. Vanaf dan zal het overeenkomstig het netmanagement, de decretale opdracht aan De Lijn, de verdere uitbouw van het lijnennet in het buitengebied boven de minimumnormen van de basismobiliteit aan de orde zijn.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

5.1.5 Kusttram en andere hoogwaardige openbaar vervoers-verbindingen in West-Vlaanderen

De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn legt in de eerste fase (2007-2014) voor de kusttram het accent op een nieuwe interstedelijke Kusttram tussen Nieuwpoort en Blankenberge. Daarnaast wordt onderzoek opgestart voor de uitbouw van volgende nieuwe verbindingen met de Oost- en Westkust op langere termijn: Koksijde-Veurne, Brugge-Zeebrugge, Brugge-Oostende, Knokke-Westkappelle. De grensoverschrijdende verbinding Veurne – Adinkerke/De Panne – Duinkerken wordt eveneens onderzocht in samenwerking met de Franse overheid.

Elders in de provincie ontbrekende missing links inzake hoogwaardige openbaar vervoer-verbindingen zijn de verbinding tussen Gent-Tielt en Roeselare, tussen Roeselare en Waregem, tussen Kortrijk en Ronse, tussen Lille en Ieper, tussen Lille en Menen, tussen Ieper, Poperinge en Hazebrouck en tussen Ieper en Armentières. Deze kunnen per bus ingevuld worden met uitzondering van de verbindingen tussen Gent en Tielt en tussen Ieper en Poperinge waarvoor reeds in spoorlijnen is voorzien.

6. Waterwegeninfrastructuur

De rivieren en kanalen hebben een functie voor wateraan- en -afvoer, goederen-transport, voor waterbeheersing, voor proceswatervoorziening, voor economische activiteiten, voor drinkwatervoorziening, voor natuurontwikkeling (ecologische functie) en voor watergebonden recreatie. Ze zijn structurerend voor het omgevende gebied.

De waterwegeninfrastructuur vormt een net met uiteenlopende technische eigenschappen en met verschillend belang voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Vlaanderen.

Op basis van het belang in internationaal verband en op basis van de hoofdfunctie wordt het Vlaamse waterwegennet ingedeeld in een secundair en een hoofdwatwegennet. Het hoofdwatwegennet verzorgt de verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau. Het secundair waterwegennet heeft een complementaire functie en zorgt voor de toevoer (een verzamelnet) naar het hoofdwatwegennet. Hierdoor wordt het mogelijk een homogeen waterwegennet te realiseren, (internationale) netvorming te versterken. Zo kan men de verbeteringen aan de verbindingen en de capaciteitsuitbreidingen richten naar de meest efficiënte plaatsen. Met uitzondering van de natuurlijke waterlopen liggen waterwegen met een internationale verbindingfunctie die voldoen aan klasse IV, voor het overgrote deel in Nederland en Vlaanderen. Op dit ogenblik beperkt deze ruimtelijke concentratie structureel de mogelijkheden voor het lange afstandstransport via het water in Europa. Door de openstelling van het Rijn-Mainz-Donau-kanaal is er wel een internationale verbinding van deze klasse totstandgekomen met Centraal en Oost-Europa.

6.1. Selectie

6.1.1. Hoofdwaterwegennet

Naast zijn (inter)nationale verbindende functie ontsluit het hoofdwaterwegennet⁵⁸ de belangrijkste economische knooppunten zoals de zeehaven van Antwerpen en Gent, het economische netwerk van het Albertkanaal, de omgeving van Kortrijk,... Alleen de zeehavens van Oostende en Zeebrugge zijn onvoldoende aangesloten op dit waterwegennet.

Het hoofdwaterwegennet voldoet grotendeels aan de in Europees verband beschreven minimumklasse IV⁵⁹. Het bestaat uit de volgende waterwegen:

- het Albertkanaal;
- het Kanaal Gent-Terneuzen;
- de Schelde-Rijnverbinding en de dokken te Antwerpen;
- de Zeeschelde en de Bovenschelde;
- het kanaal Brussel-Schelde / Brussel-Charleroi;
- de Ringvaart (Gent);
- de Leie en afleidingskanaal.

Daarnaast wordt ook de aansluiting van de zeehavens van Oostende en Zeebrugge op het hoofdwaterwegennet, beschouwd als zijnde een hoofdwaterweg.

6.1.2. Secundair waterwegennet

De overige bevaarbare kanalen en waterwegen worden tot het secundaire waterwegennet gerekend. Nagenoeg alle secundaire waterwegen zijn op dit ogenblik als klasse II (600 ton) uitgerust. Enkel het IJzerbekken, de Dender (gedeeltelijk) en de Moervaart hebben een gabariet van slechts klasse I (300 ton).

Om aan te geven welke van deze waterwegen op Vlaams niveau op dit ogenblik nog een belangrijke vervoersfunctie vervullen en welke momenteel een prioritaire behandeling vereisen, wordt als afbakeningscriterium gesteld dat meer dan 4 % van de totale vervoerde vracht via het water op de betreffende waterweg moet worden afgewikkeld. Dit impliceert dat er op een totaal van ongeveer 100 miljoen ton meer dan 4 miljoen ton over de waterweg moet worden vervoerd.

Enkel het kanaal Gent-Brugge voldoet aan dit criterium.

⁵⁸ De functietoekenning aan de waterweg, in de ruimtelijke zin, wordt niet automatisch bepaald door de vaarwegklasse.

⁵⁹ Maximale lengte schepen 80 m, maximale breedte schepen : 9,5 m, maximale diepgang schepen : 2,5m, maximale doorvaarthoogte : 4,4 m, maximaal laadvermogen schepen : 1.000 ton.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

6.2. Ontwikkelingsperspectieven

6.2.1. Verbeteringen aan en plaatselijke capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwatwegennet

De lokale knelpunten in het hoofdwatwegennet worden op korte termijn weggevoerd om het net zijn internationale verbindingfunctie te geven. Investerings in waterbouwkundige werken worden prioritair besteed aan het hoofdwatwegennet.

Deze prioriteitsstelling mag echter geen afbreuk doen aan de verdere rendabilisering van reeds gedane investeringen in het secundair watwegennet. De secundaire watwegen kunnen nog een economisch functie uitoefenen; zo bv. kunnen langs secundaire watwegen watergebonden bedrijventerreinen worden aangelegd en ingericht. Zij functioneren daarenboven als een toevoernet naar het hoofdwatwegennet.

Om de toegankelijkheid van de haven van Antwerpen vanuit het Albertkanaal voor schepen van 4500 ton te garanderen, zullen de knelpunten op de sectie Wijnegem-Antwerpen, inclusief de nieuwe Royerssluis worden opgelost en wordt een verbreding uitgevoerd in het waterscheidingsgebied tussen Schelde en Maas te Eigenbilzen.

Op het kanaal Charleroi-Brussel-Antwerpen wordt, met de bouw van de sluis en toegangen te Hingene, een rechtstreekse verbinding met de Zeeschelde gerealiseerd.

Ook de modernisering van het kanaalvak te Willebroek en de modernisering van het kanaal Brussel-Charleroi ten zuiden van Brussel moeten worden gerealiseerd. Met de modernisering van de traverse te Kortrijk wordt de ganse Leie op 1350 ton gebracht.

Om de oostelijk en de westelijk gelegen kanalen en bevaarbare waterlopen in Vlaanderen op een kwalitatieve en minder tijgebonden wijze met elkaar te verbinden, wordt de kwaliteit van de verbinding voor de binnenvaart op de Zeeschelde (tussen Gent en Dendermonde) verbeterd.

De potenties van de kustvaart tussen de vier zeehavens moet ook in rekening worden genomen.

6.2.2. Maximale integratie van de vervoersfunctie met andere functies in het secundair watwegennet

Al is de vervoersfunctie op het secundair watwegennet richtinggevend (o.a. bv. voor afvaltransporten) ten opzichte van de recreatieve, de landschappelijke en de waterwinningsfunctie, toch moet de maximale integratie van alle functies hier worden nagestreefd.

Het IJzerbekken wordt niet meer in functie van de binnenvaart uitgebouwd.

6.2.3. Reservatie van trajecten voor nieuwe waterwegen

Om in de toekomst een waterweg met een internationale verbindingfunctie tussen de zeehaven en het hoofdwaterwegennet mogelijk te maken, worden drie mogelijke alternatieven gereserveerd. Deze zijn met name:

- 1) de verbetering van het kanaal Gent-Brugge;
- 2) de verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen;
- 3) de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding.

Voor de beoordeling van de drie alternatieve trajecten moeten de ruimtelijke en de economische opportuniteiten voorafgaandelijk en gezamenlijk onderzocht en de prioriteiten bepaald worden. Hierbij worden ook de recente studies inzake de aansluiting van de zeehaven van Zeebrugge (en Oostende) op het hoofdwaterwegennet in de overwegingen meegenomen.

Voor de zeehaven van Zeebrugge worden de achterlandverbindingen over het water gevormd door scheepvaartwegen die zowel inlands als zeewaarts georiënteerd zijn. Zeebrugge en Oostende zijn de enige zeehavens die voor de kustvaart kunnen worden uitgebouwd als volwaardige zeehavens. Achterlandverbindingen voor energietransport worden best via pijpleidingen verzorgd.

Slechts in de mate dat de bestaande inlandse vaarwegen onvoldoende capaciteit en kwaliteit (geringe tonnage) zouden bieden voor het inlands transport, moet de uitbouw van een nieuw kanaal (met name het Schipdonkkanaal) of de modernisering van het bestaande kanaal Gent-Brugge worden overwogen.

Voor de aanleg van het Cabergkanaal (Lanaken-Maastricht) werden via een tractaat terreinen gereserveerd. In relatie tot de bouw van een bijkomende sluis te Ternaaien zal in overleg met Nederland en Wallonië nagegaan worden of deze reservering moet worden behouden.

Het tracé van het Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet wordt als bouwvrije strook gevrijwaard om voldoende flexibiliteit voor de toekomst te behouden. Door de verbindingswerken aan het Albertkanaal werd dit geschikt gemaakt voor schepen van 9.000 ton. Om de verbinding met de haven van Antwerpen voor deze klasse open te houden blijft ten noorden van Antwerpen het tracé van het ontworpen kanaal Oelegem-Zandvliet gereserveerd.

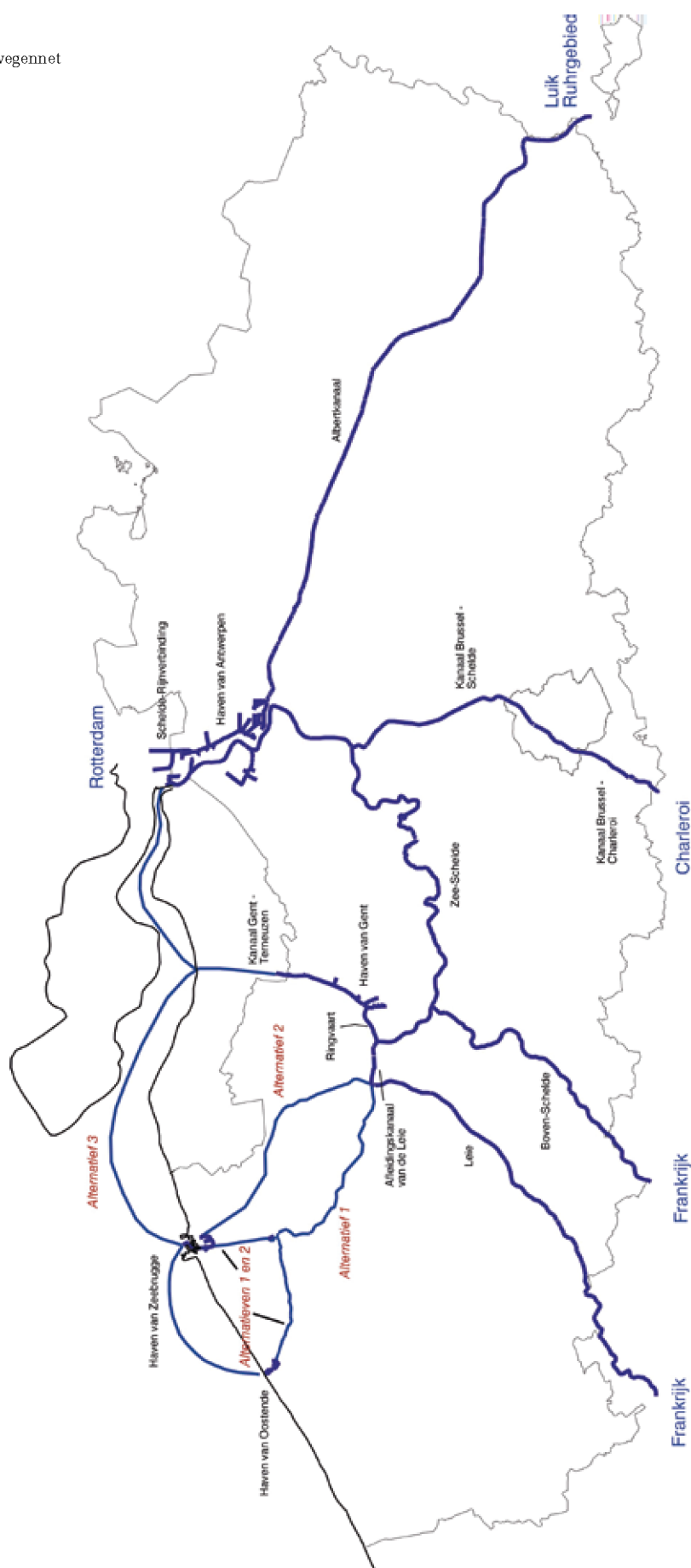
Als alternatief wordt geopteerd voor het instellen van een reservatiezone in het vak Antwerpen-Wijnegem langsheen het Albertkanaal, waarbinnen, in functie van de opportuniteiten die zich aandienen, verwervingen worden gepland.

Eens deze optie volledig is gerealiseerd kan de reservering voor het kanaal Oelegem-Zandvliet worden vrijgegeven.

6.2.4. Grotere selectiviteit voor watergebonden bedrijven

Voor de bestaande en de nieuwe watergebonden bedrijventerreinen moet een grote(re) selectiviteit aan de dag worden gelegd ten aanzien van de aard en het type van bedrijvigheid dat er zich in de toekomst kan vestigen. Er moet worden overwogen om aparte bestemmingsvoorschriften in te voeren voor kadegebonden en watergebonden terreinen. Conform de opties bij de differentiatie van bedrijventerreinen moeten watergebonden bedrijventerreinen worden voorbehouden voor watergebonden activiteiten en kunnen de kadegebonden percelen uitsluitend bestemd worden voor activiteiten die het water als transportmodus gebruiken.

Selectie
hoofdwaterwegennet



SELECTIE HOOFDWATERWEGENNET

- Hoofdwaterwegennet
- Alternatieven ontsluiting havens van Zeebrugge en Oostende

7. Pijpleidingen, elektriciteitsleidingen en installaties voor decentrale energieproductie

De transportfunctie van pijpleidingen en elektriciteitsnetten is voor het economisch en maatschappelijk functioneren, en in het bijzonder voor de energievoorziening, van cruciaal belang. Het ruimtelijk structurerend vermogen van beide netten is evenwel op het niveau van Vlaanderen quasi nihil. Zij functioneren in navolging van de vraag.

Voor het elektriciteitsnet en voor de pijpleidingen wordt in toekomst nog een belangrijke groei verwacht. Oorzaken daarvan zijn de groeiende vraag naar energie, naar goedkoop transport van grondstoffen en naar kwalitatief hoogwaardiger energie.

Het vervoer via ondergrondse pijpleidingen blijft steeds aan technische beperkingen onderhevig. Ook kan slechts een deel van de goederen via pijpleidingen worden vervoerd. Binnen deze technische grenzen is het vervoer via pijpleidingen een te stimuleren duurzamer alternatief voor het vervoer over de weg; bestaande pijpleidingen moeten beter (dus ook meervoudig) gebruikt worden en ruimte onder de vorm van bouw- en gebruiksvrije strook als erfdienstbaarheid voor nieuwe pijpleidingen moeten voorzien worden (ook langsheen waterwegen en spoorwegen). De bundeling van pijpleidingen en elektriciteitsleidingen met elkaar en met andere lijninfrastructuren moet zo maximaal mogelijk nagestreefd worden.

7.1. Selectie

Inzake de pijpleidingen worden op Vlaams niveau de hoofdtransportleidingen geselecteerd en in ruimtelijke uitvoeringsplannen vastgelegd. Tot de hoofdtransportleidingen behoren:

- de internationale transitleidingen op het grondgebied van het Vlaams Gewest;
- de transportleidingen op het grondgebied van het Vlaams Gewest die een rechtstreekse aansluiting vormen met de internationale transitleidingen;
- de transportleidingen die de poorten, de economische knooppunten en de economische netwerken onderling verbinden.

Inzake de elektriciteitsleidingen wordt op Vlaams niveau het hoogspanningsnet van 70 kV leidingen en meer geselecteerd en in ruimtelijke uitvoeringsplannen vastgelegd. Het hoogspanningsnet bestaat uit de bovengrondse hoogspanningsleidingen, de ondergrondse hoogspanningsleidingen en de hoogspanningsposten.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

7.2. Ontwikkelingsperspectieven

7.2.1. Reservatie van leidingstroken voor pijpleidingen en elektriciteitsleidingen

Zowel omwille van de duurzame vervoerswijze, de veiligheidsaspecten, de beperkte aantasting van het milieu, het toenemend bovengronds ruimtegebruik als omwille van economische elementen (lage onderhoudskosten, hoge graad beschikbaarheid, mogelijkheden tot automatisatie, ...) zullen pijpleidingen in de toekomst aan belang winnen als transportmiddel.

Daarom worden in de verschillende ruimtelijke uitvoeringsplannen leidingstroken gereserveerd. Dit zal ook het structurerend vermogen van deze vervoersmodus verhogen.

In functie van de ontwikkeling van de hoogspanningsnetten op Vlaams niveau worden in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen leidingstroken / -straten voor ondergrondse hoogspanningsleidingen gereserveerd voor die delen van de tracés die zich buiten het openbare domein zullen bevinden.

7.2.2. Bundeling van pijpleidingen en elektriciteitsleidingen met lijninfrastructuren van Vlaams niveau

In functie van een efficiënt ruimtegebruik en om te verhinderen dat de toename van pijpleidingen en elektriciteitsleidingen de onbebouwde ruimte verder versnipperd, de ruimtelijke kwaliteit vermindert en tot aantasting van het fysisch systeem en het ecologisch functioneren leidt, wordt voor de toekomstige ontwikkeling een maximale bundeling met lijninfrastructuren van Vlaams niveau vooropgesteld, zonder dat het bundelingsprincipe de verdere ontwikkeling van de warmtekrachtkoppeling in het gedrang brengt.

Bundelen van pijpleidingen in leidingstroken

De mogelijke negatieve ruimtelijke effecten van pijpleidingen doen zich vooral voor tijdens de aanleg. Toch zijn er een aantal blijvende effecten. Een deel van de installatie (drukregeling, e.d.) blijft bovengronds. Daarnaast is niet alleen de gebruikswaarde van de strook rond de ondergrondse pijpleiding gewijzigd om veiligheidsredenen, er is een reëel veiligheidsrisico en daarom geldt er bouwverbod. Pijpleidingen worden zoveel mogelijk aangelegd in leidingstroken en gebundeld met lijninfrastructuren van Vlaams niveau (= hoofdwegen, primaire wegen, hoofdwaterwegen, bestaande hoofdtransportleidingen,). Volgende principes staan daarbij voorop:

- de aan te leggen leiding verhindert niet het functioneren en de ontwikkelingsmogelijkheden van de lijninfrastructuur waarmee gebundeld wordt;
- de bundeling verhindert niet het functioneren en de ontwikkelingsmogelijkheden van de pijpleiding zelf;
- bundeling houdt in dat de pijpleiding 'zo dicht als mogelijk' bij de lijninfrastructuur wordt aangelegd;

- voor de toepassing van de bundeling worden alle technische oplossingen in overweging genomen;
- de toepassing van het bundelingsprincipe gebeurt binnen de wettelijke voorschriften en veiligheidsnormen en binnen het BATNEEC-principe.

Bundelen van hoogspanningsleidingen met lijninfrastructuur en het bestaand net

In functie van een efficiënt ruimtegebruik en om te verhinderen dat de bouw van hoogspanningsleidingen, zowel ondergronds als bovengronds, de ruimtelijke kwaliteit vermindert en tot aantasting van het fysisch systeem en het ecologisch functioneren leidt, wordt voor de toekomstige ontwikkeling een nuttige bundeling met lijninfrastructuren van Vlaams niveau vooropgesteld, zonder dat het bundeling-principe de verdere ontwikkeling van het hoogspanningsnet in het gedrang brengt.

De mogelijke negatieve ruimtelijke effecten van ondergrondse hoogspanningsleidingen doen zich vooral voor tijdens de aanleg. Het grootste deel van de installaties is ondergronds (moffenkamers, geïsoleerde geleiders, e.d.). Toch zijn er een aantal blijvende effecten. Niet alleen de gebruikswaarde van de strook rond de ondergrondse hoogspanningsleiding is gewijzigd (niet eender welke begroeiing is mogelijk), er dienen eveneens veiligheidsvoorschriften in acht genomen te worden.

In functie van de technische beperkingen worden ondergrondse hoogspanningsleidingen zoveel mogelijk aangelegd in leidingstroken en gebundeld met lijninfrastructuren van lokaal of bovenlokaal niveau, voor zover dit juridisch realiseerbaar is. Volgende principes staan daarbij voorop:

- de totale lengte van het bovengronds net wordt niet uitgebreid ('stand still'-principe);
- de aan te leggen ondergrondse hoogspanningsleiding verhindert het functioneren en de ontwikkelingsmogelijkheden van de bestaande lijninfrastructuur waarmee gebundeld wordt, niet ;
- de bundeling houdt in dat de nieuwe leiding zo dicht als mogelijk en rekening houdend met de wettelijke beperkingen ter zake bij de bestaande lijninfrastructuur wordt aangelegd;
- voor de toepassing van de bundeling worden alle technische oplossingen in overweging genomen;
- de toepassing van het bundelingprincipe gebeurt binnen de wettelijke voorschriften en veiligheidsnormen en binnen het BATNEEC principe.

Voor het bundelen van hoogspanningsleidingen met lijninfrastructuur en het bestaande hoogspanningsnet wordt rekening gehouden met de behoeften erkend in het Investeringsplan en het Ontwikkelingsplan uit de federale en Vlaamse gewestelijke wetgeving. De draagstructuren of de tracés van bestaande bovengrondse hoogspanningsleidingen komen bij voorrang in aanmerking voor het aanbrengen van bijkomende elektrische geleiders, indien zij daarvoor ontworpen zijn.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

7.3 Installaties voor decentrale energieproductie

Er wordt ruimte voorzien voor installaties voor energieproductie op basis van hernieuwbare energiebronnen (wind, zon, biomassa, biogas, waterkracht), en/of kwalitatieve warmtekrachtkoppeling.

Hiervoor wordt een locatiebeleid ontwikkeld dat de potentiële inzake hernieuwbare energie helpt realiseren, rekening houdend met de ruimtelijke, landschappelijke en stedenbouwkundige randvoorwaarden, en de ontwikkeling van het elektriciteitsnet.

Er zal een ruimtelijk beleidskader worden uitgewerkt voor de inplanting van windturbines en andere vormen van decentrale hernieuwbare energieproductie, en warmtekrachtkoppelingsinstallaties. Dit gebeurt in overleg met de andere beleidsdomeinen en andere beleidsniveaus.

IV Voorwaarden, maatregelen en instrumenten met een algemene draagwijdte

Om de inhoudelijke opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen effectief operationeel te maken, is het noodzakelijk dat aan algemene voorwaarden wordt voldaan, dat maatregelen met een meer algemene draagwijdte worden genomen en dat naast de ruimtelijke instrumenten ook andere instrumenten worden ingezet.

Onontbeerlijk zijn in dit verband:

- 1) het creëren van een breed maatschappelijk draagvlak;
- 2) het creëren van structurele vormen van samenwerking en onderlinge ondersteuning;
- 3) het voeren van een aangepast en effectief grond- en pandenbeleid;
- 4) het versterken van de ruimtelijke-ordeningsadministraties in de verschillende bestuursniveaus en het ondersteunen van de andere overheidssectoren die voor de doorwerking een verantwoordelijkheid dragen;
- 5) het integraal benaderen van de ruimtelijke-, de economische-, de milieu-, de mobiliteits- en de sociaal-culturele aspecten van maatschappelijke activiteiten met een ruimtelijke impact;
- 6) het opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen en -instrumenten vanuit een gelijktijdige en gelijkwaardige benadering van de ruimtebehoeften van de maatschappelijke activiteiten;
- 7) het vernieuwen van het wetgevend en decretaal kader inzake het ruimtelijke-ordeningsbeleid;
- 8) het uitvoeren en implementeren van beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek inzake het ruimtelijke-ordeningsbeleid.

2 **Gewenste ruimtelijke structuur**

1. Creëren van een breed maatschappelijk draagvlak

Een maatschappelijk draagvlak inzake het ruimtelijke-orderingsbeleid betekent dat er een aanvaarding bestaat bij de betrokkenen om de ruimtelijke opties en voorstellen te accepteren en om in de uitvoering ervan te investeren. Omdat het ruimtelijke-orderingsbeleid op Vlaams niveau gericht is op een grote en verscheiden groep van betrokkenen betreft het een breed maatschappelijk draagvlak. Betrokkenen zijn de overheidssectoren, de gemeenten, de provincies en de bevolking al dan niet georganiseerd.

Aan de basis van een maatschappelijk draagvlak ligt vooreerst een beleid dat consequent en doorzichtig is. Een beleid dat gestoeld is op de in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opgenomen visie, doelstellingen en ruimtelijke principes. Creëren van een draagvlak betekent dat daarbovenop een beleid wordt geënt van permanente sensibilisering en communicatie naar de betrokkenen door middel van de juiste instrumenten.

Instrumenten hiervoor zijn een communicatieplan dat op lange termijn met de juiste producten (media, toelichtingen, ...) participatie-impulsen geeft ten opzichte van de georganiseerde en niet georganiseerde bevolking, vormingsactiviteiten en doelgroepgerichte producten.

Handleidingen als complementaire doelgroepgerichte producten

In functie van de doorwerking van de inhoudelijke opties naar de ruimtelijke uitvoeringsplannen bestaat er voor specifieke thema's (bvb kleinhandel, toeristische en recreatieve infrastructuur, ontgronding, ...) nood aan complementaire doelgroepgerichte producten - zogenaamde handleidingen - waarin informatie en toelichting wordt verschaft bij de gebruikte terminologie en opties, waarin methodieken worden uitgewerkt of waarin administratieve richtlijnen worden gegeven. Handleidingen geven richtlijnen aan de overheden en worden in overleg met de betrokken overheidssectoren opgesteld. Handleidingen maken als dusdanig geen deel uit van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen maar worden opgevat als onderdeel van het vormings- en communicatieproces.

Deze handleidingen worden afhankelijk van hun inhoud onder verschillende vormen opgemaakt en gepubliceerd. De vormgeving van de handleidingen moet daarbij éénduidig zijn. Deze handleidingen kunnen resulteren in verordeningen, omzendbrieven, publicaties en brochures,

Dergelijke handleidingen moeten prioritair opgemaakt worden voor ondermeer:

- de afbakening van de stedelijke gebieden om het Vlaamse Gewest en de provincies in staat te stellen de stedelijke gebieden snel af te bakenen;
- de inrichting van lokale en regionale bedrijventerreinen;

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- het herstructureren van kleinhandelslinten;
- het traceren en inrichten van wegeninfrastructuur;
- het omgaan met zonevreemde bebouwing;
- het omspringen met landbouw in de stedelijke gebieden;
- het ontwikkelen van agrarische bedrijvzones;
- de ruimtelijke voorwaarden voor de ontwikkeling en de inrichting van waterwinnings en ontginningen;
- het uitwerken van de bouw- en gebruiksvrije zone langs wegen als erfgoedzone;
- ...

2. Creëren van structurele vormen van samenwerking en onderlinge ondersteuning

Om het subsidiariteitsbeginsel inzake het ruimtelijk beleid optimaal te laten functioneren en het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau als kader te laten doorwerken naar de andere bestuursniveaus, is structureel overleg en samenwerking van ieder bestuursniveau een essentiële voorwaarde. De intensiteit en de praktische modaliteiten van het structureel overleg moeten worden afgestemd op de voortgang en de inhoudelijke complexiteit van ieder planningsproces.

Daarnaast is het noodzakelijk dat ondersteuning tussen het Vlaams Gewest, de provincie en de gemeente en tussen de overheidssectoren kan plaatsvinden op verschillende vlakken met name op het logistieke vlak, op het technische vlak, op het vlak van informatie-uitwisseling, op het vlak van de dossierbehandeling en op het vlak van concrete projecten. Ook gemeenschappelijke gegevensverwerking is een mogelijk instrument.

Een goede begeleiding en ondersteuning van de gemeenten is onontbeerlijk voor de opmaak en het uitvoeren van gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, in het bijzonder voor de kleinere gemeenten in het buitengebied die slechts over beperkte middelen beschikken.

3 Grond- en pandenbeleid

3.1 Een effectief grond- en pandenbeleid voeren

Grond- en pandenbeleid is het aansturen, het coördineren, het ontwikkelen en het aanwenden van ruimtelijke en sectorale beleidsstrategieën en instrumenten, met het oog op het faciliteren, het stimuleren, het bevorderen en het corrigeren van de grond- en pandenmarkt. Het betreft dus een doelgerichte aansturing door de overheid van de onroerend goederenmarkt. Het is gericht op het realiseren van publieke doelen.

De Vlaamse overheid voert een faciliterend en actief grond- en pandenbeleid:

- Faciliterend grond- en pandenbeleid heeft betrekking op het indirect beïnvloeden van het grondgebruik door het opmaken van ruimtelijke ordeningsplannen en het verlenen van stedenbouwkundige vergunningen of verkavelingsvergunningen.
- Actief grond- en pandenbeleid heeft betrekking op het actief beïnvloeden van het grondgebruik door (strategisch) gronden te kopen, het plan vervolgens te realiseren en de gronden daarna te verkopen.

De keuze voor een grond- en pandenbeleidsstrategie voor een project hangt samen met de vraag of de strategie krachtig genoeg is om deze doelen te bereiken. Als het niet lukt afspraken te maken met ontwikkelende grondeigenaren, kan het zonder actieve strategie problematisch worden om publieke doelen te bereiken. Zijn er wel alternatieven om de publieke doelen te bereiken, dan kan de overheid terughoudender zijn en gebruik maken van een meer faciliterende aanpak. Een faciliterende aanpak dringt zich uiteraard op als de grond al in handen is van partijen die zelf tot realisatie van een plan willen overgaan.

Het activeringsbeleid voor gronden en panden gebeurt aan de hand van zowel stimulerende instrumenten (activeringsprojecten, fiscale faciliteiten) als specifieke dwingende maatregelen (toezicht, heffingen).

De Vlaamse overheid maakt met toepassing van het decreet grond- en pandenbeleid een “Grond- en pandenbeleidsplan Vlaanderen” op. Deze strategische nota op hoofdlijnen bevat een informatief deel, een visie en een actieprogramma. Een monitoring volgt de uitvoering van het grond- en pandenbeleid op.

Voornaamste (publieke) doelstellingen van het Vlaams grond- en pandenbeleid zijn:

- Ondersteunen van de effectieve realisatie van het recht op betaalbaar wonen en de uitvoering van de taakstellingen van het decreet grond- en pandenbeleid binnen de decretaal gestelde timing, onder meer door:
 - een sociaal woonaanbod;
 - een bescheiden woonaanbod;
 - gericht aansnijden van woonuitbreidingsgebieden;

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- Bestrijden van leegstand van gebouwen en woningen, onder meer door:
 - registratie
 - renovatieovereenkomsten
 - activeringsprojecten
 - fiscale stimuli (vermindering belastingsgrondslag, leegstandsheffing, activeringsheffing);
- Herontwikkeling van stadskankers, verminkt landelijk gebied of wijken waarvan de ruimtelijke inrichting achterhaald is en niet aanluit bij de actuele noden en opvattingen, onder meer door:
 - activeringsprojecten
- Het tegengaan van sociale verdringing door het voorbehouden van bijkomende woongelegenheden aan de lokale bevolking in woonuitbreidingsgebieden, met name in gemeenten met een hoge bouwgrondprijs en een hoge migratie-intensiteit.

Het decreet grond- en pandenbeleid stelt dat het grond- en pandenbeleid gericht is op een maatschappelijk gewenst en kwaliteitsvol ruimtegebruik en ten minste volgende doelstellingen dient:

- 1 het bevorderen van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, vermeld in artikel 4 van het decreet ruimtelijke ordening ;
- 2 het voorzien in een voldoende ruim en kwalitatief aanbod aan gronden, panden en infrastructuur die nodig of nuttig zijn voor de verwezenlijking van de economische, sociale en culturele rechten, vermeld in artikel 23 van de Grondwet, en voor het recht op menswaardig wonen, vermeld in artikel 3 van de Vlaamse Wooncode ;
- 3 het verwezenlijken van ruimtelijke ontwikkelingskansen voor de diverse maatschappelijke sectoren en activiteiten ;
- 4 het scheppen van ruimtelijke strategieën en voorzieningen die sociale cohesie bevorderen ;
- 5 het versneld verwezenlijken van bestemmingsvoorschriften door middel van gebiedsontwikkeling en –herontwikkeling ;
- 6 het terugdringen en tegengaan van grond- en pandenspeculatie ;
- 7 het faciliteren van de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke projecten door publieke, publiek-private of private actoren ;
- 8 een rechtvaardige verdeling van de gevolgen van bestemmingsvoorschriften, of de wijziging daarvan, over overheid, eigenaars, en gebruikers.

Het Gewest is bij uitstek het niveau om de samenwerking tussen de verschillende bij het grond- en pandenbeleid betrokken overheden te verbeteren, de professionaliteit te vergroten en te zorgen voor een betere toerusting van die overheden.

De lokale besturen worden effectief en uitdrukkelijk aangeduid als meewerkende overheden; zij worden in voorliggend ontwerpdecreet inderdaad belast met het nemen van aanvullende en beleidsversterkende maatregelen op het vlak van het grond- en pandenbeleid.

Het grond- en pandenbeleid houdt rekening met mogelijkheden op het vlak van publiek-private samenwerking, of op het vlak van de uitvoering van publieke doe-

len door private actoren. Om de realisatie van deze publieke doelen hard te maken, zijn evenwel duidelijke en bindende juridische instrumenten nodig.

Een aantal instrumenten uit de gereedheidskist van het grond- en pandenbeleid (fiscaliteit, prijsbeleid en het overeenkomstenrecht) is federale materie. Het Vlaams gewest neemt waar nodig vanuit het grond- en pandenbeleid initiatieven naar het federale niveau.

3.2 De uitvoering van het RSV ondersteunen

Het grondbeleid is een noodzakelijke en essentiële voorwaarde voor het effectief functioneren van het ruimtelijk beleid en aldus voor het operationeel maken van de ruimtelijke opties zowel voor het stedelijk gebied als voor het buitengebied. Ook is grondbeleid noodzakelijk om sociale en functionele verdringing te voorkomen.

Het grondbeleid moet onderbouwd zijn met innovatieve en doeltreffende instrumenten. Het grondbeleid en de instrumenten moeten een volwaardige decretale onderbouwing krijgen (naast de over diverse wetgevingen verspreide partiële regelingen) en een verdere uitwerking via uitvoeringsbesluiten. Dit impliceert dat aan het grondbeleid een coördinerende taak wordt gegeven. Hiervoor is het noodzakelijk dat het grondbeleid op een planmatige wijze wordt benaderd. Grondbeleid moet vertrekken vanuit een visie, moet strategische doelstellingen formuleren die zowel algemeen als gebiedsgericht (bvb voor probleemgebieden) kunnen zijn en aan de strategische doelstellingen beleidseffecten verbinden. In functie van het bereiken van de beleidseffecten, moeten de nodige initiatieven worden ontplooid en moeten de bestaande instrumenten worden bijgesteld en nieuwe instrumenten worden ontwikkeld. Voor het grondbeleid zijn aldus de volgende elementen noodzakelijk:

- een betere inhoudelijke omschrijving van het vandaag gehanteerde begrippenkader;
- een positionering van het grondbeleid tegenover het ruimtelijke-orderingsbeleid en de andere beleidsdomeinen (ook de federale zoals een positief, stimulerend fiscaal beleid);
- een inhoudelijke uitwerking van de visie, de strategische doelstellingen en de na te streven beleidseffecten;
- een evaluatie van de know-how, instrumenten en methodieken die reeds aanwezig zijn in Vlaamse overheidsinstellingen (o.a. bij de landinrichting, ontwikkeling bedrijventerreinen, ..);
- het uitwerken van een overzicht en omschrijving van mogelijk in te zetten instrumenten en maatregelen zoals een grondbank (instrument dat opereert op de markt en dat ingeval van oververhitting van grondprijzen regulerend kan optreden), een grondinventaris, heffingen op onbebouwde gronden op bedrijventerreinen of in woongebieden,

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Het grondbeleid moet alleszins fiscale en bestuurlijk-organisatorische elementen bevatten. Een aantal inhoudelijke elementen van een grondbeleid ten aanzien van de stedelijke gebieden zijn de volgende.

- Stimuleren van hergebruik en herbestemming van terreinen en panden. Dit impliceert inventarisatie van verlaten, verouderde, in onbruik geraakte of ondergebruikte panden en terreinen enerzijds, en stimuleren van hergebruik en herbestemming anderzijds. Dit laatste kan via heffingen (negatieve stimuli) of subsidiëring (positieve stimuli);
- Begunstigen van reversibel ruimtegebruik. Het in tijd beperken van een bepaald ruimtegebruik kan op een aantal manieren gebeuren: tijdelijk gebruiksrecht (concessie, erfpacht, opstal), verkoopvoorwaarden bij verkoop door de overheid, terugkooprecht voor de overheid, vergunningenbeleid;
- Financiële stimulansen bieden voor stedelijke gebieden. Een positief discriminerend beleid ten voordele van de stedelijke gebieden kan uitgewerkt worden via fiscale maatregelen (overleg met de federale overheid zal vereist zijn). Investeringsprogramma's van verschillende Vlaamse departementen kunnen bij prioriteit gericht worden op de stedelijke gebieden;

Instrumentele en bestuursorganisatorische maatregelen treffen (desgevallend in overleg met de federale overheid). Gedacht wordt aan het hanteren van andere parameters bij de bepaling van het kadastraal inkomen van onroerend goed, een vlotter aankoopstelsel bij onderhandse en openbare verkopen alsook bij ont-eigeningen, het bevorderen van grondruiloperaties, het operationaliseren van de compensatieregeling en het invoeren van een planbatenregeling.

De landbouwsector staat overal in Vlaanderen onder druk als gevolg van de taakstellingen in het RSV.

Een belangrijk inhoudelijk element van een grondbeleid ten aanzien van de natuurlijke structuur is de realisatie van 10.000 ha ecologisch verantwoorde bosuitbreiding.

In het kader van het versnellen van de doelstellingen inzake natuur en bos (38.000 ha natuurgebied en 10.000 ha bosgebied) wordt een methodiek voorzien ter compensatie van de planologische initiatieven (van "landbouw" naar "groen") die in dat verband moeten worden doorgevoerd. Eén en ander is noodzakelijk om de doelstelling op een gedragen, aanvaardbare en effectieve manier te realiseren en kadert in het objectief van het grond- en pandenbeleid om de kosten en de opbrengsten van bestemmingswijzigingen en ingrepen in de markt van gronden en panden op een rechtvaardige manier te verdelen over en tussen overheidsinstanties en burgers.

Er dient een evaluatie plaats te vinden met als doel te komen tot een structureel grondbeleid waarbij op een systematische manier ondersteuning geboden wordt om de RSV-doelstellingen te realiseren en noch de toekomst van de betrokken landbouwers noch de natuurlijke structuur te hypothekeren.

In het kader van de realisatie van de doelstellingen inzake bedrijvigheid is het tevens cruciaal er voor te zorgen dat de bestemde bedrijventerreinen zo snel mogelijk kunnen gerealiseerd worden. In dat verband is het aangewezen het ontwerp-decreet grond- en pandenbeleid te vervolledigen met een sterk instrumentarium tot activering van bedrijfsgronden en bedrijfspanden welke niet tot de ijzeren voorraad van een bedrijf behoren.

Een gelijkaardige methodiek wordt voorzien t.a.v. de doelstellingen inzake toerisme, recreatie en vrije tijd.

Financiële stimuli zijn hefboomen om een grondbeleid te ontwikkelen. Thans zijn zij echter onbestaande op het vlak van de ruimtelijke ordening. Ruimtelijke ordening moet derhalve middelen (helpen) inzetten om onder meer een stedelijk beleid op Vlaams niveau te realiseren en het principe van de verweving op het terrein waar te maken. Een voorbeeld hiervan is de in het kader van de economische expansiewetgeving bestaande inbreidingspremie voor kleine ondernemingen bij ingebruikname van leegstaande panden of bedrijfsgebouwen in stedelijke gebieden.

3.3 Uitvoeringsagenda RSV

3.3.1 Doelstelling

De uitvoering van het RSV is een collectieve verantwoordelijkheid van alle beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid. Het is de verantwoordelijkheid van het beleidsveld ruimtelijke ordening om verschillende ruimtevragen duurzaam en gebiedsgericht op basis van de kwalitatieve en kwantitatieve opties van het RSV ruimtelijk af te wegen en planologisch te verankeren via de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het realiseren van de globale kwantitatieve taakstellingen wordt, vanuit een duurzame ruimtelijke visie, gecoördineerd door beleidsdomein ruimtelijke ordening. Het realiseren van de sectorale kwalitatieve doelstellingen vraagt om bijkomende en geresponsabiliseerde aanpak van de bevoegde beleidsdomeinen.

Concreet impliceert dit dat de ruimtelijke taakstellingen inzake werken en bedrijvigheid gerealiseerd worden door ruimtelijke ordening, maar dat de effectieve activering van de bestemde zones een verantwoordelijkheid is van het beleidsdomein economie. Dit geldt evenzeer voor de kwalitatieve differentiëring natuurbeleid waarbij het bevoegde beleidsdomein natuur instaat voor een concrete invulling vanuit haar eigen decretale bevoegdheden.

In die gebieden waar een ruimtelijke nevenschikking van meerdere functies centraal staat zal het beleidsdomein ruimtelijke ordening de nodige herbestemmingen realiseren nadat de hierin betrokken beleidsdomeinen een gedragen ruimtelijk voorstel hebben uitgewerkt.

Het voeren van activeringsbeleid gericht op de realisatie van de vastgelegde bestemmingen is een collectieve taak van de alle betrokken beleidsdomeinen binnen de Vlaamse overheid.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

3.3.1 Uitvoeringsagenda RSV

Bij aanvang van iedere legislatuur werken alle beleidsdomeinen een concrete ‘uitvoeringsagenda RO’ uit die een inzicht verwerft in de diverse prioriteiten, acties en uitvoeringstermijn die nodig zijn voor het realiseren van de diverse kwalitatieve taakstelling binnen de voorziene legislatuur.

De verschillende beleidsdomeinen van de Vlaamse overheid werken dit activeringsbeleid uit in de respectievelijke beleidsplannen en zetten een monitoringsysteem op waarbij de realisatiegraad van de vastgelegde bestemmingen systematisch opgevolgd wordt en de sectorale ruimtevragen permanent geëvalueerd worden in functie van de beleidsmatige evaluaties en herziening van het RSV.

De ‘uitvoeringsagenda’ moet minimum 3 onderdelen bevatten i.f.v. realiseren en evalueren van zowel de kwalitatieve als kwantitatieve doelstellingen:

1. **actieplan:** geeft een concrete invulling aan het sectorale activeringsbeleid door een olijsting van de noodzakelijk acties, prioriteiten en uitvoeringstermijn die nodig zijn voor het actief bereiken van de beoogde kwalitatieve doestellingen.
2. **monitoring:** elk departement zorgt voor een effectieve monitoring van een gevoerd activeringsbeleid conform de uitgangspunten en parameters die door het Steunpunt Ruimte en Wonen worden aangeleverd.
3. **evaluatie:** elk departement staat in voor een actieve evaluatie van zowel de beschikbare ruimte en noodzakelijke behoeften van hun sectoren conform uitgangspunten en parameters die door het Steunpunt Ruimte en Wonen worden aangeleverd.

4. Versterken van de ruimtelijke-orderingsadministraties in de verschillende bestuursniveaus en het ondersteunen van de andere overheidssectoren die voor de doorwerking een verantwoordelijkheid dragen

Het voeren van een ruimtelijke-orderingsbeleid betekent dat keuzen worden gemaakt m.b.t. eigen ruimtelijke ontwikkeling. Dit betekent dat op ieder bestuursniveau (Vlaams gewestelijke, provinciaal en gemeentelijk) de verantwoordelijkheid wordt opgenomen over alles wat op het geëigende niveau wordt gedaan (= subsidiariteitsbeginsel). Het nemen van verantwoordelijkheid impliceert het handelen met kennis van zaken en met inzicht in de materie. Dit is slechts mogelijk indien in de ruimtelijke-orderingsadministraties van ieder bestuursniveau voldoende ambtenaren ter beschikking staan die deskundig zijn inzake ruimtelijke ordening en opgeleid zijn in een multidisciplinaire en projectmatige benadering. De noodzaak aan ambtelijke deskundigheid wordt nog dringender omwille van de verschuiving van een ad-hoc- en passieve benadering van de ruimtelijke ordening naar een samenhangende, actiegerichte ruimtelijke ordening en omwille van de doorwerking van deze benadering op alle bestuursniveaus. Ook binnen de andere overheidssectoren is vanuit de eigen sectorale benadering kennis van de ruimtelijke ordening essentieel.

Om de samenhang tussen het ruimtelijke-orderingsbeleid van de verschillende bestuursniveaus en de ruimte-aanspraken van de maatschappelijke activiteiten te kunnen aantonen, moeten logistieke instrumenten en technische ondersteuning zoals databanken, ontwerpers, GIS, cartografie, communicatiemogelijkheden en secretariaat, beschikbaar zijn.

Voor de overheidssectoren die voor de doorwerking van het ruimtelijke-orderingsbeleid een verantwoordelijkheid dragen, kan ondersteuning op inhoudelijk en logistiek vlak noodzakelijk zijn. Een interdepartementale cel dient te worden opgericht die waakt over de correcte implementering van de inhoudelijke opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen over alle overheidssectoren heen. De omvang van het aantal ambtenaren en het logistiek apparaat worden afgestemd op de eigen taken, de bestaande complexiteiten en de verantwoordelijkheden.

2 **Gewenste ruimtelijke structuur**

5. Geïntegreerd benaderen van de ruimtelijke-, de economische-, de milieu-, de mobiliteits- en de sociaal-culturele aspecten van maatschappelijke activiteiten met een ruimtelijke impact

De ruimtelijke ordening kenmerkt zich zoals het economische beleid (waaronder ook het landbouwbeleid wordt begrepen), het milieubeleid, het mobiliteitsbeleid en het sociaal-cultureel beleid door haar sectoroverschrijdend of facetmatig karakter. Het ruimtelijke-ordeningsbeleid heeft aldus betrekking op alle sectorale ontwikkelingen wat de ruimtelijke aspecten ervan betreft. Omwille van het facetmatige karakter van het ruimtelijke, de mobiliteit, de milieu-aspecten, het economische en het sociaal culturele en omwille van de samenhang die het ruimtelijke facet stelt, is het essentieel dat bij het uitwerken van de ruimtelijke ontwikkeling van alle maatschappelijke activiteiten de geïntegreerde benadering met de andere facetmateries voorop staat.

5.1. Mogelijkheden voor meer integratie tussen ruimtelijk beleid en sectoraal beleid

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt opgevat als het ruimtelijk referentiekader voor het ruimtegebruik van andere maatschappelijke activiteiten.

Met het oog op een betere beleidssamenhang verdient het aanbeveling dat in de toekomst de sectorale regelgeving en het ruimtelijke-ordeningsbeleid wederzijds worden afgestemd (o.a. de planningsprocedures met inbegrip van openbaar onderzoek, de rechtskracht van de plannen, het vergunningenbeleid). Eventuele contradicties moeten worden weggewerkt. Hierbij is het noodzakelijk te stellen dat er een duidelijk onderscheid bestaat tussen het ruimtelijk beleid en het sectoraal beleid, zoals dit wordt geregeld in sectorale decreet- en regelgeving. Het ruimtelijk beleid is gericht op de ruimtelijke aspecten van functies en activiteiten en zal in ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vertaald d.m.v. ruimtelijke beleidscategorieën met daaraan gekoppelde stedenbouwkundige voorschriften voor bestemming en ruimtelijke inrichting. Het ruimtelijk beleid kan sectorale initiatieven ondersteunen door ruimtelijke mogelijkheden te creëren voor de realisatie van sectorale kwaliteitsdoelstellingen. In het kader van sectorale decreet- en regelgeving kunnen aan de ruimtelijke beleidscategorieën sectorale voorschriften worden verbonden.

5.2. Evaluatie van de MER bepalingen

Uitgaande van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke-, economische-milieu-, mobiliteits- en sociaal-culturele aspecten van maatschappelijke activiteiten moeten ook de bepalingen van de wetgeving op de milieu-effectenrapportage (MER) worden geëvalueerd. Het is noodzakelijk te bepalen welke ruimtelijke, sociale of economische ontwikkelingen momenteel niet M.E.R.-plichtig zijn, in het bijzonder deze ontwikkelingen die belangrijke gevolgen kunnen hebben op het ruimtegebruik en op de mobiliteit. Ongeacht de uitspraken hierover moet het mogelijk worden dat bepaalde projecten en ingrepen in één rapport zowel op hun milieu-, ruimtelijke-, veiligheids- en mobiliteitseffecten worden getoetst voorafgaand aan een beleidsbeslissing.

Tot slot moet het ook mogelijk zijn dat niet alleen concrete projecten en ingrepen maar ook bepaalde beleidsbeslissingen voorafgaandelijk worden onderzocht op hun effect op milieu en mobiliteit.

5.3. Evaluatie van de VLAREM-bepalingen en Bodemsaneringsdecreet

Teneinde de verwevingsdoelstellingen te bereiken, moet niet enkel een afstemming tussen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en VLAREM gebeuren maar moeten tevens de gevolgen van het Bodemsaneringsdecreet in rekening worden gebracht.

Het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunningen voor hinderlijke inrichtingen (VLAREM) heeft een beslissende invloed op de aanwezigheid van industriële en ambachtelijke activiteiten in het stedelijk gebied en in het buitengebied. Het waarborgen van de milieukwaliteit van de leefomgeving door o.a. het stellen van afstandregels is niet steeds verenigbaar met het principe van een verwevenheid van activiteiten. Milieuverstorende bedrijfsactiviteiten worden aldus gestimuleerd om naar de rand van het stedelijk gebied of naar het buitengebied te verhuizen.

Dit betekent een verdere aantasting van het buitengebied, een groter ruimtebeslag, het ondergraven van de multifunctionaliteit van het stedelijk gebied en de kernen van het buitengebied, en de leefbaarheid ervan.

Het ruimtelijk beleid van oordeelkundig verweven van activiteiten en het milieubeleid dat de milieukwaliteit in de leefomgeving bewaakt, moeten onderling worden afgestemd.

In overleg met de betrokken beleidsniveaus en met de betrokken overheidssectoren worden in functie van de inhoudelijke opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de bepalingen van het VLAREM geëvalueerd. Daarbij moeten afstandregels niet alleen vanuit de ruimtelijke ordening benaderd worden maar zijn ook de milieuhygiënische normen en een objectgericht beleid belangrijk (voorbeeld het fysisch systeem voor o.a. verzuring).

6. Opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen en -instrumenten vanuit een gelijktijdige en gelijkwaardige benadering van de ruimtebehoeften van de maatschappelijke activiteiten

Omdat ruimtegebruik voor alle maatschappelijke activiteiten in principe gelijkwaardig is, is het noodzakelijk bij de afweging in de ruimtelijke uitvoeringsplannen en -instrumenten en bij de realisatie van projecten en initiatieven, gelijktijdig en gelijkwaardig de verschillende ruimtevragen te beoordelen. Slechts op deze wijze kan het maatschappelijk draagvlak worden gecreëerd voor het operationaliseren van de inhoudelijke opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Een gelijktijdige en gelijkwaardige benadering van ruimtebehoefte kan zowel betrekking hebben op kwantitatieve aspecten zoals de toename van de beschikbare oppervlakte voor een bepaalde activiteit maar kan ook betrekking hebben op de kwaliteit van het ruimtegebruik zoals ondermeer een betere inrichting van een gebied.

Gelijkwaardigheid en gelijktijdigheid kunnen op verschillende niveaus plaatsvinden maar zijn verbonden aan het planningsproces en aan het proces van uitvoering:

- het maken van een afweging van de verschillende ruimtebehoeften in de ruimtelijke uitvoeringsplannen- en instrumenten op de verschillende bestuursniveaus;
- het maken van een afweging van de verschillende ruimtebehoeften bij concrete projecten en initiatieven gericht op uitvoering.

7. Het vernieuwen van het wetgevend en decretaal kader inzake het ruimtelijke-orderingsbeleid

Omwille van de integrale benadering van ruimtelijke aspecten, mobiliteitsaspecten, milieuaspecten, economische aspecten en sociaal-culturele aspecten is een aanpassing in functie van een verbeterde horizontale coördinatie tussen de verschillende wetgevingen meer dan noodzakelijk. Ook een efficiënte doorwerking naar de andere (sectorale) beleidsdomeinen wordt slechts mogelijk door een verbeterde wederzijdse afstemming van de juridische basis voor het ruimtelijke-orderingsbeleid met de andere wetgevingen o.a. de wetgeving inzake landinrichting, milieuwetgeving, dijkendecreet, decreet natuurbehoud, landschapszorg, havendecreet, Om de verbeterde beleidssamenhang en doorwerking effectief aan te zetten, wordt een lijst opgemaakt die aangeeft waar en in welke zin afstemming en aanpassing noodzakelijk is om de beleidsvoering en wetgeving van het betrokken beleidsdomein in overeenstemming te brengen met de inhoudelijke opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Op basis van deze lijst kunnen initiatieven worden genomen om beleidsvoering en, indien nodig, wetgeving af te stemmen. Ook inzake een verticale coördinatie tussen het ruimtelijk beleid van de drie bestuursniveaus en de structurele samenwerking is een aanpassing van de stedenbouwwet van 1962, zoals gecoördineerd op 22 oktober 1996 in het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, meer dan wenselijk.

Daarnaast verschuift de nadruk in het ruimtelijk beleid meer en meer naar actiegerichtheid, naar inrichting, naar beheer en naar het anticiperen op dynamiek waardoor andere aspecten dan bestemming in de wetgeving moeten worden opgenomen. Om de vooropgestelde inhoudelijke opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en in het bijzonder de bindende bepalingen op een efficiënte en doorzichtige wijze te kunnen realiseren, is een aanpassing aan het huidig juridisch instrumentarium gewenst. Het invoeren van een planbatensysteem naast het bestaande planschadestelsel, is hiertoe een noodzakelijke voorwaarde.

Ook inzake het grond- en pandenbeleid ontbreekt vandaag niet alleen een goede coördinatie met de wetgeving op de ruimtelijke ordening maar ook nog bijkomende noodzakelijke juridische instrumenten. Essentieel is een grondbeleid dat gericht is op de realisatie van de gewenste ontwikkelingen en bestemmingen voor de diverse ruimtebehoevende maatschappelijke activiteiten.

Wil men het maatschappelijk draagvlak inzake het ruimtelijk beleid vergroten, dan moet een beter aangepast juridisch kader voor het openbaar onderzoek en voor de betrokkenheid van de verschillende actoren worden ontwikkeld.

8. Uitvoeren en implementeren van beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek inzake het ruimtelijke-orderingsbeleid

Het is essentieel dat ten behoeve van de beleidsvoering de overheid steeds beschikt over goed onderbouwde inzichten over bestaande en te verwachten ontwikkelingen en over recente gegevens. Ook moet worden gestreefd naar het gebruik van uniforme referentiejaren en een snelle implementatie van recente gegevens. Daarom is het noodzakelijk dat het wetenschappelijk onderzoek wordt uitgevoerd naar recente maatschappelijke ontwikkelingen met ruimtelijke impact, naar een onderbouwing van nieuwe inzichten en concepten en naar gegevensbeheer en methodieken voor kwantitatieve en kwalitatieve benaderingen van ruimtelijke probleemstellingen.

In het bijzonder is het aangewezen een methodiek uit te werken die kan leiden tot een duidelijke inschatting van de financiële weerslag (kosten en baten) van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de ruimtelijke ordening in het algemeen. Ten behoeve van de decretaal voorziene evaluatie en herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moet in het beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek prioriteit gaan naar gegevensbeheer en methodieken.

V Begroting van de te voorziene ruimte

De kwantitatieve opties met betrekking tot het ruimtegebruik door functies en activiteiten kunnen worden vertaald in wijzigingen van de oppervlakte van bestemmingscategorieën die voor de betrokken functie momenteel van toepassing zijn, en die het gevolg zijn van bestemmingswijzigingen in ruimtelijke uitvoeringsplannen op de drie beleidsniveaus en plannen van aanleg. In deze begroting van de te voorziene ruimte wordt er met andere woorden uitgegaan van een herziening van de opmaak van plannen in functie van de kwantitatieve opties van de Gewenste Ruimtelijke Structuur. De Vlaamse overheid zal de totaalcijfers voor Vlaanderen opvolgen in het licht van het bereiken van de begrote toestand.

2 **Gewenste ruimtelijke structuur**

1. Kwantitatieve opties met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van verschillende activiteiten en functies

In de Gewenste Ruimtelijke Structuur worden volgende kwantitatieve beleidsopties geformuleerd met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van verschillende activiteiten en functies in Vlaanderen.

- De behoefte aan bijkomende woningen in de periode 2007-2012 wordt geraamd tussen 89.424 en 115.496 wooneenheden. Daarnaast bestaat er een renovatiebehoefte- en vernieuwbouwbehoefte. De behoefte aan bijkomende woningen op korte termijn kan in de totaliteit van de woongebieden sensu lato van het gewestplan worden opgevangen (woongebied, woonuitbreidingsgebied, woongebied met landelijk karakter en woongebied aangegeven in de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften).
- 125.000 ha grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling en 150.000 ha natuurverwevingsgebied worden afgebakend in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.
- Er wordt rekening gehouden met een bosuitbreidingsdoelstelling van 10.000 ha.
- In gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt 750.000 ha agrarisch gebied, ruimtelijk bestemd voor beroepslandbouw, afgebakend.

Er wordt vastgesteld dat de totale oppervlakte voor Vlaanderen in de categorie industrie (bedrijventerreinen + zeehavens) kan stijgen van 59.600 ha tot 66.000 ha.

2 **Gewenste ruimtelijke structuur**

2. Vertaling van kwantitatieve opties in oppervlaktewijzigingen van gewestplanbestemmingen

2.1. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot wonen in een oppervlaktewijziging van de gewestplanbestemmingen voor wonen

De oppervlakte gewestplanbestemmingen voor wonen bedroeg in 1994 ca. 227.500 ha.

De behoefte aan bijkomende woningen wordt geraamd op 400.000 woongelegenheden. Daarnaast bestaat er een renovatie- en vernieuwbouwbehoefte van 300.000 woongelegenheden. De behoefte aan bijkomende woningen kan in de totaliteit van de woongebieden van de plannen van aanleg en in het bijzonder in de totaliteit van de woongebieden sensu lato van het gewestplan worden opgevangen (woongebied, woonuitbreidingsgebied, woongebied met landelijk karakter en woongebied aangegeven in de aanvullende stedenbouwkundige voorschriften). De oppervlakte gewestplanbestemmingen voor wonen zal dan ook dezelfde zal zijn als die in 1994: 227.500 ha

2.2. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot bedrijvigheid

De totale oppervlakte voor Vlaanderen in de categorie industrie (bedrijventerreinen + zeehavens) kan stijgen tot 66.000 ha. De beleidsmatige marge van 1.400 ha is hierin niet ingerekend.

2.3. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot landbouw, natuur en bos

Beleidsmatig wordt geopteerd voor de realisatie van 125.000 ha grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling, 80.000 ha natuurverwevingsgebied en 10.000 ha ecologisch verantwoorde bosuitbreiding.

De oppervlakte van de bestemmingscategorie “natuur” zal toenemen tot 150.000 ha. De oppervlakte van de bestemmingscategorie “bos” zal toenemen tot 53.000 ha. De oppervlakte van de bestemmingscategorie “overig groen” zal 34.000 ha bedragen.

Binnen de gebieden van de bestemmingscategorieën “natuur en reservaat”, “bos” of “overig groen” zal 125.000 ha in overdruk gedifferentieerd worden als grote eenheden natuur (GEN) of grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO). De keuze om binnen de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen een gebied als GEN dan wel als GENO aan te duiden is een gebiedsgerichte keuze die gemotiveerd kan wor-

den vanuit de uitgangssituatie op het terrein en vanuit een gebiedsspecifiek ontwikkelingsperspectief als resultaat van het gevoerde plannings- en overlegproces.

De grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling vormen samen het Vlaams ecologisch netwerk (VEN), in de zin van het decreet Natuurbehoud. Grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling worden afgebakend in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of via de in het decreet Natuurbehoud voorziene afbakeningsprocedures⁶⁰. Gebieden die op de plannen van aanleg geen ‘groene’ bestemming⁶¹ hebben, maar wel via de procedures van het Natuurdecreet een aanduiding als grote eenheid natuur (GEN) of grote eenheid natuur in ontwikkeling (GENO) kregen, zullen naargelang er voor de betrokken regio ruimtelijke uitvoeringsplannen gemaakt worden in het kader van de afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur een geëigende bestemming krijgen.

Binnen de gebieden van de natuurlijke structuur wordt 10.000 ha ecologisch verantwoorde bosuitbreiding gerealiseerd.

De oppervlakte van de bestemmingscategorie “landbouw” zal 750.000 ha bedragen. De agrarische gebieden worden afgebakend in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen of via beleidsmatige herbevestigingen van de bestaande gewestplannen⁶².

Van de gebieden die niet behoren tot de bestemmingscategorie “natuur”, “bos” en “overig groen” wordt 80.000 ha in overdruk gedifferentieerd als natuurverwevingsgebied. De natuurverwevingsgebieden maken deel uit van het Integraal Verwoven en Ondersteunend Netwerk in de zin van het decreet Natuurbehoud. Van deze 80.000 ha natuurverwevingsgebied zal maximum 70.000 ha in overdruk boven agrarische gebieden aangeduid worden. Minimum 10.000 ha wordt aangeduid boven andere bestemmingscategorieën⁶³.

2.4. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot landbouw in een oppervlaktewijziging van de gewestplanbestemmingen voor landbouw

De oppervlakte van de gewestplanbestemmingen voor de landbouw bedraagt momenteel ca. 806.000 ha.

In gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen zal 750.000 ha agrarisch gebied worden afgebakend. Hiervan zal maximaal 70.000 ha in natuurverwevingsgebied

⁶⁰ Via de procedures van het Natuurdecreet legde de Vlaamse Regering op 18 juli 2003 de zogenaamde ‘eerste fase’ van de afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk (ca. 85.000 ha) vast. Het resterend deel van het Vlaamse Ecologisch Netwerk zal vastgelegd worden via de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

⁶¹ Dus niet behoren tot de natuur- en reservaatgebieden, de bosgebieden, de parkgebieden, de buffergebieden of andere daarmee vergelijkbare groengebieden.

⁶² Via de beleidsmatige herbevestiging van de bestaande plannen van aanleg legde de Vlaamse Regering tussen 2005 en 2009 ca. 538.000 ha agrarisch gebied vast. Binnen deze gebieden is het ruimtelijk beleid gericht op het behoud van de hoofdfunctie landbouw en wordt een ruimtelijk beleid gevoerd zoals vastgelegd in de omzendbrief over de herbevestigde agrarische gebieden (Omsendbrief RO/2010/01). Het resterend deel van de gebieden van de agrarische structuur zal vastgelegd worden via de opmaak van gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

⁶³ Er wordt géén richtinggevende verdeling hiervoor vastgelegd. Een belangrijk deel hiervan zal zich situeren boven recreatiegebieden, maar ook gebieden voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, specifieke woongebieden (woonpark...) of nog andere gebieden komen hiervoor in aanmerking.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

worden gesitueerd. Een deel van de huidige gebieden met bestemming valleigebied of agrarisch gebied met bijzondere waarde zal in deze natuurverwevingsgebieden worden gesitueerd.

De oppervlakte gewestplanbestemming agrarisch gebied zal bijgevolg 750.000 ha bedragen.

2.5. Oppervlakte(wijzigingen) van recreatieve bestemmingen

De oppervlakte bestemmingen in ruimtelijke uitvoeringsplannen kan met 2.000 ha toenemen.

Van dit pakket kan 1.000 tot 1.500 ha worden bestemd in gewestelijke of provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen. De gemeenten kunnen 500 tot 1.000 ha recreatie bestemmen.

Herbestemmingen van bestaande zonevreemde recreatieve infrastructuur geldt, voornamelijk op lokaal niveau als beleidsprioriteit bij de invulling van het ter beschikking gestelde pakket.

In functie van de behoeften kan het pakket dat wordt voorbehouden voor het lokale niveau ook gebruikt worden op bovenlokaal niveau. Dit geldt ook andersom. Indien de behoefte op lokaal niveau groter zou blijken dan ingeschat, kan een overschot op bovenlokaal niveau gebruikt worden voor bestemmingswijzigingen in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Via monitoring wordt bewaakt dat de som van de bestemmingswijzigingen op lokaal en bovenlokaal niveau niet boven de 2.000 ha uitstijgt.

3. Begroting van de te voorziene ruimte

Kwantitatieve taakstellingen betreffende bestemmingscategorieën

De begroting van de ruimte legt de kwantitatieve streefcijfers vast van de toe- en afnamen van de oppervlakten van de verschillende bestemmingscategorieën.

In de begroting van de ruimte worden kwantitatieve opties genomen met betrekking tot de door het ruimtelijk beleid voorziene oppervlakten voor de functies wonen, werken, recreatie, natuur, bos, en landbouw. Deze kwantitatieve beleidsopties met betrekking tot een functie worden verdeeld over bestemmingscategorieën die voor de betrokken functie momenteel van toepassing zijn.

De toe- en afname van de oppervlakten van de verschillende bestemmingscategorieën is het gevolg van bestemmingswijzigingen in de ruimtelijke uitvoeringsplannen op de drie niveaus en in de plannen van aanleg. Voor wat het ritme van die bestemmingswijzigingen betreft moet verhoudingsgewijs een evenwicht worden nagestreefd tussen nog te realiseren taakstellingen voor de verschillende bestemmingscategorieën. De Vlaamse overheid zal de totaalcijfers voor Vlaanderen opvolgen in het licht van het bereiken van de begrote toestand.

De opgegeven taakstellingen zijn nettocijfers die bekomen worden door het verschil tussen bijkomend bestemde gebieden en de geschrapte bestemmingen binnen een bestemmingscategorie te berekenen. Indien gebieden van een bestemmingscategorie met een positieve taakstelling een andere bestemming krijgen, zal dat bijgevolg verrekend worden in het saldo van de resterende taakstelling voor die bestemmingscategorie.

Volgende tabel toont de samengevatte vooropgestelde evolutie van bestemmingscategorieën:

Tabel 11

Oppervlakte
bestemmingen in 2007
en de begrote toestand.

Bestemmingscategorie	toestand 2007 ⁶⁴ (in ha)	begrote toestand (in ha)
Wonen	227.500	227.500
Recreatie	19.000	21.000
Natuur	123.000	150.000
Bos	44.000	53.000
Overig groen	34.000	34.000
Landbouw	794.500	750.000
Industrie	59.500	66.000
Overig	58.000	58.000
Totaal	1.359.500	1.359.500

Er wordt 80.000 ha natuurverwevingsgebied aangeduid in overdruk op gebieden die niet tot de bestemmingscategorieën 'natuur', 'bos' of 'overig groen' behoren,

⁶⁴ Berekende oppervlaktecijfers afgerond op vijfhonderdtallen om grootteordes weer te geven. Merk op dat de totale oppervlakte groter is dan de "gecorrigeerde oppervlakte 1994" zoals vermeld in het informatief gedeelte. Dit klopt met de realiteit aangezien sindsdien de haven van Zeebrugge met ongeveer 900 ha is uitgebreid op Zee.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Bijlage

Begrippenlijst

Achterlandverbinding

Een achterlandverbinding is een verbinding tussen een zeehaven en een afzetgebied.

Activiteitsgraad

De activiteitsgraad is de verhouding tussen de beroepsbevolking (d.i. de werkende bevolking en de werkloze bevolking) en de actieve bevolking.

Ad hoc en passief ruimtelijk beleid

Ad hoc beleid is een vorm van beleid waarbij dag aan dag wordt ingespeeld op de zich aandienende problemen waaraan een onmiddellijke oplossing wordt gegeven zonder dat voor verwante problemen, noch voor het geheel van het beleidsdomein, een beleidsvisie wordt uitgewerkt. Een passief ruimtelijk beleid houdt in dat de nadruk van het beleid ligt bij het passief opvolgen van ruimteclaims eerder dan op het nemen van initiatieven voor het realiseren van een ruimtelijke visie en gewenste ruimtelijke structuur.

Afbakening

Afbakening is de precieze aanduiding van gebieden waar een specifiek beleid van toepassing is. De afbakening gebeurt in een afbakeningsproces waarin alle betrokkenen samenwerken.

Afbakening van stedelijke gebieden

Afbakening van stedelijke gebieden is de precieze aanduiding van de delen van een gemeente waarin een beleid van groei, concentratie en verdichting van toepassing is (= stedelijk-gebiedbeleid). De afbakening moet toelaten binnen de grens van het stedelijk gebied de wenselijke kwalitatieve en kwantitatieve behoefte inzake woningbouw, economische activiteit en andere activiteiten (de zogenaamde taakstellingen) op te vangen. De afbakening gebeurt in een afbakeningsproces waarin alle betrokkenen samenwerken.

Afstandsregel

Afstandsregels zijn normen voor het garanderen van een minimale afstand tussen twee activiteiten met het oog op het vermijden of beperken van onderlinge hinder.

Agrarisch bedrijf

Een agrarisch bedrijf is een bedrijf dat beroepsmatig planten en/of dieren kweekt voor de markt, met uitzondering van het kweken van dieren voor recreatieve doeleinden.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Agrarische bedrijvenzone

Een agrarische bedrijvenzone is een bedrijventerrein dat uitsluitend bestemd is voor de inplanting van nieuwe grondloze agrarische bedrijven. Agrarische bedrijvenzones worden afgebakend binnen de gebieden van de agrarische structuur en maken bijgevolg geen deel uit van de oppervlakte aan bijkomende lokale en regionale bedrijventerreinen en bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

Agrarisch gebied

Het agrarisch gebied is het gebied dat aldus bestemd wordt op het gewestplan. Agrarisch gebied is een juridisch begrip. De oppervlakte agrarisch gebied bestaat uit landbouwnuttige oppervlakte en niet landbouwnuttige oppervlakte in overheidseigendom (openbaar en privaat domein) en particuliere eigendom.

Agrarische macrostructuur

De agrarische macrostructuur is de ruimtelijke vaststelling van een aantal landbouwconcentratie- en specialisatiegebieden. De macrostructuur heeft geen impact op het vergunningenbeleid maar vormt het uitgangspunt voor positieve en structuurondersteunende maatregelen vanuit het ruimtelijk en sectoraal beleid.

Agrarische structuur

De agrarische structuur is het samenhangend geheel van gebieden die het duurzaam functioneren van de landbouw verzekeren. Agrarische structuur is aldus een ruimtelijk begrip.

Andere functie van het buitengebied

Een andere of meekoppelende functie van het buitengebied kan als een hoofd-functie voorkomen, maar ze is structuurbepalend voor het buitengebied. Aan deze “andere functies van het buitengebied” worden vanuit de structurerende functies (natuur, landbouw, bosbouw, wonen en werken), voorwaarden gesteld.

Arbeidsbalans

De arbeidsbalans is de verhouding tussen de totale in de gemeente werkende bevolking en de inwoners behorende tot de groep van de actieve bevolking. Bakens Bakens zijn visuele blikvangers die dikwijls fungeren als oriënteringspunten in het landschap.

BATNEEC-principe

Best Available Technology Not Entailing Excessive Costs = Best beschikbare technologie die geen buitensporige kosten met zich meebrengt.

Bebouwde kom

De bebouwde kom is het volgens de wegcode afgebakende gebied waarvoor specifieke verkeersregels gelden.

Bebouwd perifeer landschap

Het bebouwd perifeer landschap is die nederzettingscategorie waar de onbebouwde ruimte nog in belangrijke mate aanwezig is, maar die een versnipperd voorkomen heeft als gevolg van een uitwaaiing van allerlei functies en activiteiten (wonen, verzorging, commerciële activiteiten, industrie, ...). In een bebouwd perifeer landschap komt de bebouwing voor als fragmenten in een ongedefinieerd patroon van allerlei types van bebouwing (linten, hoofddorpen, woonkernen (verkave-

lingen), ...) en infrastructuren (wegen, spoorlijnen, hoogspanningsleidingen, ...). Bepaalde fragmenten functioneren daarbij op eenzelfde wijze als de kernen van de historische nederzettingstructuur (dorpen, gehuchten). Dit is onder meer het geval voor fragmenten met hoge concentratie aan kleinhandel en diensten zoals centra in wijken, verkavelingen, ...

Bebouwingsdichtheid

De bebauwingsdichtheid is de dichtheid die de bebouwing aanneemt. Deze kan met verschillende kengetallen worden uitgedrukt:

- woningdichtheid = aantal woningen/totale oppervlakte (woningen/ha)
- bruto-bebauwingscoëfficiënt = bebouwde oppervlakte/totale oppervlakte
- netto-bebauwingscoëfficiënt = bebouwde oppervlakte/oppervlakte percelen (bouwpercelen privé en openbaar)
- (bruto) Vloer/Terreinindex (V/T) = vloeroppervlakte gebouwen/totale oppervlakte
- (netto) Vloer/Terreinindex (V/T) = vloeroppervlakte gebouwen/oppervlakte percelen (bouwpercelen privé en openbaar)

Bron: AROHM, Het Algemeen en Bijzonder Plan van Aanleg, pag. 2.64, Brussel, 1991.

Bedrijfsvervoerplan

Een bedrijfsvervoerplan is een afsprakenplan gericht op mobiliteitsbeheersing in relatie tot het vervoer van de werknemers. Een bedrijfsvervoerplan wordt opge maakt voor een bedrijf of bedrijvenzone waarbij wordt getracht het gebruik van alternatieve vervoerswijzen door de werknemers te stimuleren door o.a. opzetten van carpoolsysteem (d.m.v. een carpooledatabank), het stimuleren van fietsgebruik, het organiseren van werknemersvervoer, ...

Bedrijventerrein voor agro-industrie

Een bedrijventerrein voor agro-industrie is een specifiek regionaal bedrijventerrein dat wordt voorbehouden voor de vestiging van regionale toeleverende en verwerkende bedrijven die de toelevering van landbouwgrondstoffen noodzakelijk voor of de verwerking van landbouwproducten afkomstig van de beroepslandbouwactiviteiten in de regio verzorgen.

Bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijf

Een bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijf is een specifieke categorie van bedrijventerrein. Een historisch gegroeid bedrijf kan omschreven worden als een regionaal bedrijf, dat morfologisch en ruimtelijk verweven is met de omgeving en dat een specifieke sociaal-economische relatie heeft met de omgeving.

Beheersovereenkomst

Beheersovereenkomsten zijn geen instrumenten van de ruimtelijke ordening. Een beheersovereenkomst is een overeenkomst op vrijwillige basis waarbij de beheerder van een grond zich verbindt om tegen een financiële vergoeding specifieke beheersmaatregelen te nemen.

Beleidscategorie

Zie ruimtelijke beleidscategorie.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is de relatieve kwaliteitsmaat van een gebied die de gewogen reisweerstand naar al de erop betrokken overige gebieden weergeeft. Anders gesteld is bereikbaarheid het gemak waarmee een plaats of een voorziening kan worden bereikt.

Bereikbaarheidsprofiel

Het bereikbaarheidsprofiel van een locatie is het geheel van kenmerken van die locatie m.b.t. zijn bereikbaarheid : de ligging t.o.v. grote bevolkingsconcentraties, afstand tot internationale luchthaven of halte van openbaar vervoer, congestiegevoeligheid, ..

Beroepslandbouw

Beroepslandbouw is de beroepsmatige landbouwbedrijfsvoering : het voortbrengen (kweken) van planten en/ of dieren in hoofd- of nevenberoep.

Beschermingsgebied voor grond- en oppervlaktewater

De beschermingsgebieden voor grond- en oppervlaktewater zijn de waterwinningsgebieden en hun beschermingszones die op grond van het decreet van 24 januari 1984 houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer worden afgebakend en waarin een aantal handelingen verboden of gereguleerd zijn in functie van de kwaliteitsbescherming van het grondwater.

Bestemmingscategorie

Een bestemmingscategorie is een afzonderlijke bestemming op een plan van aanleg.

Bestemmingsvoorschrift

De bestemmingsvoorschriften zijn het geheel van regels en voorwaarden waaraan een activiteit in een gebied met een bepaalde bestemming moet voldoen. Het bestemmingsvoorschrift is een begrip met juridische waarde.

Bindende bepaling

De bindende bepalingen van een ruimtelijk structuurplan (c.q. het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) zijn de spil tussen de in het richtinggevend gedeelte uitgewerkte gewenste ruimtelijke structuur en de realisatie ervan. De functie van de bindende bepalingen bestaat erin het dwingend karakter aan te geven voor de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan via uitvoerende instrumenten. De bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn bindend voor het Vlaams Gewest, de diensten van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de instellingen die afhangen van het Vlaams Gewest, de besturen die onder het administratief toezicht staan van het Vlaams Gewest en de vennootschappen die een erkenning hebben van betrokken instelling die afhangen van het Vlaams Gewest. De bindende bepalingen zijn niet bindend voor de burger.

Bloktrein/shuttletrein

Bloktreinen of shuttletreinen zijn goederentreinen die op vaste momenten naar vaste plaatsen vertrekken ongeacht het aantal wagons.

Bosindex

De bosindex geeft de bebossingsgraad van een gebied aan. De bosindex is de beboste oppervlakte ten opzichte van de totale oppervlakte van een gebied.

Bosstructuur

De bosstructuur maakt deel uit van de natuurlijke structuur en bestaat uit het samenhangend geheel van gebieden waar bossen omwille van socio-economische (productie, educatie, recreatie), ruimtelijke (buffering, structuurbepalend vermogen) en ecologische doelstellingen (schermfunctie, natuurfunctie) met het oog op het duurzaam functioneren van de bossen worden behouden en ontwikkeld. De bosstructuur is aldus een ruimtelijk begrip.

Bosuitbreidingsgebied

Bosuitbreidingsgebied is de beleidscategorie waar het beleid gericht is op de uitbreiding van het bosareaal.

Bouwperimeter

De bouwperimeter is de omtrek van het gebied waarin bebouwing kan worden toegestaan.

Bouw- en gebruiksvrije strook

Een bouw- en gebruiksvrije strook is een strook langs hoofd- en primaire wegen waarop een erfdienstbaarheid rust. In deze strook mogen geen vaste constructies opgericht of uitgebreid worden, of verhardingen en dergelijke aangelegd worden. Het gebruiksvrij houden van de strook betekent dat alle gebruik dat de latere inrichting en aanleg van de strook voor lijninfrastructuur kan verhinderen, niet toegelaten is. De instelling van een bouw- en gebruiksvrije strook en de concrete reglementering die ervoor geldt worden bij uitvoeringsplan en/ of verordening geregeld.

Bouwvrije zone

Bouwvrije zones zijn gebieden van de agrarische structuur waar geen enkele vorm van bijkomende bebouwing wordt toegestaan om de ontwikkelingsmogelijkheden van de grondgebonden agrarische functies te garanderen. Bouwvrije zones zijn samenhangende zones die beperkt zijn in oppervlakte. Ze worden zo geselecteerd en afgebakend dat er geen bestaande bedrijfszetels in zijn opgenomen.

Bovengeschild/ ondergeschild/ nevgeschild

De begrippen bovengeschild, ondergeschild en nevgeschild duiden op het onderling belang van de verschillende functies. Bovengeschild betekent : van betrekkelijk meer betekenis; nevgeschild betekent : als gelijke naast elkaar en ondergeschild betekent : van betrekkelijk minder betekenis.

Buffering

Ruimtelijke buffering is het van elkaar afschermen van twee of meer functies of activiteiten hetzij door ze op een zekere afstand van elkaar te houden, hetzij door het aanbrengen van een andere functie of activiteit ertussen, bijvoorbeeld een groenscherm tussen een bedrijventerrein en een woonwijk.

Buitengebied

Het buitengebied is - op het niveau van Vlaanderen bekeken - het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt en waar een buitengebiedbeleid wordt gevoerd. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen. Buitengebied is aldus een beleidsmatig begrip.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Bundeling

Cf. gedeconcentreerde bundeling Bundelingsprincipe t.a.v. buisleidingen Het bundelingsprincipe t.a.v. de aanleg van nieuwe buisleidingen houdt in dat bijkomende buisleidingen die deel uitmaken van het hoofdtransportleidingennet worden gelokaliseerd aansluitend bij een bestaande lijninfrastructuur van Vlaams niveau (hoofdwegen, primaire wegen, hoofdtransportleidingen, hoofdspoorwegen, hoofdwaterwegen).

Categorisering van het wegnennet

De functionele categorisering van het wegnennet is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid ofwel de leefbaarheid. Voor de categorisering wordt niet uitgegaan van de beheerder of van het huidige profiel van de weg. Er wordt, vanuit een langtermijnperspectief, uitgegaan van de gewenste (hoofd-) functie van de weg.

Collectief en openbaar vervoer

Vervoer is het verplaatsen van personen en goederen. Onderscheid wordt gemaakt in:

- particulier vervoer: vervoer per vervoermiddel dat niet voor iedereen onder gelijke voorwaarden toegankelijk is (in feite alleen voor de eigenaar of de gemachtigde gebruiker).
- openbaar vervoer: vervoer per vervoermiddel dat voor iedereen onder gelijke voorwaarden toegankelijk is (in feite in een vervoermiddel dat door een vervoersbedrijf wordt geëxploiteerd);
- collectief vervoer: vervoer per vervoermiddel, waarbij er groepen van personen worden vervoerd.

Compensatieregeling

De compensatieregeling houdt in dat bij de omzetting van een zachte naar een harde bestemming een gelijkwaardige omzetting van een harde naar een zachte bestemming doorgevoerd wordt.

Concept

Een concept is de ruimtelijke uitwerking van een beleidsvisie en beleidsdoelstellingen. Een concept bevat steeds één of meer kaartbeelden van het betrokken gebied.

Congestie

Congestie is de toestand waarbij de verkeersintensiteit op een bepaald wegvak de capaciteit overschrijdt.

Dagtoerisme en dagrecreatie

Dagtoerisme en dagrecreatie staan voor het geheel van activiteiten dat buiten de onmiddellijke omgeving van de woning plaatsvindt en waarmee geen overnachting gepaard gaat.

Desaffecteren van bedrijventerreinen

Het desaffecteren van bedrijventerreinen houdt in dat zij niet langer in aanmerking genomen worden voor de vestiging van nieuwe bedrijven. Dit betekent dat zij het-

zij herbestemd worden, hetzij ter beschikking komen voor een andere gebruiksvorm. Effectief gedesaffekteerde terreinen worden in de ruimtebalans verwerkt.

Doelgroepenbeleid

Doelgroepenbeleid is het mobiliteitsbeleid dat gericht is op een specifieke doelgroep. Voorbeelden van deze doelgroepen zijn: fietsers, minder mobiele, werknemers, etc...

Doortocht

Een doortocht is een weg ingericht als doortocht of op basis van het doortochtenconcept. Het is een weg met een verbindingfunctie waarvan de inrichting ter hoogte van de passage van een woonkern is ingericht met prioriteit voor verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de woonkern. Dergelijke inrichting bestaat bijvoorbeeld uit met een verlaagde ontwerpsnelheid uitgewerkt gemengde verkeersafwikkeling, beveiligde oversteekplaatsen, pleinvorming, bijzondere stedenbouwkundige vormgeving, éénheid in vormgeving en materiaalgebruik, begroening,...en is specifiek voor de ruimtelijke kenmerken van de woonkern.

Doortrekkersterrein/ residentieel woonwagenterrein

Doortrekkersterreinen en residentiële woonwagenterreinen zijn terreinen uitgerust voor niet-permanent verblijf van woonwagenbewoners en rondtrekkende gezinnen.

Draagkracht van de ruimte

De draagkracht van de ruimte is het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden.

Dry terminal

Een dry terminal is een terrein uitgerust voor de uitwisseling van goederen tussen spoor en weg.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is mobiliteit die past binnen de uitgangshouding van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij worden de economische, de sociale en de ecologische componenten geïntegreerd benaderd.

Duurzame ontwikkeling

Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien. Dit begrip is ontleend aan de Agenda 21 van de Verenigde Naties.

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling is de vertaling van het begrip duurzame ontwikkeling naar het ruimtelijk beleid toe. Dit wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als uitgangshouding genomen voor het formuleren van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Dit is een ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd op draagkracht en kwaliteit voor de vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generatie te

2 Gewenste ruimtelijke structuur

hypothekeren. Deze algemene benadering wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geoperationaliseerd op het niveau van Vlaanderen.

Dynamische inventaris

Een dynamische inventaris is een continu te actualiseren inventaris met het aanbod aan beschikbare ruimte voor bedrijven, waarin de volgende kwalitatieve en kwantitatieve elementen zijn opgenomen: de verlaten, vervallen en te saneren bedrijfsterreinen, de leegstaande, onbenutte, onderbenutte of braakliggende bedrijfsterreinen en/ of ruimten en de potenties voor economische activiteiten van voorgaande geïnventariseerde elementen. De inventaris bevat tevens elementen binnen de bevoegdheid van ruimtelijke ordening met betrekking tot milieuwetgeving, evolutie van ruimte-inname per werknemer en veranderende productiemethoden en -processen. De inventaris dient systematisch te worden geactualiseerd.

Ecologische basiskwaliteit

De ecologische basiskwaliteit garandeert het voortbestaan van organismen die gebonden zijn aan een milieu waar de invloed van de menselijke activiteit overheerst of laat migraties toe van organismen die gebonden zijn aan meer specifieke biotopen. De ecologische basiskwaliteit heeft voor wat het ruimtelijk aspect betreft, betrekking op het voorkomen van natuurlijke elementen in het landschap en op de structuurkenmerken ervan.

Ecologische infrastructuur

De ecologische infrastructuur bestaat uit de natuur- en bosgebieden die niet tot grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling, natuurverbingsgebied of natuurverwevingsgebied behoren, de kleine landschapselementen (holle wegen, taluds, houtkanten, bomenrijen, bronnen, poelen, rietkragen,...) en uit de natuur in de bebouwde omgeving, met name de natuur-, bos- en parkgebieden, beek- en riviervalleien, natuurelementen (wegbermen,...) in de stedelijke gebieden of in de kernen van het buitengebied.

Ecologisch impulsgebied

Een ecologisch impulsgebied is een (min of meer) afgelijnd gebied waar het beleid gericht is op:

- een bundeling - via een overlegmodel - op korte termijn van bevoegdheden, instrumenten, middelen en mensen van de overheid en van het privé-initiatief;
- de realisatie op korte termijn van aantoonbaar behoud, herstel en ontwikkeling van natuur en van het natuurlijk milieu. De impuls bestaat erin dat er vanuit het bevoegde beleidsdomein een aanzet wordt gegeven tot een geïntegreerd gebiedsgericht beleid, waarbij de overige beleidsdomeinen, instanties en doelgroepen worden gestimuleerd en overtuigd om zich bij dit gebiedsgericht beleid aan te sluiten.

Economisch knooppunt

Een economisch knooppunt is een gebied met een hoog aandeel aan werkgelegenheid. De economische knooppunten vormen samen met de poorten de bestaande ruimtelijk-economische structuur van Vlaanderen. Het zijn de plaatsen waar het wenselijk is economische activiteiten te concentreren. Economisch knooppunt is aldus een beleidsmatig begrip.

EG-verordening

Met EG-verordening wordt bedoeld : Verordening (EEG) nr. 2078/92 van de raad van 30 juni 1992 betreffende de landbouwproductiemethoden die verenigbaar zijn met de eisen inzake milieubescherming en betreffende natuurbeheer; Verordening (EEG) nr. 2080/92 van de raad van 30 juni 1992 tot instelling van een steunregeling voor bosbouwmaatregelen in de landbouw.

Erfdienstbaarheid

Een erfdienstbaarheid is een last waarmee een erf of een onroerend goed bezwaard is tot gebruik en ten nutte van een ander onroerend goed, bijvoorbeeld recht van toegang, bouwverbod,...

Erffunctie

De erffunctie is de functie die het wegvak vervult t.a.v. de langsheen de weg gelegen percelen, van gebouwen en van de activiteiten die er plaats vinden. Het verkeer dat zijn herkomst of bestemming heeft in het beschouwde wegvak wordt tot de erffunctie gerekend.

Europees regionaal beleid

Het Europees regionaal beleid is het beleid dat er op gericht is om op selectieve wijze regio's te ondersteunen die op basis van een aantal economische parameters lager scoren dan de overige regio's in de E.U. De regio's (tot op het niveau van NUTS 3 (= arrondissementen)) die voor het Europees regionaal beleid in aanmerking komen, kunnen een programma indienen voor betoelaging door de Europese Structuurfondsen.

Facetmatige benadering

Ruimtelijke planning als facetmatige benadering houdt in dat van activiteiten en functies het ruimtelijk aspect wordt behandeld. In deze benadering wordt in het maatschappelijk gebeuren onderscheid gemaakt tussen het sociaal-culturele facet, het sociaal-economische facet en het ruimtelijke facet. Deze benadering staat tegenover de sectorale benadering.

Fijnmazig net

Een fijnmazig wegen- of spoorwegennet betekent dat wegen van een zelfde hiërarchisch niveau en met eenzelfde functie op een relatief kleine afstand van elkaar voorkomen. Door de fijnmazigheid van het wegennet kan een bepaalde bestemming dikwijls via verschillende routes worden bereikt zonder veel omrijden.

Flankerend beleid

Flankerend beleid is beleid dat het vooropgestelde beleid ondersteunt. Het flankerend beleid bij het locatiebeleid, bestaat bijvoorbeeld onder meer uit een stringent en gebiedsgericht parkeerbeleid en uit het uitwerken van bedrijfsvervoerplannen.

Frictieleegstand

De frictieleegstand is de leegstand die noodzakelijk is om de woningmarkt naar behoren te doen functioneren.

Fysisch systeem

Het fysisch systeem is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water. In ruimtelijke context zijn vooral de bodemeigenschappen en -processen en het watersysteem van belang.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Gaaf landschap

Een gaaf landschap is een landschap waarvan de samenhang slechts in een beperkte mate gewijzigd is door grootschalige ingrepen.

Gabariet

Het gabariet van een waterweg is de maat voor de maximale scheepstonnenmaat waarvoor de waterweg is uitgerust.

Gebiedsgericht beleid

Gebiedsgericht beleid is beleid dat zich richt op de ruimtelijke kenmerken van een bepaald gebied.

Gebied voor economische activiteiten

De gebieden voor economische activiteiten zijn die gebieden die deel uitmaken van de ruimtelijk-economische structuur van Vlaanderen en waar omwille van de aanwezige mogelijkheden en de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur, de economische ontwikkelingen worden geconcentreerd. De gebieden voor economische activiteiten zijn gelegen in de economische knooppunten en in de poorten.

Gedeconcentreerde bundeling

De gedeconcentreerde bundeling is een ruimtelijk principe waarbij “bundeling” staat voor het selectief concentreren van de groei van het wonen, het werken en de andere maatschappelijke functies in de steden en kernen en “gedeconcentreerd” rekening houdt met het bestaande (gedeconcentreerde) spreidingspatroon en met de gespreid voorkomende dynamiek van de functies in Vlaanderen.

Geïntegreerd plattelandsbeleid

Het geïntegreerd plattelandsbeleid is er om, uitgaand van de dynamiek van het gebied, de leefbaarheid van het buitengebied te garanderen. Het plattelandsbeleid integreert zowel ruimtelijke als sociaal-culturele en economische maatregelen. Het plattelandsbeleid is dus gebiedsgericht, functioneert binnen het markteconomisch kader en houdt rekening met de multifunctionaliteit en de dynamiek van het buitengebied.

Gemeenschapsvoorziening

Gemeenschapsvoorzieningen zijn met name de niet-commerciële dienstverlening (politie, brandweer, post, begraafplaatsen, administratie van openbare lichamen), het onderwijs, de sociaal-medische dienstverlening, de voorzieningen voor cultuur, recreatie en ontmoeting (theaters, culturele centra, openbare bibliotheken, kerkelijke voorzieningen, musea, club- en buurthuizen, muziekscholen en vrijetijdscentra, accommodatie voor verenigingsleven, ...).

Gescheiden verkeersafwikkeling

Gescheiden verkeersafwikkeling houdt in dat de verschillende vervoerswijzen gescheiden van elkaar verlopen, bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad naast een primaire weg.

Gewestweg

Openbare weg die beheerd wordt door het Vlaams Gewest.

GIS

Geografisch informatie systeem. Een geografisch informatiesysteem is een geheel van hardware en software dat de mogelijkheid geeft de ligging (X-,Y-coördinaten) en de kenmerken (attributen) van geografische elementen (punten, lijnen en vlakken) geautomatiseerd in te voeren en te beheren in thematische lagen en nadien te analyseren en te visualiseren. Een geografisch informatiesysteem is aldus een databank die de functionaliteit bevat om ruimtelijke data om te zetten in informatie geschikt voor het ondersteunen van beleidsbeslissingen.

Goederenkoer

Een goederenkoer is een deel van een spoorwegemplacement waar goederen verzameld worden en treinen geladen en gelost worden.

Groene bestemming

Een groene bestemming staat voor volgende bestemmingscategorieën in de plannen van aanleg : de natuurgebieden, de reservaatgebieden, de bosgebieden, de groengebieden, de parkgebieden en de bufferzones.

Grondbeleid/ grond- en pandenbeleid

Grondbeleid is het geheel van maatregelen m.b.t. het verwerven, het ter beschikking stellen en het beheren van grondeigendommen met het oog op het bevorderen van doelstellingen van ruimtelijk beleid. Met een aangepast grondbeleid ten aanzien van gronden die in aanmerking komen om ingericht te worden als agrarische bedrijvengzone wordt bijvoorbeeld speculatie op die gronden vermeden.

Grondgebonden agrarisch bedrijf

Een grondgebonden agrarisch bedrijf is een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) geheel of gedeeltelijk voortbrengt via eigen uitbating van landbouwgronden. Bedrijven die een grondloze en grondgebonden bedrijfstak combineren, behoren eveneens tot de categorie van de grondgebonden bedrijven.

Grondloos agrarisch bedrijf

Een grondloos agrarisch bedrijf is een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) uitsluitend in bedrijfsgebouwen voortbrengt. Deze bedrijven hebben slechts behoefte aan een bouwplaats voor de oprichting van hun bedrijf. Grondloze bedrijven met een beperkte grondgebonden activiteit zijn eveneens grondloze bedrijven.

Grote eenheid natuur

Een grote eenheid natuur is een aaneengesloten gebied:

- waar de natuurfunctie bovengeschild is aan de andere functies en natuur als hoofdgebruiker voorkomt;
- waar momenteel een overwegend hoge biologische waarde en een hoge toekomstwaarde zijn;
- waar de biologische waarde kan toenemen door aangepast natuurbeheer;
- die een kern vormt die de duurzame instandhouding van ecotopen kan garanderen. Een grote eenheid natuur is aldus een beleidsmatig begrip.

Grote eenheid natuur in ontwikkeling

Een grote eenheid natuur in ontwikkeling is een aaneengesloten gebied :

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- waar de natuurfunctie bovengeschild is aan de andere functies en waar de natuur als hoofdgebruiker voorkomt;
- waar momenteel een geringe biologische waarde of een sterk versnipperde natuur met hoge biologische waarde en een hoge toekomstwaarde bestaat;
- waar op basis van de kenmerken van het fysisch systeem de potentie bestaat om te evolueren naar een grote eenheid natuur;
- waar de biologische waarde kan toenemen door middel van duidelijke veranderingen in het grondgebruik en/ of het beheer waarbij natuurtechnische milieubouw noodzakelijk kan zijn;
- waar op termijn een secundaire kern kan gevormd worden of een bestaande kern kan versterkt worden die de duurzame instandhouding van ecotopen kan garanderen.

Een grote eenheid natuur in ontwikkeling is aldus een beleidsmatig begrip.

Handleiding

Het begrip handleiding wordt in een specifieke betekenis gebruikt. In functie van de doorwerking van de inhoudelijke opties naar de ruimtelijke uitvoeringsplannen bestaat er voor specifieke thema's (bv. kleinhandel, toeristische en recreatieve infrastructuur, ontgronding, ...) nood aan complementaire doelgroepgerichte producten - zogenaamde handleidingen - waarin informatie en toelichting wordt verschaft bij de gebruikte terminologie en opties, waarin een methodiek worden uitgewerkt of waarin administratieve richtlijnen worden gegeven. Handleidingen geven richtlijnen aan de overheden en worden in overleg met de betrokken overheidssectoren opgesteld. Handleidingen maken als dusdanig geen deel uit van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen maar worden opgevat als onderdeel van het vormings- en communicatieproces.

Historisch gegroeid bedrijf

Zie bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijf

Hoevertoerisme

Hoevertoerisme is de vorm van toerisme die geïntegreerd is in een actief agrarisch bedrijf. Zie ook het begrip 'plattelandstoerisme'.

Hoofddorp

Een hoofddorp is een woonkern die minstens over een bepaalde uitrustingsgraad beschikt. De lijst van hoofddorpen is gebaseerd op de wetenschappelijke analyse opgenomen in de documenten 'De invloedssferen der centra en hun activiteitenstructuren' opgemaakt door M. Goossens en H. Van der Haegen in Atlas van België en 'De spreiding en het relatiepatroon vna de Belgische nederzettingen in 1980 met kaarten buiten de tekst', opgemaakt door H. Van der Haegen, M. Pattyn en S. Rousseau.

Hoofdinfrastructuur

De hoofdinfrastructuur is het geheel van de lijninfrastructuur op Vlaams niveau.

Hoofdnet voor elektriciteitsleidingen

De elektriciteitsleidingen met een spanning van 70 kV en meer worden beschouwd als het hoofdnet. Dit hoofdnet voor elektriciteitsleidingen bestaat uit de boven-

grondse hoogspanningsleidingen, de ondergrondse hoogspanningsleidingen en de hoogspanningsposten.

Hoofdspoorwegennet

Het hoofdspoorwegennet is het spoorwegennet voor personen en goederen dat naast de (inter)nationale verbindende functie, de groot- en regionaalstedelijke gebieden verbindt en de poorten ontsluit. Het is het spoorwegennet dat bij prioriteit verbeterd wordt en dat wordt uitgebreid om de vooropgestelde ruimtelijke en mobiliteitsdoelstellingen te halen.

Hoofdstation

De hoofdstations zijn de stations die structuurbepalend zijn op Vlaams niveau en waar het wenselijk is, een verdichting van de stationsomgeving na te streven. Hoofdstation is aldus een beleidsmatig begrip.

Hoofdtransportleiding

De hoofdtransportleidingen zijn de boven- en ondergrondse transportleidingen die structuurbepalend zijn op Vlaams niveau. Tot de hoofdtransportleidingen behoren:

- de (inter)nationale transitleidingen op het grondgebied van het Vlaams Gewest;
- de transportleidingen op het grondgebied van het Vlaams gewest die een rechtstreekse verbinding vormen met de internationale transitleidingen;
- de transportleidingen die de poorten, de economische knooppunten en de economische netwerken onderling verbinden.

Hoofdwaterwegennet

Het hoofdwaterwegennet is het waterwegennet dat - naast de (inter)nationale verbindende functie - de zeehavens, het economisch netwerk van het Albertkanaal en de overige economische knooppunten met watergebonden economische activiteiten ontsluit.

Hoofdwegennet

Het hoofdwegennet is het wegennet waar de nadruk eenzijdig op de (inter)nationale verbindingfunctie ligt. Hoofdweg is aldus een beleidsbegrip.

Hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur

Onder hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur wordt die infrastructuur verstaan die, omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving sterke veranderingen en dynamiek teweegbrengt in de wijze van functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en daardoor in belangrijke mate het bestaande ruimtegebruik wijzigt. Hoog- en laagdynamische toeristische-recreatieve infrastructuur wordt gebruikt in tegenstelling tot de gangbare opdeling intensieve en extensieve recreatie, die vooral vanuit de aard van de infrastructuur zelf vertrekt. Dit betekent dat naargelang van de aard en de inrichting van de infrastructuur van de toeristisch-recreatieve activiteiten zelf, een bepaalde infrastructuur op de ene plaats laag- en op de andere plaats eerder hoog-dynamisch kan genoemd worden. Het is onmogelijk algemeen geldende kwantitatieve normen te definiëren die het onderscheid maken tussen hoog- en laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Hoogspanningspost

Hoogspanningsposten zijn plaatsen waar elektriciteit van het ene nominaal hoogspanningsniveau naar een ander wordt gebracht, waar elektriciteit vanuit het elektrische productiepark op het net komt, rechtstreeks door grote industrieën wordt afgenomen of vanaf waar de distributie van elektriciteit voor private eindgebruikers begint.

Ondergrondse hoogspanningsleidingen

Ondergrondse hoogspanningsleidingen zijn verbindingen (bestaande uit meerdere ondergronds geplaatste elektrische hoogspanningskabels met toebehoren) voor de transmissie en distributie van elektriciteit op een nominaal spanningsniveau van 20 kV. Ze bevinden zich bijna altijd in het openbare domein parallel met de weg.

Bovengrondse hoogspanningsleidingen

Bovengrondse hoogspanningsleidingen zijn luchtlijnen, bestaande uit een of meerdere draadstellen, en hoogspanningsmasten, voor de transmissie en distributie van elektriciteit op een nominaal spanningsniveau boven 20 kV. Ze bevinden zich voor het grootste deel boven privaat domein en belemmeren de realisatie van de onderliggende bestemming niet, hoewel ze soms wel gebruiksbependingen met zich kunnen meebrengen.

Hub

Een hub is een knooppunt in een vervoerssysteem. Hydraulische ruwheid van het landschap De hydraulische ruwheid van het landschap is een maat voor de afvloeiingssnelheid van het regenwater in een bepaald landschap. Het behoud van een voldoende hydraulische ruwheid van het landschap draagt bij tot de ruimtelijke ondersteuning van het integraal waterbeheer.

IJzeren Rijn

De IJzeren Rijn is een bestaande spoorlijn voor goederenvervoer tussen Antwerpen-Mol-Neerpelt en verder naar Mönchen-Gladbach (Ruhrgebied), die door opwaardering en verlenging naar de Noordfranse zeehavens via Gent, als een Vlaamse transportas prioritair wordt opgenomen in het hoofdspoorwegnet voor het goederenvervoer in Vlaanderen.

IJzeren voorraad

Als ijzeren voorraad aan bedrijventerreinen voor Vlaanderen, wordt beschouwd de tijdelijk niet-realiseerbare oppervlakte voorzien in de huidige gewestplannen. De oppervlakte bedraagt 1.376 ha voor Vlaanderen en moet opgevat worden als de oppervlakte die nodig is voor een goed functioneren van vraag en aanbod van bedrijventerreinen. Deze totale oppervlakte wordt opgevat als een bufferoppervlakte in de ruimtebalans voor economische activiteiten. De ijzeren voorraad is aldus een beleidsbegrip.

Inbreiding

Inbreiding is de functionele of morfologische verdichting van het bebouwde weefsel.

Indicatief

Zie begrip 'richtinggevend gedeelte'

Individueel weekendverblijf

Met individueel weekendverblijf wordt bedoeld de al dan niet verspreid liggende weekendverblijven. Voor individuele weekendverblijven bestaat geen sectorale omkadering.

Inrichtingsprincipe

Een inrichtingsprincipe geeft aan welke voorwaarden en kwaliteitseisen moet worden voldaan bij de inrichting van de ruimte. Onder inrichting wordt verstaan : de concrete locatie en inpassing van functies en activiteiten, inclusief de hieraan te stellen kwaliteitseisen en randvoorwaarden, bijvoorbeeld in termen van maat, schaal en vormgeving van bebouwingselementen en de aard en intensiteit van het gebruik van de ruimte.

Integraal waterbeheer

Integraal waterbeheer is het beheer dat er voor zorgt dat het watersysteem voldoet aan alle functies (toevoer, afvoer, vervoer, ecologisch functioneren, drinkwater, ...). Het watersysteem wordt beschouwd als een samenhangend en functioneel geheel van oppervlaktewater, grondwater, onderwaterbodems, oevers en technische infrastructuur met inbegrip van de daarin voorkomende ecotopen en alle bijbehorende fysische, chemische en biologische kenmerken en processen.

Intermodale terminals

Intermodale terminals zijn plaatsen uitgerust voor de uitwisseling van goederen tussen verschillende verkeersmodi.

Internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park

Internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken zijn multimodale logistieke parken waaraan hoge internationale bereikbaarheidseisen worden gesteld. Zij sluiten dicht aan bij het internationale infrastructuurnetwerk. De multimodale logistieke parken richten zich specifiek op het marktsegment van het goederenvervoer, met name op het lange afstandsvervoer (een minimale afstand van 700 à 1.000 km onder het huidige prijsbeleid). Deze logistieke parken zijn de ruimtelijke uitdrukking van nieuwe vormen van transport en logistiek. Zij omvatten een combinatie van de volgende activiteiten: – ontvangen, opslaan en distribueren van goederen;

- voorraadbeheer en conditionering;
- goederenbehandeling zoals sorteren, verpakken, voorzien van labels;
- kwaliteitscontrole en reparatie;
- toegevoegde activiteiten als douaneformaliteiten, verzekeringen, bankactiviteiten.

Internationale luchthaven

Een internationale luchthaven is een poort op Vlaams niveau, die:

- bediend wordt door een breed gamma van internationale en intercontinentale lijnen, charters en zakenvluchten;
- door de diversiteit en hoogwaardigheid van de verbindingen een groot aantal

2 Gewenste ruimtelijke structuur

bezoekers bedient of vrachten verwerkt (meer dan 5 miljoen passagiers per jaar of 100.000 vliegbewegingen of 150.000 ton goederen of 1 miljoen intercontinentale passagiers).

Kern van het buitengebied

De beleidscategorie ‘kernen van het buitengebied’ bestaat uit de hoofddorpen en de woonkernen. In de kernen van het buitengebied wordt, in toepassing van het principe ‘gedeconcentreerde bundeling’, de ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot het wonen en de verzorgende activiteiten geconcentreerd. Deze dynamiek moet op de schaal en op het tempo van het buitengebied worden gehouden. De specifieke eigenheid van het wonen en werken in het buitengebied moet erkend en in relatie gebracht worden met het duurzaam functioneren van de agrarische en de natuurlijke structuur. Kwantitatief wordt hiervoor het aantal nieuw te bouwen woongelegenheden in de kernen van het buitengebied beperkt tot maximaal 40 % van het totaal.

Kernversterkend beleid

Kernversterkend beleid is het beleid dat vooropgesteld wordt voor de kernen van het buitengebied met het oog op de kwalitatieve versterking en vernieuwing van de kernen en het ruimtelijk functioneren ervan. Het kernversterkend beleid is noodzakelijk om de uitbreiding en uitwaaiing van kernen tegen te gaan. Het kernversterkend beleid houdt maatregelen in voor een attractieve woonfunctie, een gedifferentieerde woningvoorraad, het behoud van de economische dynamiek, het behoud van de voorzieningen, de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het algemeen.

Kleine landschapselementen

De kleine landschapselementen zijn de strook-, lijn- en puntvormige elementen in het landschap.

Kleinhandel

Kleinhandel wordt hier gehanteerd als de economische functie die verwijst naar kleinhandelsbedrijvigheid of kleinhandelsactiviteiten. Het Koninklijk Besluit van 31 augustus 1964 tot vaststelling van de lijst van de in het handelsregister te vermelden handelsbedrijvigheden bepaalt dat als kleinhandelsbedrijvigheid wordt beschouwd “het wederverkopen op gewone wijze in eigen naam en voor eigen rekening, van goederen aan verbruikers en kleine gebruikers, zonder deze goederen behandelingen te doen ondergaan dan die welke in de handel gebruikelijk zijn.” De kleinhandel kan zich als functie ruimtelijk uitdrukken in verschillende types zoals winkels, baanwinkels, grootwarenhuizen, shoppingcentra, discounts, Het onderscheid in ruimtelijke types wordt onder meer bepaald door de ligging, het aangeboden assortiment, de vorm van beheer en het voorkomen.

Kleinhandelszone

Een kleinhandelszone is een specifiek regionaal bedrijventerrein dat uitsluitend wordt voorbehouden voor kleinhandelsbedrijvigheden.

Knopen

Een knoop maakt deel uit van het wegennet. In een knoop komen wegen van hetzelfde niveau samen en bestaat de mogelijkheid om van weg te veranderen, bijvoorbeeld de verkeerswisselaars in het autosnelwegennet.

Laagdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur

Onder laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur wordt verstaan de infrastructuur die omwille van haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving eerder beperkte veranderingen teweegbrengt in de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur en in het bestaande ruimtegebruik. Laag- /hoog-dynamische toeristische-recreatieve infrastructuur wordt gebruikt in tegenstelling tot de gangbare opdeling extensieve en intensieve recreatie, die vooral vanuit de aard van de infrastructuur zelf vertrekt. Dit betekent dat naargelang van de aard en de inrichting van de infrastructuur van de toeristisch-recreatieve activiteiten zelf, een bepaalde infrastructuur op de ene plaats laag- en op de andere plaats eerder hoog-dynamisch kan genoemd worden. Het is onmogelijk algemeen geldende kwantitatieve normen te definiëren die het onderscheid maken tussen hoog- en laag-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur.

Landbouwgebied

Landbouwgebied is het gebied waar de landbouw als hoofdfunctie voorkomt. Landbouwgebied is een ruimtelijk begrip. Landbouwstructuur (extern) Met externe landbouwstructuur wordt bedoeld het functioneren van de landbouw.

Landelijk gebied

Het begrip 'landelijk gebied' refereert naar een geografisch omlind gebied waaraan een socio-economische betekenis is verbonden. De begrippen 'buitengebied' en 'landelijk gebied' hebben aldus een andere betekenis en dekken een andere lading, alhoewel ze onderling niet tegenstrijdig zijn. Het begrip buitengebied kan evenwel worden gerelateerd aan de graden van landelijkheid waardoor er ook een socio-economische dimensie aan deze beleidsstrategie wordt toegevoegd. Het beleid dat de Europese Commissie voor de 'landelijke gebieden' formuleert, stemt grotendeels overeen met het beleid voor het buitengebied in het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Landinrichting

Landinrichting is het bevorderen, voorbereiden, integreren en begeleiden van maatregelen, handelingen en werken die uitgaan van de bevoegde overheden en gericht zijn op het vrijwaren, herwaarderen en het meest geschikt maken van gebieden - conform de bestemming toegekend door de wetgeving op de ruimtelijke ordening en de stedenbouw.

Landschap

Het landschap is de resultante van de dynamische wisselwerking tussen de fysische omstandigheden (het abiotisch en biotisch milieu) en de menselijke activiteiten.

Landschapscomponent

Een landschapscomponent is een min of meer continu variërend verschijnsel in de ruimte. Om een landschapscomponent te kunnen beschrijven, moeten ze in categorieën of klassen worden ingedeeld : reliëfvormen, bewoning, landgebruik en perceelstructuur,...

Landschapselement

Een landschapselement is een discreet object in het landschap : een gebouw, een perceel, een boom, een meer, een rivier,...

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Latente vraag

De latente vraag naar (auto)mobiliteit is een bestaande vraag naar bijkomende automobiliteit die zich slechts manifesteert bij de uitbreiding van de capaciteit van de wegeninfrastructuur, bijvoorbeeld door de verbreding of aanleg van een weg. Door het bestaan van een latente vraag naar mobiliteit wordt de nieuw gecreëerde capaciteit niet alleen ingenomen door de trendmatige groei van de mobiliteit maar ook door de latente vraag. De latente vraag naar automobiliteit wordt geschat op 20 %.

Leidingstrook

Een leidingstrook is een in een ruimtelijk uitvoeringsplan gereserveerde strook ten behoeve van de aanleg van meerdere onder- en bovengrondse hoofdtransportleidingen (leidingen van Vlaams niveau).

Lijninfrastructuur

Lijninfrastructuur is het geheel van verkeersinfrastructuur en haar omgeving bedoeld voor verkeer en vervoer van mensen, goederen en berichten. Het omvat autowegen, waterwegen, spoorwegen, luchthavens, pijpleidingen, elektriciteitsleidingen en infrastructuur t.b.v. telecommunicatie.

Lint

Een lint is één van de beleidscategorieën voor het voeren van een gedifferentieerd ruimtelijk beleid t.a.v. de nederzettingsstructuur van het buitengebied. In dit beleid worden volgende categorieën onderscheiden : kernen (hoofddorp en woonkern), lint, verspreide bebouwing en bebouwd perifeer landschap. Een lint is een bebouwde omgeving aan één of aan beide zijden van een straat met een typische lineaire structuur en die niet als woonkern is geselecteerd.

Lintbebouwing

Lintbebouwing is een nederzettingvorm die bestaat uit vrijwel aaneengesloten bebouwing, bestaande uit alleenstaande gezinswoningen en/ of bedrijfsgebouwen langs wegen, waarbij achterliggende gronden onbebouwd blijven. Het begrip lintbebouwing heeft geen beleidsmatige betekenis.

Locatiebeleid

Het locatiebeleid is het beleid dat er op gericht is nieuwe verkeersgenererende activiteiten te voorzien op die locaties waar de capaciteit en kwaliteit van het vervoerssysteem (langzaam verkeer inbegrepen) dit toelaten. Met locatiebeleid wordt aldus het mobiliteitsprofiel van de activiteit afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.

Lokaal bedrijf

Een lokaal bedrijf is een be- en verwerkend bedrijf (inclusief tertiaire dienstverlening) dat een verzorgend karakter heeft ten aanzien van de omgeving, dat wat schaal betreft aansluit bij de omgeving (schaal van de kern, schaal van het stedelijke gebied, ...) en beperkt is van omvang.

Lokaal bedrijventerrein

Een lokaal bedrijventerrein is een bedrijventerrein uitsluitend bestemd voor lokale bedrijven.

Maas(wijde)

Een maas is het kleinste, gesloten onderdeel van een netwerk. De maaswijde is de afstand tussen parallelle voorzieningen in een netwerk.

Markante terreinovergang

Een markante terreinovergang vormt de overgang tussen twee duidelijk verschillende landschappen. Dikwijls gaat de overgang gepaard met een verschil in bodemgebruik of percelering.

Mer

Milieu-effect-rapport. Rapport waarin de milieueffecten van een geplande activiteit worden ingeschat.

Mer-plichtige inrichting

Een mer-plichtige inrichting of activiteit is een activiteit of inrichting waarvoor het verplicht is een milieu-effect-rapport op te stellen voor het bekomen van de milieuvergunning.

Mobiliteitsbeleid

Het mobiliteitsbeleid is het beleid dat zich richt op het geheel van de mobiliteitsproblematiek. Het mobiliteitsbeleid omvat :

- de maatregelen gericht op het al dan niet voldoen aan de behoefte aan verplaatsingen (mobiliteitsvraag);
- de maatregelen gericht op het aanbieden van verplaatsingsmogelijkheden (mobiliteitsaanbod);
- het beheer van de feitelijke verkeersdeelname en omgevingseffecten (mobiliteitsbeheer).

Mobiliteitsconvenant

Een mobiliteitsconvenant is een vrijwillige overeenkomst tussen het Vlaams Gewest, De Lijn en een gemeentelijke overheid. Het uitgangspunt van het mobiliteitsconvenant is de planmatige en multimodale aanpak van de mobiliteitsproblematiek. Zo kunnen de verschillende betrokken partners de beschikbare middelen gecoördineerd inzetten om de beleidslijnen inzake mobiliteit te realiseren. Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een koepelcontract of moederconvenant (mobiliteitsconvenant) en daarnaast uit één of meer specifieke uitvoeringsconvenants (type-bijakten). Waar de uitvoeringsconvenants specifieke afsprakenregelingen bevatten, regelt het moederconvenant vooral de algemene afspraken die gelden voor elk uitvoeringsconvenant dat er deel van uitmaakt.

Mobiliteitsprofiel

Het mobiliteitsprofiel van een activiteit is het geheel van kenmerken van die activiteit m.b.t. mobiliteitsaspecten : de totale verplaatsingsbehoefte, de noodzaak van persoonlijke contacten tussen werknemers, afstand tot grondstoffen, klanten, ..

Multimodaal verkeers- en vervoersmodel

Multimodale verkeers- en vervoersmodellen zijn modellen waarin de structuur en de kenmerken van de lijninfrastructuur op een geautomatiseerde wijze geëvalueerd worden vanuit verkeers- en vervoersoogpunt op het niveau van een gedefinieerd gebied (bv. provincie, Vlaanderen). De verkeers- en vervoersmodellen richten zich

2 Gewenste ruimtelijke structuur

naar de selectie en op de ontwikkelingsperspectieven voor de lijninfrastructuren. Zowel de weginfrastructuur als de infrastructuur van het openbaar vervoer zijn in dit model geïntegreerd. De multimodale verkeers- en vervoersmodellen hebben aldus een beleidsondersteunende en beleidsvoorbereidende rol.

Nadere uitwerking van stedelijke netwerken

De nadere uitwerking van stedelijke netwerken bestaat uit het opbouwen van een ruimtelijk beleidskader voor afstemming en samenwerking tussen de stedelijke gebieden onderling alsook met het buitengebied in het stedelijk netwerk. De nadere uitwerking is een invulling van het ruimtelijk principe van gedeconcentreerde bundeling.

Na/ voortransport

Na- en voortransport is het transport dat nodig is om vanuit de herkomstlocatie een halte van collectief of openbaar vervoer te bereiken, respectievelijk vanuit een halte van collectief of openbaar vervoer de bestemmingslocatie te bereiken. Voor- en/ of natransport kan gerealiseerd worden met verschillende vervoersmodi. Voorbeeld van voortransport zijn : vanuit de eigen woning te voet naar een bushalte, met de fiets tot een treinstation, met de auto tot een carpoolingparkeerplaats, ...

Natuurinrichtingsproject

Met natuurinrichtingsproject worden maatregelen en inrichtingswerkzaamheden beoogd die gericht zijn op een optimale inrichting van een gebied met het oog op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van natuurlijk milieu in het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de groen-, park-, buffer- en bosgebieden zoals bestemd in de plannen van aanleg.

Natuurlijke structuur

De natuurlijke structuur is:

- het samenhangend geheel van de rivier- en beekvalleien, de grotere natuur- en boscomplexen en de andere gebieden, waar de voor de natuur structuurbepalende elementen en processen tot uiting komen;
- de ecologische infrastructuur gevormd door lijn-, punt- en vlakvormige natuurelementen, door kleinere natuur- en boscomplexen en door parkgebieden. Natuurlijke structuur is aldus een ruimtelijk begrip.

Natuurverbindingsgebied

Een natuurverbindingsgebied is een aaneengesloten gebied:

- waar de natuurfunctie ondergeschikt is aan de andere functies, waar andere functies (doorgaans landbouw, bosbouw, ...) als hoofdgebruiker voorkomen en de natuur als nevengebruiker;
- waar de biologische waarde bepaald wordt door de aanwezigheid van kleine landschapselementen;
- waar de biologische waarde kan toenemen door de ontwikkeling van kleine landschapselementen;
- dat een verbinding realiseert tussen grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling, en verwevingsgebieden. Natuurverbindingsgebied is aldus een beleidsmatig begrip.

Natuurverwevingsgebied

Een natuurverwevingsgebied is een aaneengesloten gebied:

- waar de functies landbouw, bosbouw, natuur nevenschikt zijn en andere functies ondergeschikt zijn en waar landbouw, bosbouw en natuur gedifferentieerd voorkomen;
- waar de biologische waarde kan toenemen door middel van randvoorwaarden met betrekking tot het bestaande grondgebruik, waar het bestaande grondgebruik kan gegarandeerd blijven;
- waar een duurzame instandhouding van specifieke ecotopen kan worden gegarandeerd. Natuurverwevingsgebied is een beleidsmatig begrip.

Nederzettingsstructuur

De nederzettingsstructuur is het patroon dat gevormd wordt door het geheel van alle bebouwingsvormen in een bepaald gebied. De nederzettingsstructuur van het buitengebied wordt beleidsmatig geoperationaliseerd door de beleidscategorieën : de kernen (woonkernen en hoofddorpen, de gehuchten en linten, de verspreide bebouwing en de perifeer bebouwde landschappen).

Niet afwentelingsprincipe

Het niet afwentelingsprincipe is het principe dat problemen niet ruimtelijk, in tijd of sociaal worden verschoven.

Normbelasting

De normbelasting is de verkeersbelasting, waarbij de som van verliezen ten gevolge van wachttijden en van extra ruimtebeslag, toename van luchtverontreiniging, onveiligheid, energieverlies geminimaliseerd is.

Nutsvoorziening

Nutsvoorzieningen zijn met name de elektriciteitsvoorziening, infrastructuur voor zuivering van afvalwater, infrastructuur voor verwerking van afval, gasvoorziening, watervoorziening, telefoon-, mobilofonie- en telecommunicatie-infrastructuur.

Objectgericht beleid

Beleid dat zich richt op de specifieke kenmerken van zijn object. Bijvoorbeeld het vooropstellen van de karakteristieke zuurtegraad in het fysisch systeem als norm voor het beleid ten aanzien van het toelaten van activiteiten die verzuring veroorzaken.

Omgevingshinder

Omgevingshinder m.b.t. verkeer wordt in algemene termen omschreven als de negatieve inwerking van verkeer op het functioneren van de huidige activiteit in

de langs de weg gelegen gebieden. Het betreft o.a. ruimtebeslag, barrièrewerking, geluidshinder, luchtverontreiniging, stankhinder, onveiligheid (objectief/subjectief), ..

Omrijfactor

De omrijfactor is de verhouding tussen de werkelijk afgelegde afstand over de weg tussen herkomst en bestemming en de afstand in vogelvlucht tussen dezelfde herkomst en bestemming.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Ontwikkelingsperspectief

Een ontwikkelingsperspectief geeft aan welke mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkeling (kwalitatief en kwantitatief) worden geboden voor een bepaald ruimtegebruik of activiteit. Een ontwikkelingsperspectief kan onder meer bestaan uit : inrichtingsprincipes, ruimtelijke randvoorwaarden voor het ruimtegebruik, taakstellingen, kwantitatieve opties, .. .

Openbare ruimte

De openbare (of publieke) ruimte is een ruimte met een absoluut openbaar (of publiek) karakter, in openbaar (of publiek) beheer en met een publieke functie. Voorbeelden zijn straten, pleinen en parken.

Open-ruimteverbinding

Een open-ruimteverbinding is - op het niveau van Vlaanderen bekeken - een niet of weinig bebouwde ruimte in de buurt van sterk bebouwde gebieden. Open-ruimteverbindingen voorkomen het aan elkaar groeien van de bebouwde gebieden en verzorgen een verbindingsfunctie ten aanzien van de structuurbepalende elementen van het buitengebied. Op Vlaams niveau vormen zij de essentiële verbindingen tussen de aaneengesloten gebieden van het buitengebied.

Opvulregel

De opvulregel was een maatregel waardoor het mogelijk werd gemaakt om in gebieden bestemd als agrarisch gebied, langs uitgeruste wegen en tussen bestaande woongelegenheden, een nieuwe woongelegheden te realiseren. De opvulregel is afgeschaft.

Overdruk

Overdruk is de cartografische aanduiding van een stedenbouwkundig voorschrift bovenop de grondkleur die de “basisbestemming” aangeeft. De overdruk geeft aan dat in deze gebieden bijkomende stedenbouwkundige voorschriften geldig zijn zonder dat de stedenbouwkundige voorschriften van de grondkleur hun geldigheid verliezen.

Overheidssector

Een overheidssector of administratieve sector is een onderdeel van de overheidsadministratie dat belast is met de beleidsvoorbereiding en de beleidsuitvoering van een maatschappelijke activiteit of functie, bijvoorbeeld economie, onderwijs, infrastructuur of natuur.

Over-recreatie

Over-recreatie van een gebied houdt in de recreatieactiviteit de ruimtelijke draagkracht van het gebied overschrijdt met als gevolg een verlies aan ruimtelijke kwaliteit en degeneratie van de structuurkenmerken van het gebied.

Park-and-Ride/ Bike-and-Ride/ Kiss-and-ride

Park-and-Ride-voorzieningen zijn parkeerplaatsen waar de auto kan gestald worden om dan de reisweg te vervolledigen met de trein, de metro of de bus, of al carpoolend. Ze worden aangelegd nabij spoorwegstations, metro-stations of autobusstations, of nabij opritten-complexen van hoofdweegen. Bike-and-Ride-voorzieningen zijn stallingsplaatsen voor de fiets waarna de reisweg kan vervolledigd worden

met de trein, de metro of de bus. Ze worden aangelegd nabij spoorwegstations, metro-stations of autobusstations. Kiss-and-Ride- voorzieningen zijn halteplaatsen voor de auto waar een passagier wordt afgezet, waarna de reisweg wordt verdergezet.

Planbaten/ planschade/ stelsel van planbaten en planschade

Een stelsel van planbaten en planschade is een stelsel waarin de meerwaarden en minwaarden van eigendommen of gronden, die ontstaan door het opmaken van uitvoeringsplannen, worden beheerd ten behoeve van de uitvoering van het vooropgestelde ruimtelijk beleid waarvan het stelsel van planbaten en planschade deel uitmaakt. Planschade is een schadevergoeding die een eigenaar van een grond aan de overheid kan vorderen indien zijn eigendom door de inwerkingtreding van een plan van aanleg niet meer in aanmerking komt voor het afgeven van een bouw- of verkavelingsvergunning terwijl dat voor die inwerkingtreding wel het geval was. Planbaten is een compensatiesom die de overheid van een eigenaar van een grond kan eisen indien diens eigendom door de inwerkingtreding van een plan van aanleg in aanmerking komt voor de afgifte van bouw- of verkavelingsvergunning terwijl dat voor die inwerkingtreding niet het geval was.

Plannen van aanleg

De plannen van aanleg worden in de wet op de stedenbouw (decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996) omschreven; bedoeld zijn het gewestplan, het algemeen plan van aanleg (A.P.A.) en bijzonder plan van aanleg (B.P.A.).

Plattelandsbeleid

Zie geïntegreerd plattelandsbeleid.

Plattelandstoerisme

Plattelandstoerisme is de vorm van toerisme waarbij gebruik gemaakt wordt van de specifieke toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied. Zie ook het begrip 'plattelandstoerisme'.

Poort

Op Vlaams niveau zijn poorten plaatsen waar ontwikkelingen worden gestimuleerd omwille van de bestaande of potentiële positie in het internationale communicatienetwerk (water, weg, spoor, lucht, telecomunicatie). Zij zijn een element van de economische structuur op internationaal niveau en kunnen internationale investeringen aantrekken. Het zijn die plaatsen waar vanuit ruimtelijk oogpunt het wenselijk is de ontwikkeling en de verdichting te stimuleren omwille van:

- de aanwezigheid van hoogwaardige ontsluitings- en verbindingsfunctie (water-, weg-, spoor, pijpleiding, telematica-infrastructuur);
- de omgevingskwaliteiten (met name stedelijkheid in de stationsomgevingen), de infrastructuur in de zeehavens (kaaimuren, kranen, opslagruimtes, logistiek, ...), de hoogwaardige luchthaveninfrastructuur en luchthavengebonden functies (hotels, businesspark,...);
- de draagkracht van de omgeving zowel op milieuhygiënisch-, als op ruimtelijk vlak Poorten zijn aldus een beleidsmatig begrip.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

PRAT

Plan regional d'aménagement du territoire. Indicatief gewestelijk ruimtelijk referentiekader voor Wallonië (in opmaak).

Private collectieve ruimte

Een private collectieve ruimte is een ruimte met een privaat karakter, in privaat beheer maar met een publieke functie. Voorbeelden zijn warenhuizen, (voetbal) stadions, attractieparken, winkelgalerijen, bioscoopcomplexen en bijbehorende parkeer- en andere voorzieningen.

Randstedelijk groengebied

Binnen het stedelijk gebied zijn randstedelijke groengebieden die gebieden met een relatief onbebouwd en multifunctioneel karakter. Ook parken behoren hiertoe.

Reconversie/ reconversieregio/ reconversiegebied

Een reconversiegebied of reconversieregio is een gebied of een regio waar de bestaande productiestructuur een drastische en structurele wijziging heeft ondergaan. Hierdoor dienen bestaande nog bruikbare elementen van de productiestructuur en de infrastructuur aangepast te worden om opnieuw een bijdrage te kunnen leveren aan de regionale economie. Een typisch voorbeeld is het Limburgs Mijngebied waar de steenkoolproductie volledig is stopgezet, waardoor grote terreinoppervlakte voor andere activiteiten in aanmerking komt en waardoor de lokale economie helemaal omgeschakeld moet worden.

Regionaal bedrijventerrein

Regionale bedrijventerreinen zijn uitgeruste terreinen bestemd voor de inplanting van economische activiteiten die de schaal van hun omgeving overschrijden. Onderscheid wordt gemaakt in:

- gemengd regionaal bedrijventerrein dat bestemd is voor de vestiging van industriële bedrijven en ondernemingen behorend tot de bouwnijverheid en het transport. Tevens kunnen dienstverlenende bedrijven, met uitzondering van kleinhandel, onderwijs en medico-sociale instellingen, worden toegelaten;
- specifiek regionaal bedrijventerrein dat bestemd is voor de vestiging van specifieke industriële en tertiaire activiteiten (watergebonden, luchthavengebonden, kleinhandelszone, ...).

Regionaal landschap

Het begrip Regionaal Landschap verwijst naar een specifiek ruimtelijk afgebakend gebied waarvoor een samenwerkingsverband tussen lokale besturen, milieu- en natuurverenigingen en socio-economische partners bestaat om dit gebied op een duurzame wijze te ontwikkelen met natuur- en landschapsbehoud en natuurgericht toerisme als belangrijke pijlers. Regionaal landschap is aldus een beleidsmatig begrip.

Regionaal spoorwegennet

Het regionaal spoorwegennet is het spoorwegennet voor goederen- en personenvervoer buiten het hoofdspoorwegennet. Dit spoorwegennet wordt niet beschouwd als structuurbepalende lijninfrastructuur voor Vlaanderen, wat niet wegneemt dat de afzonderlijke lijninfrastructuren van dit net, op regionaal of lokaal niveau ruimtelijk structuurbepalend kunnen zijn.

Reservatie(strook)

Reservatie is het voorbehouden van een bepaalde ruimte voor een bepaald gebruik of activiteit in een plan van aanleg of een ruimtelijk uitvoeringsplan. Voor geplande of op termijn te realiseren infrastructuur kan een reservatiestrook worden vastgelegd. De instelling van een bouw- en gebruiksvrije strook en de concrete reglementering die ervoor geldt, worden bij uitvoeringsplan en/ of verordening geregeld.

Reversibel ruimtegebruik

Reversibel ruimtegebruik is de wijze van ruimtegebruik waarbij hetzij in het gebruik zelf, hetzij in het grondbeheer, de omkeerbaarheid van het ruimtegebruik behouden blijft.

Richtinggevend gedeelte

Het richtinggevend of indicatief gedeelte van een ruimtelijk structuurplan (c.q. het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) formuleert op basis van de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur en de trends (het informatief gedeelte) en vanuit de uitgangshouding, een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. In het richtinggevend gedeelte wordt de visie in ruimtelijke termen vertaald in ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur en op basis van de ruimtelijke principes wordt een gewenste ruimtelijke structuur uitgewerkt voor de (vier) structuurbepalende componenten. Het indicatief of richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan is dat deel waarvan door de overheid slechts bij gemotiveerde beslissing kan afgeweken worden.

ROM-project

Een ROM-Project is een projectmatig samenwerkingsverband tussen verschillende overheden gericht op de afstemming van het Ruimtelijke Orderings- en Milieubeleid in een bepaald gebied, bijvoorbeeld het ROM-project voor de Gentse kanaalzone.

Rondweg

Een rondweg is een weg die wordt aangelegd omheen een kern. Een rondweg wordt aangelegd omdat het probleem van verkeersleefbaarheid in de kern op de bestaande wegen niet door inrichting alleen kan opgelost worden. Door de rondweg worden de straten in de kern ontlast.

RSZ-tewerkstelling

RSZ-tewerkstelling is het aantal tewerkgestelden volgens de gegevens van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

Ruimtebalans

De ruimtebalans in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de confrontatie van ruimtebehoefte en ruimteaanbod voor de economische activiteiten.

Begroting van de ruimte

De begroting van de ruimte in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is een vertaling van de kwantitatieve opties met betrekking tot het ruimtegebruik door functies of activiteiten, naar wijzigingen van de oppervlakte van de gewestplanbestemmingen.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Ruimtelijke beleidscategorie

Een ruimtelijke beleidscategorie is een gebied waarvoor een specifiek beleid wordt vooropgesteld. Een ruimtelijke beleidscategorie wordt onderscheiden op basis van ruimtelijke kenmerken van het gebied of op basis van doelstellingen ten aanzien van dat gebied.

Ruimtelijke kwaliteit

Het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt opgevat als de waardering van de ruimte. Kwaliteit in de zin van 'waardering' spreekt een oordeel of een wenselijkheid uit. Ruimtelijke kwaliteit handelt niet in de eerste plaats om de hoedanigheid van het object op zich (de intrinsieke kenmerken van een landschap, van een binnenstad, van een stedelijke ruimte, ...) maar om de waarde die eraan wordt gehecht. Die waardering wordt in belangrijke mate mee bepaald door de betrokkenheid van de beoordeler (bewoner, doelgroep, gemeenschap, ...) en niet door de kenmerken van de ruimte zelf. Die waardering is sociaal-cultureel bepaald en is bijgevolg tijdsafhankelijk.

Ruimtelijke kwaliteitsobjectieven

Ruimtelijke kwaliteitsobjectieven zijn kwaliteits- en beschermingsniveaus met een ruimtelijke betekenis die noodzakelijk zijn voor het optimaal functioneren van de natuurlijke-, agrarische-, bos- en landschappelijke structuur en van het fysisch systeem. Ruimtelijke kwaliteitsobjectieven hebben louter betrekking op ruimtelijke factoren en niet op milieukwaliteitsfactoren. Ruimtelijke kwaliteitsobjectieven geven wel ondersteuning aan de milieukwaliteitsobjectieven en zijn er in die zin complementair aan.

Ruimtelijk samenhangend geheel

Een ruimtelijk samenhangend geheel wordt gekenmerkt door een eigen verschijningsvorm en structuur, die vaak verschillend zijn van de verschijningsvorm en/of de structuur van het omliggende. Door deze eigenheid of identiteit is het ruimtelijk samenhangend geheel duidelijk lokaliseerbaar in de ruimte. De aanduiding van een ruimtelijk samenhangend geheel is afhankelijk van het doel en de schaal van het onderzoek. Voorbeelden van ruimtelijk samenhangende gehelen zijn een historische dorpskern, een nieuwbouwwijk, een stationsbuurt.

Ruimtelijke structuur

Ruimtelijke structuur is de samenhang tussen ruimtelijke elementen en activiteiten. Structuur heeft tegelijkertijd en in samenhang betrekking op het morfologische (hoe iets is) en op het functioneren (de processen achter iets). Ruimtelijke structuren komen voor op alle schaalniveaus (bv. de ruimtelijke structuur van de tuin, van de wijk, van de kern, van de provincie of van het Vlaams Gewest).

Ruimtelijk structuurplan

Een ruimtelijk structuurplan is een plan waarin de keuzes met betrekking tot de ruimtelijk-structurele ontwikkeling van een bepaald gebied aangegeven worden, de ruimtelijke potenties worden belicht en waarin richtlijnen en organisatieprincipes voor grond- en ruimtegebruik worden aangegeven. Het heeft betrekking op het gehele grondgebied en op alle ruimtebehoevende activiteiten waarvan de ordening aan een respectievelijk bestuursniveau is toevertrouwd. Het beoogt tevens de

bevordering van de doeltreffendheid en van de interne samenhang van het ruimtelijk beleid.

Ruimtelijk uitvoeringsplan

Een ruimtelijk uitvoeringsplan is een instrument om uitvoering te geven aan een ruimtelijk structuurplan. Het planningsdecreet van 24 juli 1996 voorziet hiervoor twee uitvoeringsinstrumenten : de plannen van aanleg en verordeningen.

Samenhangend netwerk

Een netwerk bestaat uit takken en knopen. In een wegennetwerk zijn de takken wegen en de knopen kruispunten of knooppunten. Een netwerk is samenhangend als men van elke knoop naar om het even welke andere kan gaan via de takken van het netwerk.

Sectoraal

Een sectorale benadering is een benadering vanuit één bepaalde overheidssector zonder daarbij expliciet of impliciet rekening te houden met andere sectoren.

Sectoraal BPA

Een 'sectoraal BPA' is een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waarin voor het geheel van het gemeentelijk grondgebied, of voor een bepaald deel van het gemeentelijk grondgebied de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor een bepaalde groep van activiteiten of voor een ruimtelijke problematiek (bv. bosuitbreiding of zonevrije lokale bedrijven) worden aangegeven. In de omzendbrief RO 97/01 d.d. 27 februari 1997 worden de toepassingsmogelijkheden en -voorwaarden omschreven voor de toepassing van het sectoraal BPA voor zonevrije bedrijven. In de omzendbrief RO 93/O1 dd. 10 november 1993, worden de toepassingsmogelijkheden en -voorwaarden omschreven van het BPA voor van het gewestplan afwijkende bestemmingen.

Sectoroverschrijdend

Een sectoroverschrijdende benadering is een benadering waarbij over de grenzen van verschillende sectoren heen wordt nagedacht, of waarbij tot een integratie wordt gekomen.

Secundair waterwegennet

Het secundair waterwegennet is het waterwegennet waar alle overige kanalen en waterwegen toe worden gerekend die niet in het hoofdwaterwegennet geselecteerd zijn.

Slimme autosnelwegen

Slimme autosnelwegen zijn wegen, uitgerust met vormen van informatica en telematica die de capaciteit en de verkeerskwaliteit verhogen (bv. aanduiding van filekans).

Stadsgewest

Door VAN DER HAEGEN H. & PATTYN M. & ROUSSEAU S. (1990) wordt het stadsgewest als volgt gedefinieerd: "de hele ruimtelijk vergrote structuur waarbinnen de uiteengelegde basisactiviteiten van de stedelijke gemeenschap, nl. wonen, werken, opvoeden, winkelen, cultuurbeleving en ontspanning in overwegende mate gelokaliseerd zijn. Tussen de activiteiten bestaan intense relaties, zodat een func-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

tioneel geheel gevormd wordt dat echter in belangrijke mate naar de traditionele kernstad georiënteerd blijft.” Stadsgewest is aldus een wetenschappelijk (of geografisch) begrip.

Stamlijn voor collectief vervoer

Een stamlijn is een hoofdlijn waarop een groot aanbod aan collectief vervoer (tram, bus, ...) wordt voorgesteld en waarop alle andere vervoermiddelen worden gericht.

“Stand still”-principe

Het “stand still”-principe houdt in dat naar de toekomst toe de huidige situatie als norm aangenomen wordt. Voor het bovengronds elektriciteitsnet van 150kV-lijnen betekent dit dat de totale lengte van dit net niet mag toenemen.

Stationsomgeving

Een stationsomgeving is een omgeving binnen de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken die een strategische ligging heeft rond de hoofdstations en waar een hoge dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergegerichte activiteiten wordt nagestreefd. Stationsomgeving is aldus een beleidsmatig begrip.

Stedebouwkundig voorschrift

Zie bestemmingsvoorschrift

Stedelijk/stedelijkheid

Stedelijkheid is een ruimtelijk kenmerk toegekend aan een gebied waar de bebouwing overheerst en waar een veelheid van activiteiten, functies en mensen op een verweven en gegroepeerde wijze veel en intense onderlinge relaties onderhouden.

Stedelijke autosnelweg

Een stedelijke autosnelweg is een weg ingericht als autosnelweg die gelegen is in een stedelijk gebied. Stedelijke autosnelweg is aldus een ruimtelijk begrip.

Stedelijk conglomeraat

Door steeds verderschrijdende suburbanisatie en spreiding, en dit niet alleen meer van het wonen maar ook van industrie en (klein)handel, zijn er in Vlaanderen slechts weinig plaatsen die aan de stedelijke ontwikkeling ontsnappen. Deze evolutie duurt onverminderd voort en leidt tot een nieuw soort ruimtelijke entiteit. De historische kernen van de steden, de agglomeratie en de stadsgewestelijke banlieue (de periferie) gaan over in een stedelijk conglomeraat. Vastgesteld wordt dat er in het stedelijk conglomeraat een sterke fragmentatie van de ruimte optreedt. Niet alleen op het vlak van verbanden en communicatie, maar ook op morfologisch vlak is de stad meer en meer een ‘netwerk’ geworden waarvan de reikwijdte bovendien steeds wijder wordt (“een tapijt van fragmenten”). ‘Versimpelde’ stukken ruimte die weliswaar elk op zich een antwoord geven op een bepaalde maatschappelijke behoefte maar die geen samenhang vertonen, zijn het resultaat van deze ontwikkeling. Stedelijk conglomeraat is aldus een ruimtelijk begrip.

Stedelijk gebied

Het stedelijk gebied is het gebied waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen verschillende menselijke activiteiten (wonen, diensten, werken, ...), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren.

Stedelijk gebied is aldus een beleidsmatig begrip.

Stedelijk gebiedsbeleid

Stedelijk gebiedsbeleid is het beleid dat gevoerd wordt in de stedelijke gebieden, waar ontwikkeling, concentratie en verdichting uitgangspunten zijn, maar steeds met respect voor de draagkracht van het stedelijk gebied. Dit betekent een beleid gericht op het creëren van een aanbod aan bijkomende woningen in een kwalitatieve woonomgeving, het kwantitatief en kwalitatief voorzien van ruimte voor economische activiteiten, het versterken van het stedelijk functioneren (diensten, gemeenschapsvoorzieningen, stedelijke voorzieningen, ..) en het stimuleren van andere vormen van mobiliteit. Het aanbodbeleid in stedelijke gebieden is essentieel om verdere uitzwerming, lintbebouwing en wildgroei van allerlei activiteiten in het buitengebied te vermijden.

Stedelijk landbouwgebied

Een stedelijk landbouwgebied is een gebied waar de nodige ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw, die in de stedelijke gebieden een eigen karakter heeft, behouden moeten blijven, rekening houdend met de draagkracht van het stedelijk gebied en de andere ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke gebieden. In functie van de aanwezige ruimtelijke (stedelijke) kwaliteit zijn in dergelijke gebieden vormen van hoog-technologische tuinbouw (glastuinbouw, sierteelt) en van landbouw mogelijk. Anderzijds is er ruimte voor andere landbouwactiviteiten zoals deeltijdse en/ of hobby-landbouw- en tuinbouw, kinderboerderijen, volkstuintjes, ...

Stedelijk natuurelement

Tot de stedelijke natuurelementen behoren enerzijds de gebieden van de natuurlijke structuur die doordringen tot in het stedelijk gebied (natuurgebieden, boscomplexen en parken), en anderzijds onderdelen van de ecologische infrastructuur in de stedelijke gebieden zoals tuinen, bermen, oevers en beplantingen.

Stedelijk netwerk

Het stedelijk netwerk is een complementair en samenhangend geheel van stedelijke gebieden en van structuurbepalende elementen van het buitengebied die verbonden zijn door infrastructuur (wegen, spoorwegen, kanalen, ...). Stedelijke netwerken zijn structuurbepalend voor de Vlaamse ruimte en vragen om een samenhangend ruimtelijk beleid. Stedelijk netwerk is aldus een beleidsmatig begrip.

Stiltegebied

Een stiltegebied is een gebied van minstens één km² waarin de geluidsbelasting door toedoen van menselijke activiteiten zo laag is, dat het ervaren van de in dit gebied heersende natuurlijke geluiden niet of nauwelijks wordt verstoord.

Strategisch project voor het buitengebied

Strategische projecten voor het buitengebied zijn projecten in het buitengebied die betrekking hebben op het behoud, de ontwikkeling en de verweving van de natuurlijke, de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur.

Strategisch stedelijk project

Strategisch stedelijk projecten zijn projecten die de grote potenties van de stedelijke gebieden op een gecoördineerde wijze en efficiënt moeten illustreren en op

2 Gewenste ruimtelijke structuur

korte en halflange termijn kunnen worden uitgevoerd. Ze moeten het kwaliteitsniveau van de gewenste ontwikkeling van het stedelijk gebied weergeven. De strategische stedelijke projecten hebben de volgende kenmerken :

- ze werken op zich vernieuwenstimuleren een vernieuwingsproces in het stedelijk gebied;
- ze hebben een performante voorbeeld- en signaalfunctie voor andere delen van het stedelijk gebied;
- ze stellen een kwaliteitsnorm voor de aanpak op andere plaatsen in het stedelijk gebied;
- ze zijn structurerend voor het geheel of voor delen van het stedelijk gebied;
- ze hebben een functionele, ruimtelijke en administratief-institutionele complexiteit die de mogelijkheden van het lokale bestuur voor de realisatie ervan overstijgen ;
- zij hebben een integraal karakter (economisch, sociaal, ruimtelijk) dat een meerwaarde oplevert voor het stedelijk gebied.

Structurerende reliëfcomponent

Een structurerende reliëfcomponent is een reliëfcomponent die structuurbepalend is voor het buitengebied. De structurerende reliëfcomponenten zijn duidelijk visueel aanwezig en beklemtonen belangrijke gebiedsovergangen (cuesta's, steilranden, ...). Het beleid is erop gericht dat deze structurerende reliëfcomponenten visueel aanwezig blijven.

Structuurbepalend/structuurbepalende component

De structuurbepalende componenten zijn de (bestaande) ruimtelijke eenheden die de ruimtelijke structuur van Vlaanderen bepalen en waarvoor een specifiek ruimtelijk beleid wordt vooropgesteld. Voor iedere structuurbepalende component worden doelstellingen, ontwikkelingsperspectieven en instrumenten geformuleerd. De structuurbepalende componenten vormen, hoewel ze duidelijk van elkaar te onderscheiden zijn, een samenhangend geheel.

Structuurplanning

Structuurplanning is een dynamisch en continu proces van visie- en beleidsvorming met betrekking tot de kwaliteit van de ruimte en de realisatie ervan. Het tot stand komen van een structuurplan vormt het moment in dit proces waarop belangrijke uitspraken worden gedaan. Structuurplanning is een voor het Vlaams Gewest nieuwe vorm van planning. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is het resultaat van een structuurplanningsproces op het niveau Vlaanderen.

Subregio

Een subregio is een voldoende omvangrijk deelgebied van een provincie (meestal enkele gemeenten) bedoeld om een minimale omkadering te geven voor het uitvoeren van economische ontwikkelingsscenario's, die worden afgestemd op de economische structuur van het betrokken gebied. De afbakening is pragmatisch en verschilt per provincie.

Subsidiariteit

Het subsidiariteitsbeginsel houdt in dat elke inzake ruimtelijke ordening bevoegde overheid zich bezighoudt met die materies die geëigend zijn om op het bewuste

niveau geregeld te worden. Beslissingen moeten genomen worden op het meest geschikte niveau. Een beslissing op een hoger niveau is te verantwoorden als het belang en/ of reikwijdte ervan op het lagere niveau duidelijk overstijgt. Een hoger niveau treedt slechts op voorzover de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door het lager niveau kunnen worden verwezenlijkt.

Suburbanisatie

Langdurig proces van uitwijking van functies (wonen en werken) vanuit binnensteden naar de stadsrand, waarbij de rand een voorstedelijk karakter krijgt. In de laatste decennia gebeurt de uitwijking niet enkel vanuit de binnenstad maar ook vanuit de gehele stad en over een steeds ruimer gebied waarbij de grens tussen stad, stadsrand en platteland steeds verder vervaagt.

TEN

Trans-European Network. Het Europees netwerk van transportassen.

Terrein voor openluchtrecreatieve-verblijven

De categorie “terrein voor openluchtrecreatieveverblijven” omvat de kampeerterreinen, de kampeerverblijfparken en de vakantieparken waarvoor een sectorale omkadering bestaat.

Toegang geven (functie van toegang geven)

De toegangevende functie van een weg is het rechtstreeks toegang geven tot de aanpalende percelen. Voor de categorisering van wegen naar gewenste functie worden drie functies onderscheiden : het verbinden, het verzamelen en het toegang geven.

Toekomstwaarde

Een hoge toekomstwaarde betekent dat de fysische en hydrochemische milieu-componenten (abiotisch milieu : klimaat, geologie, geomorfologie, reliëf, bodem, waterhuishouding,...) van een gebied geschikt zijn voor het voorkomen van planten- en diersoorten en ecotopen. Een hoge toekomstwaarde gaat niet altijd gepaard met een hoge biologische waarde, maar draagt de potenties voor een hoge biologische waarde.

Toeristisch-recreatief knooppunt op Vlaams niveau

De toeristisch-recreatieve knooppunten op Vlaams niveau zijn de belangrijkste bestemmingen van de dagtochten in Vlaanderen (> 0,5% van het jaarlijks totaal aantal dagtochten).

Toeristisch-recreatief netwerk op Vlaams niveau

Een toeristisch-recreatief netwerk op Vlaams niveau bestaat uit het geheel van toeristisch-recreatieve voorzieningen (waaronder de vakantiedorpen, ...) en infrastructuur die door hun ligging en onderlinge samenhang structuurversterkend werken. Elk van deze toeristisch-recreatieve voorzieningen vervult een complementaire rol.

Toeritdosering

Toeritdosering is de op toeritten van het hoofdwegenet toegepaste verkeersregelsstrategie die als doel heeft verkeerscongestie te vermijden op het hoofdwegenet.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Toplocatie

Toplocaties zijn plaatsen in de stedelijke gebieden en aan de poorten op Vlaams niveau met een hoogwaardig en uniek karakter, met een belangrijke beeldwaarde en met een goede ontsluiting voor auto én openbaar vervoer en voor langzaam verkeer. Het zijn die gebieden die uitsluitend voorbehouden moeten worden voor een beperkt aantal economische activiteiten die omwille van hun schaal, hun geografische reikwijdte, hun aard, de toegevoegde waarde, ... een belangrijke rol vervullen in de Vlaamse economie en die als 'visitekaartje' voor het bedrijfsleven en voor Vlaanderen dienst doen.

Transport- en distributiezaak

Een transport- en distributiezaak is een duidelijk herkenbare ruimtelijke concentratie en gemeenschappelijke organisatie (initiatief) van internationaal georiënteerde transportactiviteiten en daarmee samenhangende bedrijvigheid, waar al dan niet zelfstandige diensten worden aangeboden die een meerwaarde hebben ten opzichte van normaal transport. Bij een bimodale transport- en distributiezaak beperkt de overslag van goederen zich tot twee transportmodi (water-weg, water-spoor, spoor-weg, lucht-spoor, lucht-weg, ...).

Transport- en distributiezones worden beleidsmatig opgevat als een specifiek regionaal bedrijventerrein, bedoeld voor de vestiging van bedrijven met transporten distributie-activiteiten.

Trendbreuk

Een trendbreuk is een fundamentele wijziging in een bestaande trend. Een trendbreuk kan door beleidsmaatregelen tot stand komen.

Ventweg

Een ventweg is een weg met een toeganggevende functie, parallel gelegen aan maar gescheiden van een weg met een verbindende functie als hoofdfunctie.

Verbinden

De verbindingsfunctie van de weg (het verbinden) is het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden.

Verbindingsfunctie

De verbindingsfunctie is de verkeersfunctie die de verplaatsing tussen twee gebieden mogelijk maakt.

Verblijfsstoerisme en verblijfsrecreatie

Verblijfsstoerisme en verblijfsrecreatie staan voor het geheel aan activiteiten dat buiten de onmiddellijke omgeving van de eigen woning plaatsvindt en waarmee ten minste één overnachting gepaard gaat.

Verdichting

Verdichting is één van de sleutelbegrippen in een ruimtelijk beleid waar openheid en stedelijkheid voorop staat. Verdichting betekent voor het ruimtelijk beleid in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied het volgende:

- het concentreren van het wonen en het werken in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied;
- het differentiëren van de woningvoorraad;

- het versterken van de multifunctionaliteit door verweving;
- het opleggen van minimale dichtheden;

Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling is een kwaliteitsmaat voor de doorstroming van het verkeer.

Verkeersbeheersende maatregelen

Verkeersbeheersende maatregelen zijn maatregelen bedoeld om de globale toename van het verkeer en de verkeersdeelname te beperken.

Verkeerskwaliteit

De verkeerskwaliteit van het wegennet is een maat voor de hoeveelheid verkeer die op een veilige manier door een bepaald wegvak kan afgewikkeld worden.

Verkeersleefbaarheid

De verkeersleefbaarheid verwijst naar een bepaalde toestand van een bepaald gebied, waarbij de draagkracht van het gebied al (niet-verkeersleefbaar) dan niet (verkeersleefbaar) overschreden wordt door de negatieve impact van het verkeer (zowel rijdend als stilstaand) dat er doorheen gaat of er zijn bestemming vindt.

Verkeersgenererende activiteiten

Een verkeersgenererende activiteit is een activiteit die veel verplaatsingen veroorzaakt, hetzij verplaatsing van goederen, hetzij verplaatsing van mensen (personeel, klanten, bezoekers, ..).

Verkeersleefbaarheid

Onder verkeersleefbaarheid wordt verstaan dat het ruimtebeslag en de barrièrewerking van het gemotoriseerd verkeer en de geluidshinder nog aanvaardbaar zijn voor de overige activiteiten en vormen van verkeer, voor de kwaliteit van het openbaar domein en voor het stads- en landschapsbeeld. Hierdoor beoogt men meer veiligheid en minder hinder.

Verkeer- en vervoersmanagement

Het verkeer- vervoersmanagement is het geheel van beheermaatregelen ten aanzien van verkeer en vervoer.

Vernieuwbouw

Vernieuwbouw staat voor een bestaand vergund gebouw dat geheel of gedeeltelijk wederopgebouwd wordt binnen het bestaande bouwvolume om het geschikt te maken of te houden voor de in de vergunning aangegeven functie. Het oorspronkelijke gebouw blijft niet noodzakelijk herkenbaar na de verbouwingswerkzaamheden.

Verordening

Een verordening is (in de gebruikelijke publiekrechtelijke betekenis) een rechtsregel met een abstract, algemeen en onpersoonlijk karakter die voor de duur van zijn gelding op een abstract aantal gevallen van toepassing is (dus een wet in de materiële zin van het woord) maar die geen wet is in de formele zin van het woord. De stedenbouwwet (gecoördineerd op 22 oktober 1996 in het decreet betreffende de ruimtelijke ordening) beperkt de verordening inhoudelijk tot een aantal domeinen en plaatst de 'bouwverordening' hiërarchisch onder de aanlegplannen. In het plan-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

ningsdecreet van 24 juli 1996 wordt de verordening inhoudelijk niet beperkt tot een aantal domeinen. In het planningsdecreet zijn verordeningen instrumenten om een structuurplan uit te voeren, naast de uitvoeringsplannen.

Verspreide bebouwing

Verspreide bebouwing is één van de beleidscategorieën voor het voeren van een gedifferentieerd ruimtelijk beleid t.a.v. de nederzettingsstructuur van het buitengebied. Verspreide bebouwing wordt als beleidscategorie omschreven als de bebouwing die niet behoort tot: de kernen (hoofddorp en woonkern), lint, verspreide bebouwing en bebouwd perifeer landschap. Het begrip verspreide bebouwing heeft aldus een beleidsmatige betekenis.

Vervoersdichtheid

De vervoersdichtheid is het totale verkeersvolume per oppervlakte-eenheid (ton-kilometer/km²)

Verweven

Het verweven is het in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige wijze dat er ruimtelijke meerwaarden, vormen van synergie en complementariteiten ontstaan. De wijze waarop het verweven haalbaar is, heeft te maken met het karakter (hinder of positieve effecten die nabijheid van andere functies of gebruik teweegbrengen) en het structurerend vermogen van de activiteiten. Ruimtelijke meerwaarden zijn onder meer het concentreren van activiteiten en het creëren van ruimtelijke nabijheid met voordelen ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit. 'Verweven' staat tegenover 'scheiden'. Beide begrippen hebben een duidelijke ruimtelijke betekenis. Het verweven of scheiden van functies en activiteiten hangt samen met het ruimtelijk schaalniveau waarop de ruimtelijke meerwaarden ontstaan. Het scheiden van activiteiten op het niveau van de gemeente (bv: een lokaal bedrijventerrein aan de rand van een kern) betekent het verweven van activiteiten op het niveau van Vlaanderen. Een aparte woonfunctie boven een commerciële functie betekent een scheiding op het niveau van het perceel maar een verweven van de functies op het niveau van de kern. Het begrip 'verweven van functies en activiteiten' wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gehanteerd op het niveau van Vlaanderen. Op het niveau van de kern of het stedelijk gebied kan dit een scheiding van functies en activiteiten betekenen.

Verzamelen

De verzamel functie van verkeersinfrastructuur (het verzamelen) is het verzamelen van verkeer binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden.

Verzamelnets voor goederenvervoer

Het uitbouwen van het regionaal spoorwegnet voor goederenvervoer tot een verzamelnets komt er op neer dat het spoorlijnnets zo wordt georiënteerd en opgebouwd dat de goederentreinen in een vormingsstation kunnen gebundeld worden.

Voorstedelijk net

Het voorstedelijk net van collectief vervoer is het netwerk dat de verbinding vormt tussen de gebieden in de ruime omgeving van een groot- of regionaalstedelijk gebied en het centraal gedeelte van het stedelijk gebied.

Vormingsstation

Een vormingsstation is een rangeerstation waar de verschillende treinwagons samenkomen en in een bepaalde volgorde achter elkaar worden gezet, al naargelang de bestemming.

Warmtekrachtkoppeling

Bij warmtekrachtkoppeling wordt gelijktijdig warmte en elektriciteit opgewekt. Deze techniek draagt bij aan de doelstelling van rationeel energiegebruik (r.e.g.).

Wegvak

Een wegvak is een duidelijk te onderscheiden gedeelte van een weg. Werkdagintensiteit De werkdagintensiteit is de verkeersintensiteit tussen 6 u en 22 u op een gemiddelde werkdag.

Woningpatrimonium

Het woningpatrimonium is het geheel van voor het wonen beschikbare gebouwen.

Woongegelegenheid

Een woongegelegenheid is een woonruimte voor één persoon of één groep van personen met een minimale zelfstandigheid die (samen) in deze ruimte gedurende de grootste tijd van het jaar al of niet met georganiseerde hulp eten, slapen en zich ontspannen (= wonen). Hierin zijn begrepen de éénsgesinswoningen, appartementen, diverse vormen van studio's (serviceflats, studio's voor begeleid zelfstandig wonen, gewone studio's, ...) en studentenkamers. Rusthuizen, weeshuizen en andere opvangcentra met verschillende kamers worden als één woongegelegenheid voor een collectief gezin of huishouden beschouwd.

Woonkern

Een woonkern of morfologische agglomeratie is het landschapsdeel dat aaneensluitend bebouwd is door huizen met hun hovingen, openbare gebouwen, kleine industriële of handelsuitrustingen met inbegrip van de tussenliggende verkeerswegen, parken, sportterreinen enz. Het wordt begrensd door landbouwgrond, bossen, braak en woeste gronden waartussen zich eventueel een 'verspreide bebouwing' bevindt. Zowel steden, dorpen als gehuchten kunnen woonkernen vormen. Ze kunnen ook de vorm aannemen van de in ons land zo veelvuldig voorkomende lintbebouwing. Een woonkern is één van de beleidscategorieën voor het voeren van een gedifferentieerd ruimtelijk beleid t.a.v. de nederzettingsstructuur van het buitengebied.

Zeehavenactiviteit

Een zeehavenactiviteit is een activiteit met een zeehavengebonden karakter waaronder industriële, distributie, opslag-, overslag- en logistieke activiteiten. Het zeehavengebonden karakter kan operationeel gemaakt worden door te verwijzen naar het begrip havenarbeid zoals beschreven in het KB van 12/8/74 (= uitvoeringsbesluit Wet Major): "havenarbeid ... dit wil zeggen alle behandelingen van goederen welke per zee- of binnenschepen, spoorwagens of vrachtwagens aan- of afgevoerd worden, en de met deze goederen in verband staande bijkomende diensten, ongeacht deze activiteiten geschieden in de dokken, op bevaarbare waterwegen, op de kaden of in de instellingen welke gericht zijn op invoer, uitvoer en doorvoer van goederen, alsook alle behandelingen van goederen, welke per zee- of binnensche-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

pen aan- of afgevoerd worden op de kaden van nijverheidsinstellingen. Er wordt onder verstaan:

1. alle behandelingen van goederen:
 - a. goederen: alle goederen, met inbegrip van containers en vervoermiddelen, slechts uitzonderingen gemaakt voor:
 - de aanvoer alsmede de afvoer in bulk van aardolie, aardolieproducten en vloeibare grondstoffen voor de raffinaderijen, de chemische nijverheid en de opslag- en transformatiebedrijvigheden in petroleuminstallaties;
 - vis aangevoerd met vissersvaartuigen;
 - vloeibare gassen onder druk of in bulk.
 - b. behandelingen: laden, lossen, stuwen, ontstuwen, omstuwen, storten, trimmen, klasseren, sorteren, calibreren, stapelen, ontstapelen, alsmede samenstellen en ontbinden van eenheidsladingen;
2. de met deze goederen in verband staande bijkomende diensten: markage, wegen, maten, cuberen, controle, ontvangen, bewaken, afleveren, nemen van stalen en verzegelen, schoren en ontschoren;
3. instellingen: afdaken, loodsen, laad-, los- en opslagplaatsen en magazijnen.

Zeehavengebied

Het zeehavengebied is het gebied dat uitsluitend voor zeehavenactiviteiten (met name zeehavengebonden industriële, distributie-, opslag- en overslag- en logistieke activiteiten) bestemd is. Het begrip zeehavengebied heeft aldus een ruimtelijke betekenis en kan niet verward worden met het begrip havengebied waaraan een juridische betekenis is gegeven (Wet Major en KB 12/8/1974).

Zoneren

Zoneren is het indelen van een gebied in strikt gescheiden zones waaraan een eigen, eenduidige bestemming wordt toegekend.

Zonevreemd

Voor zonevreemde bedrijven wordt de volgende omschrijving gehanteerd: een bedrijf, zijnde een gebouw, activiteit of functie, kan pas als zonevreemd worden beschouwd, wanneer zowel de juridische toets, met name het al dan niet overeenstemmen met bestaande voorschriften, als de planologische toets, met name de (on)verenigbaarheid met verschillende activiteiten en functies, duidelijk daartoe besluiten.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Deel 3: Bindende Bepalingen

INLEIDING	474
Draagwijdte en werking van de bindende bepalingen	474
Opbouw	476
BINDENDE BEPALINGEN IN VERBAND MET DE STEDELIJKE GEBIEDEN	477
1. Selectie en indeling in categorieën van de stedelijke gebieden	477
2. Afbakening van de stedelijke gebieden	477
3. Selectie en indeling in categorieën van de stedelijke netwerken	478
4. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in de stedelijke gebieden	478
BINDENDE BEPALINGEN IN VERBAND MET HET BUITENGEBIED	479
1. Omschrijving van het buitengebied	479
2. Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en de agrarische structuur	479
3. Differentiatie van de nederzettingsstructuur	479
4. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in het buitengebied	480
BINDENDE BEPALINGEN IN VERBAND MET DE GEBIEDEN VOOR ECONOMISCHE ACTIVITEITEN	481
1. Selectie van economische knooppunten	481
2. Selectie van poorten	482
3. Differentiatie van bedrijventerreinen	482
4. Afbakening van bedrijventerreinen	483
5. De zeehavens, de luchthaven van Zaventem en de logistieke parken	483
5. Vertaling van de kwantitatieve opties met betrekking tot economische activiteiten in de ruimteboekhouding	484
BINDENDE BEPALINGEN IN VERBAND MET DE LIJNINFRASTRUCTUREN	485
1. Wegeninfrastructuur	485
2. Spoorweginfrastructuur	487
3. Waterweginfrastructuur	488
BINDENDE BEPALINGEN VOOR GROND- EN PANDENBELEID	489

3

Bindende bepalingen

Inleiding

Structuurplanning is een voor het Vlaamse Gewest nieuwe wijze van ruimtelijke planning. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is de uitwerking van deze methodiek op het niveau van Vlaanderen. Het zal de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen aangeven als een kader waarin de ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Als dusdanig zal het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ook de basis vormen voor het ruimtelijk beleid via verordenende plannen en andere maatregelen.

Het decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996 bepaalt in art. 7§1 dat ruimtelijke structuurplannen een bindend, een richtinggevend en een informatief gedeelte bevatten. Aangezien de bindende bepalingen het logisch gevolg zijn van de opties in het richtinggevend gedeelte, moeten ze in samenhang met het richtinggevend gedeelte worden gelezen.

Het voorliggende deel van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is het deel met bindende bepalingen, overeenkomstig art. 7§2 van het decreet. Dit deel wordt, na de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen door de Vlaamse regering (art. 8§5 van het decreet), overeenkomstig art. 8§6 van het decreet bekrachtigd door het Vlaams Parlement.

Draagwijdte en werking van de bindende bepalingen

De bindende bepalingen zijn de spil tussen de in het richtinggevend gedeelte uitgewerkte gewenste ruimtelijke structuur en de realisatie ervan. Hun functie bestaat erin het dwingend kader aan te geven voor de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan via uitvoerende instrumenten. Overeenkomstig art. 7§2 van het decreet zijn deze bepalingen bindend voor het Vlaamse Gewest, de diensten van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, de instellingen die afhangen van het Vlaamse Gewest, de besturen die onder het administratief toezicht staan van het Vlaamse Gewest en de vennootschappen die een erkenning hebben van betrokken instellingen die afhangen van het Vlaamse Gewest.

De bindende bepalingen zijn inhoudelijk samenhangend en concreet, en worden beperkt tot essentiële elementen. De uitvoering ervan moet immers duidelijk toetsbaar (verifieerbaar) zijn. Een uitgebreide en te weinig precieze invulling ondermijnt de slagkracht en de geloofwaardigheid van de bindende bepalingen.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kunnen drie types van bindende bepalingen worden onderscheiden die, in meerdere of mindere mate, op elke materie betrekking kunnen hebben:

1. selecties en indelingen in beleidscategorieën;
2. taakstellingen in verband met de uitvoering;
3. kwantitatieve bepalingen in verband met de structuurbepalende componenten en het ruimtegebruik van diverse maatschappelijke activiteiten.

Ingevolge de vereiste van toetsbaarheid zijn de bindende bepalingen in aantal beperkt, zeker in verhouding tot het groot aantal uitgangspunten en inrichtingsprincipes die in het richtinggevend gedeelte worden vermeld. Het is decretaal vastgelegd dat van het richtinggevend gedeelte enkel kan afgeweken worden met een gemotiveerde beslissing.

Bindende bepalingen zijn niet bindend voor de burger. Dit volgt trouwens uit de aard en de inhoud van de hiernavolgende bindende bepalingen. Art. 7§7 van het decreet stelt trouwens dat de ruimtelijke structuurplannen geen beoordelingsgrond vormen voor vergunningsaanvragen.

Zoals hierboven vermeld, leveren de bindende bepalingen het kader voor de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Die uitvoering wordt geregeld door art. 11 van het decreet. De Vlaamse regering kan o.a. gebruik maken van de plannen van aanleg die ze kan opmaken en herzien overeenkomstig de wettelijke bepalingen terzake (in de eerste plaats zijn dit de gewestplannen, geregeld in de stedenbouwwet van 29 maart 1962, zoals gecoördineerd in het decreet van 22 oktober 1996 betreffende de stedenbouw en de ruimtelijke ordening) en van verordeningen.

Een beslissing van de Vlaamse regering van 31 januari 1996 stelt een aantal principes vast voor een vernieuwd algemeen decreet op de ruimtelijke ordening. Daarin zouden nieuwe uitvoerende plannen (ruimtelijke uitvoeringsplannen) een plaats krijgen. Met het decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996 werd er voor geopteerd om, in afwachting daarvan, de gewestplannen als uitvoerende plannen voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen te gebruiken.

De hiernavolgende bindende bepalingen bevatten ook delen die de provincies betreffen. Dit vindt zijn grond in twee regelingen in het decreet houdende de ruimtelijke planning.

Ten eerste kan de Vlaamse regering overeenkomstig art. 6, laatste lid van het decreet, nadere regels vaststellen over de inhoud van de ruimtelijke structuurplannen van provincies en gemeenten. Dit kan meer bepaald gebeuren in het deel met de bindende bepalingen, die overeenkomstig art. 7§2 ook bindend zijn voor de provincies.

Ten tweede kunnen in de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen overeenkomstig datzelfde art. 7§2 delen van de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan opgedragen worden aan de provincies (of de gemeenten). Nu geeft de stedenbouwwet van 29 maart 1962, zoals gecoördineerd in het decreet van 22 oktober 1996 betreffende de stedenbouw en de ruimtelijke ordening, de provincies niet de bevoegdheid plannen van aanleg op te maken of te herzien. Daarom werd in art. 18 van het decreet houdende de ruimtelijke planning bepaald dat voor de uitvoering van het provinciaal ruimtelijk structuurplan, en voor de uitvoeringstaken van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen die aan de provincie worden toegewezen, de provincie een gemotiveerd verzoek kan richten aan de Vlaamse regering om de gewestplannen te herzien. Enkele van de hiernavolgende bindende bepalingen bevatten dan ook de opdracht voor provincies om een derge

3 Bindende bepalingen

lijke vraag en een begeleidend inhoudelijk voorstel tot de Vlaamse regering te richten.

Tot slot nog een opmerking over een aantal in de bindende bepalingen vermelde ruimtelijke beleidscategorieën. De bindende bepalingen bevatten een aantal opdrachten tot opmaak en herziening van gewestplannen, waarbij echter sprake is van beleidscategorieën die op het moment van de vaststelling van deze bindende onderdelen, in de gewestplannen niet gebruikt worden.

De Vlaamse regering kan overeenkomstig art. 11§1 van het decreet houdende de ruimtelijke planning, alle passende initiatieven nemen ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit betekent dat zij gemachtigd is het instrument van de gewestplannen geschikt te maken voor de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (en de provinciale ruimtelijke structuurplannen). Zij zal aldus de lijst met bestaande bestemmingscategorieën voor de gewestplannen aanvullen of verfijnen, en zij zal voor in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ingevoerde beleidscategorieën bijhorende voorschriften opstellen.

Opbouw

De bindende bepalingen zijn gegroepeerd overeenkomstig de vier structuurbepalende componenten zoals die in het informatief en richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werden behandeld. Hoofdstuk een betreft de stedelijke gebieden. De hoofdstukken twee en drie behandelen respectievelijk het buitengebied en de gebieden voor economische activiteiten. Hoofdstuk vier tenslotte bevat bindende bepalingen in verband met de lijninfrastructuren.

Bij vermelding van de oppervlakte gewestplanbestemming wordt de oppervlakte in de gewestplannen op 1/1/1994 bedoeld.

Bindende bepalingen in verband met de stedelijke gebieden

1. Selectie en indeling in categorieën van de stedelijke gebieden

De volgende stedelijke gebieden worden geselecteerd en ingedeeld zoals aangegeven. De selectie is limitatief. De naamgeving verwijst naar de centrale gemeente binnen het stedelijk gebied en het Vlaams strategisch gebied rond Brussel. Stedelijke gebieden kunnen één of meer gemeenten of delen ervan bevatten.

1.1. Vlaams strategisch gebied rond Brussel

1.2. Grootstedelijke gebieden

Antwerpen en Gent.

1.3. Regionaalstedelijke gebieden

Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout.

1.4. Structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden

Aarschot, Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geel, Halle, Herentals, Ieper, Knokke-Heist, Lier, Lokeren, Mol, Oudenaarde, Ronse, Sint-Truiden, Tielt, Tienen, Tongeren, Waregem.

1.5. Kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau

Asse, Beringen, Beveren, Bilzen, Blankenberge, Boom, Bree, Diksmuide, Geraardsbergen, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Leopoldsburg, Lommel, Maaseik, Maasmechelen, Menen, Neerpelt-Overpelt, Ninove, Poperinge, Temse, Torhout, Veurne, Wetteren, Zottegem.

2. Afbakening van de stedelijke gebieden

De grootstedelijke en de regionaalstedelijke gebieden worden door het Vlaams Gewest in samenspraak met de betrokken bestuursniveau's in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend. De structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau worden in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend of op voorstel en op vraag van de betrokken provincie en in samenspraak met de betrokken bestuursniveau's door het Vlaams Gewest in de gewestplannen afgebakend.

3

Bindende bepalingen

3. Selectie en indeling in categorieën van de stedelijke netwerken

De volgende stedelijke netwerken worden geselecteerd en ingedeeld zoals aangegeven.

3.1. Stedelijk netwerk op internationaal niveau

Vlaamse Ruit

3.2. Stedelijke netwerken op Vlaams niveau

Kust, Kempische As, Limburgs Mijng gebied, Regio Kortrijk

4. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in de stedelijke gebieden

Wat betreft de ruimtelijke verdeling van de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden moet de verdeling anno 1991 in het woongelegenhedenbestand tussen gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren ten minste gehandhaafd worden. Dit betekent dat van de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden een minimum aantal in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren moet worden gerealiseerd. Binnen de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen wordt voor de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren per provincie de volgende procentuele verdeling aangehouden:

Provincie	Minimum percentage te realiseren in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren
Antwerpen	65 %
Vlaams-Brabant	50 %
West-Vlaanderen	67 %
Oost-Vlaanderen	61 %
Limburg	57 %
Vlaanderen (gemiddeld)	60 %

De provincie stelt in het provinciaal ruimtelijk structuurplan een kwantitatieve taakstelling op inzake woongelegenheden naar de geselecteerde structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau.

Bindende bepalingen in verband met het buitengebied

1. Omschrijving van het buitengebied

Als buitengebied worden beschouwd de gebieden die niet als stedelijk gebied worden afgebakend.

2. Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en de agrarische structuur

2.1 Grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling

De oppervlakte van de bestemmingscategorie “natuur” zal toenemen tot 150.000 ha. De oppervlakte van de bestemmingscategorie “bos” zal toenemen tot 53.000 ha. De oppervlakte van de bestemmingscategorie “overig groen” blijft 34.000 ha.

Van de gebieden binnen de bestemmingscategorieën “natuur”, “bos” of “overig groen” wordt 125.000 ha in overdruk gedifferentieerd als grote eenheden natuur of grote eenheden natuur in ontwikkeling.

2.2 Natuurverwevingsgebied

De oppervlakte “natuurverwevingsgebied” in overdruk boven bestemmingscategorieën andere dan “natuur”, “bos” en “overig groen” zal 80.000 ha bedragen. Daarvan zal maximum 70.000 ha in overdruk op gebieden van de bestemmingscategorie “landbouw” en minimum 10.000 ha in overdruk op gebieden van andere bestemmingscategorieën aangeduid worden.

2.3 Agrarisch gebied

De oppervlakte van de bestemmingscategorie “landbouw” zal 750.000 ha bedragen, bestemd voor de beroepslandbouw.

3. Differentiatie van de nederzettingsstructuur

In het buitengebied worden qua nederzettingsstructuur de volgende beleidscategorieën onderscheiden:

- kernen: hoofddorpen (waaronder meervoudige hoofddorpen) en woonkernen;
- linten;
- bebouwd perifeer landschap;
- verspreide bebouwing.

De provincie selecteert in het provinciaal ruimtelijk structuurplan in bindende bepalingen de hoofddorpen en de woonkernen.

3 Bindende bepalingen

4. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in het buitengebied

Wat betreft de ruimtelijke verdeling van de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden, moet de verdeling in het woongelegenhedenbestand anno 1991 tussen gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren ten minste gehandhaafd worden. Dit betekent dat van de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden slechts een maximum aantal in de kernen van gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren mogen worden gerealiseerd. Binnen de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen wordt voor de kernen van gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren per provincie de volgende procentuele verdeling aangehouden:

Provincie	maximum percentage te realiseren in de kernen van gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren
Antwerpen	35 %
Vlaams-Brabant	50 %
West-Vlaanderen	33 %
Oost-Vlaanderen	39 %
Limburg	43 %
Vlaanderen (gemiddeld)	40 %

De provincie stelt in het provinciaal ruimtelijk structuurplan een kwantitatieve taakstelling inzake de bijkomende woongelegenheden op naar de gemeenten die tot het buitengebied behoren.

Bindende bepalingen in verband met de gebieden voor economische activiteiten

1. Selectie van economische knooppunten

De volgende economische knooppunten worden geselecteerd. Deze selectie is limitatief.

1.1. Stedelijke gebieden

Alle geselecteerde stedelijke gebieden (grootstedelijke gebieden, regionaalstedelijke gebieden, structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau) zijn economische knooppunten. Stedelijke gebieden kunnen één of meer gemeenten of delen ervan bevatten.

1.2. Economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal

Volgende gemeenten zijn economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal.

Naast de gemeenten reeds genoemd binnen de stedelijke gebieden Antwerpen, Bilzen, Geel, Hasselt-Genk en Herentals, worden ook de gemeenten Grobbendonk, Ham, Heusden-Zolder, Laakdal, Lanaken, Lummen, Meerhout, Olen, Ranst, Schilde, Schoten, Tessenderlo, Westerlo, Zandhoven en Zutendaal als economisch knooppunt geselecteerd. (15 gemeenten)

1.3. Economische knooppunten buiten de stedelijke gebieden en buiten het economisch netwerk van het Albertkanaal

Naast de stedelijke gebieden en de economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal worden de volgende gemeenten weerhouden als economisch knooppunt: Aalter, Alken, Anzegem, Ardoorie, Arendonk, Bornem, Duffel, Hamont-Achel, Hooglede, Houthalen-Helchteren, Kortemark, Londerzeel, Malle, Meulebeke, Nazareth, Puurs, Staden, Ternat, Wielsbeke, Willebroek, Wingene en Zele.

In het kader van het Europees regionaal beleid worden aanvullend volgende gemeenten als economisch knooppunt geselecteerd: Avelgem, Balen, Dilsen-Stokkem, Kluisbergen, Maldegem, Nieuwpoort, Opglabbeek en Wervik. (30 gemeenten)

Indien blijkt na onderzoek dat de taakstelling met betrekking tot de invulling van de bedrijventerreinen in een specifiek economisch knooppunt niet afdoende kan gerealiseerd worden, dan kan deze taakstelling verder ingevuld worden op nabijgelegen zones in een aangrenzende gemeente.

3

Bindende bepalingen

2. Selectie van poorten

De volgende poorten worden geselecteerd.

2.1. Zeehavens

Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende; deze laatste in samenhang met de regionale luchthaven.

2.2. Internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken

De locaties Hoevenen en Beveren in het zeehavengebied Antwerpen, een locatie in het zeehavengebied Gent, een locatie in het zeehavengebied Zeebrugge en een locatie in het luchthavengebied van de internationale luchthaven van Zaventem. Onderzoek zal plaatsvinden naar een mogelijke locatie in het luchthavengebied of zeehavengebied van Oostende. De poort Genk is geselecteerd als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park buiten de zeehavens.

2.3. Internationale luchthaven

Zaventem.

2.4. Station voor de hoge-snelheidstrein

Antwerpen-Centraal.

3. Differentiatie van bedrijventerreinen

Voor bestaande en nieuwe bedrijventerreinen wordt een differentiatie doorgevoerd op basis van de terreinlocatie en de aard van de bedrijfsactiviteiten die er zich kunnen vestigen. Hierbij wordt er aandacht besteed aan de afstemming van het mobiliteitsprofiel van de bedrijven op het bereikbaarheidsprofiel van het bedrijventerrein. De bedrijventerreinen, exclusief deze gelegen in de poorten, worden als volgt gedifferentieerd:

- gemengde regionale bedrijventerreinen;
- specifieke regionale bedrijventerreinen, als volgt aangeduid:
 - * wetenschapspark;
 - * transport- en distributiezaak;
 - * watergebonden bedrijventerrein;
 - * luchthavengebonden bedrijventerrein;
 - * kleinhandelszone;
 - * kantoor- en dienstzone;
 - * bedrijventerrein voor agro-industrie;
 - * zone voor afvalverwerking en recycling;

De (kwantitatieve) invulling van de differentiatie vindt plaats bij de afbakening van de regionale bedrijventerreinen door de respectievelijke bestuursniveaus.

- * lokale bedrijventerreinen;
- * bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

4. Afbakening van bedrijventerreinen

De behoefte aan uit te rusten bedrijventerreinen wordt vastgesteld op 10.000 ha tot 2007. Hiervan zal in aanlegplannen 6.000 ha worden afgebakend als bedrijventerrein en 4.000 ha als reservebedrijventerrein.

De bijkomende behoefte is opgenomen in punt 6. Vertaling van de kwantitatieve opties met betrekking tot economische activiteiten in de ruimteboekhouding.

De verhouding naar categorie en naar locatie van de af te bakenen nieuwe bedrijventerreinen is als volgt:

- 80-85 % als lokale en regionale bedrijventerreinen of bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven in de economische knooppunten
- 15-20 % als lokale bedrijventerreinen en als bedrijventerrein voor historisch gegroeide bedrijven in gemeenten buiten de economische knooppunten

De regionale bedrijventerreinen in de grootstedelijke- en de regionaalstedelijke gebieden en in de economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal, en de bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend.

De regionale bedrijventerreinen in de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau en in de specifieke economische knooppunten worden in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend of op voorstel en op vraag van de provincie door het Vlaams Gewest in de gewestplannen afgebakend. Regionale bedrijventerreinen in de bijzondere economische knooppunten worden, al naargelang het geval, afgebakend door het Vlaams Gewest dan wel door de provincie.

5. De zeehavens, de luchthaven van Zaventem en de logistieke parken

5.1. De zeehavens

Voor de zeehavens bakt het Vlaamse Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen als zeehavengebied af.

5.2. De luchthavens

Voor de internationale luchthaven van Zaventem bakt het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen als luchthavengebied af.

De regionale luchthavens van Oostende en Deurne worden als luchthavengebied afgebakend binnen de afgebakende stedelijke gebieden.

3 Bindende bepalingen

5.3. De internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken

Voor de geselecteerde multimodale internationaal georiënteerde logistieke parken bakent het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen als multimodaal internationaal georiënteerd logistiek park af. Deze terreinen worden afgebakend binnen de als zeehavengebied of luchthavengebied afgebakende terreinen.

Voor de poort Genk bakent de Vlaamse overheid terreinen af als internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park.

6. Vertaling van de kwantitatieve opties met betrekking tot economische activiteiten in de ruimteboekhouding

De oppervlakte aan bestemde bedrijventerreinen in plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen kan tot 66.000 ha. De beleidsmatige marge van 1.400 ha is hierin niet ingerekend.

Bindende bepalingen in verband met de lijninfrastructuren

1. Wegeninfrastructuur

1.1. Categorisering van de wegen naar functie

De bestaande en nieuwe wegen worden onderverdeeld naar functie in vijf categorieën:

- hoofdwegen met hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau;
- primaire wegen categorie I met hoofdfunctie verbinden op Vlaams niveau en aanvullende functie verzamelen op Vlaams niveau;
- primaire wegen categorie II met hoofdfunctie verzamelen op Vlaams niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau;
- secundaire wegen met hoofdfunctie verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau en aanvullende functie toegang geven;
- lokale wegen met hoofdfunctie toegang geven.

De algemene principes inzake de vormgeving en de uitrusting van de verschillende categorieën van wegen (zoals uiteengezet in het indicatief gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) kunnen voor wat betreft bestaande wegen niet opgevat worden als bindende norm en moeten steeds geëvalueerd worden vanuit de bestaande historisch gegroeide structuur van de omgeving waarin deze weg gelegen is.

1.2. Selectie van de hoofdwegen

Het Vlaams Gewest selecteert volgende wegvakken als hoofdweg:

R1		van A1 (Ekeren)	tot A14 (Linkeroever)
R0		van A7 (Drogenbos)	tot A7 (Ittre)
R2		van N49/A11 (Beveren)	tot A12 (Stabroek)
A1	(E19)	van R1 (Ekeren)	naar Breda
A1	(E19)	van R0 (Machelen)	tot R1 (Berchem)
A2	(E314)	van A3 (Bertem)	tot Nederlandse grens
A3	(E40)	van R0 (Kraainem)	naar Luik
A4	(E411)	van R0 (Hoeilaart)	naar Namen
A7	(E19)	van R0 (Drogenbos)	naar Bergen
A8	(E429)	van R0 (Halle)	naar Doornik
A10	(E40)	van A18 (Jabbke)	tot R0 (Groot-Bijgaarden)
A11/N49		van A18 (Westkapelle)	tot A14 (Linkeroever)
A12		van A1 (Ekeren)	naar Bergen op Zoom
A13	(E313)	van R1 (Wijnegem)	naar Luik
A14	(E17)	van R1 (Antwerpen-LO)	naar Rijsel
A17		van A10 (Oostkamp)	tot A8 (Doornik)
A18	(E40)	van A10 (Jabbke)	naar Duinkerke
A21	(E34)	van A13 (Ranst)	naar Eindhoven
A25	(E25)	van Maastricht	naar Luik
A102 : te ontwerpen		van R1 (Merksem)	tot A13 (Wommelgem)
AX: te ontwerpen		van N31 (Brugge - Blauwe Toren)	tot N49/A11 (Westkapelle)
Noordelijke sluiting Ring (R1): aan te leggen		van A11/N49	tot R1

3 Bindende bepalingen

Het Vlaams Gewest duidt deze wegvakken aan in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Voor de nieuw aan te leggen wegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

1.3. Selectie van de primaire wegen categorie I

Het Vlaams Gewest selecteert volgende wegvakken als primaire weg categorie I :

R4-West en B402	van A10 (Drongen)	tot A11/N49 (Zelzate)
N423	van N49/A11 (Zelzate)	tot de Nederlandse grens (Tractaatweg) aansluitend op R4-Oost
R4 Oost	van aansluiting 16 A10 (Merelbeke)	tot A14/E17
A3	van R0 (Kraainem)	tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest
A10	van A18 (Jabbeke)	tot R31 (Oostende- rondpunt)
A12	van R1 (Antwerpen)	tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Strombeek-Bever)
N16	van A14 (Sint-Niklaas)	tot A12 (Willebroek-Noord)
N16	van A1 (Mechelen)	tot A12 (Willebroek-Zuid)
N31	van aansluiting 8 A10 (Brugge)	tot N34 (Zeebrugge Haven)
N44	van A10 (Aalter)	tot A11/N49 (Maldegem)
N60: gedeelte	van A14 (Zevergem)	tot grens met Waals Gewest te ontwerpen
N74	van A2 (Houthalen)	tot Nederlandse grens
N19	van aansluiting 23 A13 (Geel)	tot R14 (Geel)
N71: gedeelte	van N19 - R14 (Geel)	tot N74 (Neerpelt) te ontwerpen
A201	van R0	tot parking luchthaven Zaventem
Aansluiting luchthaven	van aansluiting 12 (A1)	tot parking in het westen Zaventem: te ontwerpen
Aansluiting luchthaven	van A3	tot parking in het oosten
Zaventem: te ontwerpen		

Het Vlaams Gewest duidt deze wegvakken aan in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Voor de nieuw aan te leggen wegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

1.4. Selectie van de primaire wegen categorie II

Het Vlaams Gewest duidt de primaire wegen categorie II in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen aan. Voor de nieuw aan te leggen wegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

1.5. Secundaire wegen

De secundaire wegen worden behandeld in de provinciale ruimtelijke structuurplannen.

1.6. Lokale wegen

De lokale wegen worden behandeld in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

2. Spoorweginfrastructuur

Het Vlaams Gewest selecteert de bestaande spoorwegvakken die als hoofdspoorweg in aanmerking komen. Het Vlaams Gewest duidt deze spoorwegvakken in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen aan. Voor de nieuw aan te leggen spoorwegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

2.1. Hoofdspoorwegen voor het personenvervoer

Het net van de Hoge-Snelheids-Lijnen (HSL-net) met de volgende trajecten :

- Rijsel-Brussel op een nieuwe spoorlijn parallel aan lijn 94 (Halle-Doornik);
- Antwerpen-Brussel over de opgewaardeerde en bestaande lijn 25 (Brussel-Antwerpen);
- Brussel-Luik tot Leuven grotendeels op de opgewaardeerde lijn 36 (Brussel-Leuven) en vanaf Bierbeek op een nieuwe spoorlijn parallel aan de A3/E40 (Brussel-Leuven-Luik);
- Antwerpen-Rotterdam op de opgewaardeerde lijn 12 tot Luchtbal en vanaf Luchtbal op een nieuwe spoorlijn parallel aan de A1/E19 (Antwerpen-Breda).
- Antwerpen-Brussel, deels over de opgewaardeerde en bestaande lijn 25 (Brussel-Antwerpen), deels over de te ontwerpen lijn 25N met inbegrip van de te ontwerpen ontsluiting van de luchthaven Zaventem;

Het net van de (inter)nationale verbindingen en de verbindingen van Vlaams niveau:

- Brussel-Antwerpen-Roosendaal (Amsterdam);
- Brussel-Oostende;
- Brussel-Luik-(Keulen);
- Brussel-Kortrijk;
- Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas;
- Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel;
- Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel;
- Brussel-Leuven-Landen/Aarschot-Hasselt-Genk;
- Antwerpen-Lier-Aarschot-Hasselt;
- Brussel-Mechelen-Lier-Turnhout;
- Brussel-Luxemburg;
- Brussel-Zaventem luchthaven.
- Antwerpen-Lier-Mol-Neerpelt-Weert;

Onderzoek zal plaatsvinden naar de mogelijkheid om de westelijke verlenging van de IJzeren Rijn via De Panne in te schakelen in het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer.

2.2. Hoofdspoorwegen voor het goederenvervoer

- De te herwaarderen IJzeren Rijn (Duinkerken-Antwerpen-Neerpelt-Ruhrgebied);
- Het net van (inter)nationale verbindingen :
 - * Zeebrugge-Brugge-Gent-Moeskroen-Rijsel;

3

Bindende bepalingen

- * Zeebrugge-Gent-Denderleeuw-Aat-Parijs;
- * Zeebrugge-Gent-Dendermonde-Mechelen-Leuven-Ottignies-Luxemburg;
- * Antwerpen-Rotterdam;
- * Antwerpen-Bergen-op-Zoom;
- * Antwerpen-Lier-Hasselt-Montzen;
- * Antwerpen-Leuven-Ottignies-Luxemburg.

3. Waterwegeninfrastructuur

3.1. Selectie van de hoofdwaterwegen

Het Vlaams Gewest selecteert de bestaande waterwegen die als hoofdwaterweg in aanmerking komen en duidt deze in de gewestplannen aan. Voor de nieuw aan te leggen of te verbeteren hoofdwaterwegen worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

De volgende waterwegen worden als hoofdwaterweg geselecteerd:

- het Albertkanaal;
- het Kanaal Gent-Terneuzen;
- de Schelde-Rijnverbinding en de dokken te Antwerpen;
- de Zeeschelde en de Bovenschelde;
- het kanaal Brussel-Schelde / Brussel-Charleroi;
- de Ringvaart (Gent);
- de Leie en afleidingskanaal.

De aansluiting van de zeehavens van Oostende en Zeebrugge op het hoofdwaterwegennet, wordt beschouwd als zijnde een hoofdwaterweg. Onderzoek zal plaatsvinden naar drie mogelijke alternatieven voor deze internationale verbinding-functie:

1. de verbetering van het kanaal Gent-Brugge;
2. de verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen;
3. de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding.

Voor de beoordeling van de drie alternatieve trajecten moeten de ruimtelijke en de economische opportuniteiten voorafgaandelijk en gezamenlijk onderzocht en de prioriteiten bepaald worden.

3.2. Terreinreserveringen voor te verbeteren hoofdwaterwegen

Voor een aantal projecten ter verbetering van het hoofdwaterwegennet worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen terreinen gereserveerd.

Bindende bepalingen voor grond- en pandenbeleid

Het Vlaams Gewest neemt maatregelen om het grond- en pandenbeleid verder decretaal uit te bouwen.

In dit verband wordt het decreet grond- en pandenbeleid (2008), dat thans vooral maatregelen bevat van grond- en pandenbeleid in verband met het wonen, aangevuld met decretale initiatieven inzake grond- en pandenbeleid voor bedrijvigheid, toerisme, recreatie en vrije tijd, landbouw, natuur en bos en lijninfrastructuur.

Elk beleidsdomein binnen het Vlaams Gewest stelt bij aanvang van de legislatuur een uitgewerkte uitvoeringsagenda vast die op basis van een actieve evaluatie en monitoring vorm geeft aan een concreet actieplan voor het bereiken van de kwalitatieve en kwantitatieve doelstellingen van het RSV.

