



Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

gecoördineerde versie
(april 2004)



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 en het besluit van de Vlaamse regering van 12 december 2003 houdende definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd, voor wat de bindende bepalingen betreft, bij decreten van respectievelijk 17 december 1997 en 19 maart 2004'



COLOFON

Dit boek is een publicatie van het
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Departement Leefmilieu en Infrastructuur
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen
Afdeling Ruimtelijke planning
Graaf de Ferraris-gebouw
Koning Albert II-laan 20
1000 Brussel.

Dit boek is te verkrijgen door overschrijving van 10 euro
op rekeningnummer 091-2206059-17 van
AROMH-ontvangsten
Graaf de Ferraris-gebouw
Koning Albert II-laan 20
1000 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.ruimtelijkeordering.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@lin.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.

D/2004/3241/155

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Algemene inleiding

Voorwoord

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.

Uit de evaluatie die gehouden werd in 2003, bleek dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op twee aspecten aan herziening toe was. Een eerste aspect van de herziening heeft betrekking op de ruimte voor wonen, meer bepaald over de gewenste verdeling van bijkomende woningen over de stedelijke gebieden en het buitengebied. Het tweede aspect gaat over de ruimte voor bedrijven: hoe interpreteren we herbestemmingen voor zonevreemde bedrijven in de ruimtebalans? Het gaat om eerder technische wijzigingen, die niet raken aan de visie die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vastgelegd werd.

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 herziening.

Inhoudstafel **Inleiding**

INHOUDSTAFEL

Algemene inhoudstafel van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	9
Algemene inleiding	11
Deel 1- Bestaande ruimtelijke structuur en Prognoses - informatief gedeelte	19
Deel 2 - Gewenste Ruimtelijke Structuur - richtinggevend gedeelte	301
Deel 3 - Bindende bepalingen	577

ALGEMENE INHOUDSTAFEL VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

ALGEMENE INLEIDING

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

- Waarom een Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen?
- Inhoud van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
- Juridische draagwijdte
- Noodzakelijke voorwaarden voor operationalisering

DEEL 1- BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR EN PROGNOSES - INFORMATIEF GEDEELTE

DEEL 1A BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

- 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

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

DEEL 2 - GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR - RICHTINGGEVEND GEDEELTE

- Inleiding
- 1. Visie op de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen
- 2. Ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur
- 3. Gewenste ruimtelijke structuur
 - de stedelijke gebieden
 - het buitengebied
 - de gebieden voor economische activiteiten
 - de lijninfrastructuren
- 4. Voorwaarden, maatregelen en instrumenten met een algemene draagwijdte
- 5. Ruimtebalans
- Begrippenlijst

Inhoudstafel Inleiding

DEEL 3 - BINDENDE BEPALINGEN

- Inleiding
- Bindende bepalingen voor de stedelijke gebieden
- Bindende bepalingen voor het buitengebied
- Bindende bepalingen voor de gebieden voor economische activiteiten
- Bindende bepalingen voor de lijninfrastructuur

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 planningsstrategie. 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 behoeftenbepalingen, 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 bestendig 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 wèl 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

Algemene 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 drieledig. 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.

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.

Inleiding

Algemene inleiding

- 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 1A: Bestaande Ruimtelijke Structuur - informatief gedeelte

1A

Inhoudstafel

LIJST MET TABELLEN	24
LIJST MET FIGUREN	25
LIJST MET KAARTEN	26
INLEIDING	29
Opbouw	29
SITUERING	31
Kencijfers	31
Ligging van Vlaanderen	32
Structuurbepalende elementen op Vlaams niveau	32
I. DE STEDELIJKE STRUCTUUR IN VLAANDEREN	35
1.1. DE STEDELIJKE ONTWIKKELING GEVOLG VAN MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN OP INTERNATIONALE SCHAAL	37
1.1.1. De maatschappelijke ontwikkelingen op internationale schaal	37
1.1.2. Uitwaaiing van wonen en van economische activiteiten als ruimtelijke uitdrukking van de maatschappelijke ontwikkelingen	38
1.2. HET VLAAMS STEDELIJK KERNGEBIED, ÉÉN VAN DE STRUCTUURBEPALENDE ELEMENTEN IN NOORDWEST-EUROPA	48
1.3. STEDELIJKE ONTWIKKELING BEPALEND VOOR DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN VLAANDEREN	52
1.4. TRENDS	54
1.5. PROBLEMEN EN POTENTIES	56
1.5.1. Problemen van de stedelijke ontwikkeling	56
1.5.2. Potenties van de Vlaamse steden	58
II. DE OPEN-RUIMTE-STRUCTUUR IN VLAANDEREN	65
2.1. BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VAN DE OPEN RUIMTE	67
2.1.1. De natuurlijke structuur	67
2.1.2. De agrarische structuur	78
2.1.3. De bosstructuur	87
2.1.4. De nederzettingsstructuur	92
2.1.5. De infrastructuren	96
2.1.6. Het landschap	96
2.1.7. Het fysisch systeem	97
2.2. ANDERE ACTIVITEITEN IN DE OPEN RUIMTE	103
2.2.1. Ontgronding	103

1A

Inhoudstafel

2.2.2. Waterwinning	105
2.3. TRENDS	107
2.3.1. Verarming van de natuurlijke structuur	107
2.3.2. Verschillende trends in de agrarische structuur	108
2.3.3. Afname van het bosbestand	111
2.3.4. Uitholling en uniformisering van nederzettingsstructuur door suburbanisatie	112
2.3.5. Uniformiseren van het landschap	113
2.3.6. Trends in ontgronding en waterwinning	113
2.4. PROBLEMEN EN POTENTIES	115
2.4.1. Problemen	115
2.4.2. Potenties	118
III. DE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR IN VLAANDEREN	123
3.1. ASPECTEN VAN DE ECONOMISCHE STRUCTUUR VAN VLAANDEREN	125
3.2. DE CONCENTRATIEGEBIEDEN VAN ECONOMISCHE ACTIVITEITEN	127
3.2.1. Steden	131
3.2.2. Albertkanaal en omgeving	136
3.2.3. Concentraties van economische activiteiten buiten steden en Albertkanaal	136
3.2.4. Concentraties van kleinhandel	137
3.2.5. Concentraties van toeristische en recreatieve activiteiten	140
3.2.6. Zeehavens en internationale luchthaven Zaventem	147
3.3. TRENDS	154
3.4. PROBLEMEN EN POTENTIES	158
3.4.1. Problemen	158
3.4.2. Potenties	164
IV. DE LIJNINFRASTRUCTUUR IN VLAANDEREN	169
4.1. VERBAND TUSSEN MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE STRUCTUUR	171
4.1.1. Mobiliteit van personen	171
4.1.2. Mobiliteit van goederen	174
4.2. DE LIJNINFRASTRUCTUUR	175
4.2.1. Wegeninfrastructuur	175
4.2.2. Spoorweginfrastructuur	179
4.2.3. Waterweginfrastructuur	181
4.2.4. Hoogspanningsleidingen en pijpleidingen	183

4.3. TRENDS	186
4.3.1. Trends in mobiliteit	186
4.3.2. Trends ten aanzien van lijninfrastructuur	187
4.4. PROBLEMEN EN POTENTIES	189
4.4.1. Problemen	189
4.4.2. Potenties	193
BIJLAGEN	198
Bijlage 1: Lijst van de steden in Vlaanderen	199
Bijlage 2: De traditionele landschappen in Vlaanderen	201
Bijlage 3: Lijst van de gemeenten behorende tot het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten	207
Beknopte bibliografie	209

1A Inhoudstafel

LIJST MET TABELLEN

Tabel 1.1.	Totale bevolking, evolutie van de bevolking en bevolkingsdichtheid voor de onderdelen van het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten in 1981 en 1991	40
Tabel 1.2.	Evolutie van de totale tewerkstelling in de onderdelen van het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten tussen '81 en '91	41
Tabel 3.1.	Aantal ondernemingen in Vlaanderen, Brussels Hoofdstedelijk Gewest en België naar type in 1992 (in absolute cijfers)	125
Tabel 3.2.	Aantal ondernemingen in Vlaanderen, Brussels Hoofdstedelijk Gewest en België naar bedrijfsgrootte in 1992	125
Tabel 3.3.	Evolutie van het aantal werknemers naar economische sectoren in Vlaanderen tussen 1982-1992	126
Tabel 3.4.	Werknemers in industrie (excl. bouw) (= NACE 2-4) en tertiaire sector (excl. non-profit) (= NACE 6-8) in de concentratiegebieden van economische activiteiten in 1991	128
Tabel 3.5.	Concentratie-index voor de concentratiegebieden van economische activiteiten in 1991	128
Tabel 3.6.	Aandeel in 1991 en groei tussen 1986 en 1991 van de toegevoegde waarde (TW) voor de primaire en de secundaire sector (incl. bouw) voor het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten	130
Tabel 3.7.	Aandeel in 1991 en groei tussen 1986 en 1991 van de toegevoegde waarde (TW) voor de tertiaire sector en de totale economie voor het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten	130
Tabel 3.8.	Bedrijventerreinen in gebruik en in voorraad (in ha) op 1/1/1994 naar arrondissement	131
Tabel 3.9.	Oppervlakte volgens gewestplan, bouwrijpe terreinen (inclusief ontsluitingsinfrastructuur) en in-gebruik-genomen in de vier Vlaamse zeehavens in 1993	148
Tabel 3.10.	Kenmerken van de landingsbanen in de Vlaamse luchthavens exclusief Kortrijk/Wevelgem)	153
Tabel 4.1.	Aandeel van de vervoerswijzen voor de woon-werkverplaatsing per arrondissement in 1991	173
Tabel 4.2.	Letselgevallen en doden op de wegen in Vlaanderen in 1990	189
Tabel 4.3.	Waardering lijninfrastructuren, zeehavens en luchthavens in de EU ten aanzien van de behoeften van internationaal concurrerende bedrijven	193
Tabel 4.4.	Europese maatregelen ten aanzien van evolutie van emissienormen wegvoertuigen	195

LIJST MET FIGUREN

Figuur 1.1.	Evolutie van de bevolking voor de onderdelen van het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten in 1981 en 1991	41
Figuur 1.2.	Evolutie van de totale tewerkstelling in de onderdelen van het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten tussen '81 en '91	41
Figuur 1.3.	Verloop van de migratiesaldi in de grote en regionale steden in Vlaanderen en Brussel tussen 1977 en 1991	42
Figuur 2.1.	Verdeling van de netto-netto-landbouwnuttige oppervlakte in Vlaanderen over de verschillende productierichtingen	82
Figuur 2.2.	Werknemers van de verschillende sectoren van de houtkolom in 1991 (in absolute cijfers)	88
Figuur 2.3.	Situering van de werknemers in de totale houtkolom naar provincie	88
Figuur 2.4.	Procentueel aandeel van boscomplexen naar oppervlakte	90
Figuur 2.5.	Samenstelling van het bosbestand in 1991 naar oppervlakte per provincie (in absolute cijfers)	91
Figuur 2.6.	Eigendomsstructuur van de bossen	92
Figuur 3.1.	Werknemers in industrie (excl. bouw) (= NACE 2-4) en tertiaire sector (excl. non-profit) (= NACE 6-8) in de concentratiegebieden van economische activiteiten in 1991	127
Figuur 3.2.	Concentratie-index voor de concentratiegebieden van economische activiteiten in 1991	129
Figuur 3.3.	Procentueel aandeel van de goederentrafiëk van containers, stukgoed en massagoed van de Vlaamse zeehavens in de totale Hamburg-Le Havre Range in 1992	147
Figuur 3.4.	Evolutie van de totale trafiëk in de Vlaamse zeehavens (in 1000 ton)	148
Figuur 3.5.	Aantal passagiers op de voornaamste Europese luchthavens in 1988 (in miljoen)	151
Figuur 3.6.	De evolutie van de bezoldigde werkgelegenheid in Vlaanderen tussen 1981 en 1991 in absolute cijfers	155
Figuur 3.7.	De relatieve groei van de bezoldigde werkgelegenheid in Vlaanderen (1981 = 100)	155
Figuur 3.8.	Uitrustingsgraad van bedrijventerreinen (industriegebied op gewestplan)	160
Figuur 3.9.	Uitrustingsgraad van bedrijventerreinen (ambachtelijke en KMO-gebied op gewestplan)	160
Figuur 4.1.	Evolutie van het totaal aantal motorvoertuigen en personenwagens van 1930 tot 1994 in België (in absolute cijfers)	171
Figuur 4.2.	Cumulatieve toename van intensiteiten op de autosnelwegen en gewestwegen tussen 1980 en 1992 in Vlaanderen (in procenten)	187

1A Inhoudstafel

LIJST MET KAARTEN

Kaart 1.1.	Situering van Vlaanderen in de context van Noordwest-Europa	31
Kaart 1.2.	Bestaande morfologische toestand in Vlaanderen in 1989	32
Kaart 1.3.	Het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten in 1981	40
Kaart 1.4.	Verkoop van bouwgronden 1977-1991 in Vlaanderen	43
Kaart 1.5.	Situering van Vlaanderen in het centraal hoofdstedelijk gebied	49
	Synthesekaart: bestaande stedelijke structuur Vlaanderen	63
Kaart 2.1.	Structuurbepalende rivier- en beekvalleien in Vlaanderen	69
Kaart 2.2.	Gebieden van de natuurlijke structuur in Vlaanderen	71
Kaart 2.3.	Structuurbepalende elementen en processen voor de natuur	76
Kaart 2.4.	Ruimtelijke spreiding van de tewerkstelling in de agrarische sector in Vlaanderen in 1991	79
Kaart 2.5.	Ruimtelijke spreiding van het landbouwareaal in Vlaanderen	81
Kaart 2.6.	Ruimtelijke spreiding van de dynamiek van de landbouw in Vlaanderen in 1992	84
Kaart 2.7.	Concentratiegebieden van grondloze veehouderij (vleeskalveren en varkens) en van tuinbouw onder glas en plastic in Vlaanderen	86
Kaart 2.8.	Oppervlakte van het bosbestand in Vlaanderen	89
Kaart 2.9.	Voorkomen van nederzettingsstructuren in Vlaanderen	94
Kaart 2.10.	Bodemstreken in Vlaanderen	98
Kaart 2.11.	Stroomgebieden in Vlaanderen	99
Kaart 2.12.	Kwetsbaarheid van het grondwater in Vlaanderen	100
Kaart 2.13.	Potentiële stiltegebieden in de provincie Oost-Vlaanderen	101
Kaart 2.14.	Potentiële stiltegebieden in de provincie Limburg	102
Kaart 2.15.	Klei- en leemvoorraad in Vlaanderen	104
Kaart 2.16.	Zand- en grindvoorraad in Vlaanderen	104
Kaart 2.17.	Beschermingszones type 3 van de drinkwatergebieden in Vlaanderen	106
	Synthesekaart: bestaande ruimtelijke structuur van de open ruimte in Vlaanderen	121
Kaart 3.1.	Ruimtelijke spreiding van de toeristische intensiteitsindex in Vlaanderen	144
Kaart 3.2.	Procentueel aandeel van het jaarlijks totaal aantal dagtochten van de Belgische bevolking (1991)	146
	Synthesekaart: bestaande ruimtelijk-economische structuur Vlaanderen	167
Kaart 4.1.	Ruimtelijke spreiding van gezinnen met twee of meer wagens	172
Kaart 4.2.	Wegeninfrastructuur in Vlaanderen	176
Kaart 4.3.	Spoorinfrastructuur in Vlaanderen	180
Kaart 4.4.	Waterwegeninfrastructuur in Vlaanderen	183
Kaart 4.5.	Hoogspanningsleidingen (380kV-150kV) en pijpleidingen in Vlaanderen	184
Kaart 4.6.	Ruimtelijke spreiding van het aantal gezinnen zonder personenwagen	192

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Synthesekaart: bestaande structuurbepalende infrastructuur in Vlaanderen	197
Synthesekaart: morfologische structuur / natuurlijke structuur / synthese van ontwikkelingen in de bestaande ruimtelijke structuur	216
Bijlage: traditionele landschappen in Vlaanderen	206

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

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, richtinggevend en een informatief gedeelte bevatten. Het voorliggende deel 1A Bestaande Ruimtelijke Structuur vormt samen met deel 1B Prognoses het informatief gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, overeenkomstig art. 7§4 van het decreet. Dit deel 1A omvat de bestaande ruimtelijke structuur.

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.

Opbouw

De Bestaande Ruimtelijke Structuur bevat de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen, de trends¹, de ruimtelijke problemen en de potenties. Samen met deel 1B Prognoses over de toekomstige ruimtebehoefte van maatschappelijke activiteiten en functies, verzorgt de Bestaande Ruimtelijke Structuur, de onderbouwing van deel 2 Gewenste Ruimtelijke Structuur voor Vlaanderen.

De opbouw van het deel 1A Bestaande Ruimtelijke Structuur is als volgt.

In de 'Situering' worden enkele ruimtelijk relevante kencijfers voor Vlaanderen opgesomd, wordt Vlaanderen ruimtelijk gesitueerd in Noordwesteuropese context en worden de bestaande structuurbepalende elementen op Vlaams niveau aangegeven.

In het eerste hoofdstuk wordt de ruimtelijke structuur van de steden in Vlaanderen verduidelijkt en gerelateerd aan de huidige stedelijke ontwikkeling. Aangegeven wordt tot welke ruimtelijke trends de stedelijke ontwikkeling van Vlaanderen aanleiding geeft en welke problemen en potenties hieraan verbonden zijn.

In hoofdstuk twee wordt de bestaande ruimtelijke structuur van de open ruimte

¹ In de trends worden de feitelijke (ruimtelijke) ontwikkelingen van de voorbije jaren geanalyseerd en aangetoond hoe deze vandaag de bestaande ruimtelijk structuur in Vlaanderen mee vormgeven.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

geanalyseerd. Het gaat met name over de natuurlijke, de agrarische, de bos-, de nederzettingsstructuur en het landschap. Daarnaast wordt ingegaan op het fysisch systeem dat aan de basis van de ruimtelijke structuur van de open ruimte ligt, evenals op functies en activiteiten die uitsluitend gebonden zijn aan de open ruimte. Ook de huidige trends, problemen en potenties met betrekking tot de openruimte-structuren worden aangegeven.

De bestaande ruimtelijk-economische structuur van Vlaanderen komt aan bod in hoofdstuk drie. Naast enkele aspecten van de economische structuur die een ruimtelijke impact hebben, worden de concentratiegebieden van economische activiteiten in Vlaanderen samen de huidige trends, problemen en potenties toegelicht.

Hoofdstuk vier behandelt de ruimtelijke structuur van de lijninfrastructuur, de bestaande trends, de problemen en de potenties. De relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke structuur van lijninfrastructuren wordt verduidelijkt.

Tenslotte volgen de 'Bijlagen' en de 'Bibliografie'.

Situering

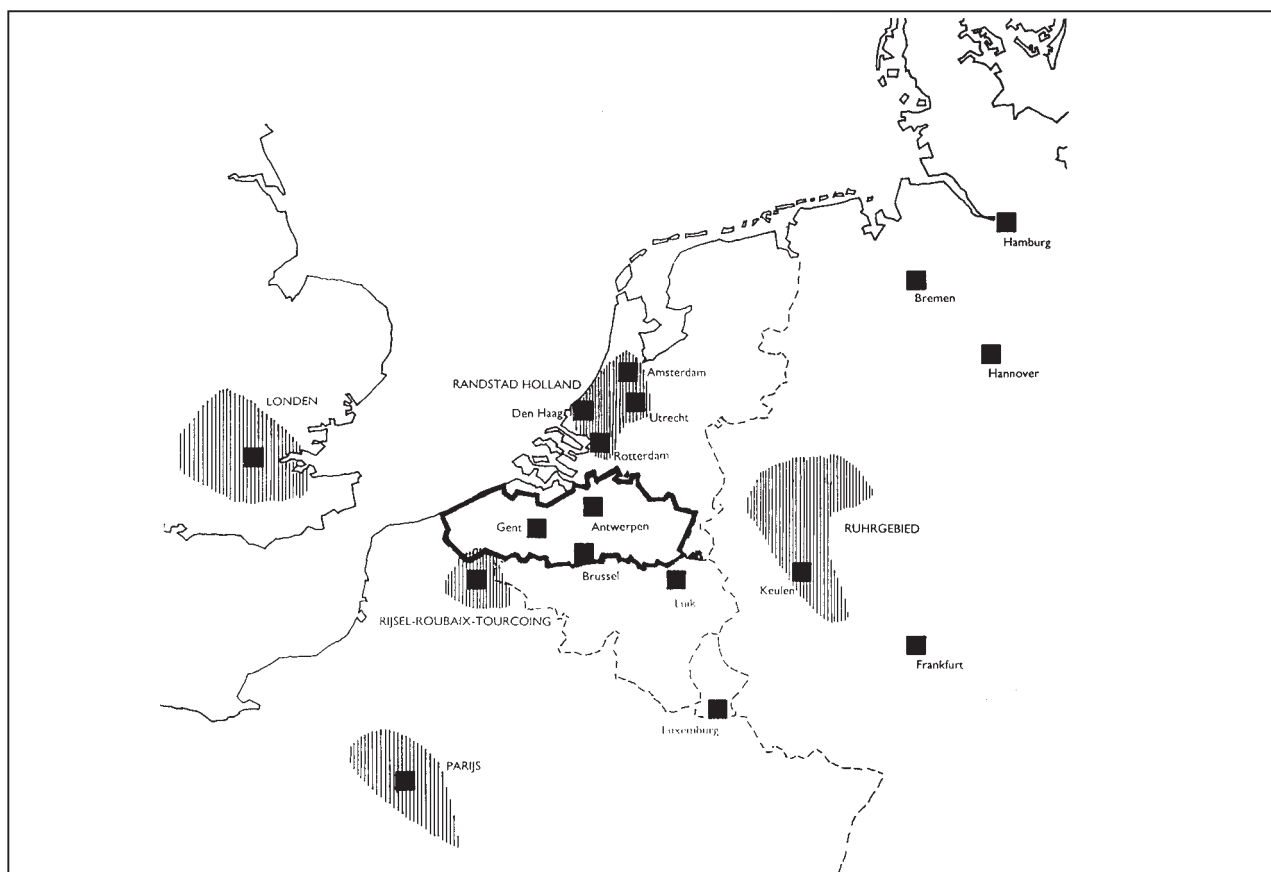
Kencijfers

De totale oppervlakte van het Vlaamse Gewest bedraagt 13.522 km² ². Vlaanderen telt op 1/1/1993 5.824.628 inwoners. Dit betekent een bevolkingsdichtheid van 430 inwoners per km² ³.

Het totaal aantal woningen (inbegrepen ondermeer de leegstaande woningen en tweede verblijven) bedraagt in Vlaanderen volgens het N.I.S.-Planbureau (1992) 2.312.142 die gezamenlijk meer dan 128.000 ha ruimte gebruiken (1991)⁴. Dit is ca 9% van de totale oppervlakte van Vlaanderen. De totale bebouwde oppervlakte, waar deze woningen deel van uit maken, omvat meer dan 14% van het ganse grondgebied, terwijl 62,4% door landbouwgrond, 8,1% door bos en 9,3% door andere vormen van niet-bebouwde ruimte ingenomen worden en 6,2% als niet gekadastreerd en andere gronden is opgenomen⁵.

Kaart 1.1

Situering van Vlaanderen
in de context
van Noordwest-Europa



² De totale oppervlakte van Vlaanderen verschilt nogal sterk naargelang de bron. Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt uit voorzichtigheidsoverwegingen de kleinste waarde als uitgangspunt genomen. Deze bedraagt 1.352.225 hectare (N.I.S., Fiscale statistieken, 1992).

³ N.I.S.-PLANBUREAU, 1993.

⁴ Het N.I.S. telt ca 2,2 miljoen bewoonde woningen (N.I.S. Volks- en Woningtelling, 1991)

⁵ Bron: N.I.S., Fiscale statistieken, 1992.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Ligging van Vlaanderen

Vlaanderen ligt in het economisch kerngebied van de Europese Unie. Het omsluit Brussel (de Europese hoofdstad) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest⁶. Het ligt op het kruispunt van economisch sterke gebieden als de Randstad Holland in het noorden, het Ruhrgebied in het oosten, Londen in het westen en de Franse metropolen Parijs en Rijsel-Roubaix-Tourcoing in het zuiden. (kaart 1.1.)

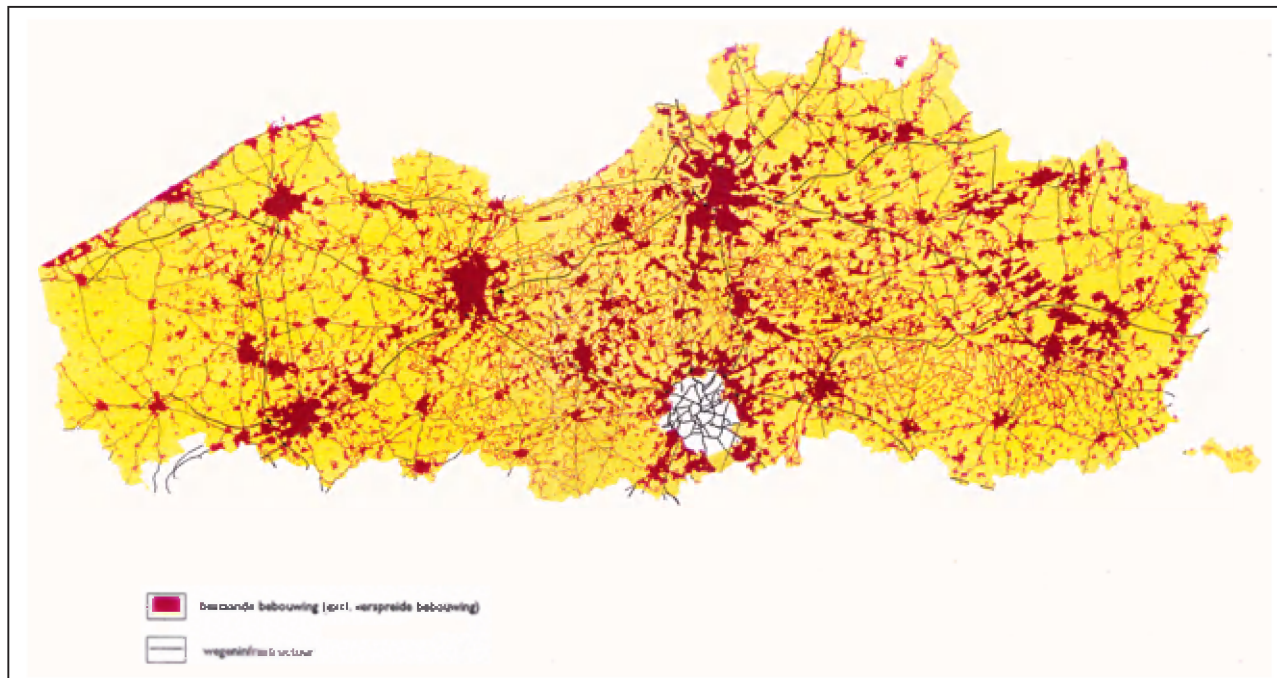
Structuurbepalende elementen op Vlaams niveau

In Vlaanderen wordt de ruimte gestructureerd door het samenhangend geheel van steden en woonkernen, concentratiegebieden van economische activiteiten, rivieren en beekvalleien, grote en aaneengesloten natuur- en boscomplexen, landbouwgebieden, lijninfrastructuren, zeehavens en de internationale luchthavens. De huidige sociale, economische en technologische ontwikkelingen zijn in belangrijke mate bepalend voor de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Voor de Vlaamse ruimte zijn de volgende elementen ruimtelijk structurerend.

- Spreiding van bebouwing is een essentieel kenmerk van de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Deze komt op verschillende manieren tot uiting. Van oudsher telt Vlaanderen een veelheid aan (historische) steden en woonkernen. Door suburbanisatie van het wonen en recentelijk ook van economische activiteiten, is aan de steden en dorpen een uitgebreid en versnipperd net van

Kaart 1.2

Bestaande morfologische toestand in Vlaanderen in 1989



Bron: MENS EN RUIMTE, 1994

⁶ Om institutionele redenen wordt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet behandeld tenzij anders vermeld.

linten, perifere gebieden en verspreide bebouwing toegevoegd. (kaart 1.2.) Sterk structuurbepalend zijn de volgende ruimtelijke gehelen.

- Het stedelijk kerngebied met de centraal gelegen grote steden Antwerpen en Brussel⁷. In het stedelijk kerngebied komen regionale steden (Aalst, Leuven, Mechelen en Sint-Niklaas) en kleine steden (Asse, Beveren, Boom, Dendermonde, Lier en Willebroek) voor. Hier is een (hoogwaardige) industriële, handels- en dienstensector (kleinhandel, kantoren, ...) gevestigd die een hoge toegevoegde waarde creëert. Ook universiteiten (Antwerpen, Leuven, Brussel), onderzoekscentra en de zeehaven Antwerpen, de internationale luchthaven Zaventem en het HST-station Brussel-Zuid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn in dit stedelijk kerngebied gesitueerd. Aan de rand van het stedelijk kerngebied ligt Gent als grote stad met een zeehaven, een (hoogwaardige) industriële handels- en dienstensector en een universiteit.
- De lineaire stedelijke ontwikkeling⁸ langs de kust met de regionale steden Oostende en Brugge en met de kleine steden Blankenberge, De Panne, Knokke-Heist en Nieuwpoort die door infrastructuur met elkaar verbonden zijn. De stedelijke ontwikkeling is hier geënt op de toeristische en recreatieve ontwikkelingen.
- De stedelijke ontwikkeling langsheen de transportassen E17 (met de steden Kortrijk, Menen, Moeskroen, Waregem) en de verbindingsweg N36 (met de steden Ingelmunster, Izegem en Roeselare). Voor Kortrijk hangt dit samen met de ontwikkelingen in de steden Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Moeskroen.
- De stedelijke ontwikkeling met een gefragmenteerd karakter ('patchwork-verstedelijking') in Midden-Limburg langsheen de grote infrastructuurassen (Albertkanaal, E313, E314) met de regionale steden Hasselt en Genk, met de kleine steden Beringen, Heusden en Houthalen en met losstaande vestigingen van stedelijke en economische activiteiten.
- De grote rivier- en beekvalleien zijn ook structuurbepalend voor de Vlaamse ruimte. Dit zijn met name deze van de IJzer, de Schelde met de Leie, de Dender, de Durme, de Rupel, de Dijle, de Demer, de Grote Nete, de Kleine Nete, de Gete en de Maas met de Jeker. De bestaande ruimtelijke structuur wordt vervolledigd door de grotere, aaneengesloten open-ruimte-gebieden met hierin grote en aaneengesloten natuur- en boscomplexen, de landbouwgebieden en de nederzettingstructuur die bestaat uit het samenhangend geheel van bebouwing in de open ruimte. De open-ruimte-gebieden overheersen de rand van Vlaanderen, van de kustpolders over het Meetjesland en de Kempen tot de Maasvlakte en zo terug over Haspengouw, het Hageland, het Pajottenland, de Vlaamse Ardennen en de

⁷ Ten aanzien van het belang en de betekenis van de Vlaamse steden wordt, wat de naamgeving betreft, gerefereerd naar de geografische onderzoeken van o.a. GOOSSENS M. & VAN DER HAEGEN H. e.a., De invloedssferen der centra en hun activiteitsstructuren, in Atlas van België, 1972. en VAN DER HAEGEN H. & PATTYN M. & ROUSSEAU S., Spreiding en relatiepatroon van de Belgische nederzettingen in 1980 (met kaarten buiten tekst), in Statistisch Tijdschrift, 1981, 5-6. Conform deze onderzoeken wordt onderscheid gemaakt naar grote steden, regionale steden en kleine steden van het niveau 3a en 3b. In bijlage 1 is de lijst met de betrokken Vlaamse steden opgenomen.

⁸ Het begrip stedelijke ontwikkeling wordt gebruikt om de wijzigingen in de ruimtelijke structuur van steden onder invloed van de maatschappelijk-economische processen aan te geven. De term stedelijke ontwikkeling is een begrip met een brede betekenis dat met zowel op functionele, morfologische als maatschappelijke aspecten betrekking heeft.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Westhoek naar de polders. Daarnaast zijn open-ruimte-corridors structurerend. Dit zijn - op het niveau van Vlaanderen bekeken - niet of weinig bebouwde ruimten in de buurt van sterk bebouwde gebieden die de continuïteit van de open-ruimte-structuren en de open-ruimte-functies vrijwaren. Structuurbepalende open-ruimte-corridors zijn onder meer deze tussen Antwerpen en Brussel, tussen Brussel en Leuven, ten noorden van Leuven, tussen Hasselt en Genk, tussen Gent en Kortrijk, tussen Waregem en Roeselare en tussen Kortrijk en Roeselare en tussen de steden in het lineair patroon van de kust.

- De structuurbepalende infrastructuur bestaat uit het stelsel van water-, spoor- en auto(snel)-wegen dat de Vlaamse groot- en regionale steden onderling, met de luchthaven van Zaventem en de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende, met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de steden in Wallonië, Nederland, Frankrijk en Duitsland en, via de Kanaaltunnel, met Groot-Brittannië verbindt.
- De steden, de zeehavens en de internationale luchthaven maken een onderdeel uit van de economische structuur van Vlaanderen; het zijn met name de belangrijkste concentratiegebieden van economische activiteiten. Op de structuurbepalende infrastructuur en in het bijzonder de auto(snel)wegen en het Albertkanaal is eveneens een belangrijk gedeelte van de economische structuur van Vlaanderen geënt.

In wat volgt, wordt de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen uitgewerkt voor vier structuurbepalende componenten. Deze zijn met name:

- de steden
- de open ruimte
- de concentratiegebieden van economische activiteiten
- de lijninfrastructuren

I De stedelijke structuur in Vlaanderen

Zoals in het verleden wordt de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen in belangrijke mate bepaald door structurele economisch-maatschappelijke ontwikkelingen op Europees en mondiaal vlak. Deze ontwikkelingen zijn eveneens bepalend voor de ruimtelijke structuur van Noordwest-Europa en van Vlaanderen. Het resultaat van die ontwikkeling zijn nieuwe ruimtelijke gehelen in een gewijzigd ruimtelijk patroon.

In wat volgt wordt de huidige stedelijke ontwikkeling in een bredere maatschappelijke en ruimtelijke context gesitueerd. Daarnaast wordt aangetoond hoe de stedelijke ontwikkeling de ruimtelijke structuur van de steden zelf wijzigt en hoe zij de ruimtelijke structuur van Vlaanderen en van Noordwest-Europa bepaalt.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

1.1. De stedelijke ontwikkeling gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen op internationale schaal

1.1.1. De maatschappelijke ontwikkelingen op internationale schaal

De ruimtelijke structuur is in belangrijke mate het resultaat van de wijze waarop productieprocessen of -typen op verschillende schaalniveaus gebruik maken van de ruimtelijke ongelijkheid van productievoorwaarden. Op deze wijze komt de ruimtelijke structuur naar voor als materiële neerslag van socio-economische processen. De concrete ruimtelijke structuur wordt eveneens gekarakteriseerd door een welbepaalde morfologische, culturele, architecturale, natuurlijke, ideologische en politieke structuur. Dit patroon van ruimtelijke structurering bepaalt op haar beurt de randvoorwaarden voor haar verdere ontplooiing.

Recente herstructurerings- en logistieke reorganisaties die een groot aantal multinationale ondernemingen doorvoeren, worden gekenmerkt door een bijzondere belangstelling voor het lokale productiemilieu. Dit lokale productiemilieu wordt bepalend voor de lokalisatie van bepaalde fasen van het ruimtelijk uiteengelegd productieproces waarbij toelevering vaak op mondiale schaal georganiseerd wordt. Multinationale ondernemingen maken optimaal gebruik van ruimtelijke verschillen voor de lokalisatie van onderdelen van verschillende functioneel geïntegreerde productieprocessen: met name hoogwaardige productie in sterke gebieden, gebanaliseerde en gestandaardiseerde productie in zwakke(re) gebieden.

Dit maatschappelijk proces resulteert in twee krachtige ruimtelijke processen die de ontwikkeling van het stedensysteem in Europa en ook in Vlaanderen mee bepalen⁹.

Ruimtelijke polarisatie

De internationalisering en de integratie van de Europese economie (o.a. door verplechting van de nationale economiën en de uitbouw van de Europese Eenheidsmarkt) de uitbouw van het Europees net van Hoge-Snelheidslijnen en de verdergaande transformatie van economische activiteiten door technologische veranderingen in productie en distributie¹⁰, scheppen een relatief voordeel voor ste-

⁹ KUNZMANN K. & WEGENER M., The pattern of urbanization in Western Europe 1960-1990, Berichte aus dem Institut für Raumplanung, 28, Dortmund, 1993.

¹⁰ Met de opkomst van kennis en informatie als productiefactor doet zich technologische vernieuwing van produkten en van distributieprocessen voor. Kenmerken van deze trend zijn de gewijzigde verschijningsvorm van industriële produkten en productieprocessen, een ontvlechting van industriële en dienstverlenende activiteiten en een veranderende distributietechnologie.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

den gelegen in het Europees centraal hoofdstedelijk gebied¹¹, waartoe ook de Vlaamse steden behoren. Zowel op het Europees als op het Vlaams niveau groeit de kloof tussen die steden, die door hun ligging in het communicatienetwerk een uitgebouwde en efficiënte relatie hebben met de feitelijke beslissingscentra, en de perifeer gelegen steden die door hun locatie, natuurlijke nadelen of industriële verleden er niet in slagen kapitaal en investeringen aan te trekken.

Functionele specialisatie

Meerdere steden en stedelijke regio's hebben een functionele specialisatie opgebouwd, zoals voor specifieke types van productie (o.a. auto-assemblage, ...), voor hoogwaardige dienstverlening (o.a. financiële diensten, ...) of voor combinaties van industrie en dienstverlening of voor specifieke recreatieve en toeristische diensten gebaseerd op potenties als gevolg van hun historisch verleden. Specialisatie mag daarbij niet worden opgevat als een monofunctionele economische structuur. De beschikbaarheid van een brede waaier aan economische activiteiten en diensten is essentieel voor een effectieve functionele specialisatie. Hoe groter de stedelijke regio, hoe meer synergie van activiteiten en van opportuniteiten bijdraagt tot een verdere specialisatie. Met de toenemende specialisatie ontwikkelt de stad een uniek label of imago. Dit trekt op zijn beurt andere gespecialiseerde economische activiteiten en hooggeschoolde arbeidskrachten aan die op zich de expansie van specifieke gespecialiseerde functies stimuleren.

1.1.2. Uitwaaiering van wonen en van economische activiteiten als ruimtelijke uitdrukking van de maatschappelijke ontwikkelingen

De morfologische en functionele betekenis van het begrip "stad" is geëvolueerd onder invloed van de vermelde sociale, economische en technologische ontwikkelingen. Ook in Vlaanderen is de stad geen goed afgelijnde entiteit meer, bestaande uit een kern waarrond een gebied gelegen is dat functioneel en morfologisch als één geheel kan worden beschouwd. Ten aanzien van de stedelijke structuur manifesteren de ruimtelijke ontwikkelingen zich als een uitwaaiering van het wonen en van economische activiteiten over een groter gebied. Het huidige ruimtelijk beleid ondersteunt deze ontwikkelingen¹². De diffuse stedelijke ontwikkeling leidt tot een meer complexe ruimtelijke structuur die de interne structuur van de steden zelf grondig wijzigt. Deze ontwikkelingen vertonen daarbij niet in alle Vlaamse steden eenzelfde dynamiek, wel is de ruimtelijke uitdrukking ervan vergelijkbaar.

¹¹ Het Centraal Hoofdstedelijk Gebied (of de zogenaamde Central and Capital City Regions) omvat de volgende regio's van Noord-west-Europa: het Zuidoosten van het Verenigd Koninkrijk, het westelijk, het zuidelijk en het oostelijk deel van Nederland, België en Luxemburg volledig, het noordelijk deel van Frankrijk met de regio's Nord-Pas-de-Calais, Ile-de-France, Haute-Normandie, Picardië, Lorraine en Champagne-Ardenne en de länder NordRhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen en Saarland in Duitsland

¹² Het huidige ruimtelijk beleid wordt als anti-stedelijk getypeerd o.a. door DE BRABANDER G. & VERVOORT L. & WITLOX F., Metropolis, over mensen, steden en centen, 1992

De stedelijke agglomeratie en het stadsgewest

De uitbreiding van de bebouwde zone buiten de stadsmuren en het morfologisch aaneengroeien van de stad met de omliggende gemeenten laten toe, vanaf het einde van de 19de eeuw tot aan de 2de wereldoorlog, te spreken van een stedelijke agglomeratie. Deze stedelijke agglomeratie is als morfologische entiteit nog steeds ruimtelijk afleesbaar in de Vlaamse steden. Daarentegen is haar betekenis als woongebied en gebied voor economische activiteiten (industrie, kleinhandel, diensten, ...) afgenomen en is haar functionele relatie met de stadskern verzwakt. Morfologische kenmerken van de stedelijke agglomeratie zijn de hoge bouwdichtheid, de aaneengesloten bebouwing en het verweven voorkomen van wonen en werken.

De maatschappelijke wijzigingen na de 2de wereldoorlog zorgden voor een massale suburbanisatie van het wonen. Buiten de stedelijke agglomeratie, in de zogenaamde banlieuegemeenten, groeit de bevolking en de bebouwde oppervlakte sterk aan. Dit morfologisch uitgestrekt gebied blijft lange tijd functionele banden behouden met de stadskern, met de stedelijke agglomeratie en met andere kernen in de banlieue. Dit ruimtelijk fenomeen, met name het samenhangend geheel van de stadskern, de stedelijke agglomeratie en de banlieue, wordt "stadsgewest" genoemd¹³. Het stadsgewest wordt gedefinieerd als "de hele ruimtelijk vergrote structuur waarbinnen de uiteengelegde basisactiviteiten van de stedelijke gemeenschap (nl. wonen, werken, opvoeden, winkelen, cultuurbeleving en ontspanning) overwegend gelokaliseerd zijn. Tussen de activiteiten bestaan intense relaties, zodat een functioneel geheel gevormd wordt dat weliswaar in belangrijke mate naar de traditionele kernstad georiënteerd blijft."¹⁴

In het stadsgewest worden op basis van morfologische en functionele criteria de volgende onderdelen onderscheiden:

- de stadskern: deze zone omvat het historisch centrum (= de binnenstad) en de centrumwijken met overwegend tertiaire activiteiten (kantoren, kleinhandel, ..), het zogenaamde Central Business District;
- de kernstad: deze zone komt grotendeels overeen met het geheel van de historische binnenstad en de 19de eeuwse uitbreidingen;
- de morfologische agglomeratie of stedelijke woonkern: de zone omvat de kernstad en de stadsrand (= de minder dichte maar nog aaneengesloten 20-ste eeuwse bebouwing);
- de stedelijke (geoperationaliseerde) agglomeratie: de zone, die overeenkomt met de morfologische agglomeratie aangepast aan de gemeentegrenzen in functie van statistisch gebruik, wordt de stedelijke (geoperationaliseerde) agglomeratie genoemd;

¹³ Het stadsgewest wordt sinds de jaren '60 vooral in wetenschappelijke kringen onderzocht, met name in de stadsgeografie en de economische geografie. Dit heeft geleid tot verschillende begripsomschrijvingen, inhoudelijke benaderingen en afbakeningen waarvan voor Vlaanderen (c.q. België) de meest algemeen aanvaarde benadering en operationalisering deze is van VAN DER HAEGEN H. & PATTYN M. (1979). Geen enkele benadering van stadsgewesten is in België (c.q. Vlaanderen) beleidsmatig vertaald.

¹⁴ Bron: VAN DER HAEGEN H. & PATTYN M., De Belgische Stadsgewesten, in Statistisch Tijdschrift, 1979 (3),

1A

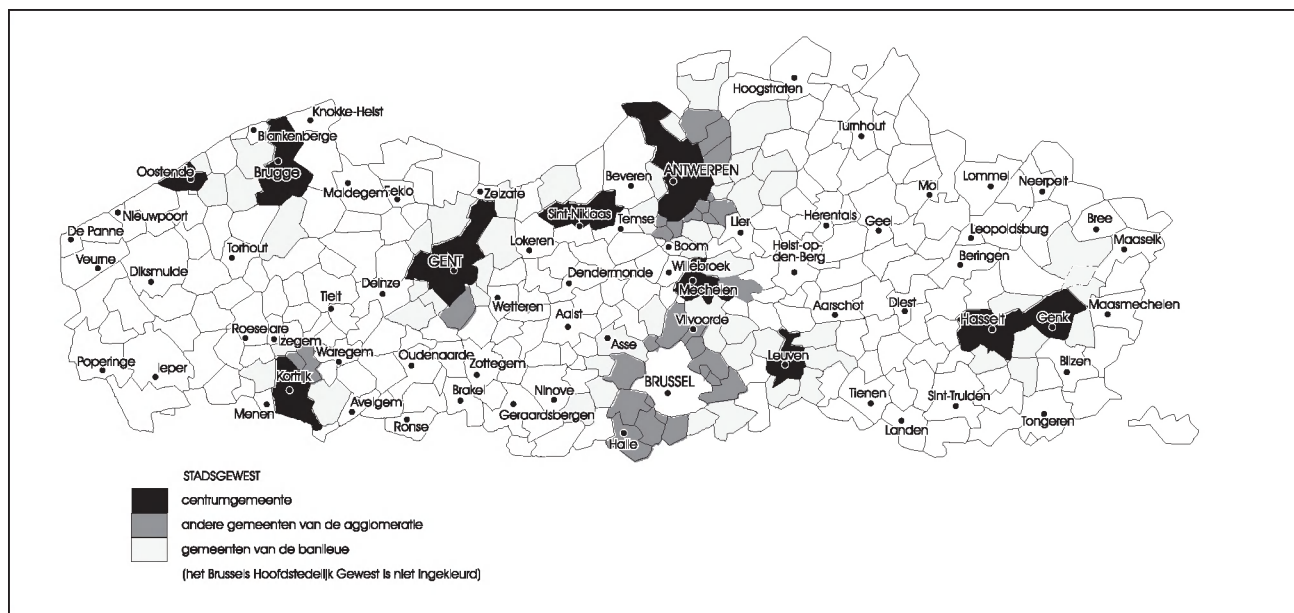
Bestaande ruimtelijke structuur

- het stadsgewest: deze zone omvat de stedelijke agglomeratie en de banlieue;
- de forensenwoonzone: de zone buiten de banlieue van waaruit een belangrijk aandeel van de forensen naar het betrokken stadsgewest pendelt, wordt forensenwoonzone genoemd.

De meest recente afbakening van de Belgische (c.q. Vlaamse) stadsgewesten is gebeurd met de gegevens van de Volks- en Woningtelling van 1981. Naast het stadsgewest Brussel waarvan een belangrijk gedeelte in het Vlaamse Gewest wordt afgebakend, worden Antwerpen, Gent, Brugge, Oostende, Kortrijk, St-Niklaas, Mechelen, Leuven en Hasselt-Genk afgebakend als stadsgewest. (kaart 1.3.) Op basis van recentere cijfergegevens en met dezelfde morfologische en functionele criteria kunnen Aalst, Roeselare en Turnhout eveneens als stadsgewest beschouwd worden.

Kaart 1.3

Het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten in 1981



Bron: H. VAN DER HAEGEN, M. PATTYN, S. ROUSSEAU

Tabel 1.1

Totale bevolking, evolutie van de bevolking en bevolkingsdichtheid voor de onderdelen van het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten in 1981 en 1991

	Administratieve stad (1)	Agglomeratie gemeenten (2)	Banlieue gemeenten (3)	Stadsgewest gemeenten (1+2+3)	Forensenwoonzone (4)
Bevolking '81	1 499 499	1 412 345	716 002	3 627 846	1 450 016
Bevolking '91	1 451 497	1 399 401	779 781	3 630 679	1 504 675
Bevolkingsevolucie '91/'81	0,97	0,99	1,09	1,00	1,04
Bevolkingsdichtheid 1991 (inw/ha)	13,93	18,87	3,95	9,67	3,65

Bron: N.I.S., Volks- en Woningtelling 1981 en 1991 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

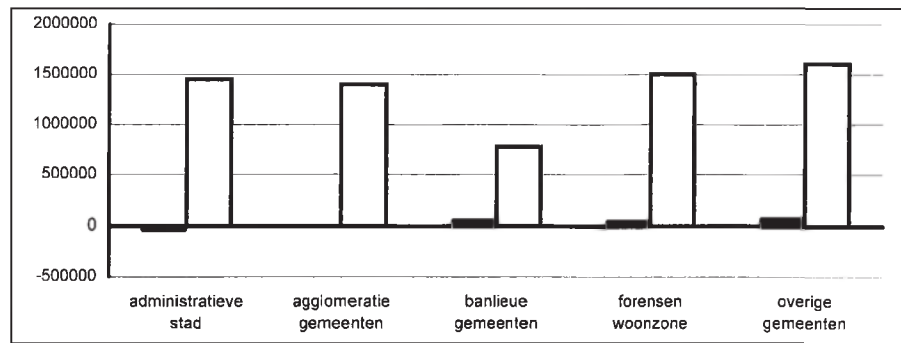
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Kaart 1.4, met de verkoop van bouwgronden in de Vlaamse gemeenten gedurende de voorbije 15 jaar (1977-1991) ten opzichte van de onderdelen van de stadsgewesten en de tabellen 1.1. en 1.2 geven aan dat de suburbanisatie van het wonen zich tussen 1981 en 1991 verder doorzet tot buiten de grenzen van het stadsgewest en dat eveneens economische activiteiten uitwaaiëren over een groter gebied. Tabel 1.2. en figuur 1.2. tonen voor de Volks- en Woningtellingen 1981 en 1991 de totale tewerkstelling, de tewerkstellingsevolutie met verdeling naar tewerkgestel-

Figuur 1.1

Evolutie van de bevolking voor de onderdelen van het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten in 1981 en 1991

- evolutie bevolking tussen 1981-1991 (abs. cijfer)
- bevolking in 1991 (abs. cijfer)



Bron: N.I.S., Volks- en Woningtelling 1981 en 1991, R.S.Z., R.S.V.Z. en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Tabel 1.2

Evolutie van de totale tewerkstelling in de onderdelen van het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten tussen '81 en '91

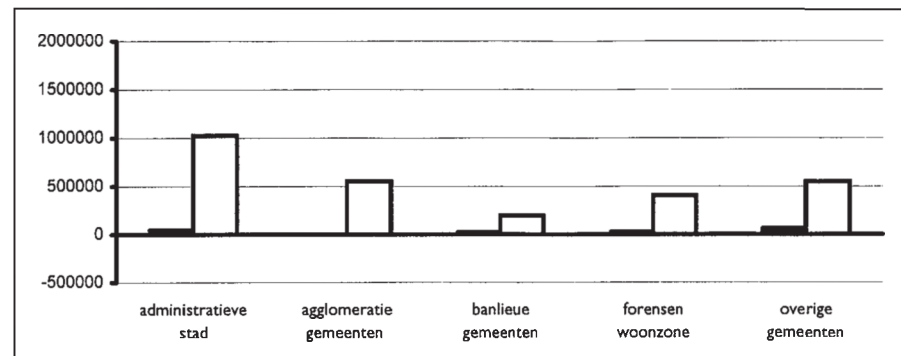
	Administratieve stad (1)	Agglomeratie gemeenten (2)	Banlieue gemeenten (3)	Forensen-woonzone (4)
totale tewerkstelling '81	964 049	556 537	158 047	363 665
totale tewerkstelling '91	1 022 180	554 474	195 702	404 655
evolutie '91/'80	1,06	0,99	1,24	1,11
waarvan:				
evolutie bezoldigde tewerkstelling	1,01	1,07	1,25	1,13
evolutie zelfstandige tewerkstelling	1,58	0,47	1,20	1,06

Bron: N.I.S., Volks- en Woningtelling 1981 en 1991, R.S.Z., R.S.V.Z. en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Figuur 1.2

Evolutie van de totale tewerkstelling in de onderdelen van het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten tussen '81 en '91

- evolutie totale tewerkstelling tussen 1981-1991 (abs. cijfer)
- totale tewerkstelling in 1991 (abs. cijfer)



Bron: N.I.S., Volks- en Woningtelling 1981 en 1991, R.S.Z., R.S.V.Z. en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

1A Bestaande ruimtelijke structuur

den en zelfstandigen en vrije beroepen, voor de onderdelen van de Vlaamse stadsgewesten (met inbegrip van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zonder de Waalse gemeenten)¹⁵.

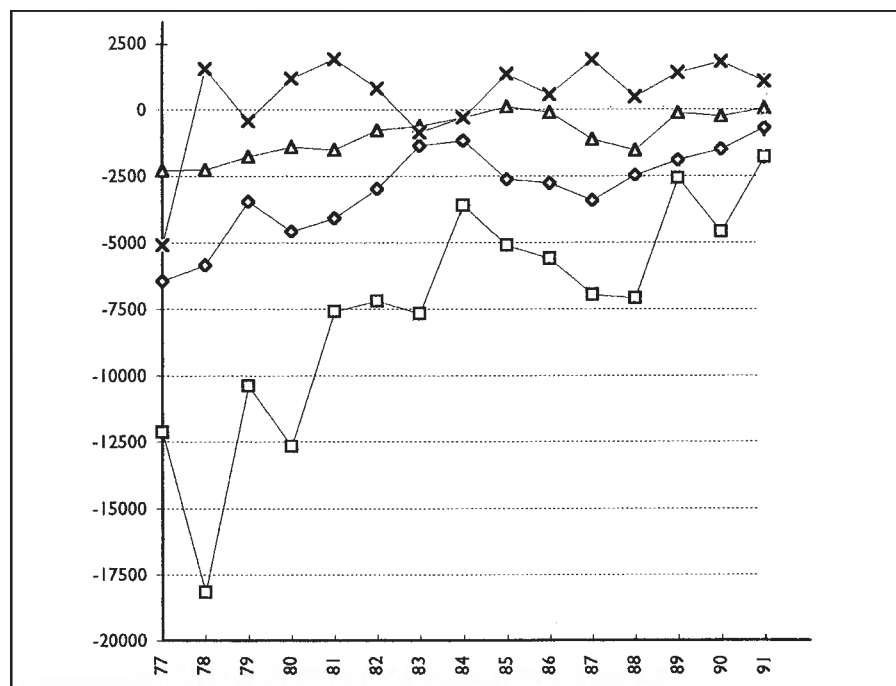
De werkgelegenheid ontwikkelt zich relatief sterker in de periferie van de stad¹⁶ ook al neemt de werkgelegenheid in de centrale stadsdelen (= de administratieve stad) nog steeds toe. De absolute toename wordt hier overwegend veroorzaakt door de zelfstandige werkgelegenheid¹⁷.

Ook het verminderd negatief migratiesaldo in de grote- en regionale steden in Vlaanderen (figuur 1.3.), doet besluiten dat er naast de suburbanisatietrend, een in omvang beperkte trend tot versterking van de centrale delen van de stad plaatsvindt, onder meer door het vestigen van jonge gezinnen (alleenstaanden en tweepersoonsgezinnen) met relatief hogere inkomens¹⁸. Omwille van de relatief beperkte absolute omvang van deze trend, moet volgens KUNZMANN e.a. (1992) deze nieuwe vorm van stedelijkheid minder als kwantitatief fenomeen beschouwd

Figuur 1.3.

Verloop van de migratiesaldi in de grote en regionale steden in Vlaanderen en Brussel tussen 1977 en 1991

□ Brussel
 ◆ Antwerpen
 ▲ Gent
 × Regionale steden



Bron: N.I.S., Loop van de bevolking en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

15 Bron: CABUS P & VAN DER HAEGEN H., Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, deelproject functioneel ruimtelijke structuur, deelrapport 3.2, Stedelijke complexen, 1993.

16 Periferie wordt hier in een brede betekenis (morfologisch, functioneel, ...) gebruikt voor de ruimte gelegen buiten de aaneengesloten agglomeratie.

17 Met zelfstandige werkgelegenheid worden de zelfstandigen (vrije beroepen, zelfstandige ondernemers, ...) bedoeld zoals deze zijn opgenomen in de tellinggegevens van het Rijksinstituut voor de Sociale Verzekering van Zelfstandigen (R.S.V.Z.). Zelfstandigen komen voor in alle economische sectoren (landbouw, visserij, diensten, handel, industrie, ...).

18 Bronnen: STUDIEGROEP OMGEVING, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, deelproject gebiedsgericht project Antwerpen-Brussel, 1994; DE LANNOY W. & KESTELOOT CHR., Het scheppen van de sociaal ruimtelijke ongelijkheden in de stad, in Barsten in België, werkgroep Mort Subite, 1989. en KUNZMANN K. & WEGENER M., 1992.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

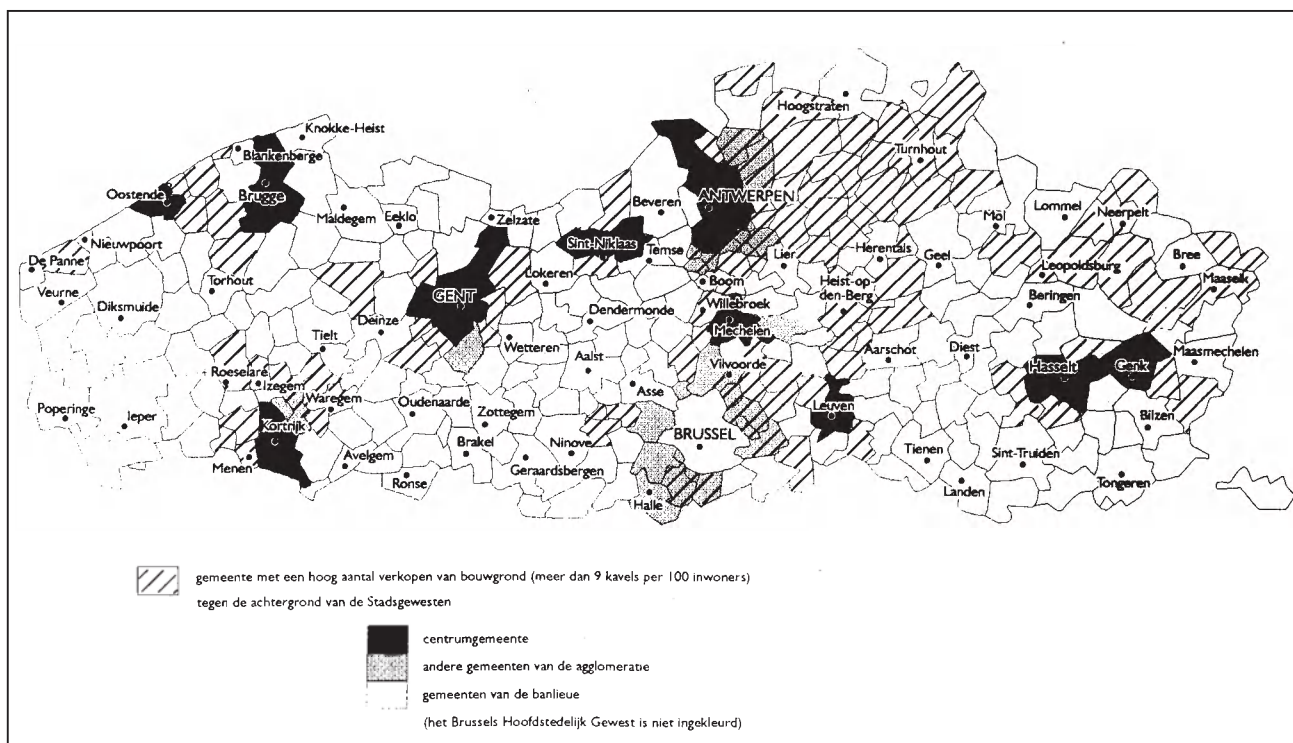
worden, maar veeleer als “het ruimtelijk in de plaats treden van de éne sociale groep door een andere”.

De sterkere toename van de werkgelegenheid in de periferie is in belangrijke mate bevolkingsvolgend en wordt gekenmerkt door een relatief groot ruimtegebruik¹⁹. De bestaande en ontworpen infrastructures - vooral auto(snel)wegen en afritten-complexen - stimuleren dit proces²⁰.

Uit deze bevolkings- en tewerkstellingsgegevens en in het bijzonder uit kaart 1.4. met de verkoop van bouwgrond in de Vlaamse gemeenten gedurende de laatste 15 jaar komt naar voren dat de suburbanisatie van het wonen het laatste decennium de ruimtelijke structuur van Vlaanderen grondig heeft gewijzigd en buiten de afgebakende stadsgewesten plaatsgrijpt²¹.

Kaart 1.4

Verkoop van bouwgronden 1977-1991 in Vlaanderen



Bron: H. VAN DER HAEGEN, P. CABUS, 1993

19 Kenmerkend voor dit fenomeen is de enorme relatieve groei in Zoersel (suburbanisatiegemeente van Antwerpen en gelegen langsheen verbindingsweg tussen Antwerpen en Turnhout) waar het aantal zelfstandigen met meer dan 400% groeide tussen 1981 en 1991 (CABUS P., 1993).

20 Bronnen: VAN DER MOTTEN CHR., 1992 en VAN DER HAEGEN H. & JUCHTMANS G., 1993.

21 Bron: VAN DER HAEGEN H. & MEERT H., 1993

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Het stedelijk conglomeraat

De vaststelling dat de afgebakende stadsgewesten door de vermelde ontwikkelingen niet meer overeenstemmen met de ruimtelijke werkelijkheid, toont aan dat de bestaande ruimtelijke structuur van stad en periferie zich niet enkel laat vatten door morfologische en functionele criteria, maar zich ruimtelijk op een andere, meer complexe wijze manifesteert²². Deze nieuwe ruimtelijke realiteit die betrekking heeft op een omvangrijk gedeelte van de Vlaamse ruimte, wordt getypeerd als stedelijk conglomeraat.

Een belangrijke vaststelling in het stedelijk conglomeraat is de sterke fragmentatie van de ruimte. Niet alleen doen nieuwe uitbreidingen zich voor als losse fragmenten, ook de manier waarop de bestaande stad evolueert en wordt gebruikt, doet haar meer en meer uiteenvallen. De traditionele, historische 'complete' stad, o.a. met haar uitgebreid voorzieningenapparaat op commercieel, cultureel, recreatief niveau, waarin wordt gewoond en gewerkt, wordt hierdoor hoe langer hoe meer fictie. Het zwaartepunt ligt niet meer in de traditionele centra maar het raakt volgens o.a. VAN DER HAEGEN H & JUCHTMANS G. (1993) meer en meer opgedeeld in fragmenten.

Die fragmentatie is een gevolg van de manier waarop de ruimte totstandkomt. Het zijn de marktmechanismen die tot fragmentatie van de ruimte leiden. Zo leidt de werking van de huisvestingsmarkt tot massale suburbanisatie met in de periferie vrijstaande woningen in privaat eigendom. De (her)lokalisatie van productie- en distributiebedrijven uit de stedelijke centra naar de periferie of langsheen internationale verbindingen drukt een gewijzigd economisch functioneren uit. Ruimtelijk manifesteert zich dat als volgt:

– Verspreid wonen

Er is een sterke vraag naar vrijstaande woningen. Hierop wordt een direct antwoord gegeven door het aanleggen van verkavelingen met verschillende prijsklasse. Veelal zijn dit geïsoleerde woongebieden die los staan van bestaande gebouwde structuren. Kaart 1.4. toont de trend tot verspreid wonen: een groter aantal verkopen van bouwgronden doet zich voor buiten de steden en dichtbevolkte gebieden.

– Verspreide economische activiteiten

De massaconsumptie geeft aanleiding tot nieuwe programma's die leiden tot schaalvergroting en tot toename van kleinhandelszaken op locaties buiten de bestaande kernen en agglomeraties, waar zij aan weinig beperkingen in omvang en vorm onderworpen zijn. Andere criteria voor een locatie zijn de nabijheid van andere kleinhandelszaken en vooral een goede autobereikbaarheid en ruime parkeermogelijkheden. Door zich langs hoofdwegen te vestigen verkrijgen bedrijven een goede autobereikbaarheid die door hedendaagse productiewijzen zoals Just-

²² De tekst met betrekking tot het stedelijk conglomeraat is in belangrijke mate gebaseerd op de studie van STUDIEGROEP OMGEVING, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, deelproject gebiedsgericht project Antwerpen-Brussel, 1994.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

in-Time en logistiek wordt vereist. Door rechtstreeks zicht op het bedrijf, bijvoorbeeld zoals in linten met kleinhandel, wil men daarenboven de naambekendheid van het bedrijf verhogen.

Fragmentatie leidt ook tot een ander maatschappelijk gebruik van de ruimte. Men richt zich niet meer uitsluitend op de stad als geconcentreerd geheel van activiteiten maar men gebruikt de ruimte als een verzameling van losse, uit elkaar gelegde functies. Wonen en werken kan om het even waar. Vanuit die concrete plaats kan men gebruikmaken van verschillende fragmenten. Niet alleen op het vlak van communicatie, maar ook op het morfologisch vlak wordt de stad meer en meer een 'netwerk' waarvan bovendien de reikwijdte steeds groter wordt (een zogenaamde 'tapijt van fragmenten'). Het resultaat van deze ontwikkeling zijn 'versimpelde' stukken ruimte, die weliswaar elk op zich aan een bepaalde maatschappelijke behoefte tegemoetkomen, maar die weinig onderlinge samenhang vertonen en die gezamenlijk veeleer een chaotisch beeld opleveren.

Het stedelijk conglomeraat is dus geen fenomeen dat boven de stad en het stadsgewest staat. Het is de ruimtelijke uitdrukking van de huidige stedelijke ontwikkeling. Waar vanuit de (historische) radiaalconcentrische structuur van de oorspronkelijke stad aan het stadsgewest nog een patroon wordt gegeven, komt in het stedelijk conglomeraat een andere logica tot uitdrukking.

Kenmerken van het stedelijk conglomeraat

– Verplaatsing van de stedelijke dynamiek

De dynamiek doet zich voor op specifieke plaatsen, terwijl er op andere plaatsen weinig of geen dynamiek is. In sommige centrale delen van de traditionele stad is er, ten gevolge van investeringen in kantoren of ontwikkelingen in de horeca, een sterke dynamiek. In sommige oudere stadswijken en in veel 19de eeuwse stadsdelen is er dan weer weinig of geen dynamiek aanwezig. Sommige publieke voorzieningen zoals scholen, ziekenhuizen,... raken door schaalvergroting in de problemen op hun oorspronkelijke locatie in de stadskern en opteren voor een inplanting buiten de stedelijke agglomeratie in de periferie. Die periferie is op dit ogenblik dusdanig ontwikkeld dat zij haar eigen autonome draagvlak en invloedssfeer voor de verschillende functies en activiteiten heeft weten te ontwikkelen. Hier doet zich de sterkste groei en ontwikkeling voor van woningen en van economische activiteiten.

– Weinig impact van planning en ontwerp

Planning heeft zich tot hiertoe vooral gericht op de (binnen-)steden en probeert daar met allerlei voorstellen en regels de ontwikkeling in banen te leiden. Voor de periferie is er veel minder aandacht. Daarnaast legt de context in de periferie veel minder beperkingen op dan in de (historische) stad. De periferie is veel meer de ruimtelijke uitdrukking van de eigen logica en eigen doelstellingen van een

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

maatschappelijk economische ontwikkeling. In de periferie overheerst een ander beeld; hier zijn andere referentiepunten en een structuur eigen aan de periferie aanwezig. Grondprijs en toegankelijkheid worden de bepalende criteria voor een inplanting. Het zijn de vele afzonderlijke functies en initiatieven die het geheel gaan bepalen waardoor een heldere structuur van het gebied afwezig blijft en de herkenbaarheid van de periferie als gebied beperkt is. Discontinuïteit, contradictie en interne verscheidenheid kenmerken dit gebied.

– Een nieuwe context

Aangezien in de periferie de bestaande context (o.a. stedenbouwkundige gehelen zoals wijken en boulevards) veel minder eisen stelt aan de architectuur van de gebouwen dan in de historische stad, leidt dit tot een omgeving waarin allerlei 'object buildings' met elkaar wedijveren om aandacht. De gebouwen zijn ook niet meer aan een bepaalde plaats gebonden en verwijzen ook niet meer naar de bestaande ruimtelijke structuur. Ze zijn 'atopisch' geworden, gebaseerd op internationale modellen, bepaald door technische en financieel-economische eisen. Ze kunnen om het even waar staan.

– Ongedefinieerde restruimten

Een gevolg van de fragmentering en van de individualisering van de bebouwing is het ontstaan van restruimten. Deze restruimten vormen één van de belangrijkste kenmerken van het gefragmenteerd stedelijk conglomeraat. Ze zijn erg beeldbepalend, maar worden niet bewust vormgegeven. Ofwel worden ze gebruikt voor 'rest-functies', ofwel worden ze niet gebruikt. Een deel van die restruimte, direct rond de gebouwen, wordt gebruikt als parking. Bij deze functies is de behoefte aan parking blijkbaar onbegrensd en wordt die opgevangen door het aanleggen van uitgestrekte asfaltvlakten.

– Functies met nieuwe typologieën en programma's

Is er in de gefragmenteerde stad dan weinig visie en ontwerp merkbaar, er zijn wel nieuwe typologieën ontstaan als gevolg van nieuwe programma's met dikwijls zeer dwingende eisen. Onder invloed van de eisen van mobiliteit, ontsluiting en massaconsumptie zijn, veelal in de periferie van de stad, nieuwe ruimtelijke types gegroeid. Het gaat hierbij niet alleen om gebouwen, maar ook om stedenbouwkundige ensembles. Deze nieuwe ruimtelijke types zijn echter zelden het werk van ontwerpers en planners. Een voorbeeld van een dergelijk nieuw type is de concentratie van 'baanwinkels' en kleinhandelszaken van een grotere schaal die zich langs drukke verkeerswegen inplanten en een eigen identiteit geven aan delen van de ruimte langs verkeerswegen (bijvoorbeeld de 'meubelstraat', de 'doe-het-zelf-baan').

– Ontwikkeling van 'niet-plaatsen'

Kenmerkend is de aanwezigheid van 'atopische' culturele activiteiten en voorzieningen zoals o.a. grootschalige winkelvoorzieningen (shoppingcentra), pret-parken, festivalweiden. Het zijn al dan niet gesloten en op zichzelf teruggeplooid geprefabriceerde ruimten die haast op geen enkele wijze communiceren

met de omgeving. Het zijn ook 'spektakelruimtes' of 'dreamscapes' die vooral op visuele consumptie zijn gericht. Ondanks dit oogmerk kenmerken niet-plaatsen zich door een grote mate van homogenisering en standaardisering. Vanuit de tweedeling private versus openbare ruimte gezien, kan men niet-plaatsen dubbelzinnige ruimtes noemen. De toenemende commercialisering en de ambiguïteit tussen openbare en collectieve private ruimte leidt ertoe dat typische stedelijke gebouwen zoals luchthavens meer en meer evolueren in de richting van niet-plaatsen. Om hoofdzakelijk toeristische redenen verkrijgen daarnaast steeds meer historische binnensteden en zeedijken de karakteristieken van niet-plaatsen. De binnenstad of de zeedijk wordt volgens LAERMANS R. (1993) louter een bezienswaardigheid (visueel spektakel, 'verpretparken', ...) die los komt te staan van de rest van het stedelijk functioneren (waaronder de woonfunctie).

– Sterke druk op de niet-bebouwde ruimte

In het stedelijk conglomeraat is er een sterke druk op de niet-bebouwde ruimte. Vanuit de logica van de functies is elke bereikbare niet-bebouwde ruimte een potentiële vestigingsplaats. Dit geldt zowel voor de gebieden van de natuurlijke structuur als voor de gebieden van de agrarische structuur. De invulling van een niet-bebouwde ruimte leidt tot de versnippering van de open ruimte als geheel. Er komen steeds minder aaneengesloten open-ruimte-gebieden voor. Slechts een beperkt aantal natuurlijke barrières (zoals vochtige riviervalleien) die deel uitmaken van de natuurlijke structuur, zijn voorlopig de enige rem op de verdere aansnijding van de open ruimte.

In het stedelijk conglomeraat komen nog wel kernen voor met een 'landelijk karakter' en een landelijke typologie maar die 'landelijke' kern bevat een menging van suburbaan wonen in voormalige agrarische woningen en restanten van echte agrarische activiteit.

– Verplaatsingen worden belangrijker

De manier waarop de verschillende ruimtelijke fragmenten worden gebruikt als deel van een groter geheel, maakt dat het niet meer volstaat om goede verbindingen te organiseren tussen de centra van de steden. Vele noodzakelijke verplaatsingen doen zich immers voor tussen de fragmenten waardoor de ontsluiting ervan belangrijk wordt. Voor veel van die verplaatsingen is de auto het enig mogelijke vervoermiddel. Voor het functioneren van het stedelijk conglomeraat is de wegeninfrastructuur dan ook cruciaal. Dit veronderstelt de uitbouw van het dicht net van bindings- en ontsluitingswegen, aangevuld met lokale wegen die moeten toelaten om die bindingswegen vlot te bereiken.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

1.2. Het Vlaams stedelijk kerngebied, één van de structuurbepalende elementen in Noordwest-Europa

Het Vlaamse Gewest maakt met name deel uit van de zogenaamde Centrale Hoofdstedelijke Regio's (Central and Capital City Regions = CCC-regions) en wordt bestempeld als een performante regio. (kaart 1.5.)²³

Onder invloed van eerder vermelde economische en maatschappelijke processen manifesteert zich in Vlaanderen een vergelijkbare stedelijke ontwikkeling als in Noordwest-Europa. Structuurbepalend in Noordwest-Europa zijn onder meer de stedelijke regio's van een internationale betekenis²⁴. Het Vlaams stedelijk kerngebied met de grote steden Antwerpen, Brussel en Gent en de vier regionale steden Leuven, Mechelen, Aalst, St-Niklaas, wordt als één van de zes structuurbepalende stedelijke regio's van internationale betekenis²⁵ beschouwd. 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).

Het gaat daarbij om morfologisch en functioneel verstedelijkte gebieden waarin aaneengesloten suburbane zones, residentiële kernen, concentraties van economische activiteiten (shoppingcentra, ...) voorkomen evenals versnipperde openruimte-gebieden tussen de fragmenten met een stedelijk karakter. De zes stedelijke regio's van internationale betekenis kenmerken zich door:

- een hoge bevolkingsdichtheid;
- de aanwezigheid van een of meerdere omvangrijke steden;
- de aanwezigheid van hoogwaardige economische en culturele functies.

Daarnaast wordt Rijsel als een 'alleenstaande' maar omvangrijke stedelijke regio beschouwd die haar plaats opeist in de Noordwesteuropese ruimte. De stedelijke ontwikkelingen die zich manifesteren in Rijsel-Tourcoing-Roubaix hangen in belangrijke mate samen met de stedelijke ontwikkelingen in het zuiden van West-Vlaanderen (Kortrijk) en in Wallonië (Doornik en Moeskroen).

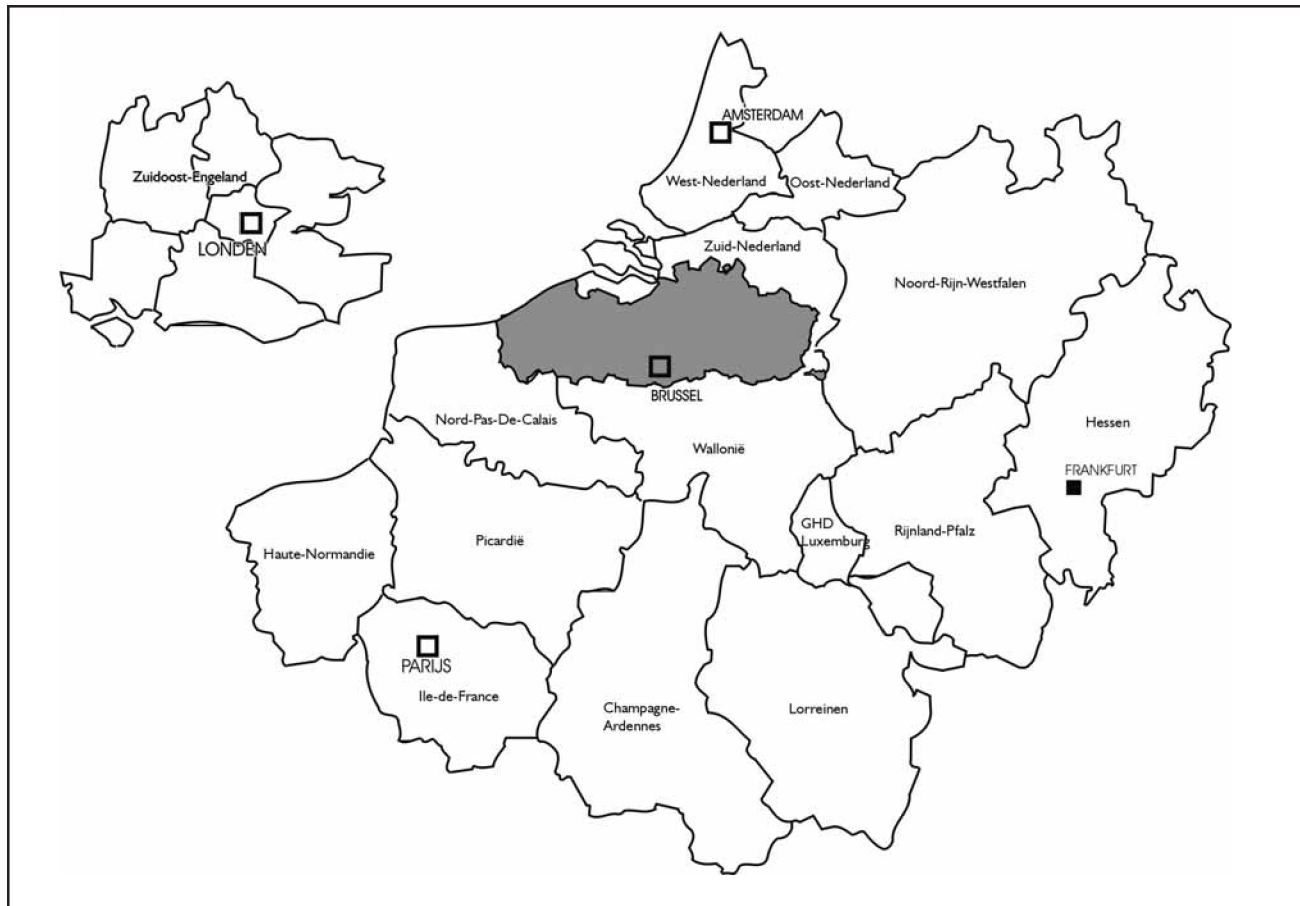
²³ CCC studie opgemaakt door MENS EN RUIMTE & KOLPRON (1994) in het kader van het Commissierapport Europa 2000 en 2000 + met betrekking tot de perspectieven voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeenschap (1992). Deze studie dient als basis voor de principes en ontwikkelingsperspectieven van een Europees-Ruimtelijk-OrderingsPlan (EROP). Dit rapport is ook de basis voor de beleidsmatige invulling van de Tweede Benelux Structuurschets die in opmaak is.

²⁴ MENS EN RUIMTE & KOLPRON, Europe 2000 - the perspective development of the Central and Capital city regions, 1994. en KUNZMANN K & WEGENER M, 1993.

²⁵ In het rapport Europe 2000: Central and Capital City Regions wordt voor het Vlaams stedelijk kerngebied de term 'ABG-stad' gehanteerd.

Kaart 1.5

Situering van Vlaanderen
in het centraal hoofd-
stedelijk gebied



Bron: Settlements Data Base, Mens en Ruimte

Bevolkingskenmerken

Meer dan 50% van de bevolking in het CCC-gebied leeft in de vermelde stedelijke regio's. Het Vlaams stedelijk kerngebied samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de Randstad en Rijn-Mainz hebben een bevolkingsomvang van ca 5 miljoen inwoners en een bevolkingsdichtheid die lager is in vergelijking met Londen, Parijs en de Rijn-Ruhr regio²⁶.

²⁶ Het Vlaams stedelijk kerngebied inclusief Brussels Hoofdstedelijk Gewest: ca 4 miljoen inwoners en een bevolkingsdichtheid van ca 930 inwoners/km² - Randstad: ca 6 miljoen inwoners en ca 940 inwoners/km² - Rijn-Mainz: ca 3,5 miljoen inwoners met ca 500 inwoners/km² - Londen: ca 12 miljoen inwoners met ca 1170 inwoners/km² - Parijs: ca 11 miljoen inwoners met ca 880 inwoners/km² - Rijn-Ruhr: ca 12 miljoen inwoners en ca 1.400 inwoners/km². Bron: MENS EN RUIMTE e.a., 1994.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Economische kenmerken

Wat het economisch functioneren van het Vlaams stedelijk kerngebied in de Noordwesteuropese ruimte betreft, bestaan verschillende benaderingen en worden de steden en stedelijke regio's enigszins anders gedefinieerd.

Op basis van demografische, economische en culturele criteria heeft Reclus een rangschikking opgesteld voor de Europese steden²⁷. Na aggregatie levert dit voor de structuurbepalende stedelijke regio's de volgende rangschikking op:

- Londen
- Parijs
- Randstad
- het Vlaams stedelijk kerngebied (met hoge score voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)
- Rijn-Mainz (met hoge score voor Frankfurt)
- Rijn-Ruhr

Door in een tweede stap de criteria thematisch te clusteren in 5 groepen, met name economie en financiële diensten, internationale relaties, communicatie, research en technologie, en cultuur, zijn de steden geïnclassificeerd naar hun specialisatie. Voor het Vlaams stedelijk kerngebied levert dat de volgende resultaten op:

- **Antwerpen**, samen met Amsterdam, Rotterdam en Düsseldorf, onderscheidt zich uitgesproken in internationale relaties en communicatie; zij vertonen alle een sterke economie;
- **Brussel** is, samen met Den Haag, duidelijk gekenmerkt door haar internationale relaties en haar culturele aspecten;
- **Gent** vertoont net zoals Essen, Dortmund, Bochum en Haarlem een eerder onduidelijk profiel.

De Nederlandse Rijksplanologische Dienst (RPD) heeft op basis van samenhang en relaties tussen stedelijke regio's eveneens een rangschikking opgesteld (RPD, 1992)²⁸. Hieruit blijkt over het algemeen een sterkere positie van de meer noordelijk gelegen stedelijke regio's ten overstaan van de zuidelijke stedelijke regio's. Antwerpen/Brussel neemt een middenpositie in. Ook andere onderzoeken (o.m. CHESHIRE, 1990) bevestigen deze positie. Het voorkomen van steden met een uitgesproken functionele specialisatie en de hiermee gerelateerde complementariteit wordt beschouwd als een sterk element voor de Europese stedelijke regio's. Dit sluit de concurrentie tussen steden echter niet uit (bijv. tussen Rotterdam en Antwerpen voor havendistributiefuncties, tussen Frankfurt en Parijs voor financiële diensten, ...). Ongeacht de gehanteerde criteria is het Vlaams stedelijk kerngebied, samen met de andere stedelijke regio's van internationale betekenis, van

²⁷ RECLUS, 1989. Volgende criteria worden gehanteerd: demografische (bevolkingsomvang, bevolkingsgroei), economische (aantal ingenieurs, technici en kaders, aantal multinationale ondernemingen, aantal beurzen en tentoonstellingen), financiële (aanbod aan banken en financiële instellingen), wetenschappelijke (aanbod aan R&D infrastructuur en activiteiten, aanbod aan labo's en universiteiten), transportgeoriënteerde (vervoer in havens en luchthavens), culturele (aanbod belangrijke musea, monumenten, tentoonstellingen, theaters, festivals, bioscopen, modegebeuren, literatuur en kunst, aanbod aan kranten en uitgeverijen), communicatie (telecominfrastructuur en aanbod aan conferenties).

²⁸ In deze benadering is Gent niet opgenomen.

structureel economisch belang in Europa. Gelet op de verschillen en specialisaties is de onderlinge rangschikking daarentegen relatief.

Intense relaties tussen het Vlaams stedelijk kerngebied en andere structuurbepalende stedelijke regio's

De transport- en communicatienetwerken en de economische potentialiteiten bepalen in belangrijke mate de omvang en de betekenis van de structuurbepalende stedelijke regio's. Volgens MENS EN RUIJTE & KOLPRON (1994) zijn onderlinge relaties tussen de vermelde stedelijke regio's van grotere betekenis dan interne verbanden of relaties. Deze relaties manifesteren zich onder de vorm van:

- kapitaalstromen;
- goederenstromen;
- informatie-uitwisseling;
- personenverkeer;
- financiële diensten en verrichtingen;
- allerlei vormen van samenwerking (R & D, onderwijs, ...).

De belangrijkste relaties zijn deze die betrekking hebben op kapitaalverrichtingen, controle- en beslissingsfuncties. De sterkere integratie van de Europese economie en de toenemende internationalisering die gepaard gaat met een ongekende transformatie van economische productie-activiteiten door technologische veranderingen, schrijft in termen van transport en telecommunicatie een eerste-rangrol toe aan bereikbaarheid. Ruimtelijk vertaalt deze rol zich in het toenemend belang van de transport- en telecommunicatieknooppunten, met name de luchthavens, de HST- en hoofdstations, de zeehavens, en meer algemeen van de plaatsen in de grootstedelijke regio's met goed uitgeruste telecommunicatie-infrastructuur (o.m. informatiesnelwegen). Op basis van meetbare stromen van goederen, personen en informatie doen de meest intense relaties zich voor tussen de Randstad, Brussel en Rijn-Ruhr. Ook belangrijk zijn de relaties tussen het Vlaams stedelijk kerngebied en Parijs. Iets minder intens zijn die tussen Londen en het Vlaams stedelijk kerngebied²⁹.

Belangrijke vaststelling is dat de toenemende functionele specialisatie van steden leidt tot de vorming van functionele netwerken van grotere en kleinere steden. Deze complexe systemen van stedennetwerken met eigen specifieke kenmerken en potenties stellen zich in de plaats van de historische stedenhiërarchie. Het belang van een stad wordt niet langer bepaald door de bevolkingsomvang of de omvang van het hinterland maar door de plaats in het Europees of mondiaal stedennetwerk.

Ruimtelijke structuren vertonen een relatieve stabiliteit in de tijd. Ondanks het feit dat de te verwachten ontwikkeling van communicatie- en transportnetwerken theoretisch een decentralisatie zou teweegbrengen, lijkt deze ontwikkeling op dit ogenblik veeleer tot een versterking van de bestaande relaties te leiden.

²⁹ Bron: MENS EN RUIJTE & KOLPRON, 1994.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

1.3. Stedelijke ontwikkeling bepalend voor de ruimtelijke structuur van Vlaanderen

De stedelijke ontwikkeling is eveneens bepalend voor de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Deze ontwikkeling wijzigt de structuur van de Vlaamse (historische) steden en creëert een ander ruimtelijk patroon met nieuwe ruimtelijke gehelen. Hierin zijn de historische steden nog steeds herkenbaar. De nieuwe ruimtelijke gehelen zijn - op het niveau van Vlaanderen bekeken - de ruimtelijke uitdrukking van de geschetste stedelijke ontwikkelingen, met name de suburbanisatie van het wonen en van economische activiteiten en de fragmentatie van de ruimte³⁰. De samenhang in deze ruimtelijke gehelen is veeleer een gevolg van een gelijkaardige stedelijke ontwikkeling dan van een specifieke morfologische of functionele structuur. De volgende ruimtelijke gehelen zijn structuurbepalend.

Het stedelijk kerngebied met grote steden Antwerpen en Brussel

In het stedelijk kerngebied komen naast de grote steden Antwerpen en Brussel, regionale steden (Leuven, Mechelen, Sint-Niklaas en Aalst) en kleine steden (Asse, Beveren, Boom, Dendermonde, Lier en Willebroek) voor. Hier is een (hoogwaardige) industriële, handel- en dienstensector (kleinhandel, kantoren, ...) gevestigd met een hoge toegevoegde waarde. Ook belangrijke universiteiten (Antwerpen, Leuven, Brussel), onderzoekscentra en de zeehaven Antwerpen, de internationale luchthaven Zaventem en het HST-station Brussel-Zuid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn in dit stedelijk kerngebied gesitueerd. In het westen van het stedelijk kerngebied ligt de grote stad Gent met diverse voorzieningen van internationaal niveau, waaronder de zeehaven. Gent onderhoudt belangrijke functionele en economische relaties met de overige steden van het Vlaams stedelijk kerngebied.

De stedelijke ontwikkeling geeft dit stedelijk kerngebied niet overal hetzelfde verstedelijkt uitzicht; er komen immers niet-bebouwde ruimten en open-ruimtestructuren in voor. Het gebied ligt evenwel in het spanningsveld van de grote steden Antwerpen, Gent en Brussel en ondervindt hierdoor de druk van de stedelijke ontwikkeling. Die stedelijke ontwikkeling strekt zich uit in de noordoostelijke en oostelijke richting van Antwerpen (Lier, Turnhout) en in oostelijke en zuid-

³⁰ De analyse van de hiernavolgende stedelijke ontwikkelingen en wijzigingen in de bestaande ruimtelijke structuur in Vlaanderen is gesteund op de volgende wetenschappelijke onderzoeken: onderzoek van VAN DER MOTTEN CHR. en VANDEWATTYNE P. naar de groei en vorming van het stadsstramien in België (1985), latere onderzoeken van VAN DER MOTTEN CHR. met betrekking tot de 'armature urbaine' van België (1992), het onderzoek van KUNZMANN K. met betrekking tot recente stedelijke ontwikkelingen in Europa (1993) en de studie van STUDIEGROEP OMGEVING, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, deelproject gebiedsgericht project Antwerpen-Brussel, 1994;

oostelijke richting van Brussel (Vlaams- en Waals-Brabant). Langsheen de internationale verbindingen tussen Rijsel, Kortrijk en Gent gebeurt dit eerder op een lineaire wijze.

De ruimtelijke analyse van economische indicatoren geeft aan dat de grote steden als afzonderlijke economische polen functioneren waartussen weinig relaties bestaan, maar ook dat er sprake is van complementaire functies (= functionele specialisatie)³¹. Antwerpen heeft een belangrijke distributiefunctie waarvan nogal wat industriële sectoren afhankelijk zijn. De tertiaire sector is hier goed ontwikkeld en ondersteunt de industriële en logistieke functies. Brussel heeft een uitgesproken tertiair karakter met een grootstedelijke uitstraling en een nog belangrijke industriële werkgelegenheid.

Naast de toenemende suburbanisatie van hoogwaardige tertiaire activiteiten in oostelijke richting (Zaventem, Leuven), wijken (semi)-industriële activiteiten in steeds toenemende mate uit naar noordelijke (Vilvoorde) en naar zuidelijke richting (Halle).

Een lineaire stedelijke ontwikkeling langs de kust

Langs de kust manifesteert zich langsheen de bestaande infrastructuren (Koninklijke Baan, kusttramlijn en recent langsheen de A18 Veurne-Jabbeke) een stedelijke ontwikkeling waarin de regionale steden Oostende en Brugge en de kleine steden Blankenberge, De Panne, Knokke-Heist en Nieuwpoort zijn opgenomen naast woonkernen in de kustpolders (o.a. Koksijde, Oostduinkerke, Bredene, ...). De stedelijke ontwikkeling is hier geënt op de toeristische en recreatieve ontwikkelingen.

Een lineaire stedelijke ontwikkeling langsheen transportassen in Kortrijk en Roeselare

Langsheen de transportassen E17 (Kortrijk, Menen, Waregem) en de verbindingsweg N36 (Ingelmunster, Izegem, Roeselare) doet zich een lineaire stedelijke ontwikkeling voor met regionale en kleine steden. Voor Kortrijk hangt dit samen met de stedelijke ontwikkeling in Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Moeskroen.

Een stedelijke ontwikkeling met een gefragmenteerd karakter in Midden-Limburg

De stedelijke ontwikkeling doet zich voor met een gefragmenteerd karakter ('patchwork-verstedelijking') in Midden-Limburg langsheen de internationale infrastructuurassen (Albertkanaal, de autosnelwegen E313 en E314) met de regionale steden Hasselt en Genk, met de kleine steden Beringen, Heusden en Houthalen en met losstaande vestigingen van stedelijke en economische activiteiten (o.a. universiteit Limburg, ...). Meer dan in de andere delen van Vlaanderen hangt deze ontwikkeling samen met het ontbreken van een fijnmazig stedenpatroon en met de aanwezigheid van steden met een kleine (historische) kern en een lage bevolkingsdichtheid.

³¹ STUDIEGROEP OMGEVING, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, deelproject gebiedsgericht project Antwerpen-Brussel, 1994.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

1.4. Trends

Onder invloed van de recente stedelijke ontwikkelingen in Noordwest-Europa en in het bijzonder in Vlaanderen manifesteren zich de volgende ruimtelijke trends.

Versterking van de positie van de grote steden

Tegenover de tendens tot homogenisering binnen de Europese Unie in de laatste decennia (o.a. door regionaal beleid gericht op evenwichtige welvaartspreiding, uitbouw transnationale wegen, ...) tekent zich op dit moment een feitelijke ruimtelijke differentiatie van de Noordwest-europese ruimte af. Hier wordt mee bedoeld dat de economische dominantie meer en meer uitgaat van een hoogwaardige, internationaal georiënteerde tertiaire sector. Luchthavens met mondiale betekenis en HSL-spoorverbindingen en HST-stations worden als knooppunten bepalend voor de ruimtelijke structuur van Noordwest-Europa. De ligging van steden ten opzichte van deze knooppunten en de capaciteit om zich in deze transnationale netwerken te profileren, is bepalend voor de stedelijke ontwikkeling ervan.

Een aantal steden van grotere omvang en betekenis, waaronder Brussel, kennen daarbij een relatieve versterking van hun positie in de Europese ruimte. Mede door de aanwezigheid van politieke en economische macht trekken zij nieuwe bedrijven en instellingen aan met een belangrijke beslissingsmacht. Daarnaast is er de vraag naar de inplanting van Research-&Development-centra en wetenschapsparken in de kenniscentra (Antwerpen, Brussel, Leuven, Gent).

Concurrentie tussen steden

Deze trend tot internationalisering van de economie leidt veeleer tot een verscherpte concurrentie tussen steden en stedelijke regio's dan tot complementariteit. De steden van kleinere omvang en lagere betekenis in de structuurbepalende stedelijke regio's (o.m. Leuven in het Vlaams stedelijk kerngebied) benutten de mogelijkheden om zich te profileren en zich te specialiseren in kwaliteitsproducten en specifieke marktniches voor functies zoals o.a. (hoogtechnologische) industrie, transport, distributie en logistiek die vanuit de grotere steden worden afgestoten.

Suburbanisatie en revitalisering van centrale stadsdelen

Ondanks de bestaande concentratie van economische activiteiten blijft de belangrijkste ruimtelijke trend de uitwaaiing van de economische activiteiten en de suburbanisatie van het wonen. Het ruimtegebruik neemt bovendien steeds verder toe. In Vlaanderen situeert de sterkste suburbanisatie zich in het oostelijk gedeelte van het stedelijk kerngebied (Leuven en richting Turnhout). Ook in Limburg is er sprake van een verdergaande suburbanisatie. Daarnaast is er sprake van eerder tegengestelde tendens: derevitalisering van de woonfunctie en de versterkte aantrekkingskracht voor economische functies (hoogwaardige diensten en bedrijvigheid, ...) in de centrale delen van de steden.

Verscherping van de sociale tegenstellingen

Mede door concurrentie met andere steden en door het streven naar behoud van hun economische positie en de revitalisering van de woonfunctie voor hogere inkomensgroepen in de centrale stadsdelen verscherpen de bestaande maatschappelijke verhoudingen en de aanwezige sociale segregatie zich in de steden.

Uitbouw van steden tot knooppunten naast toenemende interne congestie

Om hun positie als knooppunt te consolideren worden in de Vlaamse steden en met name in de steden in het Vlaams stedelijk kerngebied, belangrijke infrastructuurwerken gepland. In de nabije toekomst wordt Brussel een knooppunt van Hoge Snelheidslijnen. Voorzien wordt in een rechtstreekse verbinding met Parijs via Rijsel - dat eveneens is uitgebouwd tot een HSL-knooppunt - naar Amsterdam en naar Keulen. Het HST-station in Antwerpen verbetert wellicht ook de internationale positie van deze stad. Door de uitbreiding en de uitbouw van de luchthaveninfrastructuur en door concentratie van activiteiten wordt Zaventem een belangrijke draaischijf voor het intercontinentaal luchtverkeer. Ondanks nog beperkte verbeteringen ten aanzien van het openbaar vervoer doet zich een verdere verkeerscongestie voor in de grote steden van het Vlaams Gewest. Mogelijkheden voor beheersing van de mobiliteit worden aangemoedigd door de mobiliteitsconvenanten.

Gewijzigd woon- en leefmilieu zowel in de steden als in de periferie

Zowel in de steden als in de periferie wijzigt het woon- en leefmilieu onder invloed van volgende tendensen.

- De toenemende verkeerscongestie leidt tot vermindering van de woon- en leefmilieukwaliteit in het algemeen.
- Een toenemend ruimtegebruik door uitwaaiering van economische activiteiten en suburbanisatie van de woonfunctie leidt tot een verhoogde druk op de niet-bebouwde ruimte.
- De recreatiedruk op de open ruimte en op de centrale delen van de steden neemt toe waardoor de woonfunctie en open-ruimte-functies zoals landbouw, natuur, ... in de verdrukking komen.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

1.5. Problemen en potenties

1.5.1. Problemen van de stedelijke ontwikkeling

De concurrentie tussen de steden leidt tot sociale en ruimtelijke spanningen in de stedelijke centra en in de open ruimte. Daarnaast veroorzaakt de uitholling van de steden door suburbanisatie van wonen en economische activiteiten een vermindering van het stedelijk draagvlak, een daling van de stedelijke leefbaarheid, een toename van de congestie in de periferie en een druk op de open ruimte. Dit alles beïnvloedt de concurrentiepositie van de steden negatief. De problemen van de stedelijke ontwikkeling zijn in het bijzonder de volgende.

Bedreiging van de woonfunctie in centrale stadsdelen

De concentratie van strategisch concurrentiële elementen, zoals onder meer kantoorruimte en toeristisch-recreatieve voorzieningen met belangrijke impact (hotel, congresinfrastructuur, ...), bedreigt de woonfunctie in de centrale stadsgedeelten. De revitalisering van bepaalde stadsgedeelten creëert een grotere vraag naar woningen maar, gelet op de structuur en de werking van de woningmarkt, leidt ze op haar beurt tot competitie tussen de lagere inkomensklassen, midden- en hogere klassen. Ook verhoogt revitalisering niet wezenlijk het aantal inwoners in de centrale stadsdelen.

Versnippering van de open ruimte

De versnippering van de open ruimte heeft betrekking op het verlies aan onbebouwde ruimte, op de versnippering van het landbouwareaal, op de versnippering van bossen, op de versnippering van natuurgebieden, op de versnippering van rivier- en beekvalleien en op versnippering van populaties van dieren en planten (= het ecologisch functioneren)³². De oorzaken zijn versnijding door infrastructuur, versnijding door bebouwing voor woningen en economische activiteiten (verspreide bebouwing en linten) en zelfs de versnippering door biologische landschapselementen zoals lijnvormige kleine landschapselementen. Deze versnippering heeft gevolgen voor de mens, o.a. het verlies aan omgevingsperceptie en beeldwaarde en het verlies aan cultuurhistorisch erfgoed en archeologisch patrimonium. Versnippering heeft ook gevolgen voor ecosystemen en populaties, met name ten aanzien van optredende randeffecten, verlies aan biodiversiteit, verlies aan ruimtelijke samenhang en de vorming van nieuwe biotopen.

Aantasting van ecologisch waardevolle systemen

Ecologisch waardevolle systemen zoals riviervalleien, grotere boscomplexen, moerasgebieden, ... worden door uitwaaiing van bebouwing en activiteiten zowel kwantitatief als kwalitatief aangetast. Zij genieten onvoldoende bescherming. Er treedt een degeneratie op van het watersysteem.

³² Dit onderdeel is in belangrijke mate gebaseerd op het wetenschappelijke verslag III.2. Versnippering van de open ruimte dat is opgemaakt in het kader van het Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen, 1994.

Niet optimaal ruimtegebruik in de periferie

De onsamenvangende en geïndividualiseerde bebouwing in de periferie leidt tot een weinig efficiënt ruimtegebruik en tot hogere maatschappelijke kosten (onderhoud, draagvlak voorzieningen, ...).

Privatisering en banalisering van de openbare ruimte

Zowel in de centrale delen van de stad als in de periferie wordt de kwaliteit van de openbare ruimte bedreigd door privatisering, vervlakking (standaardisatie en homogenisatie), vervuiling en onveiligheid. Een toenemend aantal auto's legt beslag op de openbare ruimte (o.v. parkings, ontsluitingswegen, ...). De verschraling houdt in dat de stedenbouwkundige samenhang tussen onbebouwde en bebouwde ruimte dreigt verloren te gaan. In de periferie ontbreekt het niet alleen aan openbare ruimten, de aanwezige openbare ruimten worden door een weinig kwalitatieve inrichting opgevat als restruimte. Nochtans zijn er in die periferie functies die veel publiek aantrekken zoals een ziekenhuis, een luchthaven, een winkelcentrum, een megabioscoop. Het publieke karakter van deze ruimten (de zogenaamde 'niet-plaatsen') is dubbelzinnig.

Sociale segregatie

Er treedt niet alleen een ruimtelijke, maar ook een sociale fragmentatie op. Specifieke groepen trekken weg uit de centrale delen van de steden. De samenstelling van de bevolking hier, maar ook die in de periferie wordt eenzijdiger. Traditionele functies van de stad trekken weg naar locaties die comfortabeler met de wagen te bereiken zijn. Deze concentratie van specifieke bevolkingsgroepen, afhankelijk van het inkomensniveau, gezins- en etnische kenmerken, weegt op de dynamiek en op de leefbaarheid van verschillende onderdelen van de stad. Door deze sociale segregatie, gecombineerd met een toename van restruimten en de minieme aandacht voor echte publieke ruimten, verdwijnen elementen als sociale controle. Dit gaat doorwegen op de sociale veiligheid en op de woonfunctie in het algemeen.

Toenemend aantal verplaatsingen

Het hoog aantal autoverplaatsingen tussen de fragmenten van het stedelijk conglomeraat leidt tot belangrijke problemen: congestie van wegeninfrastructuur, moeilijk te organiseren en doorstromingsproblemen openbaar vervoer (o.a. streekvervoer), uitsluiting van mobiel zwakkeren van een aantal voorzieningen en activiteiten.

Grote milieuverstoring in steden

Zowel in de centrale delen van de stad als in de periferie treedt ernstige milieuverstoring op³³. De belangrijkste bronnen zijn de volgende.

³³ Dit onderdeel is in belangrijke mate gebaseerd op het wetenschappelijke verslag III.13. Milieuverstoringen in stedelijke gebieden dat is opgemaakt in het kader van het Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen, 1994.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

- De concentratie van de bebouwing, infrastructuren en verharde oppervlakten. Dit leidt onder meer tot een verstoring van het watersysteem (te hoge drainage, verdroging,...), gebrek aan niet-bebouwde groene ruimten en een slechte luchtcirculatie (microklimaten, te hoge windsnelheden, slechte verbranding van verwarmingstoestellen, ...).
- De densiteit van het gemotoriseerd verkeer. Dit leidt onder meer tot een groot ruimtebeslag door stilstaande en rijdende wagens (parkings, ...) en barrièrewerking door infrastructuren, tot verhoging van de objectieve onveiligheid³⁴ en het subjectief onveiligheidsgevoel, tot een toename van het verkeersgeluid en tot verhoogde lucht- en bodemverontreiniging (stroomafvoeren, olieplekken, ...).
- De concentratie van huishoudelijke en industriële energiegebruikers. Dit leidt onder meer tot een verhoogde luchtverontreiniging.
- De productie van grote hoeveelheden vaste afval, afvalwater en schadelijke gasen. Dit leidt onder meer tot een groot ruimtegebruik en milieuverstoring buiten de steden (storten, verbrandingsovens, ...).
- Verzwakking van de ruimtelijk-economische structuur van de steden onder invloed van VLAREM-wetgeving. Door het stellen van afstands- en verbodsregels ondergraaft de VLAREM-wetgeving het principe van verweving.

Gebrek aan beeldwaarde van en in steden

Door weinig aandacht te schenken aan de beeldwaarde van de structureel belangrijke elementen van de ruimte (rivieren, beken, wegen, spoorlijnen, leidingen, ..) wordt de leesbaarheid van de ruimte en de oriëntatie bemoeilijkt. Het landschappelijk beeld van de stad vervlakt door banalisering van het landschap en van de publieke ruimtes.

1.5.2. Potenties van de Vlaamse steden

Sterke positie van Vlaamse steden in Europese context

Een internationale positie voor het Vlaams stedelijk kerngebied

Het Vlaams stedelijk kerngebied tesamen met Gent nemen omwille van hun economische structuur, de grote bevolkingsdichtheid, de aanwezigheid van grotere steden, hoogwaardige diensten en functies en (lijn)infrastructuren op internationaal niveau, een internationale en concurrentiële positie in ten opzichte van de Randstad, Parijs, Londen, Rijn-Ruhr en Rijn-Mainz.

³⁴ Binnen de zogenaamde bebouwde kom doen zich 66% van alle vastgestelde ongevallen voor. Vooral in de delen met aaneengesloten bebouwing binnen de bebouwde kom is de onveiligheid hoog. Hier doen zich 45% van het totaal aantal ongevallen voor, waarbij 42% van het totaal aantal slachtoffers en 32% van de gekwetsten vallen. Omwille van de lagere snelheid waarmee gereden wordt, is het aantal doden er relatief laag (19%).

Kwaliteiten van Antwerpen en Gent

De verschillende vormen van ruimtelijke spanningen (huisvesting, infrastructuur, kantoren, ..) in de grotere Europese steden (Brussel, ...) maken dat steden met een meer regionale betekenis op Europees niveau (Antwerpen en Gent) zich kunnen profileren op voorwaarde dat zij hun kwaliteiten kunnen valoriseren, o.a. door een evenwichtige stedelijke ontwikkeling en een geprofileerd lokaal economisch beleid. Voordelen van de regionale steden op Europees niveau zijn onder meer de volgende:

- de ligging op de internodale assen (HST-station te Antwerpen);
- specialisatie in toekomstgerichte sectoren;
- de gunstige ligging als gedecentraliseerde pool voor specifieke functies en activiteiten (distributie, ...);
- culturele en milieu-voordelen.

Grote potenties voor steden

Voor de Vlaamse grote en regionale steden en voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden de volgende potenties ten aanzien van de stedelijke ontwikkelingen in Noordwest-Europees verband opgemerkt. Op het vlak van de werkgelegenheid evolueren de grote steden naar een zekere complementariteit.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bekleedt een eerste-klasse positie in Europees verband. Sterke punten zijn de relatief lagere vastgoedprijzen en de duidelijke Europese functie. Dit uit zich in de hoge graad van tewerkstelling in de administratieve en financiële sector, en in het grote aantal hoofdzetels van (hoogwaardige) dienstverlening. De randen van het Vlaams stedelijk kerngebied hebben een gebrekkige (economische) integratie met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit kan verbeteren door de uitbouw van het voorstedelijk openbaar-vervoersnet en door de revitalisering van de centrale delen waardoor de aantrekkelijkheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als woonmilieu toeneemt. Van de positie, rol en invloedssfeer van de grootstad Brussel in Europa moeten ook de Vlaamse gemeenten rond Brussel profiteren (met name Zaventem en Vilvoorde) evenals Aalst, Mechelen en Leuven.

Antwerpen beschikt over volledige havenfaciliteiten zoals een gespecialiseerde transport- en distributiefunctie, handelsfunctie, industriële functiemet specifieke specialisatie in de petrochemie. Met het HST-station krijgt Antwerpen de kans zich nog meer te profileren tussen de Europese steden. Mogelijkheden zijn gelegen in het zoeken naar grotere complementariteit met Rotterdam en in het revitaliseren van de centrale stadsdelen. Een zwak punt is wellicht het gebrek aan beslissingsfuncties.

Gent heeft een zwakkere positie ten opzichte van de Europese steden en kenmerkt zich door haven- en industriële sectoren in moeilijkheden. Kansen liggen in het aantrekken van nieuwe technologieën en een revitalisering van de centrale stadsdelen.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Ook op het vlak van het hoger onderwijs ziet men duidelijk complementariteiten opduiken. Door de toenemende complexiteit en kosten van het wetenschappelijk onderzoek dienen universiteiten en onderzoekslaboratoria zich te specialiseren op heel specifieke terreinen. Iedere universiteit heeft nu haar 'centers of excellence' in specifieke onderzoeksdomeinen. Er bestaan zelfs programma's tussen universiteiten om deze know-how op elkaar af te stemmen.

Brugge heeft een minder gunstige ligging ten opzichte van de huidige stedelijke ontwikkelingen van Europese betekenis (hoogwaardige investeringen, internationale bedrijvigheid, logistieke en knooppunctfuncties, ...). Sterk punt is evenwel haar cultureel patrimonium, haar imago en toeristisch profiel. Daarnaast heeft de zeehaven van Zeebrugge belangrijke economische potenties.

Hasselt-Genk heeft net als Brugge een zwakkere positie in het Europese stedenpatroon maar het heeft het voordeel te beschikken over een jong imago en over de aanwezigheid van beschikbare ruimte voor investeringen. Zwak punt is dat de beslissingscentra van de bestaande industriële ontwikkeling veeleer buiten de regio gelegen zijn. De stedelijke ontwikkeling kan aan Hasselt-Genk een grotere regionale betekenis geven binnen de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen en daarbuiten. Een sterkere positionering van de steden Hasselt en Genk in internationaal verband (regio MHAL (Maastricht-Hasselt/Genk-Aken-Luik)) is in dit verband een noodzakelijke voorwaarde.

De ligging van Kortrijk ten opzichte van Rijsel, gecombineerd met grote lokale investeringscapaciteiten, plaatst Kortrijk in een sterke positie om zich ook in Europees verband te profileren.

Potenties voor wonen in steden

Vlaanderen beschikt, met uitzondering van het noordoosten en het westen van Limburg, over vele (historische) steden die voor hun omgeving een goede functionele bediening verzorgen. De kernen van de steden zijn gebieden waar men aan de ruimtelijke opbouw, aan de kavelstructuur, de grotere en kleinere monumenten de geschiedenis kan aflezen. De morfologische opbouw is nog in belangrijke mate verweven met de functionele structuur. Deze historische omgeving kan een belangrijke motor zijn voor nieuwe ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen kunnen zowel slaan op initiatieven binnen de economische sector (kleinschalige, hoogwaardige bedrijvigheid verweven met het wonen, toerisme, ...) als op het realiseren van nieuwe woonprojecten. De Vlaamse steden, en met name ook de kleinere steden zijn aldus uiterst geschikt als woonlocatie omwille van de goede ontsluiting voor de verschillende vervoerswijzen (trein, bus, auto, fiets, te voet), de aanwezigheid van een cultuurhistorisch patrimonium, publieke ruimtes (parken, tuinen, pleinen, ...), de aanwezigheid van voorzieningen (kleinhandel, handel, economische activiteiten, diensten, ...) en een gedifferentieerd woningpatrimonium dat op een flexibele wijze nieuwe woningtypologieën kan opnemen. Vooral de 19de eeuwse buurten zijn potentievolle woongebieden met een naar prijs en kwaliteit gedifferentieerde bouwvoorraad die ook een grotere verwevenheid met andere

functies verdragen. Wonen en werken binnen of in de omgeving van historisch waardevolle complexen kan een belangrijke troef zijn.

Steden als motor voor nieuwe ontwikkelingen

De aanwezigheid van de stedelijke voorzieningen (musea, culturele instellingen, onderwijsinstellingen, ...) en de kwaliteitsvolle omgevingen laten steden functioneren als een broedplaats voor nieuwe economische activiteiten. De steden zijn ook vandaag de concentratiegebieden van economische activiteiten. Een net aan voorzieningen (telecommunicatie, (hoogwaardige) diensten, transport en logistiek, ...) en infrastructuren (lijninfrastructuur, (gespecialiseerde) bedrijventerreinen, bedrijfsruimtes, kantoren, commerciële ruimtes, ...) is uitgebouwd en staat onmiddellijk ter beschikking van nieuwe activiteiten, ook deze in de productiesfeer en voor grootschalige (commerciële) activiteiten (cinemacomplexen, shoppingcentra, ...).

Ruimte voor flexibele ontwikkeling in de periferie

Ook de periferie is een gebied met een eigen geschiedenis en dynamiek. De verschillende groeipatronen sluiten daar echter niet op elkaar aan. Sprongen in tijd en in schaal doorkruisen en overlappen elkaar. Individuele bouwwerken komen verspreid voor en kunnen fungeren als bakens. Hoewel onlosmakelijk verbonden met de stad, wordt zij nooit 'stad' maar hoeft het ook niet te worden. De potentiële kwaliteiten van de periferie zijn gelegen in haar fragmentatie. Voor het valoriseren van de fragmenten in de periferie zijn geen recepten beschikbaar. Uitgaan van een landschappelijke verankering en de benadering van de plek vanuit zijn situationele eigenheid zijn mogelijke richtingen. Het accepteren van de fragmentatie en het benutten van de breukvlakken kunnen hier niet alleen een nieuw ruimtelijk verband doen ontstaan, maar kunnen ook de gelaagdheid en de daarmee samenhangende geschiedenis van het gebruik tot uitdrukking brengen. Er is geweest op de sterke ontwikkeling in grondgebruik van een aantal functies. Wanneer deze volledig in de traditionele stedelijke centra zou worden opgevangen dan zou dit tot sterke ruimtelijke spanningen leiden. In de periferie is ruimte voor bepaalde dynamische ontwikkelingen, waarvoor in de "traditionele stad" geen plaats is.

Aanwezigheid van open-ruimte-structuren in de periferie

De periferie biedt niet alleen plaats aan noodzakelijke ruimtebehoevende functies, zoals volkstuintjes maar ook aan ruimte voor grootstedelijke parkgebieden en ander randstedelijk groen. Rivier- en beekvalleien hebben relatief goed standgehouden binnen de periferie³⁵. Zij kunnen samen met de versnipperde boscomplexen, natuurgebieden en delen van de agrarische structuur worden uitgebouwd tot een meer aaneengesloten landschappelijke structuur. Deze structuur levert belangrijke meerwaarden op voor het wonen, de recreatie en het imago van de periferie.

³⁵ Deze uitspraak geldt niet voor de ecologische en landschappelijke kwaliteiten van het rivierenstelsel.

1A

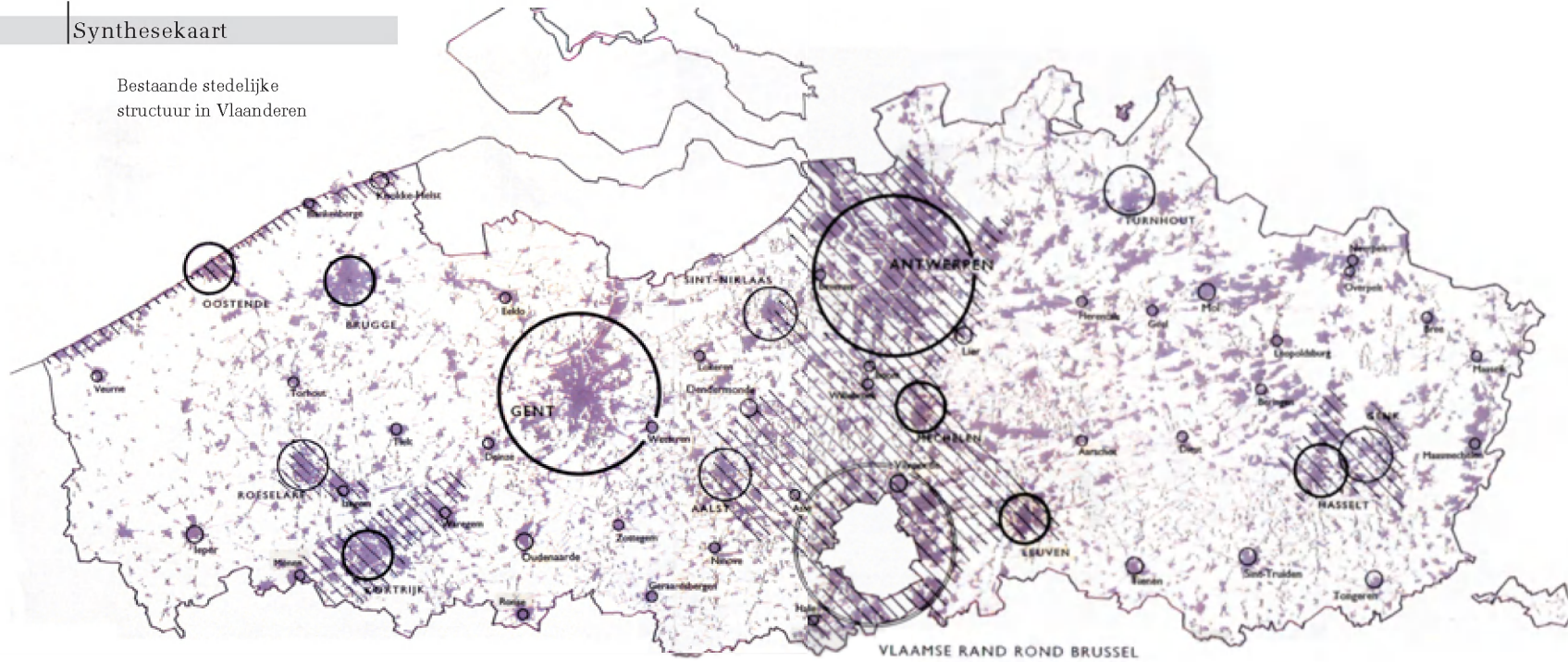
Bestaande ruimtelijke structuur

Fungeren van infrastructuren als beeld dragers

De aanwezigheid van belangrijke infrastructuren in de steden en in de periferie (wegen, spoorlijnen, kanalen, kunstwerken, silo's, hoogbouw, hoogspanningspylonen, ...) maakt dat deze elementen, meer dan nu het geval is, kunnen fungeren als beeld dragers. Zij lopen dwars doorheen het gebied en zijn visueel dominant aanwezig en genereren op deze wijze potenties voor een ruimtelijke structurering van het gebied.

Synthesekaart

Bestaande stedelijke structuur in Vlaanderen



LEGENDE

onderlegger: bestaande bebouwing
(exclusief verspreide bebouwing)

samenhangende stedelijke ontwikkeling

Structuur van het stedenpatroon

GENT grote stad*

BRUGGE goed uitgeruste regionale stad*

AALST regionale stad*

Mol zeer goed uitgeruste kleine stad*

Dest goed uitgeruste kleine stad*

*volgens Goossens M., Van der Haegen H. (Atlas van België, 1972), Van der Haegen H., Pattyn M., Rousseau S. (1980)

Synthese

- Het stedelijk kerngebied met de centraal gelegen grote steden Antwerpen en Brussel. In het stedelijk kerngebied komen regionale steden (Aalst, Leuven, Mechelen en Sint-Niklaas) en kleine steden (Asse, Beveren, Boom, Dendermonde, Lier en Willebroek) voor. Hier is een (hoogwaardige) industriële, handels- en dienstensector (kleinhandel, kantoren, ...) gevestigd die een hoge toegevoegde waarde creëert. Ook universiteiten (Antwerpen, Leuven, Brussel), onderzoekscentra en de zeehaven Antwerpen, de internationale luchthaven Zaventem en het HST-station Brussel-Zuid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn in dit stedelijk kerngebied gesitueerd. Aan de rand van het stedelijk kerngebied ligt Gent, als grote stad, met eveneens een zeehaven, een universiteit en een uitgebreide industriële, handels- en dienstensector (kleinhandel, kantoren, ...).
- De lineaire stedelijke ontwikkeling langs de kust met de regionale steden Oostende en Brugge en met de kleine steden Blankenberghe en Knokke-Heist die door infrastructuur met elkaar verbonden zijn. De stedelijke ontwikkeling is hier geënt op de toeristische en recreatieve ontwikkelingen.
- De stedelijke ontwikkeling langsheen de transportassen E17 (Kortrijk, Menen, Moeskroen, Waregem) en de verbindingsweg N36 (Ingelmunster-Roeselare) met de regionale steden Kortrijk en Roeselare en de kleine steden Menen, Waregem en Izegem. Voor Kortrijk hangt dit samen met de ontwikkelingen in de steden Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Moeskroen.
- De stedelijke ontwikkeling met een gefragmenteerd karakter (patchworkverstedelijking) in Midden-Limburg langsheen de grote infrastructuurassen (Albertkanaal, E313, E314) en rond de regionale steden Hasselt en Genk.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

II De open-ruimte-structuur in Vlaanderen

De ‘open ruimte’ is - op het niveau van Vlaanderen bekeken - het gebied waar openheid primeert en waarin de niet-bebouwde 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 overwegen. De bestaande ruimtelijke structuur van de open ruimte wordt bepaald door de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, de bosstructuur, de nederzettingstructuur en de infrastructuur. De wisselwerking tussen deze structuren (dat is de wisselwerking tussen de fysische omstandigheden en de menselijke activiteiten) leidt tot de landschappelijke structuur. Aan de basis van deze structuren ligt het fysisch systeem, het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water.

‘Open ruimte’ is een uitgesproken ruimtelijk begrip dat verwijst naar ruimtelijke structuren zoals hoger vermeld. Aan het begrip ‘landelijk gebied’³⁶ is een veeleer socio-economische betekenis verbonden. Om die reden is het aangewezen in de ruimtelijke planning en in het bijzonder in ruimtelijke structuurplannen het begrip ‘open ruimte’ te hanteren. De ‘open ruimte’ bevat delen van de bebouwde ruimte

³⁶ De Europese Commissie hanteert het begrip ‘landelijke gebieden’ voor gebieden met uiteenlopende activiteiten (landbouw, bosbouw, ambacht, midden- en kleinbedrijf, handel en diensten) en functies (buffer- en regeneratiezone voor ecologisch evenwicht, plaats voor ontspanning en recreatie). In de landelijke gebieden zitten het ongerepte en het cultuurlandschap, de dorpen en de gehuchten, de kleine steden en de regionale centra en de ‘meer geïndustrialiseerde’ gemeenten vevat.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

en het grootste gedeelte van de niet-bebouwde ruimte. De ‘open ruimte’ bevat ook verstedelijkte delen aan de rand van de steden³⁷.

‘Open ruimte’ is een uitgesproken ruimtelijk begrip dat verwijst naar ruimtelijke structuren zoals hoger vermeld. Aan het begrip ‘landelijk gebied’³⁶ is een veeleer socio-economische betekenis verbonden. Om die reden is het aangewezen in de ruimtelijke planning en in het bijzonder in ruimtelijke structuurplannen het begrip ‘open ruimte’ te hanteren. De ‘open ruimte’ bevat delen van de bebouwde ruimte en het grootste gedeelte van de niet-bebouwde ruimte. De ‘open ruimte’ bevat ook verstedelijkte delen aan de rand van de steden³⁷.

Binnen de open ruimte komen vele functies en activiteiten voor. Onderscheid wordt gemaakt tussen de volgende functies.

- De structuurbepalende functies en activiteiten. Dit zijn natuur, landbouw, bosbouw, en wonen en werken.
- De andere open-ruimte-functies en activiteiten. Hieronder worden die functies verstaan die in bepaalde gebieden van de open ruimte weliswaar hoofdfunctie kunnen zijn maar die niet als structurerend voor de open ruimte worden beschouwd. Dit zijn de recreatieve en toeristische activiteiten, de gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (afvalbeheer/slib, waterzuivering, drinkwater- en energievoorzieningen), de ontgroningen en de waterwinning.

³⁷ De Stichting Plattelandsbeleid heeft een methodologie ontwikkeld om de graden van landelijkheid voor de open ruimte te bepalen. Deze wordt beschreven in ‘LHERMITTE K., Een typologie landelijke gebieden, een eerste stap naar de (h)erkenning van het landelijk gebied in Vlaanderen op structureel niveau, Stichting Plattelandsbeleid, s.d.’ en is ontstaan door combinaties te maken van het aandeel geürbaniseerde ruimte, de dichte bebouwingsindex en de versnijdingsindex van de gemeenten in Vlaanderen. Een gemeente behoort tot één van volgende hoofdtypes: zeer landelijk, landelijk, verstedelijkt (landelijk) en stedelijk.

2.1. Bestaande ruimtelijke structuur van de open ruimte

2.1.1. De natuurlijke structuur

Naast de agrarische, de bosstructuur, de nederzettingsstructuur en de infrastructuur is de natuurlijke structuur³⁸ één van de structurerende elementen van de open ruimte in Vlaanderen. De natuurlijke structuur is:

- het samenhangend geheel van de rivier- en beekvalleien, de natuurgebieden, de boscomplexen en de andere gebieden, waar de voor de natuur structuur-bepalende³⁹ elementen en processen tot uiting komen;
- de ecologische infrastructuur gevormd door lijn-, punt- en vlakvormige natuurelementen, door geïsoleerde natuur- en bosgebieden en door parkgebieden.

Binnen de natuurlijke structuur is er een ecologische samenhang aanwezig en treden belangrijke ecologische relaties op. De gebieden met een sterke interne samenhang en veel relatief ongestoorde ecologische relaties hebben een grote meerwaarde voor de natuurfunctie. Het gaat hierbij in eerste instantie om: de duingordel, de vogelgebieden van de Polders, het Westvlaams heuvelland, de Vlaamse Ardennen, het Oostvlaams krekengebied, de Brabantse bossen en aansluitend het Dijlealluvium, het bovenlopengebied van de Nete-rivieren, de oostelijke en westelijke zoom van het Limburgs plateau met het plateau als één groot infiltratiegebied en de Voerstreek.

Rivier- en beekvalleien dominante structurerende elementen

Voor de natuurlijke structuur zijn rivieren en beken met de bijhorende alluvia dominante structurerende elementen. Het zijn enerzijds milieus met eigen levensgemeenschappen. Anderzijds richten ze een grote reeks landschapsecologische processen waaronder grondwaterstromingen, verspreiding van dieren en afgrenzing van gebieden.

³⁸ De natuurlijke structuur kan eveneens beschreven worden op basis van ecodistricten. Ecodistricten zijn ruimtelijke eenheden die homogeen zijn voor wat betreft de in de tijd zeer langzaam veranderende abiotische kenmerken (KLIJN F., Milieubeheersgebieden, CLM-mededelingen 37, RIVM-rapport, 1988). De componenten die hierbij in beschouwing genomen worden zijn de volgende elementen van het fysisch systeem: geologie, lithologie, bodemgesteldheid, geomorfologie, reliëf en (grondwater)huishouding. Hierdoor is het te verwachten dat, bij een kenmerkend en relatief constant en stabiel landgebruik en ruimtelijke organisatie, er een kenmerkende flora en vegetatie met eventueel eigen fauna voorkomen. In Vlaanderen kunnen 40 ecodistricten worden onderscheiden die homogeen zijn voor wat betreft deze kenmerken. De ecodistricten worden gekenmerkt door specifieke ecologische omstandigheden. Bovendien kan voor ecodistricten een globale gevoeligheid voor de milieuveranderingen verzuring, vermesting en verdroging worden opgegeven. De gevoeligheid wordt beoordeeld aan de hand van het moedermateriaal, de bodemgesteldheid, de waterstand en de grondwaterstromingen. Bron: ANTROP M. & GULINCK H. & VAN LOOY K. & DE BLUST G. & VAN GHELUE P. & MELKEBEKE I. & KUIJKEN E., Structuurplan Vlaanderen, deelfacet Open Ruimte, eindrapport, 1993.

³⁹ Elementen en processen die voor de natuur structuurbepalend zijn, zijn niet altijd structuurbepalend voor de ruimte.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Talrijke gebieden in Vlaanderen worden gekenmerkt door het voorkomen van een net van kleinere beekvalleien, waaraan belangrijke natuurwaarden gekoppeld zijn. Zo is er onder meer het Houtland, de zuidelijke heuvelstreek in Vlaanderen, Haspengouw en het stelsel van polderwaterlopen. Deze beekvalleien zijn structurerend op het niveau van de provincie of de gemeente. Niet alle rivier- en beekvalleien hebben dezelfde structuur- en kwaliteitskenmerken⁴⁰.

De volgende rivier- en beekvalleien zijn structuurbepalend in Vlaanderen⁴¹. (kaart 2.1.)

De **IJzervallei** wordt gekenmerkt door winterinundaties. Dit geeft bijzondere milieumomstandigheden, waaraan vooral flora en bodemfauna gebonden zijn.

De natuurwaarden van de **Leievallei tussen Kortrijk en Deinze** zijn alle aan waterlopen of andere open waters gebonden. De oorspronkelijke valleigraslanden zijn haast allemaal verdwenen. Wat overblijft is erg versnipperd en wordt door de slechte milieukwaliteit beïnvloed. De belangrijkste natuurwaarden situeren zich in de Gavers (Harelbeke). De Leiemeersen (Wevelgem) zijn ook belangrijk tijdens de trekperiode.

Het **alluvium van de Bovenschelde (tussen Oudenaarde en Gent) met o.a. de Zwalm** is een duidelijke eenheid, rijk aan natuurwaarden. Het gaat om afgesneden meanders met water- en oevervegetaties, uitgestrekte graslandcomplexen (meersen), ruigten en struwelen, alluviale bosjes. Goede voorbeelden van deze systemen worden aangetroffen in de bocht te Zingem, in de afgesneden meanders stroomopwaarts van Zingem, in de Scheldemeersen van Petegem, Melden en Berchem. Belangrijke natuurwaarden zijn gekoppeld aan de **valleien van de Benedenschelde (stroomafwaarts Gent), de Leie (stroomafwaarts Deinze) en de Durme en de Dender**. Interessante bossen en graslanden nemen er grotere oppervlakten in. Talrijke sloten, afgesneden meanders en oude uitgravingen vormen er zeer goede biotopen voor rietlanden, verlandingsvegetaties en wilgenstruwelen. Voor trekvogels zijn het belangrijke gebieden. Op enkele plaatsen langs de Schelde (en de Durme) staan buitendijkse gebieden onder invloed van het getij. Dit levert uitzonderlijk dynamische milieu-omstandigheden op met enkele specifieke soorten en levensgemeenschappen. Door de brak-zoet gradiënt wordt de verscheidenheid aan milieus langs de getijderivier nog vergroot. Ten zuiden van Antwerpen ligt langs de Schelde de Hobokense Polder, een spontaan geëvolueerd natuurgebied op voormalige poldergronden en storttereinen. Voor flora en vogels is het een uitzonderlijk gebied.

De **Barbierbeek** in het land van Waas is een duidelijk ingesneden beekvallei. Beekbegeleidende bossen en graslanden maken er samen met de structuurrijke waterloop de natuurwaarden van uit.

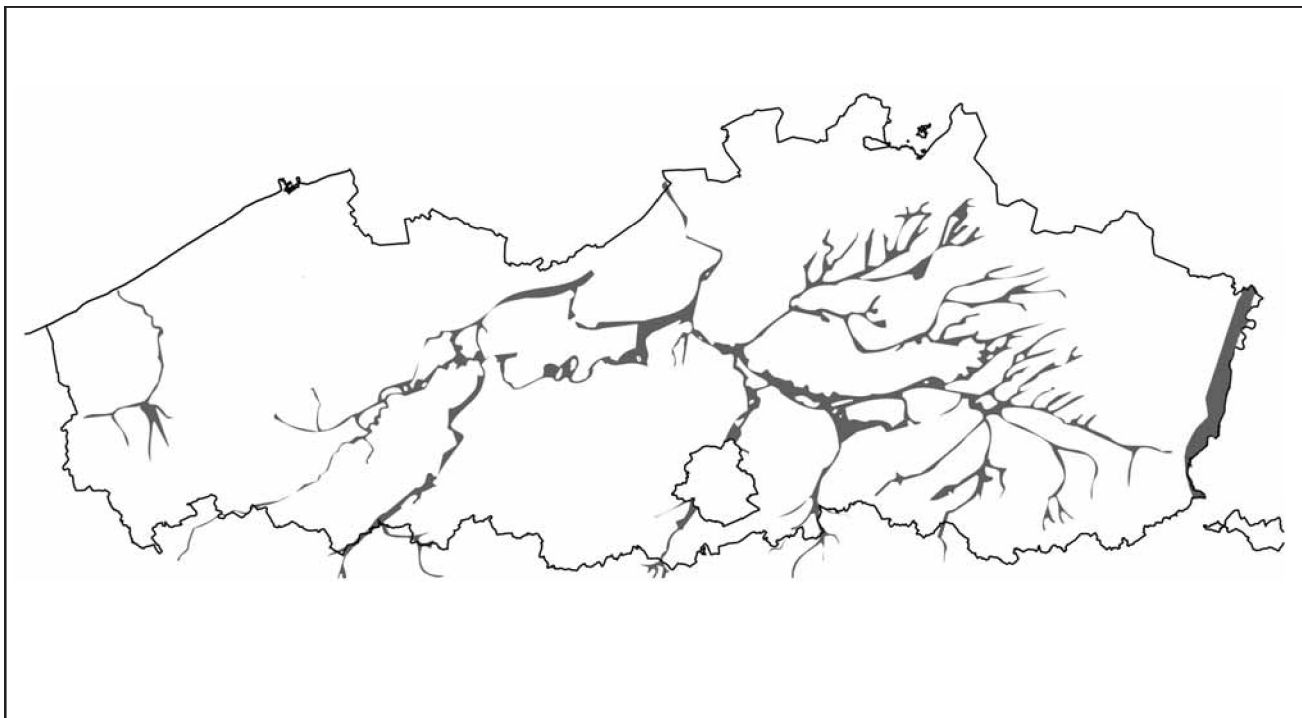
In en langs de alluvia van **Rupel, Zenne en Dijle** in Klein-Brabant, vormen de natuurwaarden een redelijk aaneengesloten zone, waarin bos en open gebied elkaar afwisselen. De gemeenschappelijke factor is water. Overal is de waterstand hoog, komen talrijke sloten en plassen voor. De grote oppervlakte water maakt dat het gebied zeer geschikt is voor watervogels, voornamelijk tijdens de trek. Langs de Rupel komen oude kleigroeven (Boom) voor die hun belang hebben voor water- en oevervegetaties, voor broekbos en voor vogels. Belangrijke alluviale bossen die zich verder uitstrekken op de dalwand, komen voor in de **beekvallei van de Molenbeek-Vliet (Klein-Brabant)**.

⁴⁰ De studie "Onderzoek naar de verspreiding en de typologie van ecologische waardevolle waterlopen in het Vlaamse Gewest" (1992), uitgevoerd door VERHEYEN R. (Universitaire Instelling Antwerpen) in opdracht van Aminal (dienst Water en Bodem), beschrijft de structuur- en waterkwaliteit van de waterlopen en geeft de prioritare zones weer voor de bescherming en het herstel van natuurwaarden gekoppeld aan waterlopen. Volgende zes categorieën worden onderscheiden: goede waterkwaliteit en goed ontwikkelde structuurkenmerken; goede waterkwaliteit en matig tot slecht ontwikkelde structuurkenmerken; matige waterkwaliteit en goed ontwikkelde structuurkenmerken; matige waterkwaliteit en slecht tot matig ontwikkelde structuurkenmerken; slechte waterkwaliteit en goed ontwikkelde structuurkenmerken en slechte waterkwaliteit en matig tot slecht ontwikkelde structuurkenmerken.

⁴¹ De situering van deze rivier- en beekvalleien is gebaseerd op de ecodistricten. (ANTROP M. & GULINCK H. & VAN LOOY K. & DE BLUST G. & VAN GHELUE P. & MELKEBEKE I. & KUIJKEN E., Structuurplan Vlaanderen, deelfacet Open Ruimte, 1993)

Kaart 2.1

Structuurbepalende
rivier- en beekvalleien in
Vlaanderen



Bron: Atlas van België

Bijzondere natuur- en hydrogeologische waarden zijn aanwezig in de **beekvalleien van de Mark, de Noordermark en het Merkske (Noorderkempen)**. Met de infiltratiegebieden en de stuifduinen langs de rand van de valleien (bv. Meerseldreef en Meerle), zijn deze bekkens een voorbeeld van een landschapsecologisch intact Noordkempisch beekvalleilandschap. De beekvalleien van Mark, Noordermark en Merkske zijn dan ook veruit de belangrijkste wat flora betreft, met name kwelafhankelijke bos- en graslandvegetaties.

In de alluvia van **de Kleine Nete** en van de talrijke zijlopen komt sporadisch nog soortenrijk grasland voor. Het belangrijkste gebied is De Zegge, een laagveen met uitzonderlijke natuurwaarden. Langs de beekvallei komen beboste stuifduincomplexen voor met heiden en vennen. De bovenlopen in het bekken van de Kleine Nete zijn van groot belang voor de waterlooplevensgemeenschappen.

De beekvallei van **de Molse Nete** is van belang door de redelijk ontwikkelde graslanden, moerassen, verlandingsvegetaties en struwelen.

De beekvallei van **de Grote Nete** wordt gekenmerkt door de grote variatie aan milieu-omstandigheden en de verscheidenheid aan levensgemeenschappen die daarmee samenhangt. De waterloop heeft een grote structuurrijkdom.

In de beekvalleien van **de Grote Schijn, de Molenbeek-Tappelbeek, Kindermouwbeek en Aa (Centrale Kempen)**, maken bossen en hooilanden de natuurwaarden uit.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

De **Demervallei** is het grootste en meest gevarieerde natuurcomplex van beekvalleilevensgemeenschappen in Vlaanderen. Uitgestrekte graslanden en broekbossen komen er voor. Kwelwerking is overal duidelijk.

De **Dijlevallei** is zeer belangrijk door de aanwezigheid van een goed gedifferentieerd stelsel van komgronden en oeverwallen, door de grote variatie aan vegetatie, de aanwezigheid van kwelgemeenschappen, grote vijvers en graslanden. De Dijlevallei speelt een belangrijk rol in de vogeltrek.

De valleien van de **Voer, de Ijse en de Laan (Brabants heuvelland)** bevatten een aaneenschakeling van natuurwaarden. Het gaat om verschillende bostypen, landschapselementen, percelen soortenrijk, nat grasland en moeras-, bron- en kwelvegetaties.

De **beekvalleien van de Velpe, de Begijnenbeek, de Molenbeek, de Mollendaalbeek en de Weterbeek (Hageland)** hebben lokaal interessante vochtige graslanden, rietlanden, brongebieden en kleine landschapselementen.

De **Getevallei** wordt in het noorden en westen gekenmerkt door brede valleien en naar het zuiden toe smaller wordende valleien van Grote en Kleine Gete en Molenbeek. Er is een dicht net van sloten, houtkanten, bosjes, poelen en extensief gebruikte percelen.

De beekvalleien van de **Dommel, de Bolisserbeek, de Abeek en de Bosbeek (Limburgs plateau)** zijn rijk aan natuurwaarden: hooilanden, broekbossen, moerassen, netwerken van kleine landschapselementen.

De **vallei van de Zwarte Beek (Demerland)** is een beekvallei met weinig beïnvloede hydrologie. Het heeft internationaal belang als referentiekader voor de laaglandbeek. Haast alle levensgemeenschappen van het beekvalleilandschap komen er over grote oppervlakte voor.

In de **beekvalleien van de Winterbeek, de Grote Beek en de Mangelbeek (Demerland)** is kwelwerking met de bijbehorende organismen aanwezig.

De **beekvalleien van de Voerstreek** hebben een typische waterkwaliteit, flora en fauna door het voorkomen van krijtbanken en de overwegend natuurlijke bedding. Alsdusdanig zijn het unieke beddingen in Vlaanderen.

De **Maas** onderscheidt zich van andere belangrijke waterlopen in Vlaanderen door de sterk wisselende waterstanden die kunnen optreden. Deze worden in de eerste plaats door de neerslag bepaald. Waar wisselende waterstanden en debieten in andere waterlopen ook voorkomen, gaan ze in de Maas gepaard met belangrijke materiaaltransporten.

Structuurbepalende natuurgebieden, verscheiden naar omvang, plaats en kenmerken

De structuurbepalende natuurgebieden zijn zeer verscheiden naar omvang, plaats en kenmerken.

De volgende natuurgebieden maken deel uit van de natuurlijke structuur op Vlaams niveau ⁴². (kaart 2.2.)

Boscomplexen hebben een directe bosgebonden fauna en flora. Ze hebben bovendien invloed op de levensgemeenschappen van de omliggende gebieden en op de waterhuishouding en het mesoklimaat. De grootte, de vorm, de ligging en de densiteit van de bossen in een streek zijn bepalend voor de natuurlijke structuur. De mate van versnippering en de grootte van de individuele bossen zijn eveneens van belang. Echt grote, homogene boscomplexen zijn zeldzaam in Vlaanderen. Voor de streken waarin ze liggen zijn het ruimtelijk dominante structuren. De structuurbepalende boscomplexen worden opgesomd in 2.1.3. De bosstructuur

⁴² De situering van deze natuurgebieden is gebaseerd op de ecodistricten. (ANTROP M. & GULINCK H. & VAN LOOY K. & DE BLUST G. & VAN GHELUE P. & MELKEBEKE I. & KUIJKEN E., Structuurplan Vlaanderen, deelfacet Open Ruimte, eindrapport, 1993)

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

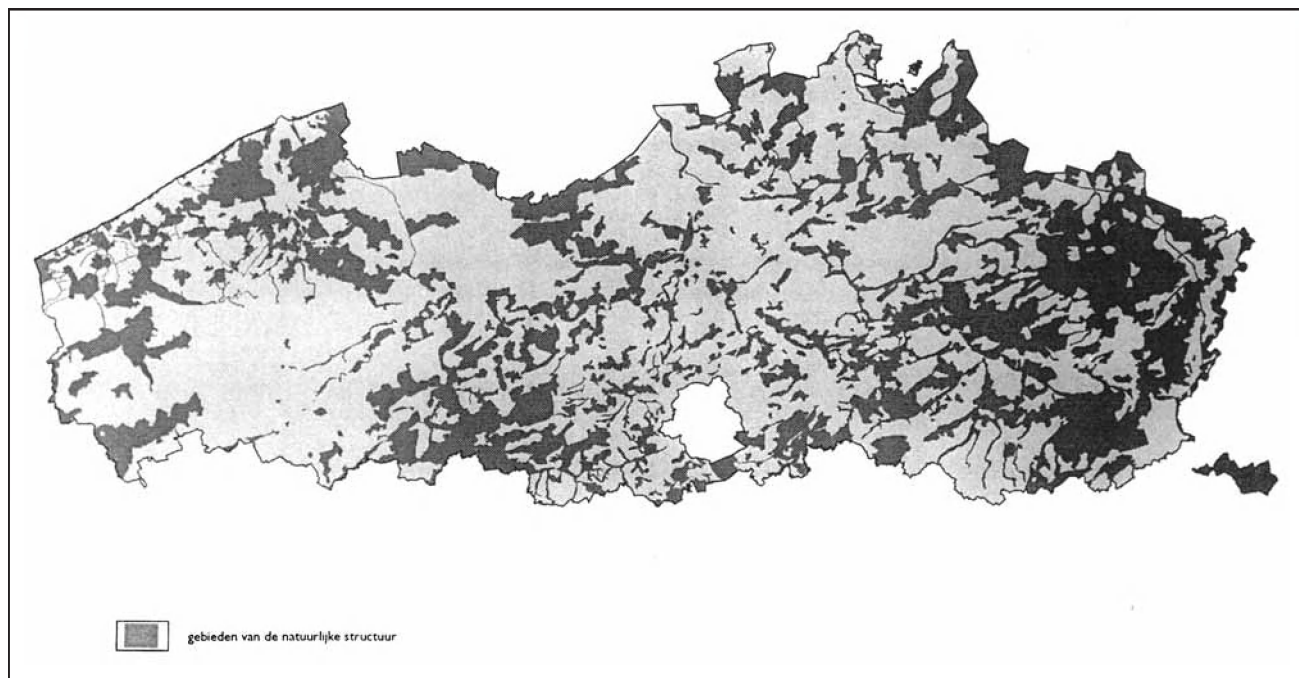
De **kustduinen** (van De Panne tot Knokke) worden gekenmerkt door een grote verscheidenheid aan milieutypes. Bepalend voor deze verscheidenheid zijn enerzijds de overgangen van zee naar strand, voorduin en uiteindelijk polder. Op een beperkt aantal plaatsen is die overgang nog geheel of gedeeltelijk aanwezig (Westhoekreservaat in de Panne, IJzermonding te Nieuwpoort, Uitkerkse Polders en Fonteintjes in Blankenberge en het Zwin in Knokke). Anderzijds zijn ook de overgangen droog-nat gekoppeld aan het duinreliëf en ligt de aanwezigheid van een zoetwaterlens aan de basis van de ecologische verscheidenheid. Op twee plaatsen langs de kust, in de Houtsaegerduinen (De Panne) aan de westkust en in de Zwinbosjes (Knokke) aan de oostkust, is de waterhuishouding nog min of meer intact gebleven. Over het algemeen is echter de dynamiek en het absolute peil van het zoetwater sterk beïnvloed.

Op enkele plaatsen langs de kust worden slibplaten afgezet die met de frequentie van het getij (eb-vloed regime en springtijregime) met zeewater worden overspoeld. Dit zijn de **zoutwaterslikken en -schorren** die voorkomen in Nieuwpoort en in het Zwin. De specifieke bodemsamenstelling en de dynamiek van het getij maken dat het om unieke levensomstandigheden gaat. De hieraan gebonden ecosystemen zijn over het algemeen erg productief, waardoor ze bovendien een bijzonder belang hebben voor tal van migrerende organismen.

De **Lage Moeren** (Meetkerke) bezitten grote natuurwaarden. Het gaat niet enkel om lijnvormige elementen (grachten, houtkanten,...), maar ook om grotere gras- en hooilandpercelen. Deze zijn erg soortenrijk als gevolg van het microreliëf, de verschillen in grondwaterstand, de brak-zoet gradiënten, de aanwezigheid van veen, de verschillen in beheer. Het is een weiden watervogelgebied. Voor trek en overwintering is het belangrijk.

Kaart 2.2

Gebieden van de
natuurlijke structuur
in Vlaanderen



Bron: Instituut voor natuurbehoud

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

De **graslanden en vogelgebieden van het Oud- en het Middelland** (Lampernisse, Stuivekenskerke, IJzerbroeken en Blankaart, Handzamevallei, Grote Beverdijkbeek in Loringe, Kwetshage in Jabbeke, Uiterkerkse polder in De Haan en Blankenberge, de polders van Damme en het Damse Vaart-gebied in Brugge, Damme en Knokke-Heist, het weilandcomplex van Klemskerke, Zuienkerke, Meetkerke en Stalhille) bezitten talrijke natuurwaarden. Enerzijds zijn het gras-, hooiland- en watervegetaties, anderzijds zijn het weidevogel-, watervogel- en ganzengebieden. De botanische waarden komen eerder verspreid en in enkele grotere complexen voor. De faunistische waarden zijn meestal geconcentreerd in grote gebieden.

De **open, brakke krekens in de nieuwanlandpolders en historische polders** (krekens in Oostende, Nieuwanland van het Zwin in Knokke) zijn restanten van oude zeedoorbraken en -geulen of oude lopen van getijrivieren. Het zijn, samen met de vaarten en wateringen, de overblijvende open waters van het voormalige waterrijke kustgebied. Ze hebben een eigen structuur en waterkwaliteit.

De **complexen van bossen, heiderelicten en beekvalleivegetaties** vormen de natuurgebieden in het **Houtland en de cuesta van Oedelem** (ten zuiden van Brugge). De bossen komen zowel op hogere gronden als in beekvalleien voor. Het grootste bos is het Drongengoed (Ursel, Knesselare).

Het uitgestrekte **graslandencomplex** met talrijke bomenrijen in de **gemene- en lo-weiden en in de Assebroekse meersen (Brugge)** is van belang voor hooilandplanten en weidevogels.

In de **natuurgebieden van het Westvlaamse heuvelland** is de variatie aan soorten en levensgemeenschappen groot, niettegenstaande een redelijk hoge mate van versnippering. De bossen, waterlopen, bronnen en beekvalleivegetaties vormen de belangrijkste natuurwaarden. Kleine landschapselementen zijn overal aanwezig: holle wegen, houtkanten, hagen, sloten. De grote verscheidenheid is het gevolg van het reliëf, de expositie, het voorkomen van verschillende bodemtypes, de erg gevarieerde lokale hydrologie, de aanwezigheid van bronnen, de redelijk goede milieukwaliteit en de kleinschaligheid van het landschap met talrijke kleine landschapselementen.

In het **Krekengebied van Oost-Vlaanderen** zijn verschillende types **krekens** aanwezig. Het proces van verzoeting speelt hierbij een cruciale rol. Waar ze oorspronkelijk zout waren, verzoeten de krekens geleidelijk. Waar de verzoeting algemeen is doorgezet, zijn de nog brakke krekens van belang voor de verscheidenheid. Daarnaast hebben ook de **dijken** enige natuurwaarde.

Versnipperde en soms grotere oppervlakten natuurwaarden komen voor op de **stuifzandrug Maldegem-Stekene**. Het Heidebos (Zelzate) en het complex van De Stropers (Stekene, St.Gillis-Waas) in het uiterste noordoosten van dit gebied zijn goed ontwikkeld.

Aan de rand van de stuifzandrug, in de **Moervaart**, nemen natte graslanden en beboste percelen grote oppervlakten in.

Enigszins aaneengesloten natuurgebieden worden op de **centrale stuifzandrug in het Land van Waas** aangetroffen, waar vooral de heiderelicten en afgeleiden een belangrijke natuurbehoudswaarde hebben.

De **natuurgebieden van de Vlaamse Ardennen** behoren tot de belangrijkste van Vlaanderen. Door het uitgesproken reliëf, de opeenvolgende en dagzomende geologische substraten, de verschillende bodems, de ingewikkelde hydrologie, de verschillende exposities en de hoge mate van samenhang in het landschap, heeft het gebied een rijke verscheidenheid aan soorten en levensgemeenschappen. Daarvan zijn zeker de verschillende bostypen en de bronlevensgemeenschappen in bos en grasland de belangrijkste. Dit gevarieerde landschap is bovendien waardevol voor de fauna: vogels, reptielen, amfibieën en vissen.

In het **bekken van de Bovenschelde** komen belangrijke **natuurgebieden** voor. De grote verscheidenheid aan fysische factoren, de verschillende bodemtypes, de aanwezigheid van kwel- en bronzones, de overgangen van hoog naar laag, van droog naar nat, plaatselijk van voedselarm naar voedselrijk maken een grote diversiteit aan soorten en levensgemeenschap-

pen mogelijk. De bossen hebben daarbij de grootste natuurbetekenis, onder meer het bos van Ename.

In het **bekken van de Dender (Denderleeuw-Geraardsbergen)** is de verweving van droog en nat kleinschaliger dan in het bekken van de Bovenschelde. De belangrijkste natuurwaarden zijn in of nabij de **beekvalleien** gelegen.

Het hoger gelegen gebied van **Serskamp** heeft drogere, voedselarme gronden en gaat gradiëntsgewijs -met kwelniveaus- over naar de omgevende laagte. Heel wat natuurwaarden, waarvan de kleine heiderelicten toch een meer dan regionaal belang hebben, zijn aan deze overgangssituatie gebonden.

De **Scheldepolders van linker- en rechteroever, de Benedenschelde en de Durme** hebben -ondanks de enorme beïnvloeding door industrialisatie - een zeer groot belang voor trek- en overwinterende vogels. De nabijheid van de Schelde en de aanwezigheid van open water in de haven van Antwerpen draagt hier ontegensprekelijk toe bij.

De **uitgestrekte heidegebieden van de Noorderkempen** op nog gedeeltelijk actief stuifzand (Kalmthoutse heide en de Schietvelden in Brasschaat) zijn zeer waardevol. Het zijn relictten van de extreem arme delen van het vroegere Kempische landschap. Kleinere heideterreinen komen verspreid voor, vnl. ten noorden en ten oosten van Turnhout (Zwart Water en omgeving, Liereman, Korhaan, Goorken). Zowel floristisch als faunistisch zijn ze erg belangrijk. De natuurbehoudswaarde van heel wat **vennen** gaat door verzuring en vermessing snel achteruit. De hier en daar nog aanwezige begroeiing van zwak gebufferde, voedselarme waters (Turnhout) is een van de meest zeldzame van Vlaanderen. Dit geldt ook voor de venverlandingsvegetaties met hoogveen karakter die nog maar op enkele plaatsen (Meerle) aangetroffen worden. **Voedselrijkere moerascomplexen** zijn weinig vertegenwoordigd. Voor de fauna (Maatjes te Wuustwezel) en bijzondere vegetaties (Goorken te Arendonk) hebben ze een hoge natuurbehoudswaarde.

Ook de **weidevogelgebieden van de Noorderkempen** zijn belangrijk. Dit is als concentratie het geval ten noorden van Wuustwezel-Loenhout, ten noorden van Turnhout, bij Ravels-Poppel en in het kleinschalige gebied van Oud-Turnhout en Arendonk. Weidevogels komen verder verspreid in geheel de Noorderkempen voor.

De **bossen in de streek tussen Boom en Heist-op-den-Berg** zijn relatief klein, erg versnipperd en worden in veel gevallen beheerd als kasteelpark. Ze komen vooral in een boog ten zuiden en ten oosten van Antwerpen voor. Belangrijke bossen zijn die van Ranst en Zandhoven. Ze zijn bekend voor hun flora.

Heide- en venvegetaties komen voor in de omgeving van **Begijnendijk en Aarschot**. Door de aanwezigheid van talrijke zeldzame soorten gaat het om belangrijke typen. Laagveenvegetaties zijn er goed ontwikkeld (De Zegge).

In het **stroomgebied van de Nete** vormen de **bossen en beekvalleien** belangrijke natuurwaarden. Het noordwestelijk deel van het stroomgebied van de Kleine Nete is een bosrijk gebied, versnipperd door woningbouw. De centrale noordelijke zone wordt gekenmerkt door de regelmatige afwisseling van parallel lopende beekvalleien en hogere gronden. Het rustige en uitgestrekte complex van Mol-Postel is van groot belang voor prooivogels. Het is tevens voedingsgebied voor de bovenlopen van de Kleine Nete. Een apart gebied wordt gevormd door de zandwinningsgroeven van Mol. Dit complex van uitgestrekte plassen is vooral voor vogels van belang. In het interfluvium tussen Kleine en Grote Nete zijn vooral versnipperde bossen van belang. Bossen zijn goed ontwikkeld ter hoogte van Westerlo.

Het **Demerland** is rijk aan natuurgebieden. Verschillende types bos, vaak uitgestrekt en in complex met belangrijke laagveenvegetaties komen voor (Herselt). Aan de zuidelijke rand van het Limburgs plateau liggen grote vijvercomplexen die voor vogels en water- en oeverplanten van uitzonderlijke betekenis zijn. Verder zijn heide- en veengebieden aanwezig (Maten te Genk).

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

In het **Pajottenland en het Land van Asse** komen enkele grotere, oude **bossen** voor die zich uitstrekken over alluvium en hogere gronden.

De **Zuidbrabantse bossen** zijn belangrijke natuurgebieden. Ten zuiden van Leuven komt het uitgestrekte Meerdaalwoud-Heverleebos voor. Het Kapucijnenbos, het Zoniënwoud en het Hallerbos bij Brussel vervolledigen de gordel van rijke en zeer grote boscomplexen in dit gebied.

Ecologisch en landschappelijk vormt het **gebied tussen Brussel-Leuven-Mechelen** een overgang tussen het lage en redelijk gesloten brede alluvium van de Beneden-Dijle (N) en het hoog gelegen leemplateau van de Brabantse leemstreek (Z). De natuurgebieden situeren zich vnl. in de **beekvalleien**. Het gaat om beekbegeleidende bossen, moerasjes en verruigde graslanden. De flora van de bossen is gevarieerd en zeer rijk. Boscomplexen die tot over de dalrand doorlopen zijn interessant wegens hun overgangen. Cruciaal element in de meeste beekvalleien is de kwel. Een van de meest waardevolle natuurgebieden van Vlaanderen, het Torfbroek (Berg, Kampenhout), ligt in dit gebied.

De uitgestrekte en aaneengesloten **natuurgebieden van het noordelijk Hageland** worden gevormd door loof- en naaldbos, vochtige graslanden, moerassen, laagvenen, lokale restanten van heiden. Er is een grote verscheidenheid aan vegetatietypes en flora. De natuurwaarden zijn hoog tot zeer hoog.

Het **zuidelijk Hageland** wordt gekenmerkt door een vrij hoge densiteit aan verspreide **bossen**. De loofbossen hebben een interessante flora. Bijzonder belangrijk is de gradiëntrijkdom ten gevolge van de afwisseling van voedselarme Diestiaanheuvelds en veenrijke alluvia.

Verspreide rijke **bossen** komen eveneens voor op de hogere gronden in Haspengouw (**Sint-Truiden-Bilzen**) en het leemplateau.

In de **Voerstreek** zijn belangrijke **natuurgebieden** gelegen: uitgestrekte loofbossen op de plateaus, goed ontwikkelde hellingbossen en graslanden. Er is een grote verscheidenheid aan milieus door de reliëfrijkdom en de bijzondere geologie.

Kenmerkend voor het **krijtland van Mille** zijn de **kalkgraslanden** met vele zeldzame soorten en de soortenrijke **boscomplexen**.

Zeer uitgestrekte **natuurgebieden** komen voor op het **Limburgs plateau**. Het gaat om heiden, bossen op arme zandgronden, beekvalleien en graslanden met weidevogels. De grootste heideterreinen van Vlaanderen zijn in dit gebied gelegen. Verschillende heiden en vennen zijn zeer goed intact gebleven. De niet verzuurde vennen en deze met een ontwikkeling naar 'hoogveen' behoren tot de belangrijkste in Vlaanderen. Zeer interessant is de oostrand van het plateau. Daar gaan heide en bossen met steile taluds over naar de Maasvlakte. Door het eigen meso-klimaat komt er een apart type heide voor. De naaldhoutbossen hebben een grote waarde door hun uitgestrektheid en vermenging met heideterreinen. Ze zijn vooral voor vogels van belang. Aparte elementen zijn de mijnterrils. Afhankelijk van hun ouderdom en vorm, zijn er interessante begroeiingen op ontwikkeld. Met de aansluitende bossen vormen ze samen uitgestrekte natuurcomplexen.

Voor de **natuurgebieden van Bocholt en het middenterras van de Maas** betreft het kleinere boscomplexen, moerassen en laagveenvegetaties, heiderelicten, weidevogelgebieden, vloeiveiden en oude agrarische landschappen met dichte netwerken van houtkanten en -wallen (De Brand, Bree). Het Stamprooierbroek (Kinrooi) is een belangrijk laagveengebied. Met uitgestrekte broekbossen, ruigten en verlandingsgemeenschappen is het bijzonder rijk aan planten en vogels. Kwel zorgt voor verschillende gradiëntmilieus. Vloeiveiden zijn aanwezig in het noorden, nabij de kanalen. Als oude landbouwsystemen hebben ze een grote natuurbehoudswaarde door de invloed van het mineraal/kalkrijke water op de vegetaties.

Andere gebieden van de natuurlijke structuur waar voor natuur structuurbepalende elementen en processen tot uiting komen

Biotische en fysische structuurbepalende elementen (objecten) en processen (werkingen) bepalen, samen met de dominante invloed van de mens op de natuur, het voorkomen en het functioneren van natuur. Gebieden waar deze structuurbepalende elementen en processen tot uiting komen, maken dan ook deel uit van de natuurlijke structuur⁴³.

In wat volgt wordt een beschrijving gegeven van de structuurbepalende elementen en processen en de gebieden waar ze voorkomen. (kaart 2.3.)

In bepaalde **poldergebieden** is het **proces van verzilting** aan de gang. Lage depressies, krekens, vaarten en sloten worden sterk beïnvloed door brak (grond)water, wat tot uiting komt in de soortensamenstelling en in de produktiviteit.

Voor tal van organismen en levensgemeenschappen vormen allerlei grote, **open waters** een zeer belangrijk onderdeel van hun leefomgeving. De huidige en de potentiële soortensamenstelling wordt bepaald door vormaspecten van de waterplas, door de kwaliteit en de dynamiek van het water en door het gebruik dat van de plas wordt gemaakt.

Een apart type open water is het **ven**. Zoals andere open waters hebben ze een eigen fauna en flora die in dit geval sterk bepaald wordt door de waterkwaliteit die oorspronkelijk licht gebufferd en voedselarm was. Eutrofiëring en verzuring vormen nu de algemene bedreigingen.

Bronnen zijn aparte structuurbepalende elementen die een dominante invloed uitoefenen op hun directe omgeving. Het beïnvloedingsgebied van een individuele bron is redelijk klein, maar doordat bronnen meestal gegroepeerd voorkomen in een streek, is hun gezamenlijke impact bepalend voor grote gebieden.

De aanwezigheid van **kwel** veroorzaakt bijzondere standplaatsfactoren waaraan verschillende organismen gebonden zijn. Door de specifieke samenstelling van het kwelwater zijn kwelafhankelijke ecosystemen moeilijk te herstellen of te creëren. Momenteel zijn in Vlaanderen de kwelgebieden slechts fragmentair bekend.

Door hoge grondwaterstanden in alluvia of op plaatsen met stuwwater en door overstromingen met oppervlaktewater, komen gebieden voor waar **winterinundaties** (Polders, Nete, Demer) optreden. Dit geeft bijzondere milieumomstandigheden. Vooral flora, bodemfauna en trekvogels zijn eraan gebonden.

Kanalen zijn structurerend op hun omgeving. Het zijn enerzijds aparte biotopen die het aandeel open water in een streek sterk kunnen doen toenemen. Anderzijds werken ze verbindend, maar tegelijkertijd ook scheidend. Behalve als structurerende barrière of verbinding, kunnen kanalen een belangrijke rol spelen in het landschap door het beïnvloeden van de lokale hydrologie. Wanneer de samenstelling van het kanaalwater erg verschilt van deze van het lokale water kunnen bijzondere ecologische condities ontstaan, onder meer bij mineraal- en kalkrijk kanaalwater in een weinig gebufferde en mineraalarme streek (Buitengoor, Mol; Goorken, Arendonk; Wateringen, Lommel).

In het landschap vormen **getuigenheuvels** (Hageland, Vlaamse Ardennen) dominante structuren. Niet alleen door hun reliëf zijn ze structurerend, maar meestal ook door de samenstelling en aard van het substraat, de bodem en de hydrologie. Hun ligging en expositie leidt in veel gevallen nog tot een eigen microklimaat. Om al deze redenen vertegenwoordigen ze aparte leefomstandigheden die nogal wat kunnen afwijken van het omringende gebied.

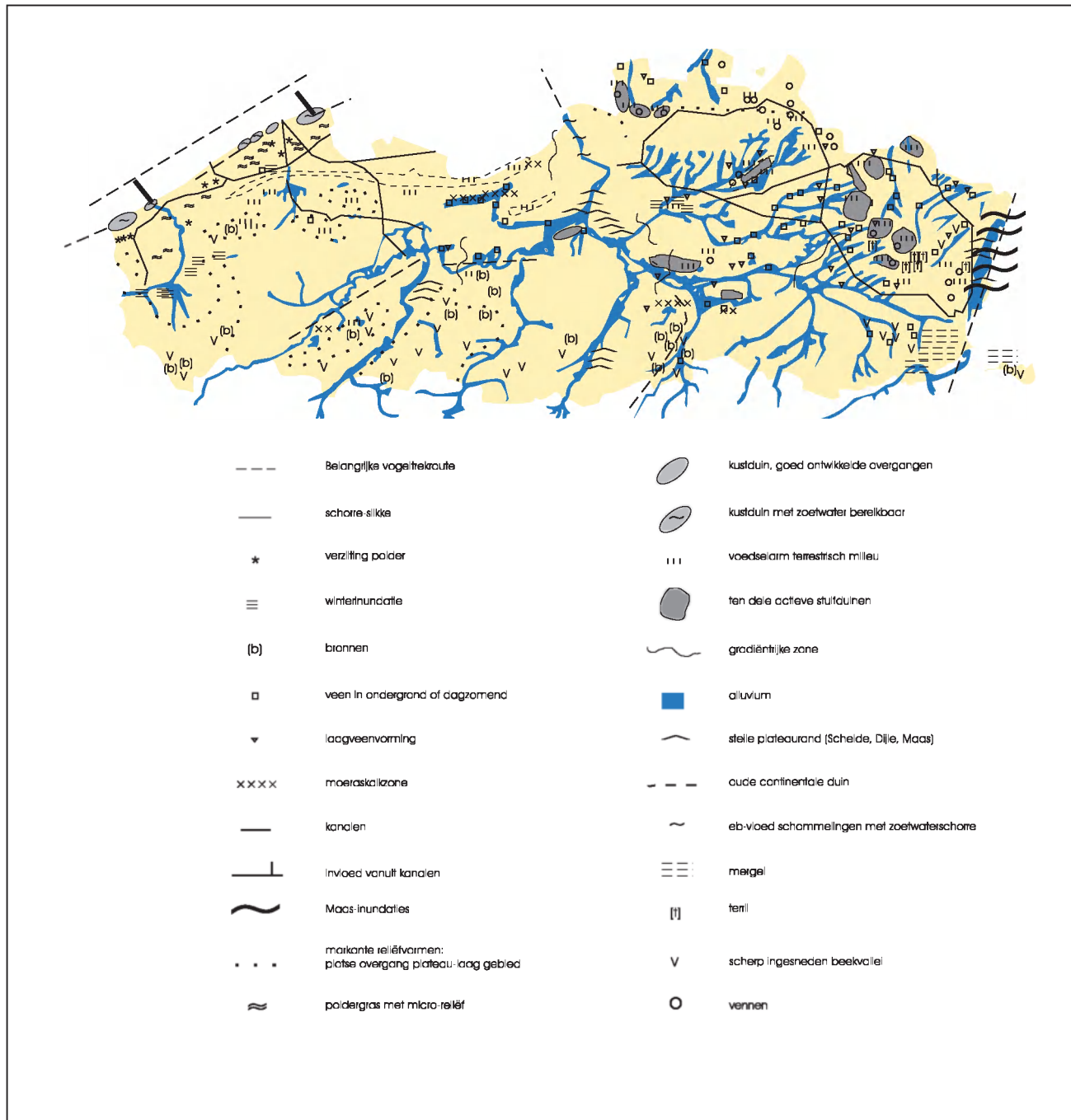
In verschillende gebieden komen **diep ingesnedene beekvalleien** (Vlaamse Ardennen, Krijtland, Voerstreek) voor. De verschillende milieus die elkaar zo op een korte afstand in de dwarsrichting van de vallei opvolgen, maken dat het specifieke alluvia zijn.

⁴³ Elementen en processen die voor de natuur structuurbepalend zijn, zijn niet altijd structuurbepalend voor de ruimte.

1A Bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 2.3

Structuurbepalende elementen en processen voor de natuur



Bron: Instituut voor natuurbehoud, Geert De Blust, naar origineel op schaal 1/100 000

In Vlaanderen komen enkele **markante reliëfgrenzen** (o.m. Scheldesteilrand) voor. Voor de ecologische waarden zijn de gradiënten die ermee gepaard gaan doorslaggevend.

De **plotse overgang van plateau naar laag gelegen gebied** (Maasterassen), meestal riviervalleien, heeft een belangrijke structurerende werking op het landschap. De overgang tussen plateau en lager gebied leidt tot dezelfde ecologische werkingen als de twee voorgaande. Omdat het hier om grootschalige structuren gaat, wordt hier een stuwend effect van de plateaurand aan toegevoegd.

Stuivende en recent gefixeerde inlandse duinen vormen aparte milieus en beïnvloeden hun directe omgeving op verschillende manieren.

Uitgestrekte oude-duin- en stuifzandruggen (resp. Ghyvelde-Adinkerke en Maldegem-Steekene) komen verspreid voor. Met de eigen vegetatie en het grondgebruik dat met het duinmilieu samenhangt, vallen ze sterk op.

De voedselrijkdom van water en bodem is een dominante factor voor wat de levensgemeenschappen betreft. In een oorspronkelijk voedselarm gebied waar de voedselrijkdom stelselmatig wordt opgedreven, is voedselarmoede sterk differentiërend. **Voedselarm terrestrisch milieu** komt het meest voor onder bepaalde bos- en graslandtypes en onder heiden op zandgrond.

Veen is een heel apart bodemtype met eigen vegetaties. Waar nog een intacte waterhuishouding voorkomt, is actieve veenvorming mogelijk.

Een voor levensgemeenschappen erg bepalende factor is de aanwezigheid van **mesotroof laagveen** (beekvalleien in Kempen, rand van Limburgs plateau). Onder zeer bijzondere omstandigheden kan in alluvia en in veen **moeraskalk** (Torfbroek, Moervaart) voorkomen. Waar deze moeraskalk (tuf) voorkomt, kunnen zeer zeldzame laagveenorganismen tot ontwikkeling komen.

In een beperkt deel van Vlaanderen dagzoomt **mergel** (Krijtland). Dit gaat gepaard met eigen bodems, eigen hydrologie en eigen organismen. Er is ook de mergelwinning met grotten en groeven die enkele kenmerkende organismen herbergen.

In de graslanden van polders en grote alluvia draagt het **microreliëf** wezenlijk bij tot de soortensamenstelling van de levensgemeenschappen.

Hoewel zuiver van menselijke oorsprong, hebben **mijnterrils en mijnverzakkingszones** nu een duidelijke en autonome landschapsecologische werking.

Geleidelijke overgangen tussen verschillende milieutypes op zich bieden levensomstandigheden voor een grote verscheidenheid aan soorten. In het landschap kunnen we gradiënten verwachten op plaatsen waar, dikwijls gecombineerd met een hoogteverschil, milieus van verschillende aard met elkaar in contact komen.

Bijzondere situaties doen zich voor op de overgang tussen de hogere, voedselarme en zure pleistocene gronden en de lage, voedselrijke en kalkrijke, basische poldergronden. Potentieel is hier een rijke ecologische gradiënt aanwezig. De grens is door het hoogteverschil soms landschappelijk markant.

Apart te vermelden is de **brak/zoetgradiënt in de Schelde**. Deze gradiënt is structuurbepalend voor de levensgemeenschappen in deze stroom. Door vervuiling zijn deze levensgemeenschappen niet meer aanwezig. Na zuivering en herstel zal echter de brak-zoet gradiënt de verdeling van de organismen bepalen.

In de **gebieden op vogeltrekroutes** vallen de kenmerkende landschapsstructuren samen met de vogeltrektrajecten. Ze zijn bepalend voor de aanwezigheid van specifieke vogels gedurende de trek in de winter. De polders zijn over het algemeen landschappen met zeer specifieke kenmerken en levensomstandigheden. De ligging bij de zee of langs grote getijrivieren, verleent ze functionele kenmerken die voornamelijk van belang zijn bij de vogeltrek. Meer landinwaarts spelen valleien van Schelde, Dijle en Maas een belangrijke rol.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Ecologische infrastructuur belangrijk maar niet structuurbepalend op Vlaams niveau

De ecologische infrastructuur wordt gevormd door strook-, lijn-, punt- en kleine vlakvormige natuurelementen, door geïsoleerde natuur- en bosgebieden en door parkgebieden.

De ecologische infrastructuur is niet structuurbepalend op Vlaams niveau. Nochtans komen in Vlaanderen een aantal gebieden voor met een hoge dichtheid aan ecologische infrastructuur. Voorbeelden hiervan zijn het Westvlaams Heuvelland, de Vlaamse Ardennen, het Pajottenland, het Hageland en de Voerstreek.

Voor sommige gebieden waar minder grotere natuurgebieden voorkomen, is de ecologische infrastructuur van wezenlijk belang voor de aanwezigheid van natuurwaarden. Dit is het geval voor de volgende gebieden⁴⁴: de Moeren, het Houtland, de Westhoek, centraal zandlemig Binnen-Vlaanderen, het Leie-Schelde interfluvium van Anzegem, het Land van Waas, het zandlemig Klein-Brabant, het Brabants Heuvelland, het Zuidelijk Hageland, het Vochtig Haspengouw van de Getevallei, het Haspengouw van Sint-Truiden-Bilzen, het Land van Hoegaarden, het Krijtland van Mille en het Leemplateau.

2.1.2. De agrarische structuur

Landbouw is een structurerende functie voor de open ruimte. De landbouwfunctie is daarbij bepalend voor de agrarische structuur.

De landbouw als structurerende functie

Het belang van de landbouw als structurerende functie voor de open ruimte wordt aangetoond aan de hand van de omvang, ruimtelijke spreiding en structuur van de werkgelegenheid in de landbouw, de ruimtelijke spreiding en de aard van de bedrijven en de cultuuroppervlakte, de mate en de ruimtelijke spreiding van de grondgebondenheid, het opvolgingspatroon, de dynamiek en de productiestructuur.

Werkgelegenheid in de landbouw overwegend in West- en Oost-Vlaanderen

De werkgelegenheid in de landbouw⁴⁵ is voor ongeveer een derde (31%) gesitueerd in de provincie West-Vlaanderen, voornamelijk in het zuidwesten met uitlopers ten westen van Brugge (tot Zuienkerke) en ten oosten van Brugge tot in het Meetjesland. (kaart 2.4.) Ongeveer een vierde (26%) van de landbouwwerkgelegenheid in Vlaanderen komt voor in de provincie Oost-Vlaanderen waaronder

⁴⁴ De benaming van deze gebieden is gebaseerd op de ecodistricten, (ANTROP M. & GULINCK H. & VAN LOOY K. & DE BLUST G. & VAN GHELUE P. & MELKEBEKE I. & KUIJKEN E., Structuurplan Vlaanderen, deelfacet Open Ruimte, eindrapport, 1993.)

⁴⁵ NIS, Landbouwstatistieken, 1994.

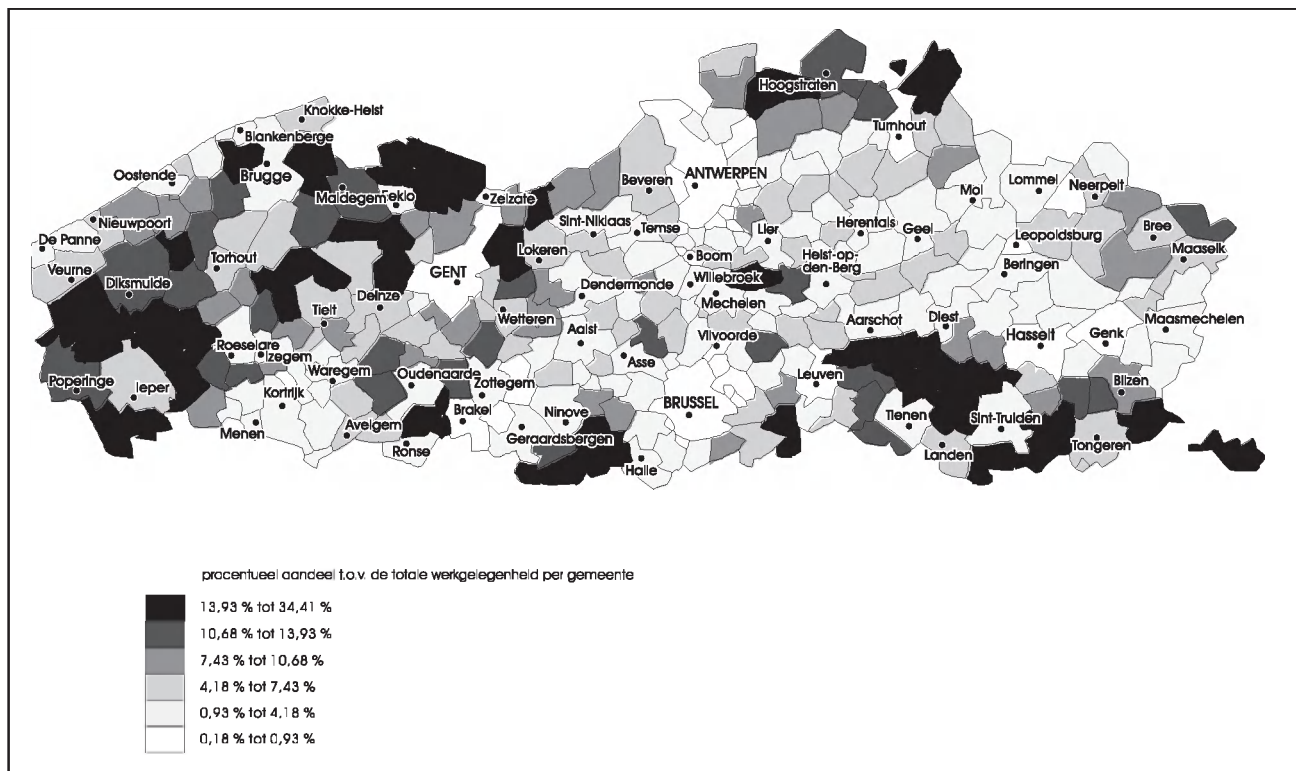
Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

een groot aantal in gemeenten in de omgeving van Gent die gespecialiseerd zijn in specifieke landbouwproducten (bv. Lochristi). In de provincie Antwerpen (17% van de landbouwwerkgelegenheid) situeert het grootste aantal werkkrachten zich in de Noorderkempen en in de omgeving van Sint-Katelijne-Waver. In de provincie Limburg (12% van de landbouwwerkgelegenheid) is de tewerkstelling het grootst in het zuiden. Vlaams-Brabant stelt 14% van de werkkrachten te werk. Het aandeel van de niet-bestendige werkkrachten ten aanzien van het totaal aantal werkkrachten is in beide laatste provincies het grootst. Wellicht betreft het hier seizoenarbeiders in de tuinbouw en de fruitpluk. De hoge werkgelegenheid beperkt zich evenwel tot de echt landelijke gemeenten.

In Vlaanderen zijn 87.204 werkkrachten (bestendige en niet-bestendige) actief op een landbouwbedrijf⁴⁶. Wat de loontrekkenden betreft is de werkgelegenheid in de landbouw (1%) in Vlaanderen beperkt ten opzichte van werkgelegenheid in de secundaire (36%) en tertiaire sector (63%)⁴⁷. Indien naast de loontrekkenden ook de zelfstandige landbouwers (hoofdberoep en helpers) in rekening worden gebracht, maakt de werkgelegenheid in de landbouw in Vlaanderen 3,3% van de

Kaart 2.4

Ruimtelijke spreiding van de tewerkstelling in de agrarische sector in Vlaanderen in 1991



Bron: R.S.Z. en R.S.V.Z. statistieken

46 Tot landbouwbedrijven behoren de 6 specifieke categorieën telplichtigen van de 15 mei land- en tuinbouwtellingen, uitgevoerd door het NIS. Het betreft landbouwers, veehouders en tuinbouwers in hoofd- of in nevenberoep, instellingen, aannemers en coöperatieven.

47 R.S.Z.- en R.S.V.Z.-statistieken, 1991 en CABUS P., 1993.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

totale werkgelegenheid in Vlaanderen uit. Hierbij moet rekening gehouden worden met de onrechtstreekse tewerkstelling in de zogenaamde agribusiness-complexen⁴⁸. Het economisch multiplicatoreffect ten aanzien van de werkgelegenheid in de landbouw wordt in 1991 op 1,8 geraamd.

De landbouw, inclusief toelevering en verwerking, draagt ca 9,0% bij tot de totale Bruto Toegevoegde Waarde van Vlaanderen, waarvan 2,5% in de landbouw sensu strictu, 2,0% in toelevering en handel en 4,5% in de voedingsindustrie⁴⁹.

Gemeenten met veel landbouwgrond en -bedrijven in West- en Oost-Vlaanderen, de Noorder-kempen, het Pajottenland, Zuid-Brabant en Zuid-Limburg

De provincie West-Vlaanderen bevat met 30% het grootste aantal landbouwbedrijven⁵⁰ in Vlaanderen. Ze nemen 34% van de Vlaamse cultuuroppervlakte in beslag. (kaart 2.5) De gemeenten die, in verhouding tot hun grootte, over veel landbouwgrond beschikken zijn de Westhoekgemeenten (arrondissementen Diksmuide, Ieper en Veurne, exclusief de kustgemeenten), de omgeving van Oostende, het gebied tussen Brugge en Oostende, het westen van het arrondissement Roeselare en het grootste deel van het arrondissement Tielt.

In de provincie Oost-Vlaanderen zijn 26% van de bedrijven gesitueerd. Ze nemen 25% van het landbouwareaal in Vlaanderen in beslag en bevinden zich voornamelijk in het Meetjesland, het gebied tussen Gent en Oudenaarde en het gebied tussen Gent en Brakel. Ook in het Pajottenland en in de omgeving van Tienen in de provincie Vlaams-Brabant (15% van de bedrijven en 14% van het landbouwareaal), de Noorderkempen in de provincie Antwerpen (16% van de bedrijven en 13% van het areaal), Zuid-Limburg in de provincie Limburg (13% van de bedrijven en 13% van het areaal) bevinden zich een groot aantal gemeenten met veel landbouwgrond.

In Vlaanderen zijn er 51.734 landbouwbedrijven⁵¹. De totale oppervlakte aan cultuurgrond (d.i. de totale netto-netto-landbouwnuttige oppervlakte) bedraagt in Vlaanderen ca 610.000 ha. De gemiddelde oppervlakte cultuurgrond per bedrijf bedraagt zodoende 11,8 ha (van 13,4 ha in West-Vlaanderen tot 10 ha in

⁴⁸ Een agri-businesscomplex wordt gedefinieerd als een verzameling verticaal samenhangende economische activiteiten verbonden met productie, verwerking en afzet van een agrarisch produkt. Tot deze activiteiten worden ook de met de agrarische productie samenhangende toeleverende en dienstverlenende bedrijven gerekend. De samenstellende bedrijven onderhouden in de eerste plaats relaties met elkaar. Het complex-begrip slaat op een sterke samenhang van elementen van een productieketen, waarbij de relaties tussen de elementen van cruciaal belang zijn. De agrarische activiteit wordt hierbij centraal gesteld en derhalve geldt de productie van de land- en tuinbouw als basis voor het identificeren van agri-businesscomplexen. Bron: VIAENE J. et al., Landbouw en Ruimte in Vlaanderen, 1993.

⁴⁹ VIAENE J. et al., Landbouw en Ruimte in Vlaanderen, 1993.

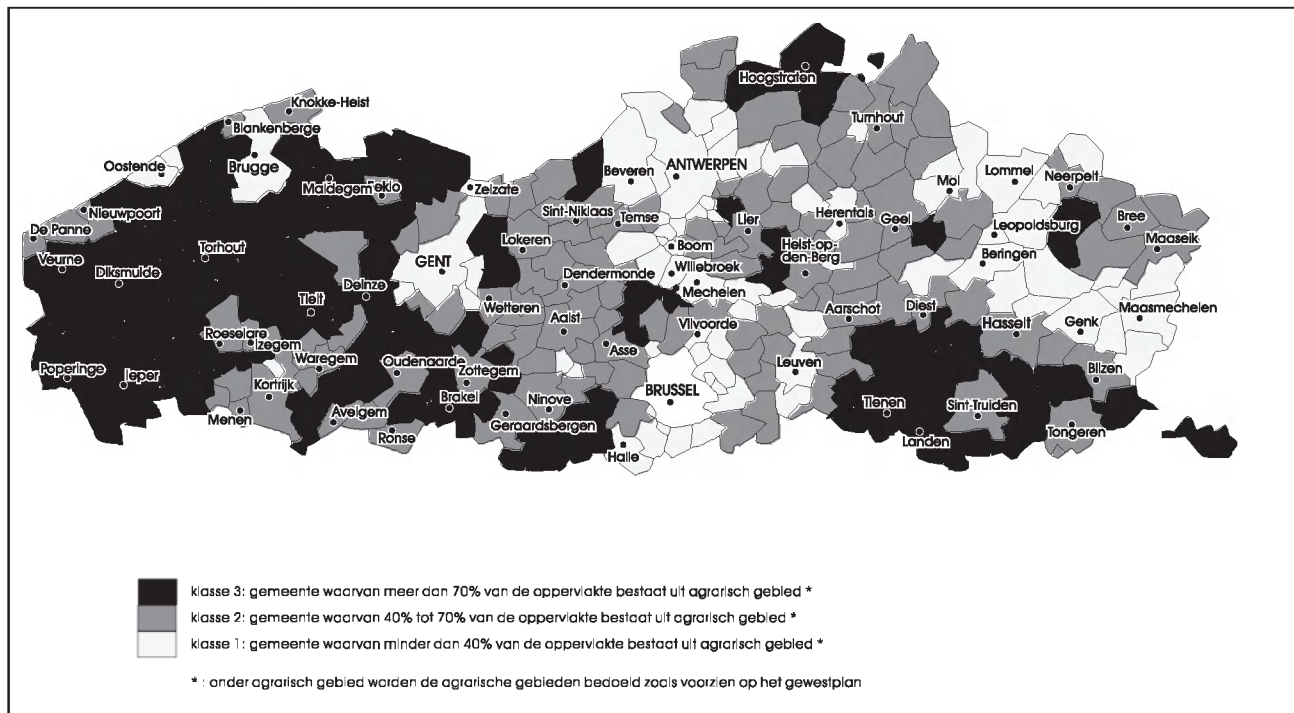
⁵⁰ NIS, Landbouwstatistieken 1994.

⁵¹ Tot de landbouwbedrijven behoren de 6 specifieke categorieën telplichtigen van de 15 mei land- en tuinbouwstellingen, uitgevoerd door het NIS. Een landbouwbedrijf bestaat uit een oppervlakte cultuurgrond (deze maakt de netto-netto-landbouwnuttige oppervlakte van het bedrijf uit) en een oppervlakte 'andere delen van het bedrijf' (deze maakt samen met de netto-netto-landbouwnuttige oppervlakte de bruto-netto-landbouwnuttige oppervlakte van het bedrijf uit). Onder 'andere delen van het bedrijf' worden de niet-gebruikte oppervlakte cultuurgrond, de beboste oppervlakte, de oppervlakte kerstbomen en de 'overige oppervlakte' bedoeld. Onder 'overige oppervlakte' worden gebouwen met erf, wegen, vijvers, luthoven en -parken, grasperken en woeste gronden bedoeld.

Kaart 2.5

Ruimtelijke spreiding van het landbouwareaal in Vlaanderen

Antwerpen). De 'andere delen' van de landbouwbedrijven nemen ca 26.000 ha in beslag, waarvan ca 23.000 ha door gebouwen⁵² worden ingenomen. De totale bruto-netto-landbouwnuttige oppervlakte bedraagt in Vlaanderen m.a.w. ca 636.000 ha.



Bron: GIS-analyse STABO, 1993

Landbouw overwegend grondgebonden

Landbouwproductierichtingen zijn grondgebonden⁵³ indien er voor de productie cultuurgrond vereist is. productierichtingen zijn grondloos indien er voor de productie in principe geen cultuurgrond vereist is. De vereiste oppervlakte beperkt zich in dit geval tot de oppervlakte voor gebouwen zoals stallen, schuren en silo's. Deze oppervlakte behoort met andere woorden niet tot de netto-netto-landbouwnuttige oppervlakte van Vlaanderen.

Tot de grondgebonden productierichtingen behoren grazend rundvleesvee en melkvee, akkerbouw- (granen), voeder- en nijverheidsgewassen, aardappelen, extensieve (voor industriële verwerking) en intensieve (voor verse markt) groententeelt in open grond, fruit en niet-eetbare-tuinbouwgewassen (bloemen, heesters en bomen) in open grond. Grazend rundvleesvee en melkvee situeert zich voornamelijk in de Antwerpse en Limburgse Kempen, in het arrondissement Gent-Eeklo

52 Serres en plasticen tunnels behoren in de landbouwstatistiek van het NIS tot de oppervlakte cultuurgrond. Bedrijfswoonruimten en stallen voor vee daarentegen worden tot de gebouwen gerekend.

53 Bronnen: NIS, Landbouwstatistiek, 1994 en VIAENE J. et al., Landbouw en Ruimte in Vlaanderen, 1993.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

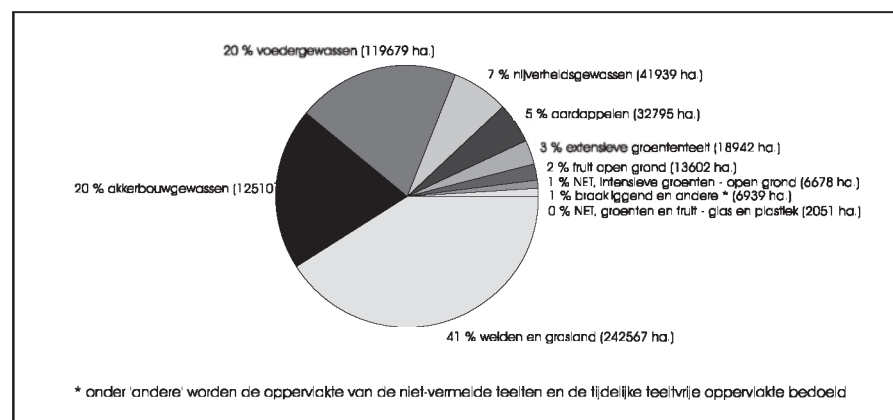
en in Voeren. Suikerbieten komen vooral voor in Haspengouw en het Hageland, meer bepaald rond Leuven, in het zuiden van de provincie Limburg, in het arrondissement Tongeren en verder in de omgeving van Koksijde en Alveringem. Aardappelteelt situeert zich in de arrondissementen Roeselare, Ieper, Tielt en Kortrijk en in de gemeenten Grimbergen en Arendonk. Granen komen voor in de arrondissementen Halle-Vilvoorde, Leuven, Tongeren, de polders en de Westhoek, Beveren/St. Gillis-Waas en tussen Ronse en de Zwalmstreek. Groententeelt in open grond komt voor in de arrondissementen Mechelen, Halle-Vilvoorde en Leuven. Groenten ten behoeve van de industriële verwerking zijn gesitueerd in het gebied Roeselare-Tielt en in de omgeving van Mechelen. Aardbeien in open grond in de omgeving van Maasmechelen, Herk-De-Stad, Wellen en Brasschaat. Laagstammige boomgaarden bevinden zich in de omgeving van St. Truiden.

Tot de grondloze productierichtingen behoren niet-grazend runderjongvee en mestvee (vleeskalveren), varkens, pluimvee (leg- en braadkippen) en niet-eetbare-tuinbouwgewassen, groenten en fruit onder glas of plastic. De kalfsvleesproductie komt voor ten zuiden van Turnhout en in de omgeving van Hoogstraten. Leghennen situeren zich in de Antwerpse en Limburgse Kempen, in de omgeving van Dendermonde en in de gemeenten Oostkamp, Aalter, Wingene en Tielt. Braadkippen zijn er in de regio Turnhout waaronder Ravels, Kasterlee, Arendonk en in het arrondissement Maaseik waaronder Kinrooi. De varkensvleesproductie vindt plaats in het arrondissement Roeselare-Tielt, Hoogstraten-Rijkevorsel, in de kernen Zutendaal en Eeklo en in de omgeving van St. Niklaas, Stekene en Beveren. Groenten onder glas situeren zich in de streek ten zuiden van Antwerpen, aardbeien onder glas in de omgeving van Hoogstraten. De niet-eetbare-tuinbouwproducten komen voor ten zuidoosten van Gent.

Wat de voornaamste grondgebonden productierichtingen betreft, nemen weiden en grasland met een oppervlakte van 242.567 ha het grootste deel van de netto-netto-landbouwnuttige oppervlakte in Vlaanderen in beslag. Daarop volgen de akkerbouw- en de voedergewassen met respectievelijke oppervlakten van 125.101 ha en 119.679 ha. (figuur 2.1.)

Figuur 2.1

Verdeling van de netto-netto-landbouwnuttige oppervlakte in Vlaanderen over de verschillende productieproductierichtingen



Bron: N.I.S., Landbouwstatistiek en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Tuinbouw onder glas en plastic neemt het kleinste deel van de oppervlakte cultuurgrond in beslag (de oppervlakte voor serres en plasticen tunnels bedraagt slechts 2.051 ha). Deze productierichting behoort aldus in principe tot de grondloze productierichtingen⁵⁴. De grondloze takken bestaan voornamelijk uit stallen, opslagplaatsen en schuren. Het areaal dat ze innemen is bijgevolg klein in vergelijking met de grondgebonden productietakken. In de landbouwstatistieken maken ze deel uit van de 23.000 ha gebouwen.

Zekerheid over opvolging landbouwbedrijf groter in West-Vlaanderen

Tussen 1992 en 1993 zijn er in Vlaanderen 1.500 nieuwe landbouwbedrijven bijgekomen⁵⁵. Dit is 3% van het totaal aantal landbouwbedrijven. De meeste nieuwkomers situeren zich in de provincies West- en Oost-Vlaanderen (30% resp. 26%).

Anderzijds verdwijnen er elk jaar bedrijven bij gebrek aan een opvolger. In Vlaanderen waren er in 1993 29.174 bedrijven met een bedrijfsleider van 50 jaar of ouder (dit is 56% van het totaal aantal land- en tuinbouwbedrijven in Vlaanderen). Ze nemen 279.568 ha cultuuroppervlakte in beslag (dit is 46% van het totale landbouwareaal in Vlaanderen). 16% van deze bedrijven zijn zeker van een opvolger van 14 jaar of ouder, 63% hebben geen opvolger en voor 21% is de opvolging nog onzeker. Omgerekend in cultuuroppervlakte wordt 30% (84.571 ha) van het areaal behorend tot een bedrijfsleider van 50 jaar of ouder opnieuw gebruikt door een opvolger, 43% (120.996 ha) van het areaal heeft geen opvolger en voor 27% (74.001 ha) van het areaal is de opvolging onzeker. In de provincie West-Vlaanderen is het aandeel van de bedrijven met een verzekerde opvolging groter dan het aandeel van de bedrijven zonder opvolging.

Wat de landbouwberoepsbedrijven betreft is de stabiliteit (opvolging) het laagst in Midden-Limburg en het aansluitend grensgebied met Antwerpen, Vlaams-Brabant, het centrale en zuidelijke deel van Oost-Vlaanderen en de zone Antwerpen-Mechelen. Wat de tuinbouwberoepsbedrijven betreft is de stabiliteit het laagst in de Brusselse randgemeenten, rond Aalst, rond Beernem-Lovendegem, in de kern van Mechelen - St. Katelijne Waver - Putte en in een aantal Zuidlimburgse gemeenten. De land- en tuinbouwgelegenhedenbedrijven vertonen de hoogste stabiliteit in de Antwerpse Noorderkempen en in vele gemeenten in het zuidoosten en het westen van West-Vlaanderen⁵⁶.

De landbouwoppervlakte waarvoor op dit moment geen opvolger bestaat, wordt niet automatisch aan het Vlaamse landbouwareaal onttrokken. Het is mogelijk dat expanderende landbouwbedrijven de gronden overnemen.

⁵⁴ De landbouwtellingen uitgevoerd door het NIS rekenen deze oppervlakte wel mee in de totale oppervlakte cultuurgrond in Vlaanderen.

⁵⁵ NIS, Landbouwstatistieken, 1994.

⁵⁶ STABO, Sectoriële studie van de Vlaamse land- en tuinbouw (tussentijds rapport), Sector Land- en Tuinbouw, i.o.v. Structuurplan Vlaanderen, 1993.

1A

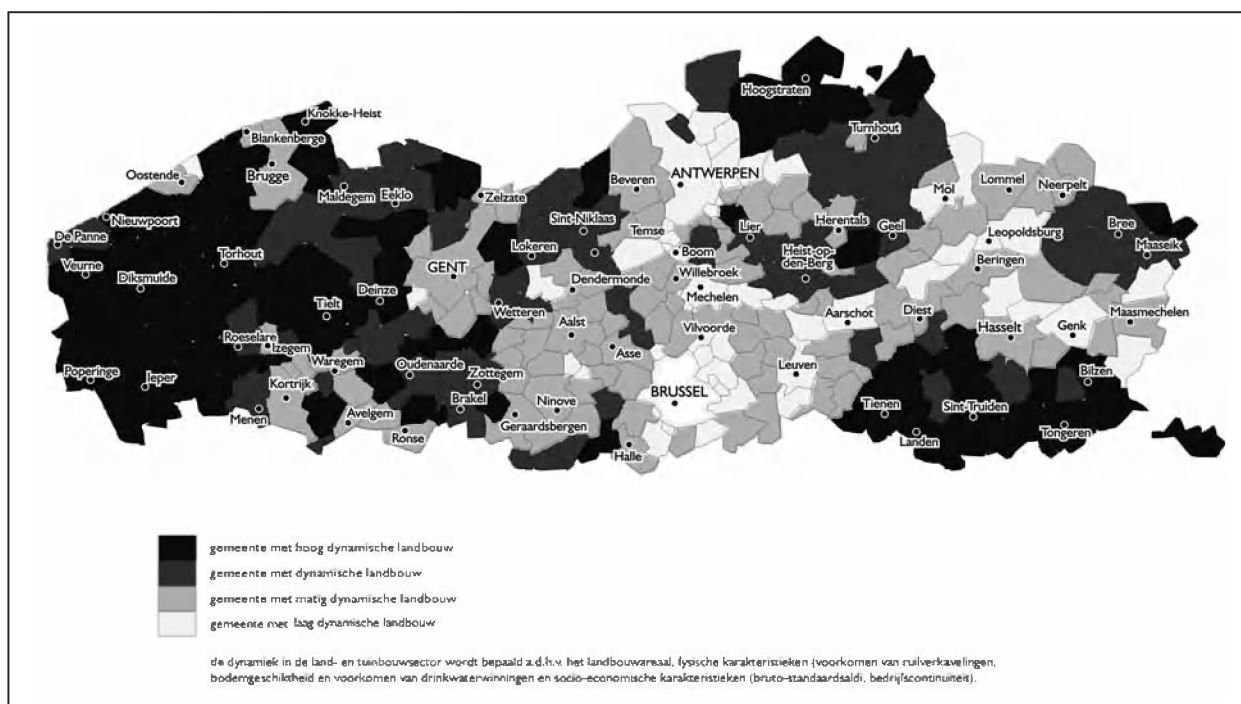
Bestaande ruimtelijke structuur

Landbouw met hoogdynamisch karakter in West-Vlaanderen, Noorderkempen en Zuid-Limburg

In een groot gedeelte van de gemeenten van de provincie West-Vlaanderen, van de Noorderkempen en van Zuid-Limburg heeft de landbouw een hoogdynamisch⁵⁷ karakter. (kaart 2.6.) De gemeenten waarin de landbouw een dynamisch karakter⁵⁸ vertoont, situeren zich voornamelijk in het zuiden van de provincie Antwerpen en in Oost-Limburg. In Oost-Vlaanderen komen verspreid gemeenten voor waar landbouw een hoogdynamisch karakter heeft, omsloten door gemeenten met een dynamisch tot matig dynamisch⁵⁹ karakter. Matig tot laag dynamische⁶⁰ landbouw typeert de omgeving van Brussel (Vlaams-Brabant), het gebied ten noordoosten van Antwerpen en Noord-Limburg.

Kaart 2.6

Ruimtelijke spreiding van de dynamiek van de landbouw in Vlaanderen in 1992



Bron: NIS, 1992 en GIS-analyse Stabo, 1993

57 Op basis van 3 parameters, het landbouwareaal, de fysische karakteristieken (voorkomen van ruilverkavelingen, bodemgeschiktheid en voorkomen van drinkwaterwinningen) en de socio-economische karakteristieken (bruto-standaardsaldi, bedrijfscontinuïteit), kan de dynamiek worden afgeleid van de landbouwsector per gemeente. Elk van de 3 parameters krijgt na een gevoeligheidsanalyse een waarde van 1 tot 3 toegewezen naarmate de gemeente veel of weinig bijdraagt tot de ontwikkeling van de landbouwsector. De waarden voor elke parameter worden gesommeerd per gemeente. De minimale waarde die een gemeente kan toegekend worden is 3 (1+1+1), de maximale waarde is 9 (3+3+3). Een gemeente is hoog dynamisch indien ze de waarde 8 of 9 heeft toebedeeld gekregen. Bron: STABO, Ruimtelijke aspecten van de Vlaamse land- en tuinbouw, 1993.

58 Zie voetnoot 59. Een gemeente is dynamisch indien ze de waarde 7 heeft toebedeeld gekregen.

59 Zie voetnoot 59. Een gemeente is matig dynamisch indien ze de waarde 5 of 6 heeft toebedeeld gekregen.

60 Zie voetnoot 59. Een gemeente is laag dynamisch indien ze de waarde 3 of 4 heeft toebedeeld gekregen.

Landbouw onderdeel van geïntegreerde keten

De landbouw is een schakel van de totale keten die zich inlaat met productie, verwerking en distributie van voedingsmiddelen. De structuur en de dynamiek van de landbouw worden steeds meer geïntegreerd in de activiteiten die zich stroomopwaarts en stroomafwaarts in de productieketen bevinden. In deze optiek kunnen agri-businesscomplexen worden beschouwd.

Voor de dierlijke productierichtingen worden volgende agri-businesscomplexen onderscheiden:

- varkens, varkensvlees en vleeswaren;
- runderen en rundsvlees;
- kalveren en kalfsvlees;
- pluimvee;
- melkvee en zuivelprodukten.

Voor de plantaardige productierichtingen worden volgende agri-businesscomplexen onderscheiden:

- granen en graanprodukten;
- suikerbieten en suiker;
- aardappelen en aardappelprodukten;
- groenten;
- fruit;
- niet-eetbare-tuinbouwprodukten.

De agrarische macrostructuur

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. Op Vlaams niveau wordt een agrarische macrostructuur⁶¹ onderscheiden met regio's met gemengde landbouw, regio's met concentratie en specialisatie van grondloze veehouderij, regio's met concentratie en specialisatie van intensief grondgebonden tuinbouw en regio's met concentratie en specialisatie van tuinbouw onder glas of plastic.

Structuurbepalende regio's met concentratie en specialisatie in Noorderkempen en West-Vlaanderen, ten zuiden van Antwerpen en ten oosten van Gent

Een productierichting kent een regionale concentratie indien deze productierichting voor een groot deel gelokaliseerd is in een bepaald gebied. De regionale concentratie wordt bepaald aan de hand van het BSS/ha⁶² cultuurgrond van de pro-

⁶¹ VIAENE J. et al., Landbouw en Ruimte in Vlaanderen, 1993

⁶² Het bruto saldo van een productierichting is de gemiddelde monetaire waarde van de productie na aftrek van de belangrijkste specifieke kosten van de productie. Het wordt een bruto standaardsaldo (BSS) genoemd wanneer het kan worden beschouwd als een gemiddelde van een gegeven streek.

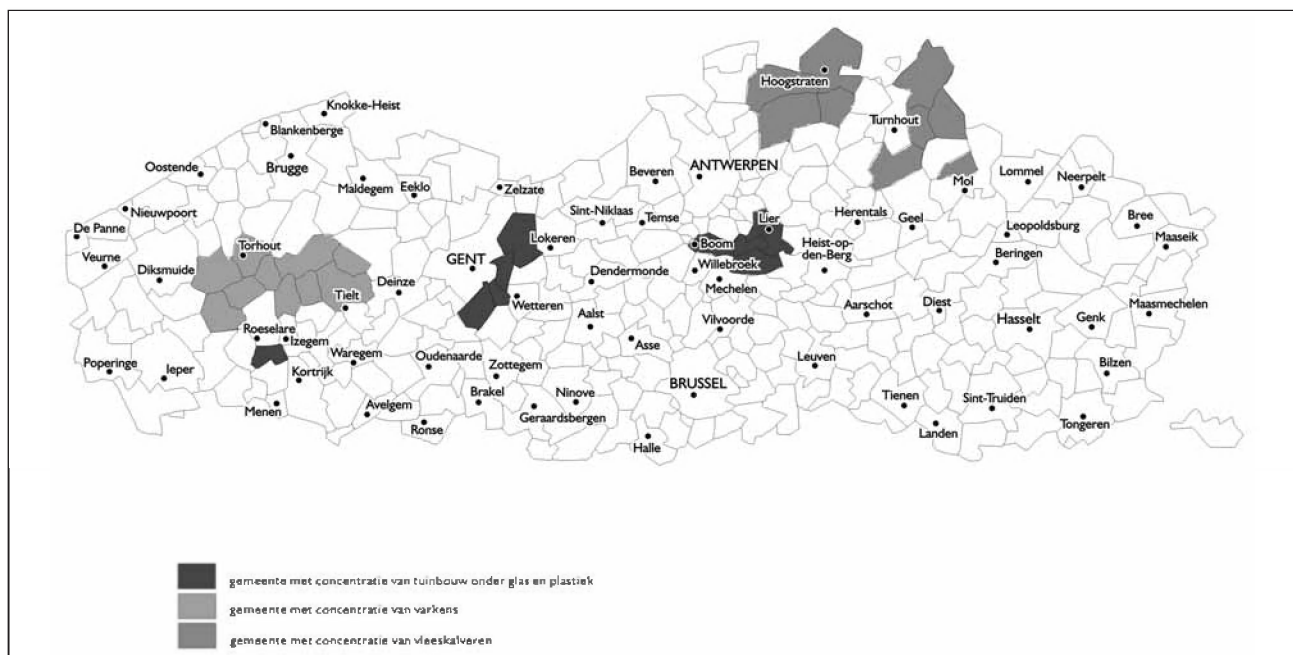
1A Bestaande ruimtelijke structuur

ductierichting in een gemeente. Per productierichting kan een concentratiegetal⁶³ worden berekend, dat een graadmeter is voor haar regionale concentratie over heel Vlaanderen. Een productierichting kent ook een zekere specialisatie. Al naargelang zijn relatieve betekenis binnen het geheel van land- en tuinbouwactiviteiten in een bepaald gebied, is een productierichting weinig tot sterk gespecialiseerd.

Het klein concentratiegebied van een productierichting is een gebied van gemeenten die samen beschikken over één vierde van het totale BSS van de productierichting voor Vlaanderen. Het groot concentratiegebied bevat de gemeenten die samen beschikken over drie vierde van het totale BSS. Uitgesproken de kleine concentratiegebieden vormen de centra waarin tevens de toeleverings- en verwerkende bedrijven gevestigd zijn. Het is voornamelijk in deze gebieden dat de vermelde agri-businesscomplexen geclusterd of op korte afstand van elkaar voorkomen. Het betreft met name de complexen verbonden met grondloze productierichtingen, productierichtingen waarvan het concentratiegetal groot is (m.a.w. waarvan de concentratiegemeenten in een welbepaalde regio zijn gesitueerd) zijn structuurbepalend op niveau van Vlaanderen. (kaart 2.7.)

Kaart 2.7

Concentratiegebieden van grondloze veehouderij (vleeskalveren en varkens) en van tuinbouw onder glas en plastic in Vlaanderen



Bron: NIS, cartografische studie van de Belgische landbouw, 1989, STICHTING PLATTELANDSBELEID, 1993, VIAENE J. et al, 1993

63 Na het rangschikken van de gemeenten volgens aanwezigheid van de productierichting, wordt het concentratiegetal van de gemeente berekend. Aan de basis liggen het procentueel aandeel van het BSS voor de betreffende productierichting in de gemeente in het totaal voor het Vlaams Gewest (a) en het procentueel aandeel van de oppervlakte cultuurgrond in de gemeente t.o.v. het totaal van het Vlaamse Gewest (b). Het verschil (a-b) geeft de bijdrage van de gemeente in het concentratiegetal van de productierichting. Het concentratiegetal van de productierichting in Vlaanderen wordt berekend door sommering (a-b)/2 van alle gemeenten. Bij een concentratiegetal van 100 is er één gemeente met een aandeel van nagenoeg 0% in de oppervlakte cultuurgrond en 100% in de productie van de beschouwde richting. Bij een concentratiegetal van 0 is het aandeel in de oppervlakte cultuurgrond voor alle gemeenten ongeveer gelijk aan hun aandeel in de productie van de beschouwde richting. Bron: VIAENE J. et al., Landbouw en Ruimte in Vlaanderen, 1993.

De productierichting vleeskalveren kent de sterkste regionale concentratie (het concentratiegetal is 74,8). De relatieve betekenis van deze productierichting voor de landbouwsector in Vlaanderen is echter vrij laag (procentueel aandeel in BSS is 2,3%). De productierichting varkens daarentegen kent een matig concentratiegetal (34,2) doch is van grote betekenis voor de sector in Vlaanderen (procentueel aandeel in BSS is 16,8%). Beide productierichtingen zijn in principe grondloos. De grondloze veehouderij situeert zich in de concentratiegebieden voor vleeskalveren en varkens, meer bepaald in de Noorderkempen (ten zuiden van Turnhout met kernen in Retie, Vosselaar en Kasterlee, en in de omgeving van Hoogstraten met de gemeenten Brecht en Rijkevorsel) en in West-Vlaanderen (in de omgeving van Tielt en Roeselare).

De productierichtingen groenten onder glas en niet-eetbare-tuinbouwprodukten kennen een grote regionale concentratie (concentratiegetallen zijn resp. 70,6 en 59,7) en zijn van relatief grote betekenis voor de land- en tuinbouwsector in Vlaanderen (procentuele aandelen in BSS zijn resp. 6,9% en 10,6%). Aangezien er relatief weinig cultuurgrond wordt aangewend in beide productierichtingen zijn ze in principe grondloos. De tuinbouw onder glas of plastic situeert zich aldus in de concentratiegebieden voor groenten onder glas en niet-eetbare-tuinbouwprodukten, meer bepaald in de streek ten zuiden van Antwerpen (rond St.-Katelijne-Waver en Lier en met kernen in St-Katelijne-Waver, Duffel, Rumst en Borsbeek), in de streek ten oosten van Gent (rond Lochristi, Destelbergen, Melle, Merelbeke) en Drogenbos.

De productierichting melkveehouderij is van zeer grote betekenis voor de land- en tuinbouwsector in Vlaanderen (procentueel aandeel in BSS is 25,7%). Deze grondgebonden productietak in de veehouderij kent echter een laag concentratiegetal (20,1) en is aldus niet structuurbepalend op niveau van Vlaanderen. Melkveehouderij komt verspreid voor, voornamelijk in Antwerpen, Limburg en Oost-Vlaanderen.

Ten slotte kent de productierichting laagstamboomgaarden een groot concentratiegetal (71,2) en een procentueel aandeel in BSS van 4,3%. Het concentratiegebied is vrij klein en situeert zich in de onmiddellijke omgeving van St.-Truiden.

2.1.3. De bosstructuur

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 bossen worden behouden en ontwikkeld.

Omwille van de beperkte oppervlakte bos in een dichtbevolkte streek zijn de eisen die aan de Vlaamse bosstructuur worden gesteld hoog en dient een bos verschillende functies tegelijk te vervullen. Functies die de bossen vervullen zijn vooral de ecologische functie, de sociale en educatieve functie, de economische functie, de schermfunctie en de wetenschappelijke functie.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Bosbouw als structurerende functie

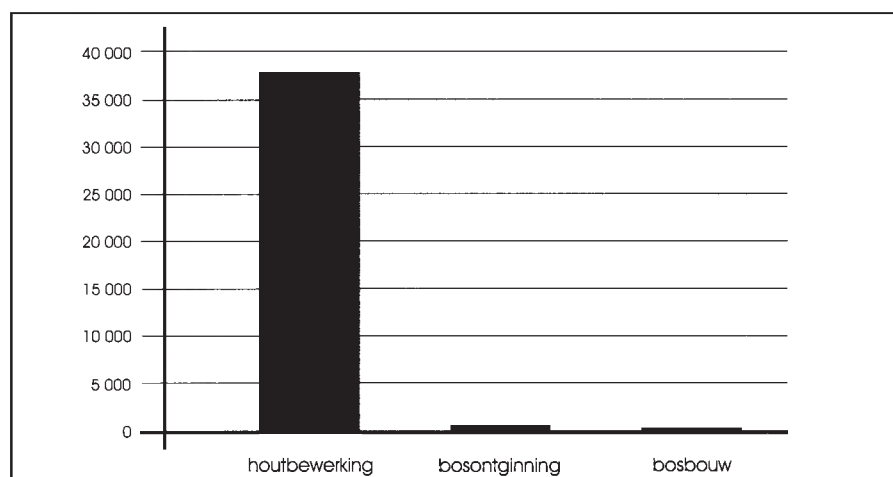
Het belang van de bosbouw als structurerende functie voor de open ruimte wordt aangetoond aan de hand van de omvang, de ruimtelijke spreiding en de structuur van de tewerkstelling in de bosbouw, de ruimtelijke spreiding van de bosoppervlakte, de bossamenstelling en de eigendomsverhoudingen.

Werkgelegenheid in totale houtkolom geconcentreerd West- en Oost-Vlaanderen

Het aantal werknemers en het aantal bedrijven in de totale houtkolom (bosbouw, bosontginningen houtbewerking) is overwegend gesitueerd in de provincies Oost- en West-Vlaanderen⁶⁴. (figuur 2.3.) Dit hangt samen met de aanwezigheid van de meubelnijverheid en de overige houtverwerkende industrieën. Wat het aantal werknemers in de bosontginning en de bosbouw betreft (een uiterst klein absoluut aantal) komen deze overwegend voor in de meest bosrijke delen van Vlaanderen, met name in Antwerpen en Limburg. (figuur 2.2. en figuur 2.3.)

Figuur 2.2

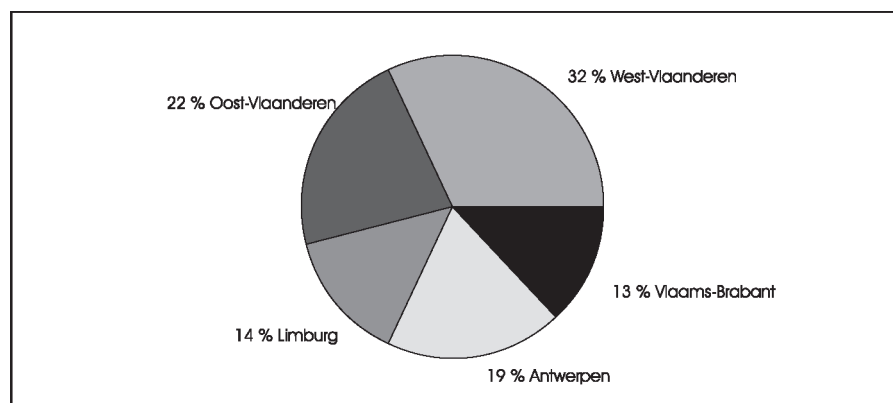
Werknemers van de verschillende sectoren van de houtkolom in 1991 (in absolute cijfers)



Bron: AMINAL, BESTUUR NATUURBEHOUD EN -ONTWIKKELING, Lange Termijnplanning Bosbouw, Boekdeel 2

Figuur 2.3

Situering van de werknemers in de totale houtkolom naar provincie



Bron: MENS EN RUIMTE, Lange Termijnplanning Bosbouw, juni 1993

⁶⁴ AMINAL, BESTUUR NATUURBEHOUD EN -ONTWIKKELING, Lange Termijnplanning Bosbouw, Boekdeel 2, 1993.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het houtverbruik in Vlaanderen bedraagt ongeveer 6 miljoen m³ per jaar. Ongeveer 11% hiervan wordt in Vlaanderen geproduceerd. De totale houtvoorraad in Vlaanderen wordt daarbij geraamd op een kleine 10 miljoen m³. Gelet op het hoge houtverbruik, is dit een beperkte hoeveelheid.

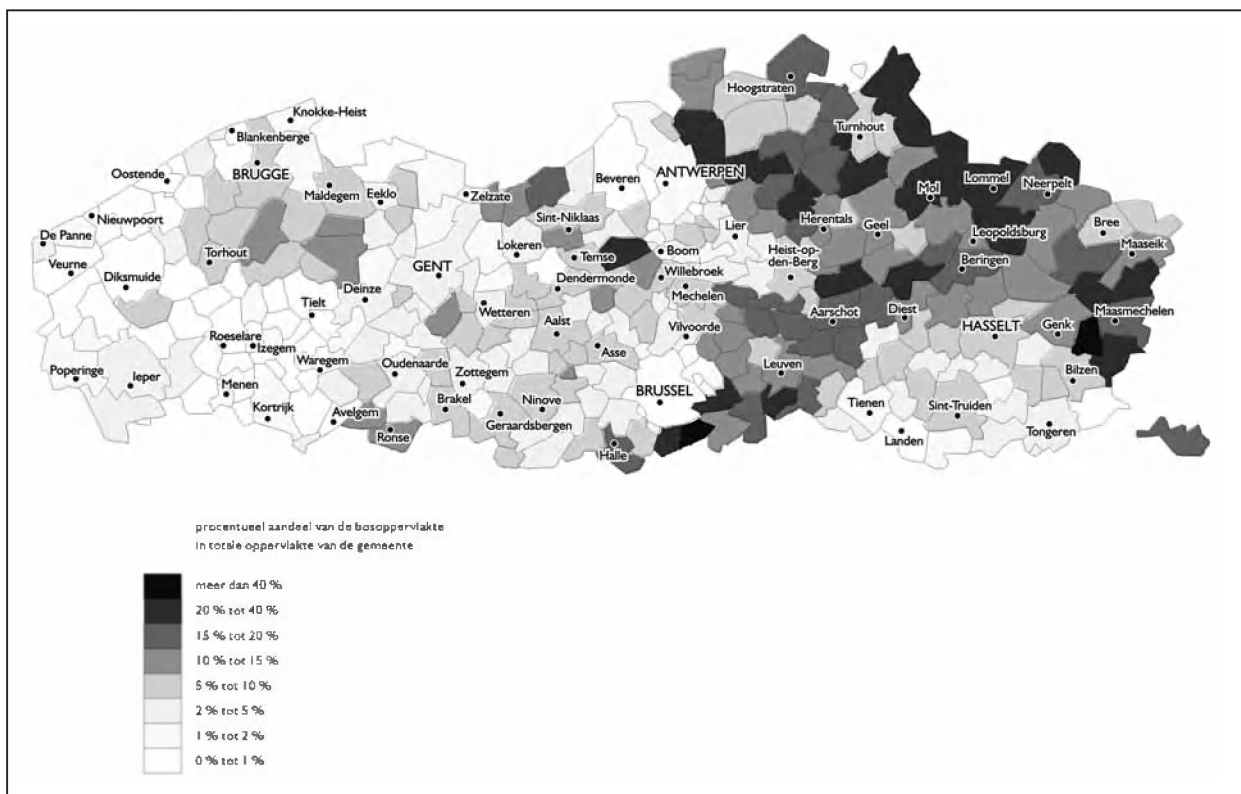
Concentratie aan bosoppervlakte

In Vlaanderen bedraagt de beboste oppervlakte volgens het Nationaal Instituut voor de Statistiek 109.533 ha⁶⁵, volgens het Lange Termijnplan Bosbouw van het Bestuur Natuurbehoud en -ontwikkeling 105.600 ha en volgens de raming van de Afdeling Waters en Bossen 114.900 ha. De bosindex (= beboste oppervlakte uitgedrukt ten opzichte van de totale oppervlakte) bedraagt ca 8,3%. Dit maakt Vlaanderen tot het tweede bosarmste gebied van de Europese Unie. De gemiddelde bosindex in de EU bedraagt ca 24%.

De bosindex loopt in Vlaanderen ruimtelijk sterk uit elkaar. De provincies Oost- en West-Vlaanderen met een bosindex van respectievelijk 4,4% en 2,2%, zijn duidelijk minder bebost dan de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant. (kaart 2.8.)

Kaart 2.8

Oppervlakte van het
bosbestand in Vlaanderen



Bron: NIS 1990, Mens en Ruimte

65 AMINAL, BESTUUR NATUURBEHOUD EN -ONTWIKKELING, Lange Termijnplanning Bosbouw, boekdeel 2, 1993.

1A

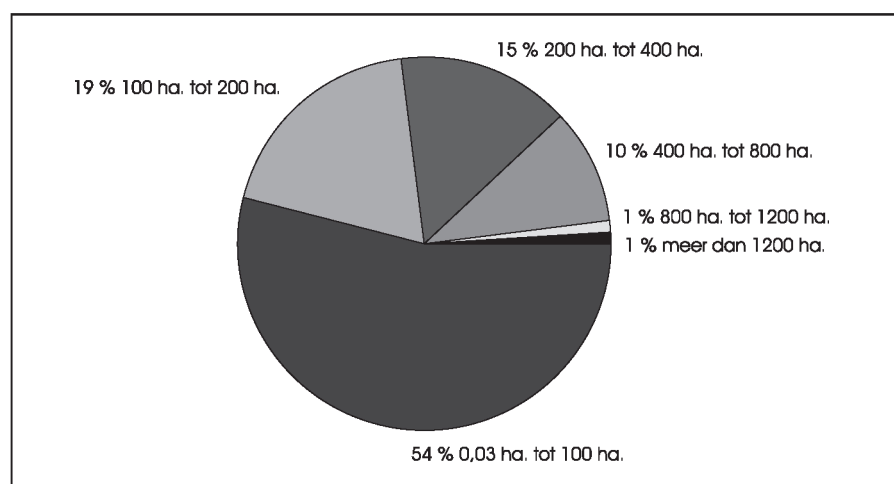
Bestaande ruimtelijke structuur

Hoge versnipperingsgraad en ruimtelijk gedifferentieerd voorkomen van de bosstructuur

Meer dan de helft van de oppervlakte (54%) van het Vlaamse bos is kleiner dan 100 ha. In deze groep is zelfs 43% kleiner dan 40 ha. (figuur 2.4.)

Figuur 2.4

Procentueel aandeel van boscomplexen naar oppervlakte



Bron: MENS EN RUIMTE, Lange Termijnplanning Bosbouw, juni 1993

Eén bos is groter dan 1200 ha, twee bossen zijn groter dan 800 ha en slechts 19 bossen hebben een oppervlakte van meer dan 400 ha. Het bos in Vlaanderen bestaat overwegend uit kleinere eenheden en kent een sterke versnipperingsgraad. De gemiddelde oppervlakte van een boscomplex⁶⁶ bedraagt ca 20 ha.

De bosstructuur wordt bepaald door de belangrijke boscomplexen. Volgende boscomplexen zijn structuurbepalend voor de bosstructuur van Vlaanderen⁶⁷.

In de **oude veldgebieden en de cuesta van Oedelem** (ten zuiden van Brugge) is de grond minder geschikt voor landbouw en wordt deze minder in landbouwcultuur gebracht. Deze gebieden zijn dan ook bosrijk. Bossen komen er voor in grote compartimenten afgewisseld met akkers en weiden.

In het zuiden van Vlaanderen (**Westvlaams heuvelland en Vlaamse Ardennen**) komen ZW-NO georiënteerde getuigeheuvels voor met talrijke ecologisch belangrijke loofbossen.

Ten zuiden van Brussel en Leuven komen uitgestrekte loofbossen voor.

Op de **stuifzandrug Maldegem-Stekene** komen talrijke (naald)boscomplexen voor. In deze bossen bevindt zich echter heel wat residentiële bebouwing en weekendhuisjes. In de aansluitende Moervaartdepressie komen talrijke populierenbossen voor.

Het **Hageland** en aansluitend het **Demerland** worden gekenmerkt door een parallelle structuur van getuigeheuvels en valleien. Bossen komen voor op de getuigeheuvels en in of in de overgang naar de valleien.

De **Antwerpse Kempen** zijn zeer bosrijk. Aansluitend bij Antwerpen zijn deze echter sterk versneden door residentiële bebouwing. In de Noorderkempen komen uitgestrekte bosgebieden

⁶⁶ Een boscomplex is een morfologisch aaneengesloten bos.

⁶⁷ De benaming van de boscomplexen is gebaseerd op de indeling in de traditionele landschappen (zie bijlage 2).

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

voor op de droge (stuif)gronden. De Centrale Kempen zijn een bosrijk gebied met een uitgesproken parallelle reliëfstructuur gevormd door valleien en langsliggende (beboste) zandruggen. Het gebied van Lier en Heist-op-den-Berg is een vlak en zandig gebied dat bosrijk is maar dat tevens wordt gekenmerkt door een sterke verstedelijking.

Op het **Kempisch plateau** komen uitgestrekte (naald)bosgebieden voor.

In het oostelijk deel van het **Land van Herve** komen grotere loofboscomplexen voor. Het westelijk deel wordt gekenmerkt door een sterke versnijding door houtige (lineaire) begroeiing.

Naast deze belangrijke elementen van de bosstructuur komen, verspreid over Vlaanderen, bossen van lokale betekenis voor.

Aan de kust en in de kustpolders komen weinig aaneengesloten bossen voor. Houtige begroeiing is aanwezig in de duinbossen en als weinig dichte lineaire begroeiing (bomenrijen).

Op de waterscheidingsrug van Westrozebeke tussen Leie- en IJzerbekken komen lokaal bossen voor. Dit is ook het geval in de overige open-ruimte-gebieden in West-Vlaanderen die in hoofdzaak in landbouwgebruik zijn. Op het plateau van Tielt ontbreken bossen nagenoeg volledig.

In het centrale en zuidelijke deel van het Waasland komen (naald)boscomplexen voor. In de overige gebieden van Oost-Vlaanderen komen lokaal bossen voor of is lineaire houtige begroeiing aanwezig in het landschap.

De stuifzandrug van Keerbergen is bebost maar sterk versneden door bebouwing.

Lokaal komen op het leemplateau tussen Brussel en Leuven bossen voor op de drogere gronden. Natte bossen zijn er in de valleien.

De uitgestrekte alluviale vlakten van Dender-, Dijle-, Gete- en Demervallei worden gekenmerkt door het voorkomen van (populier)aanplantingen.

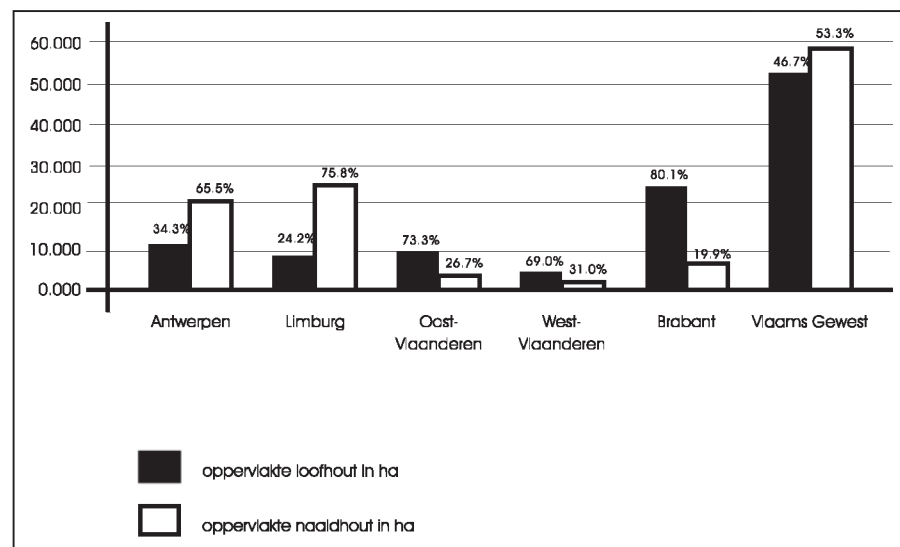
In Droog en Vochtig Haspengouw komt bos vooral voor als (populier)aanplantingen in de beekvalleien. Andere bossen zijn beperkt en komen vooral voor als kasteelpark of op hellingen.

Ruimtelijk gedifferentieerde bossamenstelling

In het Vlaamse Gewest bestaan de bossen voor 50% uit loofhout en 39% uit naaldhout, 6% wordt gevormd door gemengd naaldhout en 5% door gemengd

Figuur 2.5

Samenstelling van het bosbestand in 1991 naar oppervlakte per provincie (in absolute cijfers)



Bron: N.I.S., 1976, naar Lange Termijnplanning Bosbouwloofhout.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

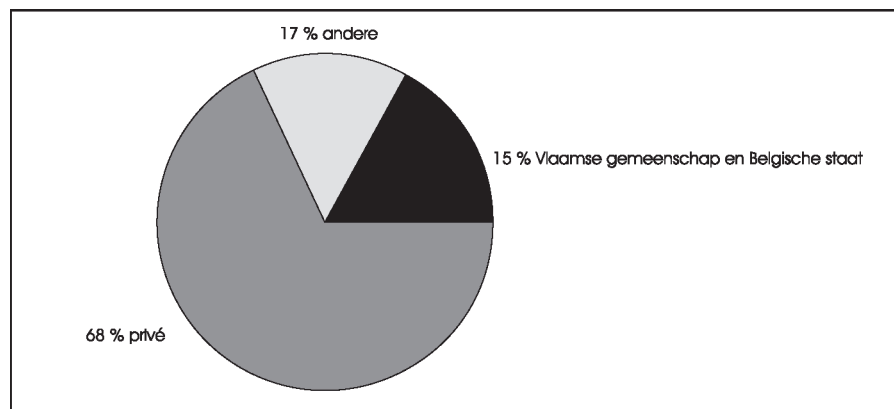
In Limburg en Antwerpen overheerst naaldhout, respectievelijk 76% en 66%. In Brabant, Oost- en West-Vlaanderen overheerst loofhout, respectievelijk 80%, 73% en 69%. (figuur 2.5.)

Bosbestand overwegend in privaat eigendom

Het grootste gedeelte van de bossen (68%) zijn in handen van privépersonen, 15% zijn eigendom van het Vlaamse Gewest en/of de Belgische Staat en 17% van andere openbare eigenaars. Van de andere openbare eigenaars wordt de grootste groep gevormd door de gemeenten (76%). (figuur 2.6.)

Figuur 2.6

Eigendomsstructuur
van de bossen



Bron: MENS EN RUIMTE

2.1.4. De nederzettingsstructuur

De nederzettingsstructuur bestaat uit het samenhangend geheel van gehuchten, dorpen, linten en verspreide bebouwing in de open ruimte. Onder bebouwing worden zowel woningen, bedrijfs- of industriële gebouwen, recreatieve en toeristische bebouwing als bebouwing voor gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, ... begrepen.

De nederzettingsstructuur staat in een nauwe relatie met de andere structuurbepalende elementen van de open ruimte, met name de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, de bosstructuur, de landschappelijke structuur en de infrastructuur (wegen, water en spoor). Het fysisch systeem, dat lange tijd bepalend was voor het voorkomen en het functioneren van de nederzettingen, heeft aan belang ingeboet door de technologische en maatschappelijke ontwikkeling. Infrastructuren, en in het bijzonder de wegeninfrastructuur, zijn daarentegen in belangrijke mate bepalend voor de nederzettingsstructuur.

Elementen van de nederzettingsstructuur, ruimtelijke spreiding en dynamiek

De huidige verschijningsvorm en dynamiek van de nederzettingsstructuur in Vlaanderen weerspiegelt nog in belangrijke mate de historisch-maatschappelijke

ontwikkeling van de kernen en verspreide bebouwing. Dit is minder het geval aan de randen van de steden (= de periferie) waar door de suburbanisatie van het wonen en van economische activiteiten zich een patroon van bebouwing ontwikkelt waarin nog weinig van de historische nederzettingsstructuur te herkennen is. Op vele plaatsen leiden de sterke suburbanisatie en het weinig planmatig ruimtegebruik ertoe dat linten steeds meer structuurbepalend worden, zelfs op plaatsen waar de bebouwing historisch verspreid of sterk geconcentreerd voorkwam. In de bestaande nederzettingsstructuur van Vlaanderen worden de volgende elementen onderscheiden. De ruimtelijke spreiding in Vlaanderen en hun dynamiek wordt aangegeven.

Geconcentreerde bebouwing in woonkernen en hoofddorpen

Met geconcentreerde bebouwing worden de historische nederzettingen (kerndorpen, gehuchten, pleindorpen,...) en de bebouwde zones bedoeld die reeds bestonden voor de na-oorlogse suburbanisatie. Deze nederzettingen worden op basis van morfologische en functionele criteria als woonkernen en hoofddorpen geoperationaliseerd. Het Nationaal Instituut voor de Statistiek definieert de woonkern als volgt: "De woonkern of de 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 Vlaanderen zo veelvuldig voorkomende lintbebouwing"⁶⁸.

Ook de lineaire ontwikkeling van bebouwing langsheen bepaalde waterlopen, wegen, dijken, de kust, ... wordt als woonkern opgevat. Deze lineaire bebouwingkernen kenmerken zich door hun zelfstandig karakter en hun historische oorsprong (dijkdorpen, straatdorpen, ...). De vorm en het functioneren van de bebouwing staat in relatie tot het historisch landgebruik, de fysische omstandigheden (o.m. bodemgeschiktheid en waterhuishouding), de ontginningsgeschiedenis en de handelsactiviteiten (de zogenaamde weglandschappen).

Een aantal woonkernen hebben een specifieke invloedssfeer zowel wat hun uitgestrektheid als wat de aard van de uitgeoefende functies betreft. Zij worden gedefinieerd en aangeduid als hoofddorpen⁶⁹. De stedelijke ontwikkeling die voor een morfologisch en functioneel aan elkaar groeien van de geconcentreerde bebouwing zorgt, heeft de bestaande hiërarchie naar uitrustingsgraad tussen kernen niet fun-

68 VAN DER HAEGEN H. & PATTYN M. & ROUSSEAU S., Spreiding en relatiepatroon van de Belgische nederzettingen in 1980, 1989.

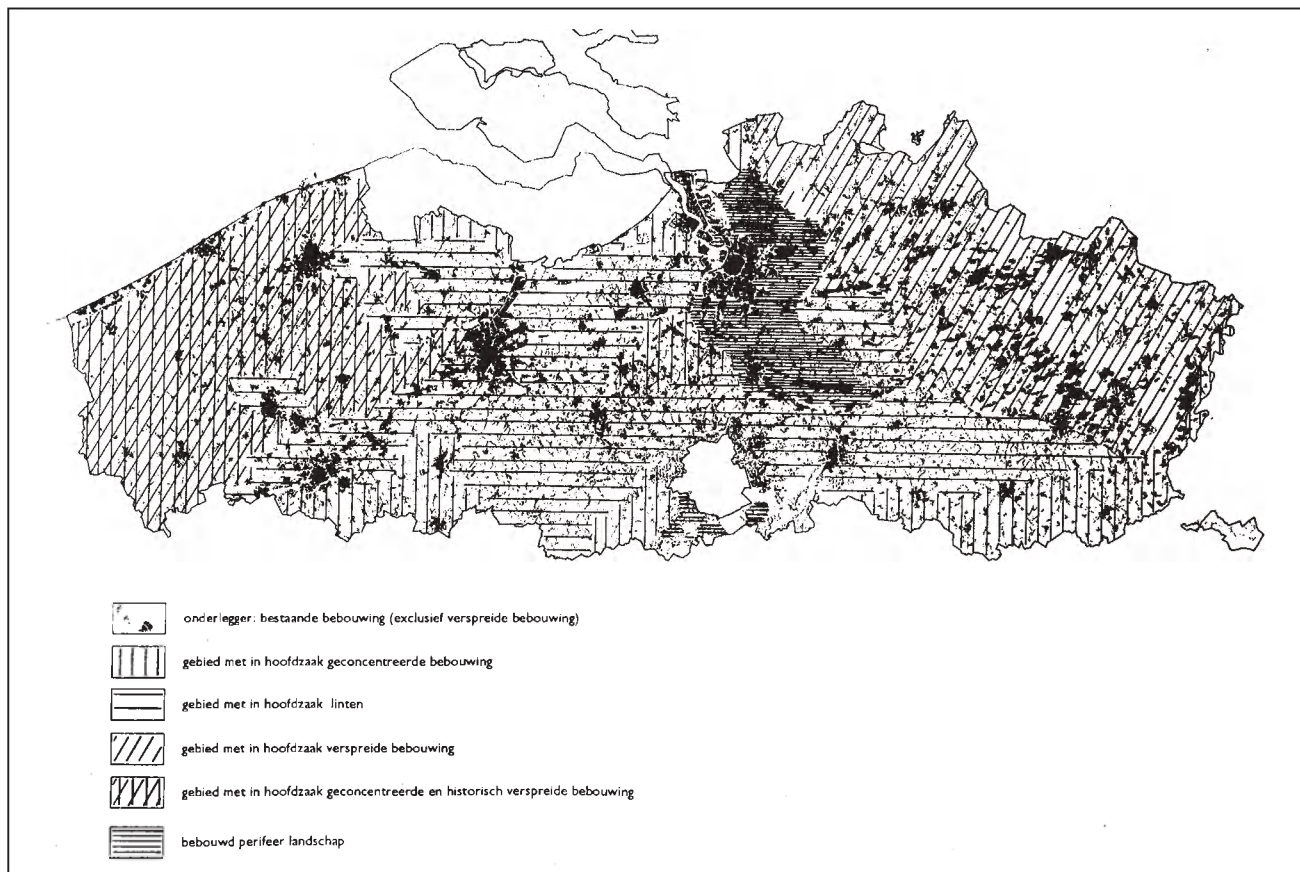
69 Om de hoofddorpen of de centra van een eerste niveau te bepalen, is een enquête naar plaatsen van frequente aankopen (voeding, ambachten van eerste noodwendigheid, schoenmaker, garage-reparaties), godsdienst, diensten (kerk, postkantoor, agentschap), vrijetijdsbesteding (bioscoop, voetbal) en gezondheidszorgen (geneesheer, apotheker) uitgevoerd. Tekst en kaart 'De invloedssferen der centra en hun activiteitsstructuren' opgemaakt door GOOSSENS M. & VAN DER HAEGEN H. in de Atlas van België, 1972

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 2.9

Voorkomen van nederzettingenstructuren in Vlaanderen



Bron: ANTROP M. et al., 1993 en bewerking AROHM, afdeling Ruimtelijke Planning

damenteel gewijzigd. Woonkernen in de open ruimte die als hoofddorpen zijn genoemd⁷⁰, blijven ook vandaag nog een grotere betekenis houden dan de omgevende woonkernen.

In Vlaanderen komt de bebouwing uitgesproken geconcentreerd voor in de volgende gebieden: de kustpolders, de Scheldepolders, het Houtland, het plateau van Izenberge, de zuidelijke Ijzervlakte, de Westhoek en de omgeving van Ieper, de rug van Westrozebeke, het plateau van Tielt, het Leie en Schelde-interfluvium, het Pajottenland, de centrale Kempen (Land van Net en Aa), de Maasvlakte en het terrassenland, Droog Haspengouw, de Rupelstreek en Klein-Brabant. (kaart 2.9.) De historische lineaire bebouwingskernen komen in Vlaanderen voor in de volgende

⁷⁰ GOOSSENS M. & VAN DER HAEGEN H., De invloedssferen der centra en hun activiteitstructuren, in Atlas van België, 1972.

gebieden: de Zeeuwsvlaamse polders, het Meetjesland, het straatdorpengebied (ten westen en ten oosten van Gent), de Zwalmstreek, het Hageland en Vochtig Haspengouw.

Linten als lineaire uitlopers van geconcentreerde bebouwing

Als gevolg van de suburbanisatie komen linten voor als lineaire uitlopers van grotere en kleinere kernen van geconcentreerde bebouwing. Deze linten kenmerken zich door hun open karakter. Dit hangt in belangrijke mate samen met de weinig planmatige ontwikkeling ervan (opvulregel, overgedimensioneerde woongebieden met landelijke karakter,...).

Een lint wordt gedefinieerd als een bebouwde omgeving met een typische lineaire structuur aan één zijde of aan beide zijden van een straat.

Linten als uitgroei van geconcentreerde- en verspreide bebouwing overwegen in de volgende gebieden in Vlaanderen (kaart 2.9.): het gebied tussen Leie en Schelde, het Houtland, het Waasland, de omgeving van Kortrijk en Roeselare, het gebied Gent-Aalst-Brussel, de omgeving Lier-Heist-op-den-Berg, het Demerland en het oostelijk gedeelte van Vlaams-Brabant.

Verspreide bebouwing onder alle vormen en dynamiek

Ook verspreide bebouwing maakt een wezenlijk deel uit van de bestaande nederzettingsstructuur in Vlaanderen. Niet zozeer de inplanting op Vlaams niveau op zich is relevant wel het patroon van voorkomen van de verspreide bebouwing. Verspreide bebouwing komt voor onder alle vormen en met een verschillende dynamiek, afhankelijk van de functie. Voorbeelden zijn recreatieve en toeristische complexen, industriële en ambachtelijke complexen, woningen, agrarische bebouwing, nutsvoorzieningen zoals masten, pylonen, transformatorstations, afvalinrichtingen, waterzuiveringsinstallaties ...

In de volgende gebieden is historisch een verspreide bebouwing bepalend voor de nederzettingsstructuur (kaart 2.9.): de kustpolders, de dekzandrug Maldegem-Stekene, het Houtland, de cuesta Oedelem-Zomergem, het plateau van Izenberge, de zuidelijke Ijzervlakte, de Westhoek en de omgeving van Ieper, het Hoppeland van Poperinge, de rug van Westrozebeke, de oude veldgebieden ten zuiden van Brugge, het plateau van Tielt, het Kempisch plateau, de Vlakte van Bocholt en het Land van Herve.

Bebouwde perifere landschappen rond de steden

Aan de rand van enkele steden in Vlaanderen is het niet meer mogelijk onderscheid te maken volgens de eerder vernoemde elementen van de nederzettingsstructuur (geconcentreerde bebouwing, linten en verspreide bebouwing). De open ruimte is in deze gebieden nog in belangrijke mate aanwezig maar is gefragmenteerd door bebouwing (linten, woonkernen, (onafgewerkte) verkavelingen, verspreide bebouwing...), infrastructuur (wegen, spoorlijnen, hoogspanningslijnen, ...) of ten gevolge van een grote uitwaaiering van allerlei functies en acti-

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

viteiten (wonen, verzorging, commerciële activiteiten, industrie, ...). Kenmerkend zijn ook de restruimtes rond gebouwen en bebouwing. Deze gebieden worden als bebouwde perifere landschappen aangeduid.

Het bebouwd perifeer landschap is bepalend voor de nederzettingsstructuur in de volgende delen van Vlaanderen (kaart 2.9.): ten noordoosten van Antwerpen (Braschaat, Schoten, Kapellen, ...), en ten oosten van Mechelen (Bonheiden Keerbergen) en ten zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (St-Genesius-Rode, Hoeilaart en Overijse).

2.1.5. De infrastructuren

Zie Hoofdstuk 4: De lijninfrastructuren in Vlaanderen.

2.1.6. Het landschap

Het landschap is het resultaat van de dynamische wisselwerking tussen de fysische omstandigheden (het abiotisch milieu), het biotisch milieu en de menselijke activiteiten⁷¹. Het is de specifieke ordening van abiotische, biotische en antropogene elementen en componenten die aanleiding geeft tot een specifiek ecologisch functioneren, een specifieke visuele beleving en een specifiek menselijk ruimtegebruik. Bakens, structurerende reliëfelementen, markante terreinovergangen, gave landschappen en open-ruimte-corridors zijn structuurbepalende en karakteristieke elementen van het landschap.

Gave landschappen als structuurbepalend element van open ruimte

Een gaaf landschap is een landschap waarvan de samenhangende landschappelijke structuur slechts in een beperkte mate geschonden en versnipperd is door groot-schalige ingrepen. Gave landschappen zijn nog te vinden in de kustpolders, de Zeeuwsvlaamse polders, de Scheldepolders, het Meetjesland, het Houtland, de oude veldgebieden, de cuesta Oedelem-Zomergem, het plateau van Izenberge, het Hoppeland van Poperinge, de Westvlaamse Heuvels, de Douvevallei, de Zwalmstreek, de Vlaamse Ardennen, het Pajottenland, Klein-Brabant, het Kempisch Plateau, de Vlakte van Bochoolt, het Maasland, het Hageland, Haspengouw, het Land van Herve, de Brabantse bossen en in een aantal grote valleien.

Structurerende reliëfelementen op structuurbepalende gebiedsovergangen

Een aantal reliëfelementen zijn structuurbepalend voor de open ruimte in Vlaanderen. Ze zijn visueel duidelijk aanwezig en beklemtonen belangrijke gebiedsovergangen (cuesta's, steilranden,...). Deze elementen worden als structurerend reliëfelement aangeduid. Het gaat hierbij om de overgang tussen polder en zandstreek, de

⁷¹ "Het landschap is het zintuiglijke en hoofdzakelijk visueel-waarneembare gedeelte van het aardoppervlak, dat zich uitstrekt hetzij tot aan de gezichtseinder, hetzij tot aan de ultieme skyline. Het wordt als een min of meer gestructureerd en mogelijkkerwijs gedifferentieerd geheel waargenomen. De componenten ervan zijn zowel van endogene als exogene oorsprong en bestaan uit elementen van biotische en abiotische aard. De waarneming is afhankelijk van het tijdstip, de standplaats en van de wijze van waarneming en de perceptie van de observator". Bron: ANTROP M., Het landschap meervoudig bekeken, 1989.

overgang tussen polder en Kempen, de randen van de rug van Torhout, de randen van de rug van Tielt, de randen van het plateau van Izenberge, het IJzer-Leie-interfluvium (de rug van Westrozebeke), het Schelde-Leie-interfluvium, de steilrand van de Schelde, de cuesta van het Waasland, de cuesta van de Rupel en de rand van het Kempisch plateau.

Markante terreinovergangen en open-ruimte-bakens structurerend voor omgeving

Markante terreinovergangen vormen een overgang tussen twee landschappen met een duidelijk verschillende landschappelijke structuur (o.m. de overgang tussen polders en zand(leem)streek). Bakens zijn visuele blikvangers (o.m. het Zennegat, ...). Zij verhogen de leesbaarheid van het landschap en structureren de open ruimte.

Open-ruimte-corridors tussen sterk bebouwde gebieden

Open-ruimte-corridors zijn, op het niveau van Vlaanderen beschouwd, niet of weinig bebouwde ruimten in de buurt van sterk bebouwde gebieden. Ze hebben op deze wijze een functie in het vrijwaren van de continuïteit van de open-ruimte-structuren en de open-ruimte-functies, als ook in het vrijwaren van de identiteit van de bebouwde gebieden. Structuurbepalende open-ruimte-corridors zijn o.m. die tussen Antwerpen en Brussel over Nieuwenrode, tussen Brussel en Leuven over Leefdaal/Meerbeek, ten noorden van Leuven, tussen Hasselt en Genk over Bokrijk, tussen Gent en Kortrijk over Ooidonk, Gottom en de Gaverbeekse Meersen, tussen Waregem en Roeselare en tussen Kortrijk en Roeselare.

Nog traditionele landschappen in Vlaanderen

Vlaanderen is gekenmerkt door verschillende traditionele landschappelijke eenheden. De afbakening van deze landschappen is gebaseerd op de natuurlijke geografische streken en hun cultuurhistorische kenmerken. Een overzicht van de traditionele landschappen is in bijlage 2 opgenomen.

2.1.7. Het fysisch systeem

Het fysisch systeem ligt aan de basis van de ruimtelijke structuur van de open ruimte. Het is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, geologie, reliëf, bodem, oppervlakte- en grondwater en lucht.

De interne samenhang van de elementen van het fysisch systeem is erg belangrijk. Deze interne samenhang uit zich ondermeer in infiltratiegebieden (waar oppervlaktewater naar het grondwater doorsijpelt) en kwelgebieden (waar het grondwater aan de oppervlakte komt). Dit maakt dat tussen met elkaar verbonden infiltratiegebieden en kwelgebieden ook een ruimtelijke samenhang bestaat. De kennis over deze infiltratie- en kwelgebieden en grondwaterstromingen is in Vlaanderen voorlopig fragmentair en vergt verder onderzoek. In wat volgt worden enkele elementen van het fysisch systeem behandeld⁷².

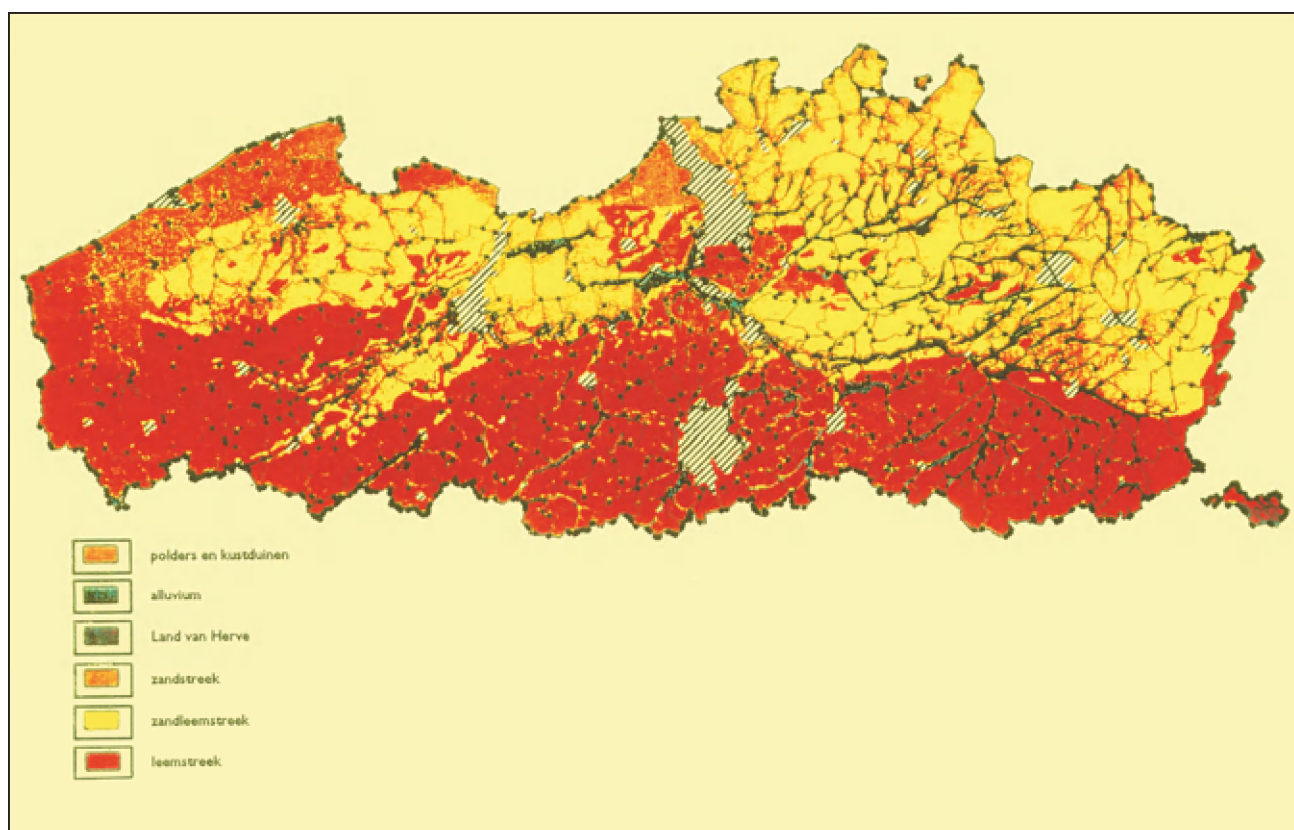
⁷² Basis is de ontwerpversie van sectorale milieubeleidsplannen en het Milieu- en Natuurrapport van Vlaanderen (VERBRUGGEN A. (red.), Leren om te keren, 1994).

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 2.10

Bodemstreken
in Vlaanderen



Bron: tweede atlas van België, STICHTING PLATTELANDSBELEID

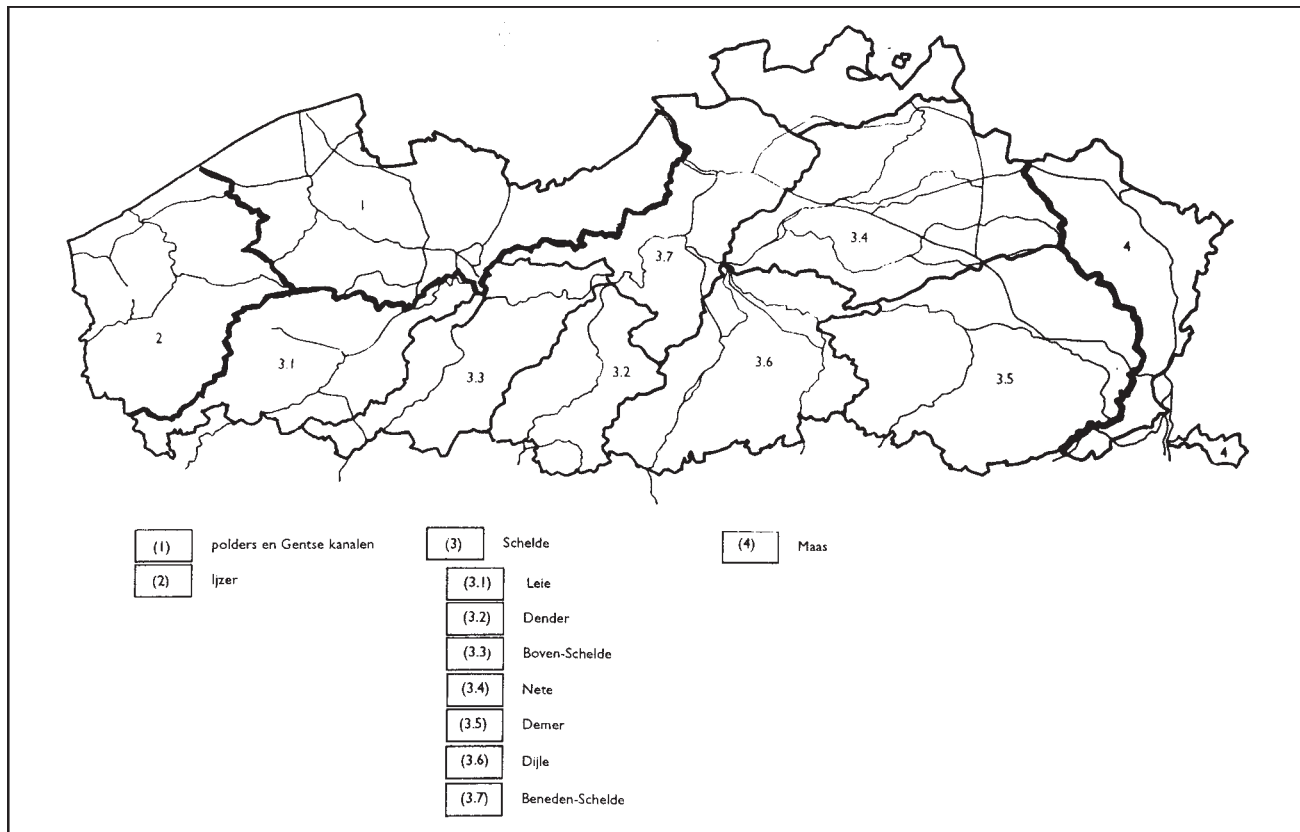
Bodem bepalend voor structurerende functies van open ruimte

De combinatie van profielontwikkeling, textuur en vochttoestand van de bodem bepaalt de geschiktheid ervan voor landbouw, bosbouw, bebouwing en andere activiteiten.

De combinatie van bodemvormende processen (verwerking, mineralisatie en humificatie, migratie en structurele reorganisatie) met bodemgenetische factoren (ontwikkelingstijd, moedermateriaal, (micro)klimaat, reliëf en vegetatie) ligt aan de basis van de regionale differentiatie van de bodemtypes (met verschillen in profielontwikkeling, textuur en vochttoestand) in Vlaanderen. Een kartering van de bodemtypes is opgenomen in de Bodemkaart van België. Naar textuur kan Vlaanderen ingedeeld worden in 7 gebieden. Deze zijn duinen (zand), polders (klei), zandstreek (zand), zandleemstreek (zandleem), leemstreek (leem), Maasvallei (leemhoudend), mergelstreek en Land van Herve (krijtafzettingen). De Stichting Plattelandsbeleid geeft op basis van de bodemkarakteristieken de vol-

Kaart 2.11

Stroomgebieden
in Vlaanderen



Bron: Vlaamse Milieumaatschappij

gende streken aan: polders en kustduinen, alluvium, Land van Herve, zandstreek, zandleemstreek en leemstreek (kaart 2.10).

Oppervlaktewater bepalend voor structuur en dynamiek van rivier- en beekvalleien, voor activiteiten binnen het stroomgebied

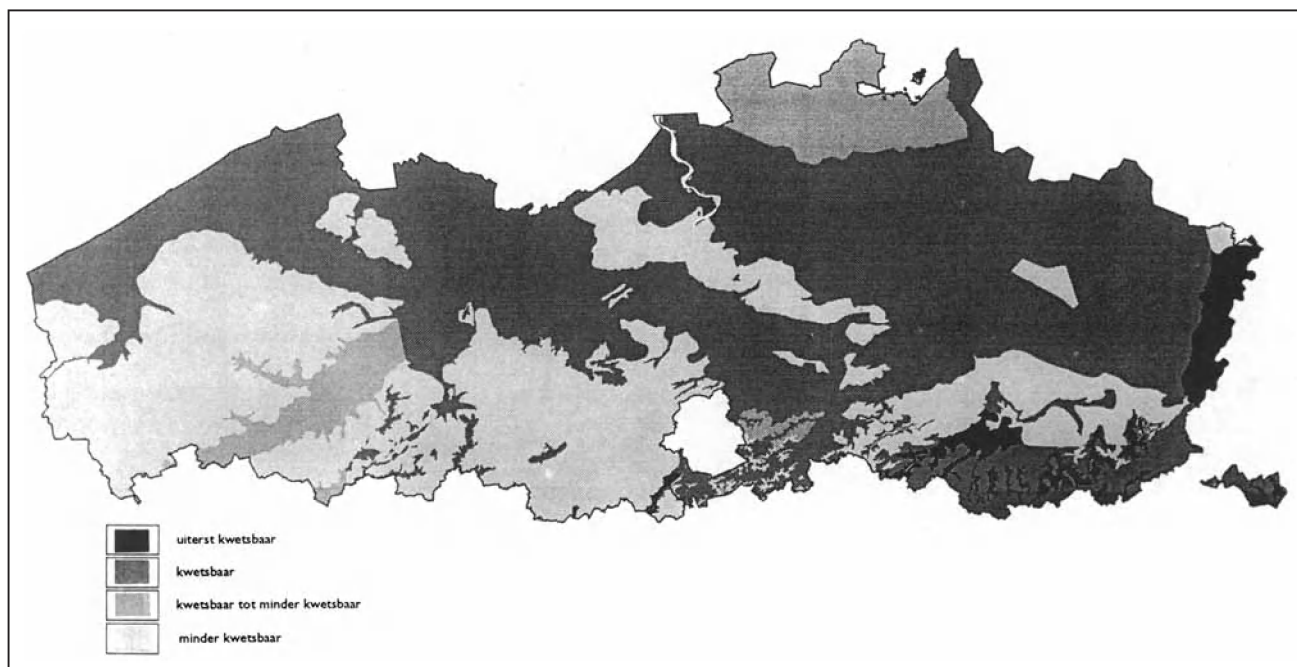
Wateroeveren en valleien, beken, rivieren en kanalen bepalen de ruimtelijke structuur van Vlaanderen omwille van hun waterafvoerende functie, economische functie (productiewater voor landbouw en bedrijvigheid, transportdrager met verbindings- en overslagfunctie, drinkwater, recreatie) en ecologische functie. Daarnaast hebben de stroomgebieden een belangrijke ruimtelijke betekenis. De stroomgebieden geven een beeld van de wijze waarop effecten van het ruimtegebruik via het oppervlaktewater over Vlaanderen (naar de zee) worden verspreid. Ruimtelijke activiteiten die gebruik maken van of gevolgen hebben op het oppervlaktewater worden bekeken in de context van het hele stroomgebied.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 2.12

Kwetsbaarheid van het
grondwater in Vlaanderen



Bron: STABO

Het Vlaamse oppervlaktewaternet omvat de stroomgebieden van de Schelde (Leie, Bovenschelde, Benedenschelde, Dender, Dijle, Nete, Demer), de Maas, de IJzer, de polders en de Gentse kanalen. Binnen de stroomgebieden worden de bevaarbare waterlopen gevoed door een fijnmazig vertakt waterlopenstelsel, gaande van lokale afvoergrachten (kunstmatige afvoerwegen voor regenwater) naar onbevaarbare waterlopen van eerste, tweede en derde categorie. (kaart 2.11.)

Grondwater bepalend voor ruimtelijk functioneren

Ook het grondwater⁷³ heeft een ruimtelijk betekenis. Als door menselijke activiteiten de aanvoer of de afvoer van het grondwater te sterk beïnvloed wordt, raakt het natuurlijk evenwicht verstoord. Deze verstoring kan invloed hebben op het gebied

⁷³ Grind, zand of gespleten kalkstenen laten zeer gemakkelijk water door en worden doorlatende gesteenten genoemd. Klei en leistenen laten zo goed als geen water door. Gesteenteformaties die een grote hoeveelheid water bevatten en die goed doorlatend zijn worden watervoerende lagen genoemd. Er wordt onderscheid gemaakt tussen freatische en artesische watervoerende lagen, ook nog respectievelijk vrije waterlagen en spanningslagen genoemd. De eerste soort heeft een vrije watertafel die de topografie van het reliëf volgt. In de tweede soort staat het grondwater onder druk. De grondwaterstand is de afstand tussen het bovenzak van de freatische waterlaag en het maaiveld. De grondwaterstand varieert sterk in tijd en ruimte en wordt bepaald door de aan- en afvoer van water. Onder natuurlijke omstandigheden wordt het grondwater gevoed door infiltratie van neerslag- en oppervlaktewater en door instroming vanuit aangrenzende grondwaterlagen. Afvoer gebeurt door opstijging van grondwater naar de onverzadigde bodemzone van waar het in de atmosfeer terechtkomt, door opwaartse grondwaterstroming (kwel), door drainage en door uitstroming naar aangrenzende watervoerende lagen. Bron: VERBRUGGEN A. (red.), Leren om te keren, Milieu- en natuurrapport Vlaanderen, 1994.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

zelf waar deze menselijke activiteiten plaatsgrijpen of op gebieden die via het grondwater in relatie staan met het gebied. De kwetsbaarheid van het grondwater voor inspoeling van verontreinigende stoffen wordt bepaald door de doorlaatbaarheid van de watervoerende laag, de dikte en de doorlaatbaarheid van de deklaag en de dikte van de onverzadigbare zone (kaart 2.12.).

Lucht bepalend voor ruimtelijk functioneren

Lucht heeft in hoofdzaak een internationale dimensie. Een lokale dimensie doet zich enkel voor bij lokale luchtverontreiniging (industriegebieden, steden, verkeerswegen en -tunnels, zones met intensieve landbouw).

Geluid bepalend voor ruimtelijk functioneren

Stiltegebieden zijn relevant voor de ruimtelijke planning vermits stilte een aspect is van belevingswaarde en het geluidsniveau van een gebied mede kan bepalen voor welke functies en activiteiten het geschikt is.

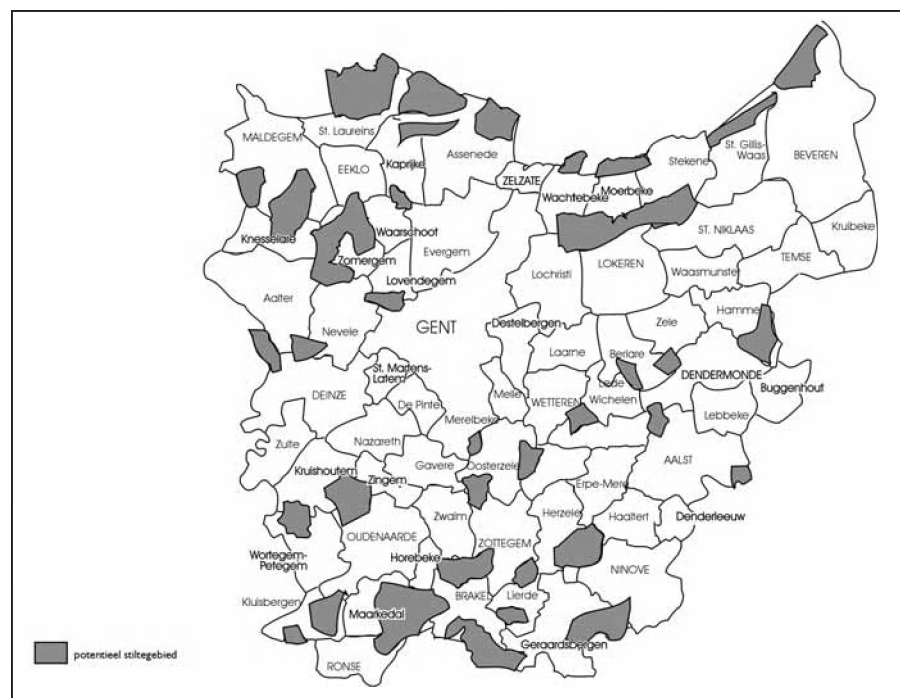
Op dit ogenblik beschikken we nog niet over een globale inventaris van het geluidsklimaat in Vlaanderen. Inventarisatie vond enkel plaats in de provincies Limburg en Oost-Vlaanderen. (kaart 2.13. en 2.14.)

In de provincie Limburg is een geluidskaart opgemaakt op basis van volgende geluidsbronnen:

- autowegen met meer dan 700 voertuigen per dag;
- spoorwegen met 2 of meer treinen per uur;

Kaart 2.13

Potentiële stiltegebieden
in de provincie
Oost-Vlaanderen



Bron: Onderzoekscentrum voor landschapsecologie en milieuplanning U.G.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

- waterwegen met meer dan 500 vaartuigen per week;
- industrieterreinen groter dan 1 ha;
- luidruchtige recreatie;
- vlieghavens;
- woongebieden.

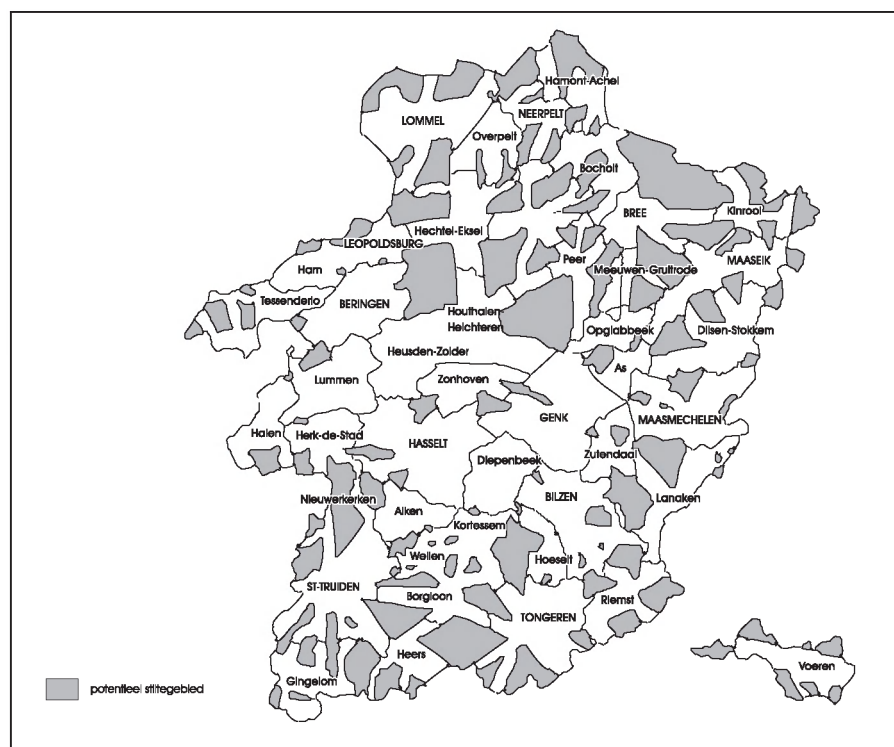
Op basis van deze kaart zijn 40 potentiële stiltegebieden geïnventariseerd met een oppervlakte van minimum 500 ha. De gebieden situeren zich hoofdzakelijk in de op het gewestplan ingekleurde natuurgebieden en/of landbouwgebieden.

In de provincie Oost-Vlaanderen zijn 34 potentiële stiltegebieden onderscheiden waarvan er 24 een goede en 10 een matige akoestische kwaliteit bezitten. De akoestische kwaliteit wordt bepaald door het geluidsniveau, door de kern van stilte die niet afhankelijk is van meteorologische omstandigheden en door het voorkomen van verkeerslawaaï.

Onder andere activiteiten in de open ruimte worden die activiteiten verstaan die niet structurerend zijn op het niveau van Vlaanderen maar wel lokaal bepalend kunnen zijn voor de structuur van een gebied. Het gaat met name om de gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (afvalverwijdering, ...), de recreatieve en toeristische voorzieningen, de ontgrondingen en de waterwinning⁷⁴. Deze laatste twee activiteiten zijn exclusief gebonden aan de open ruimte.

Kaart 2.14

Potentiële stiltegebieden
in de provincie
Limburg



Bron: Impact milieugroep

⁷⁴ De recreatieve en toeristische activiteiten komen aan bod in 3.2.5. Concentraties van toeristische en recreatieve activiteiten.

2.2. Andere activiteiten in de open ruimte

2.2.1. Ontgronding

Ontgrondingen zowel in omvang als betekenis bepalend voor de omgeving

In Vlaanderen is vanaf 1930 tot nu naar schatting circa 4.500 ha land vergraven ten behoeve van de grondstoffenvoorziening⁷⁵.

De ontginningen gaan momenteel door in 316 ontginningsgebieden. Op het gewestplan is een totale oppervlakte van 12.360 ha aangegeven. Hiernaast zijn er accidentele ontginningen (gekoppeld aan infrastructuurwerken, uitgraving van vijvers,...) waarover geen exacte gegevens beschikbaar zijn.

De provincie Antwerpen heeft een areaal van 2.850 ha aan ontginningsgebieden waarvan er op 2.131 ha een vergunning rust. Reeds 1.245 ha zijn ontgonnen. Er wordt slechts in 16 van de 49 ontginningsgebieden ontgonnen. Bovendien wordt er ontgonnen in 3 kleinere zones buiten de gewestplanzones. In Limburg zijn er ongeveer voor 4.480 ha ontginnings-, uitbreidings- en reservegebieden ingetekend. Er wordt momenteel ontgonnen in 39 gebieden. Bijna 2.500 ha komt niet meer in aanmerking voor ontginning, ondermeer omwille van de afbouw van de grindwinning. In West-Vlaanderen is de totale oppervlakte ontginningsgebieden ongeveer 2.057 ha gespreid over 72 gebieden. De provincie Oost-Vlaanderen telt 82 ontginningsgebieden met een totale oppervlakte van 1.850 ha. Vlaams-Brabant telt 38 ontginningsgebieden met in totaal 663 ha.

Een groot aantal ontginningen geven aanleiding tot waterplassen (vooral na grind- of zandwinning, bv. Maasvallei en zandwinning in Mol). Bij heropvulling (bv. Malle) is er steeds een reductie van de bodemkwaliteit waardoor de agrarische geschiktheid vermindert. De mogelijkheden voor heropvulling zijn afgenomen door een gewijzigd afvalbeleid. Daarnaast is er zandwinning in de diverse waterlopen, zoals de Schelde.

Ruimtelijke spreiding van ontgrondingen bepaald door geologische factoren

De ontgrondingen in de hierna vernoemde 'ontgrondingsgebieden' kennen een vergelijkbare structuur en problematiek. Kaarten 2.15. en 2.16. geven respectievelijk de klei- en leembevoorrading en de zand- en grindbevoorrading aan met de bijbehorende ontgrondingsgebieden. De nummers tussen haakjes komen overeen met de nummers op de kaart:

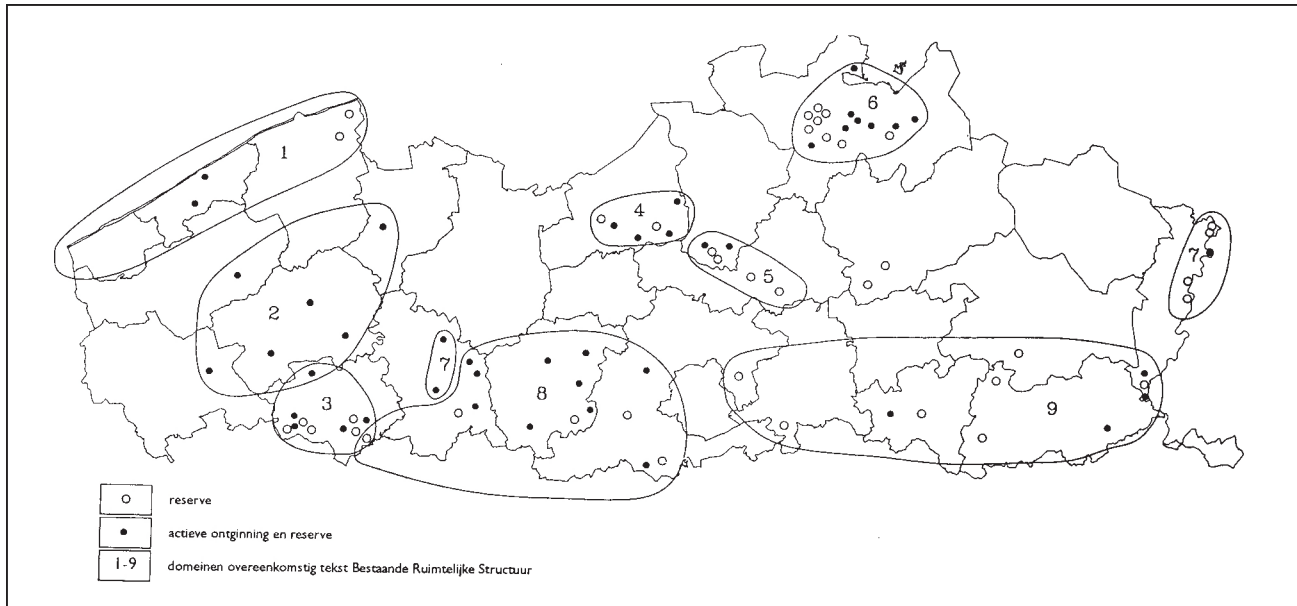
⁷⁵ BESTUUR NATUURLIJKE RIJKDOMMEN EN ENERGIE, Deelaspect Natuurlijke Rijkdommen, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1993.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 2.15

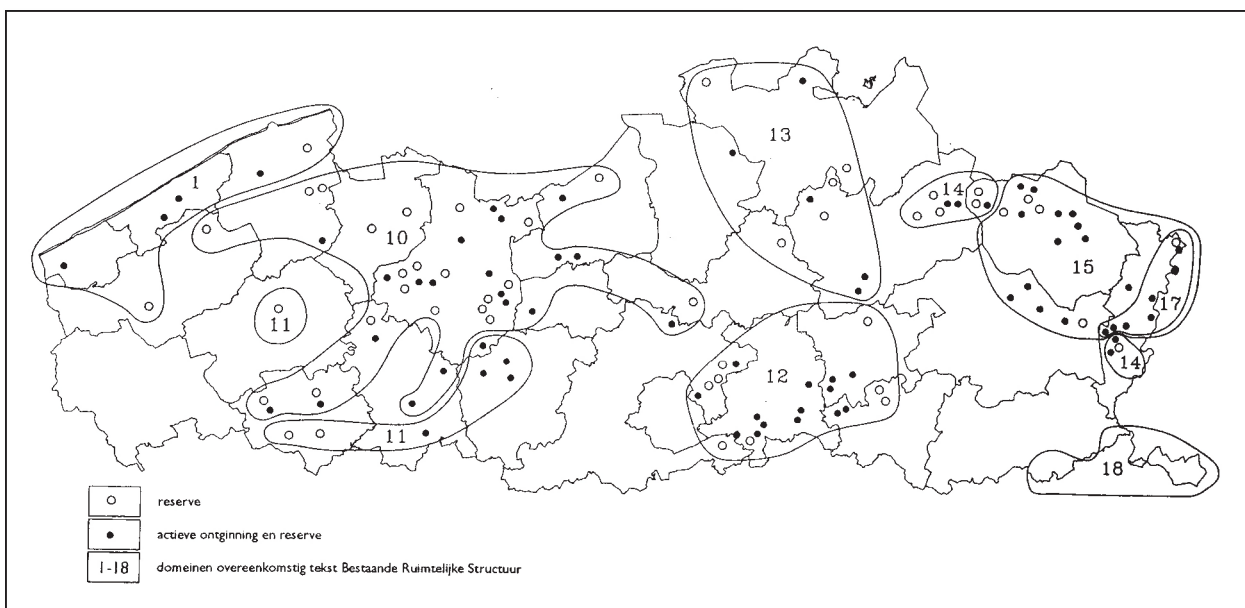
Klei- en leemvoorraad
in Vlaanderen



Bron: Bestuur Natuurlijke Rijkdommen en Energie

Kaart 2.16

Zand- en grindvoorraad
in Vlaanderen



Bron: Bestuur Natuurlijke Rijkdommen en Energie

- Polderklei- en zandwinning in de kustvlakte (1);
- Ieperse klei (Kortemark silt en Moen klei) in West-Vlaanderen (2);
- dakpannen- en baksteenklei in het Kortrijkse (3);
- Boomse klei in het Waasland (4);
- Boomse klei in de Rupelstreek (5);
- klei van de Kempen (6);
- alluviale klei (Schelde en Maas) (7);
- leem ten westen van Brussel (8);
- leem in Limburg en in het oostelijk deel van Vlaams-Brabant (9);
- ontginningen van de Vlaamse vallei, Schelde- en Leievallei (10);
- tertiair zand in Oost-Vlaanderen en centraal West-Vlaanderen (11);
- tertiair zand in Vlaams-Brabant (12);
- verspreide lokale zandwinningen in de provincie Antwerpen (13);
- witzand in Antwerpen en Limburg (14);
- beton- en metselzanden in Noord-Limburg (15);
- industriezand in Limburg (16);
- grind in Limburg (17);
- mergel in Limburg en Vlaams-Brabant (18).

2.2.2. Waterwinning

Waterwinning zowel in omvang als betekenis bepalend voor de omgeving. Voor de periode 1983-1991 kan worden vastgesteld dat t.b.v. de drinkwaterwinning de productie uit grondwater stelselmatig toegenomen is en dat de productie uit oppervlaktewater eerder stagneert. Voor 1991 geldt dat in het Vlaamse Gewest 48,8% van het drinkwater wordt geproduceerd uit oppervlaktewater en 51,2% uit grondwater en dat 43,6% van de totale productie afkomstig is uit het Albertkanaal. In het Vlaamse Gewest werd in 1991 1.180.000 m³/dag drinkwater verbruikt. Om aan deze behoefte te voldoen werd 78% in Vlaanderen geproduceerd en werd 22% ingevoerd uit Wallonië.

Per provincie kunnen belangrijke verschillen worden vastgesteld. Voor de provincie West-Vlaanderen worden de behoeften aan drinkwater voor 33,4% voldaan door de productie uit grondwater, voor 13,4% door de productie uit oppervlaktewater en voor 53,2% via aanvoer, hoofdzakelijk uit Wallonië. Voor de provincie Oost-Vlaanderen wordt voor 10,9% geproduceerd uit grondwater, 11,4% uit oppervlaktewater en 77,7% via aanvoer uit Antwerpen en Wallonië. Provincie Vlaams-Brabant voorziet in de behoeften door 62% productie uit grondwater en 38% aanvoer uit Wallonië. Provincie Antwerpen produceert 34,4% uit grondwater en 65,6% uit oppervlaktewater. In de provincie Limburg wordt aan de behoeften voldaan door 96,6% van de productie uit grondwater en 3,4% aanvoer uit Wallonië.

De grondwaterwinningen komen voor in steden en in de open ruimte. Zij maken deel uit van één groot geïntegreerde productie - en toevoersysteem dat in de loop

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

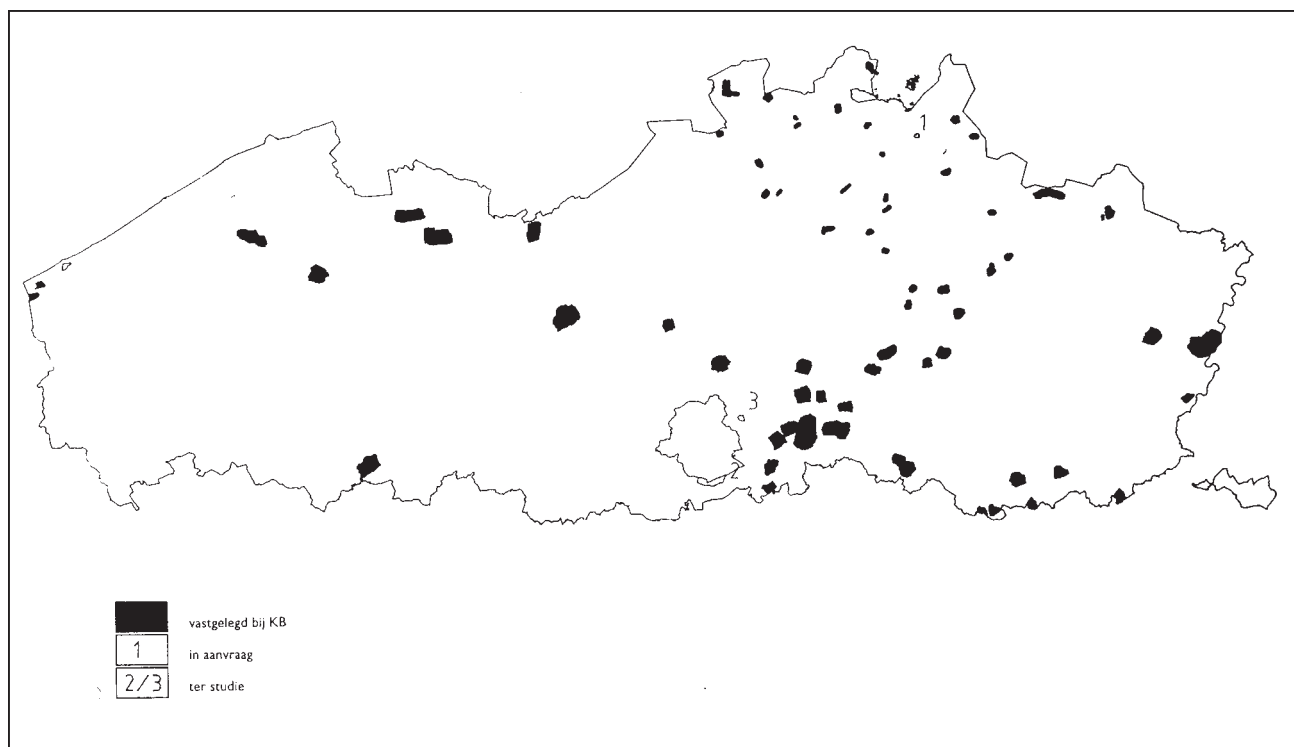
van de voorbije decennia is uitgebouwd en voornamelijk bepaald werd door de fysisch beschikbare ruwwaterbronnen. Een duidelijk overzicht van alle andere grondwaterwinningen, behalve die voor drinkwaterproductie, is niet voorhanden. In bepaalde streken echter is de concentratie van waterwinningen dermate dat de grondwaterlagen overbemaald worden (bv. ten behoeve van de textielnijverheid in het Kortrijkse).

Ruimtelijke spreiding van waterwinning bepaald door hydrogeologische factoren

De drinkwatersector is ruimtelijk aangewezen op de technisch te ontginnen watervoerende lagen van voldoende kwaliteit en omvang. De huidige drinkwaterwinningen en infrastructuren ten behoeve van de drinkwaterwinning zijn aangegeven in de richtnota 'drinkwatervoorziening in Vlaanderen', 1992, AMINAL. In kaart 2.17. worden de beschermingszones type III van de drinkwaterwingebieden in het kader van het grondwaterdecreet aangegeven.

Kaart 2.17

Beschermingszones
type 3 van de
drinkwatergebieden
in Vlaanderen



Bron: Waterwinningsmaatschappijen, naar STABO, 1993

2.3. Trends

2.3.1. Verarming van de natuurlijke structuur

De toenemende versnippering van de open ruimte door bebouwing, de toenemende verdroging en verzuring van de bodem, de verstoring door verkeer, recreatie, militaire activiteiten en landbouwkundige bewerkingen, de overbemesting en de eutrofiëring verarmen de natuurfunctie. Een steeds groter wordend aantal dier- en plantensoorten wordt in Vlaanderen zo zeldzaam dat ze in hun voortbestaan zijn bedreigd.

De volgende cijfers zijn illustratief voor de huidige toestand⁷⁶.

- In 1834 was 12,1% (163.359 ha) van de totale oppervlakte van het Vlaamse Gewest “woeste gronden en heiden”. In 1980 bleef daar 3,9% (52.151 ha) van over. De bosindex daalde over dezelfde periode van 10,6% naar 8,3%.
- 34 van de 87 vlindersoorten worden in Vlaanderen als uitgestorven of vermoedelijk uitgestorven opgegeven.
- Van de 42 soorten zoetwatervissen in Vlaanderen zijn momenteel slechts een tiental inheemse vissoorten niet bedreigd.
- In de periode 1985-1988 bezat Vlaanderen 167 broedvogelsoorten terwijl tijdens de periode 1987-1990 er nog slechts 158 soorten zijn waargenomen.
- Van de 1.279 plantentaxa (soorten en ondersoorten) in Vlaanderen zijn er 85 verdwenen, 203 met verdwijning bedreigd, 126 kwetsbaar en 125 potentieel bedreigd. Slechts 58% is niet bedreigd. De soorten van de volgende ecosystemen zijn het meest bedreigd: hoge schorren en contactsituaties tussen zout en zoet milieu, schorren en sterke brakke wateren, voedselarme wateren en periodiek droogvallende oevers, pionierssituaties van matig voedselarme en vochtige gronden, kalkmoerassen, akkers en kalkrijke grond en droge kalkgraslanden. Vooral de plantensoorten die leven op de open plekken in bos en boszomen hebben de laatste twee eeuwen zware klappen gekregen.

Tussen 1970 en 1983 is de oppervlakte aan natuurreservaten verdubbeld. Tussen 1983 en 1992 is de toename beperkt tot 12%. Op dit ogenblik (1994) wordt 6.193 ha natuurgebied door private organisaties beheerd en heeft 3.542 ha het statuut van staatsnatuurreservaat, verdeeld over 27 staatsnatuurreservaten. Op deze wijze is het aandeel beschermde natuur minder dan 1% van de totale oppervlakte van Vlaanderen.

⁷⁶ VERBRUGGEN A. (red.), Leren om te keren, Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen, 1994.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

2.3.2. Verschillende trends in de agrarische structuur⁷⁷

In de landbouw manifesteren zich verschillende structurele ontwikkelingen met een belangrijke impact op de ruimtelijke structuur van de open ruimte.

Trend tot afname van het aantal bedrijven, toename van de bedrijfs-grootte en verjonging

Ongeveer 68% van de land- en tuinbouwbedrijven zijn beroepsbedrijven. Dit zijn bedrijven met als hoofdberoep⁷⁸ landbouwer, veehouder of tuinbouwer. Gedurende de periode 1985-1991 is het aantal landbouwbedrijven afgenomen met 16%, het aantal beroepsbedrijven met 21%.

De gemiddelde bedrijfsgrootte daarentegen is gedurende dezelfde periode toegenomen met 16%. De oppervlakte aan cultuurgrond in Vlaanderen is gedurende de periode 1980-1985 gedaald en gedurende de periode 1985-1991 nagenoeg constant gebleven. De betaalde oppervlakte daalde het minst in de Westvlaamse gemeenten. In Oost-Vlaanderen is de evolutie ruimtelijk niet gelijkmatig, de daling is het sterkst tussen Gent en Brussel over Aalst. In Antwerpen situeert de daling zich vooral in gemeenten ten noordoosten van Mechelen. In Limburg situeert de daling zich aan de grens met de provincie Antwerpen en in Midden-Limburg. In Noord-Limburg is er een aangroei⁷⁹ van cultuurgrond.

Wat betreft de werkgelegenheid⁸⁰ in de sector is het aantal bestendig en niet-bestendig tewerkgestelden tijdens de periode 1989-1991 gedaald met respectievelijk 17% en 29%. Het aantal bedrijfsleiders jonger dan 40 jaar is tijdens de periode 1984-1989 gestegen met ca 13%, het aantal ouder dan 60 jaar gedaald met ca 38%. Er is een trend tot verjonging waar te nemen.

Beïnvloeding van productiestructuur door externe factoren

Vanaf 1993 is de hervorming van het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid van kracht. Het McSharry-plan bestaat uit maatregelen welke tot doel hebben de productie van rundvlees, melk, graan, oliehoudende zaden en eiwitrijke gewassen in de EU te beperken. Concreet worden de prijzen verlaagd en premies voor braaklegging⁸¹ en extensieve veeteelt⁸² voorzien. Er wordt tevens een compensatieregeling getroffen. Het melkquotum⁸³ wordt tijdelijk verlaagd.

77 VIAENE J. et al, Landbouw en ruimte in Vlaanderen, 1993; EVERAET H. et al., Structurele ontwikkelingen in de landbouw, 1994 en NIS, Landbouwstatistieken, 1994.

78 Het hoofdberoep is het beroep dat het grootste gedeelte van de tijd in beslag neemt, in geval van twijfel is dit het beroep dat het grootste inkomen verschaft (volgens de 15-mei landbouwstellingen, NIS).

79 STABO, Sectorale studie van de Vlaamse land- en tuinbouw (tussentijds rapport), 1993.

80 STABO, Sectorale studie van de Vlaamse land- en tuinbouw (tussentijds rapport), 1993.

81 De braakgelegde grond mag gebruikt worden voor de productie van nietspecifiek voor voedings- of veevoedingsdoeleinden bruikbare producten. Dit noemt men 'agrificatie'.

82 Deze gelden niet voor melkkoeien.

83 Een melkwotum is een maximum hoeveelheid melk die een land mag produceren. Deze wordt per EU-land bepaald aan de hand van zijn oorspronkelijke productieomvang. Een land mag zijn kwotum niet overschrijden. Veetelers kopen en verkopen de melkwota onder elkaar.

Een tweede invloedsfactor op de structuur van de productierichtingen is het GATT⁸⁴-akkoord. Na langdurig onderhandelen is een landbouwovereenkomst bereikt die tot doel heeft de steun en de bescherming van de landbouwsector in de EU gedeeltelijk af te bouwen gedurende de periode 1993-1999. De overeenkomst betekent de afbouw van de invoerheffingen, de gesubsidieerde export, de export-restituties en de ondersteuning van de interne markt.

Het milieu- en vergunningenbeleid in Vlaanderen bepaalt als derde factor de productiestructuur van de landbouwsector. Het milieubeleid ten aanzien van landbouw wordt bepaald door de mestwetgeving⁸⁵ en het vergunningenbeleid ten aanzien van land- en tuinbouwbedrijven in het kader van het Vlaams Reglement voor Milieuvergunningen (VLAREM). Milieuhinderlijke bedrijfsvoering, voornamelijk intensieve veehouderij, zal zich in de toekomst verder aanpassen aan deze reglementeringen.

Tenslotte bepaalt de consument de vraag naar land- en tuinbouwproducten. Bij aankoop en verbruik vormt de consument zich een oordeel van de diverse aspecten van het produkt. Na weging van het belang van de aspecten komt hij tot een eindbeoordeling van het produkt, hetgeen leidt tot een positief of negatief imago. De consument heeft een negatieve houding tegenover zout, vet, milieuverontreinigingen, residu's en aantastingen van het dierenwelzijn. Gedurende 1970-1990 hebben zich belangrijke trends voorgedaan in het voedingspatroon:

- toename verbruik varkensvlees en gevogelte, afname verbruik rundvlees, lichte toename verbruik eieren;
- afname verbruik volle melk en boter, toename verbruik yoghurt, kaas en afgeroomde melk;
- toename verbruik meel en suiker;
- afname aardappelverbruik;
- toename verbruik vers fruit (vnl. hard fruit) en verse groenten.

Grondgebonden productierichtingen overwegend regressief

De volgende productierichtingen zijn overwegend matig regressief⁸⁶.

- Melkvee

Het aantal bedrijven daalt omdat kleine (minder dan 30 dieren) bedrijven de activiteit stopzetten. De vervanging van de uitredende bedrijven is niet verzekerd. De interne bewegingen (omschakelen binnen de sector) zijn hier zeer groot⁸⁷. Grote (meer dan 100 dieren) bedrijven nemen af in aantal, gesteund op

84 GATT staat voor General Agreement on Tariffs and Trade. De GATT-akkoorden voorzien in regels voor internationale handel met als doel de handelsbelemmerende maatregelen af te bouwen (1986: Uruguay-ronde, start van de landbouwonderhandelingen).

85 Decreet inzake de bescherming van het leefmilieu tegen de verontreiniging door meststoffen en latere wijzigingen (Vlaamse Raad 23 januari 1991).

86 Het expansief of regressief karakter van een productierichting wordt bepaald door het totale bruto standaardsaldo van de productierichting. Het bruto saldo van een productierichting is de gemiddelde monetaire waarde van de brutoproductie na aftrek van de belangrijkste specifieke kosten van de productie. Het wordt een bruto standaardsaldo (BSS) genoemd wanneer het kan worden beschouwd als een gemiddelde van een gegeven streek.

87 STABO, Sectorale studie van de Vlaamse land- en tuinbouw (tussentijds rapport), 1993.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

de beperking van de melkwota en de stijging van de melkgifte per koe. Tenslotte daalt de uitvoer van melkequivalenten en stijgt de invoer tengevolge van het GATT-akkoord. Er is een trend tot extensivering naar aanleiding van de bemestingsnormen.

– **Veecombinaties met het accent op graasdieren**

De gemiddelde bedrijfsgrootte en de produktiviteit blijft stabiel. De productie daarentegen daalt omdat ook het aantal bedrijven daalt. Ondanks de verhoogde premies en de verlaagde krachtvoederkosten ten gevolge van het McSharry-beleid, leidt de interventieprijsverlaging tot een afname van het aantal geslachte runderen. De jaarlijkse groei van de slachtgewichten veroorzaakt een toename van de vleesproductie. Ten gevolge van het GATT-akkoord wordt de uitvoer vermindert. Aangezien er door de vermindering van het melkkwotum (McSharry) melkkoeien worden afgeslacht, is het aanbod van rundvlees nog groter.

– **Tarwe**

Het aantal bedrijven daalt. De opbrengsten/ha blijven nagenoeg constant. Op korte termijn leidt het McSharry-beleid tot een drastische productiedaling als gevolg van braaklegging en extensivering. Op lange termijn zal het ruwvoedereaal echter sterk dalen en een deel hiervan zal worden ingenomen door granen. Ten gevolge van het GATT-akkoord wordt de uitvoer afgebouwd. Er is een trend tot extensivering.

– **Suikerbieten**

Zowel het aantal kleine bedrijven als het aantal grote daalt. Het McSharry-beleid veroorzaakt een afname in de productiegroei. Ten gevolge van het GATT-akkoord daalt de prijs van suiker en het kwotum. Er is geen trend tot uitbreiden van de bedrijfsgrootte bij de blijvers.

Volgende productierichtingen zijn overwegend stabiel.

– **Varkens**

De kleinere bedrijven verdwijnen en de grotere nemen, omwille van Vlare II, niet toe. Nieuwe bedrijven of uitbreidende bestaande bedrijven beschikken gemiddeld over 1000 tot 1999 dieren. Het totaal aantal bedrijven neemt af, wat niet geldt voor het totaal aantal dieren. Het productiepeil en de produktiviteit blijft gelijk. Ondanks de aanzienlijke daling van de voederprijs (McSharry-plan) stagneert de productie in Vlaanderen. De kostprijs van mengvoeder daalt in de Benelux minder sterk dan in andere lidstaten en de mestkosten zijn hoger. Er is een trend naar meer grondgebondenheid.

– **Kalveren**

Het aantal bedrijven blijft constant, ondanks het stopzetten van de activiteit door menig klein bedrijf. Omwille van de inkrimping van de melkveestapel (McSharry en GATT) worden er minder kalveren geboren en stijgt de import. Aangezien de kostprijs van het voeder (melk) is gedaald (McSharry) blijft de productie op hetzelfde peil.

– **Leghennen**

Het aantal bedrijven daalt omdat kleine bedrijven de activiteit stopzetten. Er is een trend tot uitbreiden van de bedrijfsgrootte. Het productieniveau daalt. De

mestoverschotten leveren minder problemen op dan bij varkens. Er zijn betere exportmogelijkheden voor mest. De kostprijs van het mengvoeder daalt in de Benelux minder sterk dan in de andere lidstaten (McSharry). De consumptie van eieren daalt echter.

– **Aardappelen**

Het aantal bedrijven daalt weinig. Er is de trend tot uitbreiden van de bedrijfs-grootte bij de blijvers. Het McSharrybeleid voorziet een toename in de produc-tiegroei. De productie blijft nagenoeg constant.

Volgende productierichtingen zijn overwegend matig expansief.

– **Braadkippen**

Het aantal bedrijven voor braadkippen blijft min of meer een constante en er is de trend tot uitbreiden van de bedrijfs-grootte. Bijgevolg stijgt de productie. De mestoverschotten leveren minder problemen op dan bij varkens. Er zijn betere exportmogelijkheden voor mest. De kostprijs van het mengvoeder daalt in de Benelux minder sterk dan in de andere lidstaten (McSharry). De consumptie van braadkippen stijgt.

– **Fruit**

Het McSharry-beleid heeft geen invloed op fruit, doch de consumptie van vers fruit stijgt. Er is een duidelijke trend tot uitbreiden van de bedrijfs-grootte. Deze productierichting heeft een klein percentage uitgaande bedrijven. Het produc-tieniveau stijgt, ondanks de schommelingen in de opbrengsten per jaar (weers-gebondenheid).

– **Tuinbouw in open grond**

Het McSharry-beleid heeft geen invloed op open-grondgroenten, doch de con-sumptie van verse groenten stijgt. Deze productierichting heeft een klein per-centage uitgaande bedrijven. Er is een trend tot uitbreiden van de bedrijfs-grootte.

– **Glastuinbouw**

Het McSharry-beleid heeft geen invloed op glastuinbouw, doch de consumptie van verse groenten stijgt. Er is een trend tot uitbreiden van de bedrijfs-grootte. Wat betreft de niet-eetbare-tuinbouwprodukten stagneert de productie.

Samenvattend kan gesteld worden dat de productierichtingen met een regressief karakter de voornaamste ruimtegebruikers zijn, terwijl de expansieve productierichtingen, met uitzondering van de fruit- en tuinbouw in open grond, weinig grond innemen.

2.3.3. Afname van het bosbestand

De beboste oppervlakte in Vlaanderen neemt nog steeds langzaam af. Door steeds meer maatschappelijke actoren worden de bossen voor specifieke functies (ecologische, sociaal-educatieve, economische, scherm, wetenschappelijke) opgeëist. Daardoor versnipperen bossen verder en wordt de kwaliteit ervan aangetast.

Het bosdecreet heeft de bosbouw van een kaderwet voorzien. Dit decreet heeft tot doel het behoud, de bescherming, de aanleg en het beheer van de bossen te rege-

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

len. Het is zowel van toepassing op de openbare bossen als op de privébossen. De gebrekkige invulling van de kaderwet, de organisatorische omkadering en het financiële instrumentarium maken echter dat het moeilijk is de ontbossing te stoppen, de versnippering tegen te gaan en vooral de bebossing en de bosrevitalisatie te stimuleren.

Om het bosbeleid te optimaliseren wordt voor de bosbouw in een Lange Termijnplanning gestreefd naar boscomplexen van grote oppervlakte. Hiernaast wordt ook de verhoging van de kwaliteit van het areaal vooropgesteld, dit onder meer door de draagkracht en de stabiliteit van de bosecosystemen te verhogen, door meer ongelijkjarigheid⁸⁸, menging van boomsoorten, algemene diversiviteit en continuïteit in de verjonging na te streven en door de negatieve invloeden van omgevingsfactoren op de kwaliteit van het bos tegen te gaan.

2.3.4. Uitholling en uniformisering van nederzettingsstructuur door suburbanisatie

Onder invloed van de suburbanisatie van wonen en economische activiteiten uniformiseert de bestaande nederzettingsstructuur. De dynamiek van de nederzettingsstructuur wordt daarbij in steeds belangrijker mate bepaald door infrastructuur en in het bijzonder de weginfrastructuur. De uniformisering doet zich met name voor als een lintvormige uitgroei van de historische nederzettingsstructuren langs uitgeruste wegen. Deze ontwikkeling heeft een verhoogde verkeersonleefbaarheid en -onveiligheid en een afwenteling van infrastructurele kosten (rioleering, voetpaden, nutsvoorzieningen, ...) op de gemeenschap als gevolg. Verder gelijken gebieden met een historisch overwegend geconcentreerde of verspreide bebouwing steeds meer op en functioneren ze steeds meer als gebieden waar linten structuurbepalend zijn. Aan de randen van de steden verdichten linten, woonkernen en verspreide bebouwing op dusdanige wijze dat de nederzettingsstructuur eerder als een bebouwd perifeer landschap moet worden beschouwd.

Een tweede, veeleer maatschappelijke dan ruimtelijke tendens is de verminderde (economische) leefbaarheid van kleinere kernen. Dit is met name het geval in die gebieden waar de bebouwing historisch geconcentreerd voorkomt en waar de invloed van de stedelijke ontwikkeling beperkt blijft, zoals dat in de Westhoek en het zuiden van Limburg (droog Haspengouw) het geval is.

De suburbanisatie van gebieden met een aantrekkelijke woonomgeving (groen, beperkte industrie, kleinhandel op niveau, ...) (Overijse, Brasschaat, Essen, Bonheiden, De Pinte, ...) leidt in toenemende mate tot sociale en economische spanningen tussen allochtonen en autochtonen. De aankoopprijs van bouwgrond en/of bestaande woningen wordt dermate hoog dat sociale segregatie zich manifesteert. De overheden op diverse niveaus (gewestelijk, gemeentelijk) trachten aan

⁸⁸ Ongelijkjarigheid is het gemengd voorkomen van diverse leeftijden bij bomen in eenzelfde bosperceel.

deze problematiek met een sociaal woonbeleid tegemoet te komen (o.a. Vlabinvest, gemeentelijke sociale verkavelingen, ...).

2.3.5. Uniformiseren van het landschap

Door het negeren en uitwissen van de structuurbepalende landschapselementen en -componenten komen zogenaamde “nieuwe landschappen” tot stand⁸⁹. Kenmerkend is de grootschalige aanpak, het internationaal karakter, de tendens tot uniformiseren en het uitwissen van de traditionele verscheidenheid van de landschappen.

Enkele nieuwe landschappen zijn ondermeer:

- **nieuwe landbouwlandschappen.** De ontwikkeling van intensievere vormen van landbouwexploitatie (o.a. door produktiviteitsverhoging via intensiever landgebruik) leidt tot ruimtelijke schaalvergroting, een meer uniform landschap met een meer open karakter, een verminderde ecologische waarde en lagere milieuwwaarden (o.a. door overbemesting);
- **bebouwde perifere landschappen;**
- **industrielandschappen.** Hieronder kunnen zowel de structuurbepalende landschappen van de zeehavens als de in omvang beperkte bedrijventerreinen worden beschouwd;
- **recreatielandschappen.** Deze komen voor waar plaatsgebonden recreatievormen in hoge concentratie aanwezig zijn. Ze kenmerken zich door infrastructuur en voorzieningen die totaal vreemd zijn aan het landschap waarin ze worden geplaatst. Deze voorzieningen bevatten o.m. horeca- en verblijfsaccommodatie, toegangswegen en parkeerterreinen, sportvoorzieningen, pretparken, Het landschap wordt opgevat als decor, natuurlijk, groen en rustgevend. Onderscheid kan worden gemaakt in planmatige recreatielandschappen en concentraties van weekendverblijven en -huisjes (o.m. Kempen, Waasland en de Kust).

2.3.6. Trends in ontgronding en waterwinning

Schaalvergroting in ontgronding

Ten aanzien van de ontgrondingen doet zich een evolutie naar schaalvergroting voor. Grotere aaneengesloten winningen worden (economisch) interessanter dan kleinere en verspreide wingebieden. Op deze tendens vormt de lokale zandvoorziening een uitzondering. Bovendien grijpt er een sterkere automatisering plaats bij zowel de winning als bij de verwerking van grondstoffen. Dit maakt dat bepaalde geologische afzettingen verhoogde potenties krijgen (omwille van de toegenomen verwerkingsmogelijkheid) en dat andere ongeschikt worden (omwille van verhoogde kwaliteitseisen).

⁸⁹ ANTROP M, Het landschap meervoudig bekeken, 1989.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Afremmen van behoefte aan nieuwe waterwinningen

Rekening houdend met de op internationaal vlak onderschreven principes inzake eindigheid van watervoorraden en de in Vlaanderen gestelde prioriteit om rationeel waterverbruik te stimuleren, poogt de sector de trend naar een lineaire toename van het gemiddeld waterverbruik bij te sturen. Nieuwe waterwinningsgebieden zouden echter noodzakelijk blijven. Bovendien wordt geopteerd voor het aanspreken van eigen voorraden om zo de toeleveringsafhankelijkheid vanuit andere gewesten te beperken. Daarnaast wordt geopteerd om de bestaande infrastructuur onder meer via koppeling tussen de onderscheiden waterbedelingsnetten te optimaliseren.

2.4. Problemen en potenties

2.4.1. Problemen

Algemeen: verlies aan kwaliteit, landschappelijke identiteit en aan samenhang van open ruimte

Het verlies aan kwantiteit en aan samenhang van de open ruimte is rechtstreeks het gevolg van een aantal maatschappelijke evoluties, zoals de bevolkingstoename, de toenemende behoefte inzake woonruimte (ten gevolge van levensstandaard en gezinsverdunding), de toenemende behoefte aan verkoops- en bedrijfsruimte, die uitmonden in de toename van de bebouwde oppervlakte. De tendens tot verlinting en de uitgroei tot bebouwde perifere landschappen leiden ertoe dat de open ruimte sterk versneden en versnipperd wordt. Tussen een aaneengegroeid net van linten blijven kleine niet-bebouwde gebiedjes, fragmenten of eilandjes, die onderling nog weinig samenhang vertonen en die de continuïteit in de open-ruimte-structuren verbreken.

De structurerende open-ruimte-functies, zoals landbouw, bosbouw, natuur, wonen, werken en de andere functies zoals gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, toerisme en recreatie en in het bijzonder ontgronding en waterwinning, blijven in grote mate aangewezen op de open ruimte. Bovendien hebben de structurerende open-ruimte-functies behoefte aan grotere samenhangende gehelen en aan continuïteit en zijn ze gevoelig voor versnippering. De landbouwfunctie vereist een minimale ruimtelijke samenhang en minimale oppervlakte om exploiteerbaar te zijn. Ook de natuurfunctie heeft grotere aaneengesloten natuurgebieden nodig. Ondermeer met het oog op een efficiënt bosbeheer geldt hetzelfde voor de bosstructuur. Het verlies aan kwantiteit en aan samenhang van de open ruimte bedreigt aldus in belangrijke mate deze functies.

Verdwijnen van natuur- en bosgebieden en ecologische infrastructuur

Door versnippering nemen de natuur- en bosgebieden af in omvang en in aantal en worden ze van elkaar geïsoleerd. Het kanaliseren van beken en rivieren, en het inbuizen van sloten en grachten leiden tot het verlies van planten en dieren gebonden aan waterwegen, oevers en beekvalleien. Het verdwijnen van ecologische infrastructuurelementen hangt samen met het verdwijnen van hun economische waarde voor agrarische bedrijven. De afsluitingen van weiden en akkers door hagen en bomen, die vooral voorkomen tussen Antwerpen en Brussel, in het Meetjesland, in het Land van Waas, in het gebied rond Gent, in West-Vlaanderen (uitgezonderd de Polders) en in Haspengouw zijn ofwel verdwenen, ofwel sterk uitgedund. Ook treedt overal een verlies op van kleine bospercelen en alleenstaande bomen.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Interne en externe problematieken in agrarische structuur

De verspreide en niet-geplande inplanting van woon- en bedrijfsbebouwing (incl. agrarische bebouwing) heeft ertoe geleid dat het landbouwareaal in bepaalde gebieden is versnipperd⁹⁰. In laag dynamische gebieden⁹¹ kan de afvloei van landbouwers aanleiding geven tot het beschikbaar komen van gronden, die niet geabsorbeerd worden door overblijvende bedrijven. Een belangrijk deel van deze gebieden ligt onder sterke verstedelijkingsdruk, met name Vlaams-Brabant en het centrale deel van Oost-Vlaanderen⁹².

De omschakeling van de landbouwsector in reactie op het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid heeft ertoe geleid dat voornamelijk in de intensieve veehouderij en de glas- en open-grondtuinbouw nieuwe bedrijven zijn ontstaan. De problemen die de landbouwsector op dit moment treffen, hebben vaak rechtstreeks te maken met de intensieve bedrijfsvoering.

Op dit moment wordt er in Vlaanderen, met name in de zwarte gemeenten⁹³, meer mest geproduceerd dan dat er door de gewassen kan worden opgenomen. Het uitrijden van dit mestoverschot heeft geleid tot aantasting van de kwaliteit van de bodem en het grond- en oppervlaktewater. De vervluchtiging van ammoniak uit dierlijke mest is anderzijds de belangrijkste veroorzaker van de verzuring. De bosvitaliteit en belangrijke natuurwaarden worden hierdoor aangetast.

De concentratie van grote dieren aantallen betekent enerzijds een bundeling en betere beheers- en verwerkingsmogelijkheden van de afvalstoffenstroom, anderzijds evenwel een grotere kans op besmetting door en uitbreiding van ziektes.

De beschikbaarheid van voldoende water van voldoende kwaliteit vormt de belangrijkste fysische beperking voor de open-grondtuinbouw in de regio's met concentratie en specialisatie. De afzetstructuren voor de tuinbouwproducten is een voordeel in deze regio's. In gebieden waar conversie van akker- naar tuinbouw mogelijk is kan plaatsvinden, is de afwezigheid van deze structuren een belangrijk probleem. De beschikbaarheid van grond voor deze expansieve bedrijfstak dient niet als een probleem beschouwd te worden. De teruggang van de akkerbouw maakt voldoende geschikte gronden vrij. Enkel in een aantal regio's met concentratie en specialisatie zoals deze rond Mechelen of Roeselare, beperken hoge grondprijzen of een beperkt aanbod van pachtgronden de mogelijkheden.

90 STICHTING PLATTELANDSBELEID, Typologie Landelijke Gebieden, De Vlaamse landbouw in een dynamisch perspectief, 1993; SMETS K. & FEYEN J., Situatieschets van de mogelijkheden voor uitbreiding van de vollegrondstuinbouw in Vlaanderen, 1992; DUIJZER J., Landbouw, milieu en ruimtelijke ordening, basistekst studiedagen rond Milieu en Ruimtelijke Ordening, Geoplan, 1995.

91 Zie voetnoten 59 en 62.

92 STABO, De agrarische hoofdstructuur, basistekst studiedag rond Landinrichting, KVIV, 1995.

93 Een zwarte gemeente is een gemeente met een oorspronkelijke gemeentelijke productiedruk die gelijk is aan of hoger is dan 125 kgP2O5/ha. De oorspronkelijke productiedruk wordt bepaald als het quotiënt van de oorspronkelijke productie P2O5 op basis van de gegevens van de landbouwtelling van 15 mei 1992 en de oppervlakte cultuurgrond op basis van deze tellingen. Decreet van 20 december 1995 tot wijziging van het decreet van 23 januari 1991 inzake de bescherming van het leefmilieu tegen de verontreiniging van meststoffen.

Beperkte oppervlakte, versnippering en eenzijdige samenstelling van bosbestand

De beperkte beboste oppervlakte en de hoge versnipperingsgraad maken dat de bestaande bossen momenteel niet alle functies kunnen vervullen, dat de bossen kwetsbaar zijn voor externe invloeden en dat de verbindingen tussen de bossen verbroken zijn, met negatieve gevolgen voor vooral de ecologische functie. De versnippering en de heterogene eigendomsstructuur bemoeilijken het voeren van een efficiënt bosbeleid en -beheer. Ook de samenstelling (voorkomen van homogene bestanden) en de leeftijdsverdeling (voorkomen van vooral jonge bossen) maken de bossen in Vlaanderen kwetsbaar.

Uitgroei van linten en beperkte leefbaarheid van kleine kernen

Door uniformisering betekent de uitgroei van linten en de bebouwde perifere landschappen met een te lage bouwdichtheid het uiteenvallen (fragmenteren) en verdwijnen van open-ruimte-structuren, het verminderen van het (economisch) draagvlak van voorzieningen (efficiëntie van rioleringen, openbaar vervoer, afvalverwijdering, ...), het verhogen van de verkeersonveiligheid langs wegen en het afwentelen van kosten op de gemeenschap (aankosten van voorzieningen, voetpaden, inrichting wegen, ...).

De leefbaarheid van de kleine kernen wordt ondermijnd door twee elkaar versterkende fenomenen. Enerzijds loopt de bevolking van de kleine kern terug door de ruimtelijke spreiding van de woonfunctie. Anderzijds leidt de verhoging van het minimaal economisch draagvlak voor voorzieningen (commercieel, diensten, ...) tot een vermindering van het aanbod aan diensten en handel.

Uniformisering van het landschap

De structuurbepalende landschapselementen en -componenten verdwijnen o.m. door de technische evolutie in de landbouw, de uniformiserende tendenzen in de nederzettingsstructuur en de ruimtelijke onaangepaste aanleg van lijninfrastructuren. De ecologische infrastructuur wordt verwijderd en gronden worden drooggelegd. Zo zijn met name de holle wegen, vooral in Zuid-Limburg en Oost-Brabant, sterk in aantal verminderd. Het verlies aan meersen- en valleigebieden ten gevolge van het rechte trekken van beken, het droogleggen van gronden, bebouwing, het aanleggen van recreatiegebieden, het graven van vijvers, ... situeren zich overal in Vlaanderen. In het verleden droeg de uitvoering van ruilverkavelingen ('oude stijl') bij tot het vervagen van de landschappelijke elementen en structuren. De uniformisering van het landschap vermindert ook de belevingswaarde van de open ruimte.

Verlies aan kwaliteit van de open ruimte

Door slechte milieucondities functioneren de open-ruimte-functies zelfs in homogene open gebieden gebrekkig. Het verlies aan kwaliteit van de open ruimte heeft te maken met een algemene achteruitgang van milieucondities, onder meer de

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

verzuring van bossen en heiden, de eutrofiëring van natuurgebieden, de verontreiniging van waterlopen en van grondwater, de verstoring van waterhuishouding, het vergroten van lawaaihinder, structuurafname, verzilting en erosie in landbouwgebieden.

2.4.2. Potenties

De potenties van de open ruimte zijn afhankelijk van de beheersing van de stedelijke ontwikkeling en van de uitwaaiëring van bebouwing. Indien de druk op de open ruimte niet kan worden gekanaliseerd, nemen de vermelde problemen in omvang toe.

Potenties voor versterking van natuurlijke en bosstructuur

Ondermeer de duinengordel, de Westvlaamse Heuvels, het Krekengebied, de Vlaamse Ardennen, de Brabantse bossen, het natuurcomplex Mol-Postel, de oostelijke en westelijke rand van het Kempisch plateau en de Voerstreek zijn gebieden waar potenties aanwezig zijn voor versterking en realisatie van meer samenhang. De versterking van de natuurwaarden in de riviervalleien, (met name deze van de IJzer, de Leie, de Schelde, de Dender, de Durme, de Rupel, de Dijle, de Demer, de Grote Nete, de Kleine Nete, de Gete, de Maas en de Jeker) en het sterk vertakt netwerk van beekvalleien biedt belangrijke mogelijkheden tot structuurversterking. Mogelijkheden voor de versterking van de bosstructuur zijn aanwezig in de Antwerpse en Limburgse Kempen en het Land van Herve, het Hageland, de Brabantse bossen, de dekzandrug Maldegem-Stekene, de Vlaamse Ardennen, in de Westvlaamse heuvels en ten zuiden van Brugge (oude veldgebieden en de cuesta van Zomergem - Oedelem).

De stopzetting van militaire activiteiten in verschillende militaire domeinen met belangrijke ecologische betekenis bieden potenties voor natuurontwikkeling en bosuitbreiding. Het gaat hierbij om de domeinen Kessel (Nijlen), Zonhoven, Nieuwpoort, Zedelgem, Bredene, Steendorp, Sint-Truiden (Brustem), Fort Brosius (Zwijndrecht), Fort IV (Mortsel), Fort St.Marie (Kallo), Olen, Westerlo, Everberg, Attenrode, Goetsenhoven, Vissenaken, Glabbeek-Zuurbemde, Neerhespen (Linter) en Zellik.

Potenties voor bundeling van grondloze landbouw en structurering van grondgebonden landbouw

De intensieve veehouderij en de glas- en open-grondstuintbouw bepalen op dit moment voor een groot deel de groei van de sector⁹⁴. Omwille van milieukundige, sanitaire en economische aspecten benutten de grondloze productietakken hun mogelijkheden optimaal in gesloten productiesystemen. In deze omstandigheden

⁹⁴ SMETS K. & FEYEN J., Situatieschets van de mogelijkheden en de moeilijkheden voor uitbreiding van de vollegrondstuintbouw in Vlaanderen, 1992; DUIJZER J., Landbouw, milieu en ruimtelijke ordening, basistekst studiedagen rond Milieu en Ruimtelijke Ordening, Geoplan, 1995.

kunnen de energie-, afval- en waterstromen maximaal beheerst blijven. Aan de rand van de bebouwde gebieden zijn er geschikte locaties voor nieuwe glastuinbouwbedrijven en andere intensieve landbouwbedrijven. Concentratie biedt voor deze bedrijven de beste ontwikkelingskansen en voordelen op vlak van toelevering en afzet, voorlichting en dienstverlening. In die zin is voor de glastuinbouw de vorm van projectvestiging (meerdere tuinbouwbedrijven samen) één van de mogelijkheden. Dit is ook het geval voor de intensieve veehouderij onder de vorm van agrarische bedrijvenszones. Omdat ziekte-epidemies bij de dieren een risico blijven, dient deze concentratie echter beperkt gehouden te worden. Agrarische bedrijvenszones voor de veehouderij zijn aldus kleinschalig van aard. Voedertechische maatregelen, mestdistributie- en grootschalige mestverwerkingssystemen, aangepaste stallen en mestopslag bieden op termijn aanvullende mogelijkheden.

Ook de grondgebonden productietakken dienen hun emissies naar lucht, water en bodem te beperken. Extensivering biedt voor deze bedrijven nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven. Landinrichting, beheersovereenkomsten en beheerslandbouw openen in dit kader nieuwe perspectieven. Goed gestructureerde en aaneengesloten cultuurgronden zijn voor de grondgebonden productierichtingen een noodzakelijke productiefactor. In het kader van duurzame ontwikkeling biedt het agrificatiemodel (aanwending van landbouwproducten voor non-food toepassingen)⁹⁵ een belangrijk te nemen optie.

Potenties in woonkernen, hoofddorpen en bebouwde perifere landschappen

Ondanks de suburbanisatietendens blijven nog belangrijke verzorgende functies (administratie, cultuur, onderwijs, ...) en kleinhandel geconcentreerd in of nabij de kernen. Het openbaar vervoer is ook nog in belangrijke mate georiënteerd op de kernen. Door de aanwezigheid van een groter draagvlak in de kernen dan in de perifeer gelegen wijken en linten hebben de kernen een hogere potentie voor de opvang van de nieuwe woon- en werkfuncties in de open ruimte.

Potenties in de gave landschappen

Ondanks de stedelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van de structurerende open-ruimte-functies met hun uniformiserend effect op het landschap, zijn er toch nog gebieden die hun eigen specifieke, historisch gegroeide, structuur hebben behouden. Voorbeelden zijn de kustpolders, de Zeeuwsvlaamse polders, de Scheldepolders, het Meetjesland, het Houtland, de oude veldgebieden, de cuesta Oedelem-Zomergem, het plateau van Izenberge, het Hoppeland van Poperinge, de Westvlaamse Heuvels, de Douvevallei, de Zwalmstreek, de Vlaamse Ardennen, het Pajottenland, Klein-Brabant, het Kempisch Plateau, de Vlakte van Bochoft, het Maasland, het Hageland, Haspengouw, het Land van Herve, de Brabantse bossen en een aantal grote valleien.

⁹⁵ STABO, De agrarische hoofdstructuur, basistekst studiedag rond Landinrichting, KVIV, 1995.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

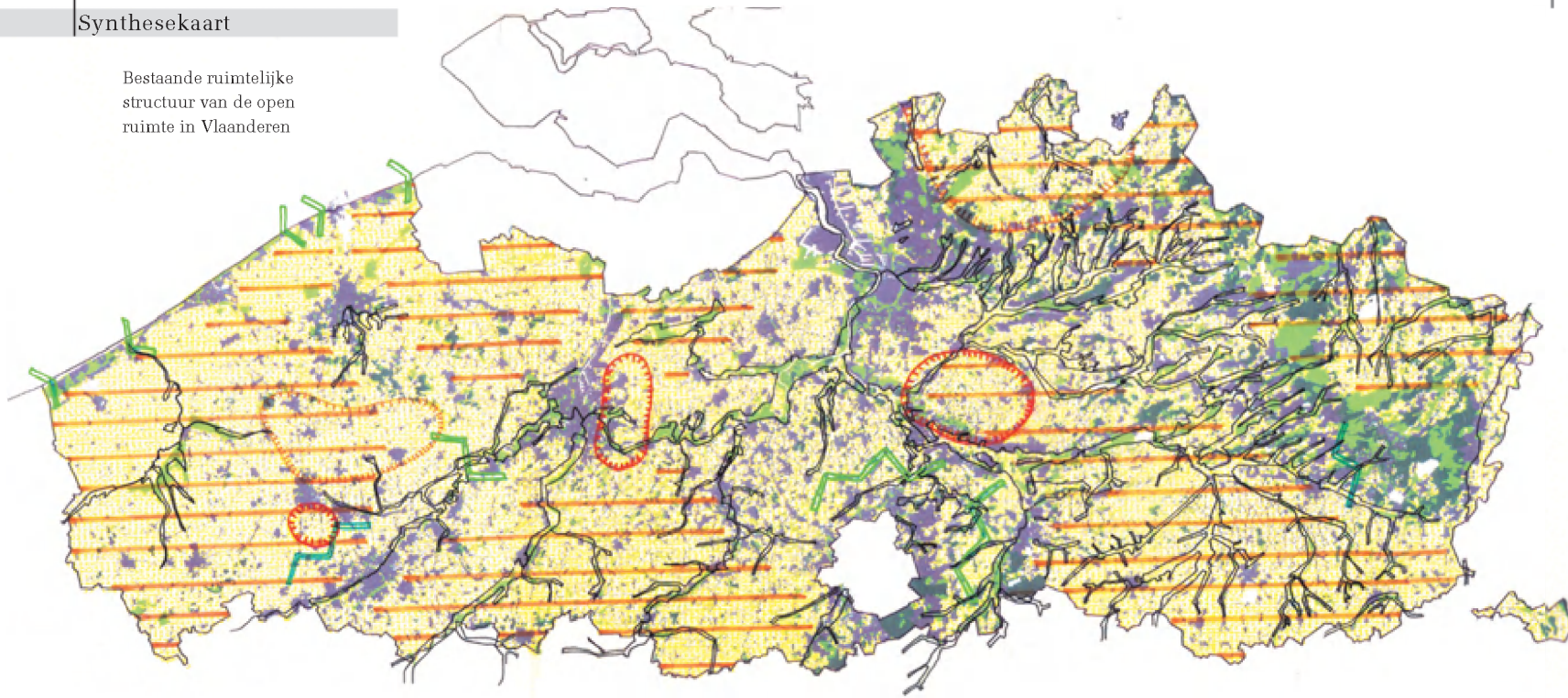
Het behoud van de herkenbaarheid van de Vlaamse landschappen door versterking van de aanwezige structurerende kenmerken en componenten houdt belangrijke potenties in voor de identiteit van de streek, voor de woon- en leefomgeving, het toerisme en de recreatie.

Potenties bij kwaliteitsverbetering van fysisch systeem

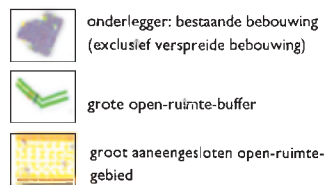
Door de verdere substantiële verbetering van de kwaliteitskenmerken van de waterlopen en het oppervlaktewater ontstaan potenties voor ontwikkeling in de open ruimte van zowel natuur, intensieve grondgebonden landbouw, drinkwatervoorziening als recreatie. Daarnaast kan door een integraal waterbeheer en met name het vrijwaren en eventueel vergroten van het waterbergingsvermogen van beken en rivieren en/of potpolders en/of door de vergroting van winterbeddingen (ge vrijwaard van bebouwing) ook een gedeeltelijk antwoord worden gegeven aan de problemen van tijdelijke wateroverlast. De bescherming van de bodem en van het grondwater, het herstel van de waterhuishouding, het verbeteren van de luchtkwaliteit en de bescherming van de geluidshinder creëren mogelijkheden voor alle structurerende en andere open-ruimte-functies.

Synthesekaart

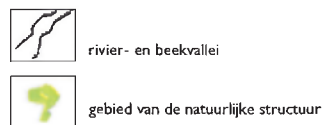
Bestaande ruimtelijke structuur van de open ruimte in Vlaanderen



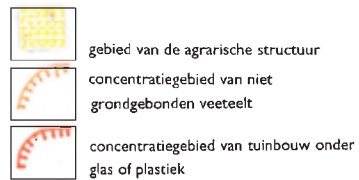
LEGENDE



Structuurbepalende elementen van de natuurlijke structuur



Structuurbepalende elementen van de agrarische structuur



Structuurbepalende elementen van de bosstructuur



Synthese

De ruimtelijke structuur van de open ruimte wordt bepaald door het samenhangend geheel van rivier- en beekvalleien met name deze van de IJzer, de Schelde met de Leie, de Dender, de Durme, de Rupel, de Dijle, de Demer, de Grote Nete, de Kleine Nete, de Gete en de Maas met de Jeker. Grote, aaneengesloten open-ruimte-gebieden bestaande uit natuur- en boscomplexen en agrarische gebieden overheersen de rand van Vlaanderen, van de kustpolders over het Meetjesland en de Kempen tot de Maasvlakte en zo terug over Haspengouw, het Hageland, het Pajottenland, de Vlaamse Ardennen en de Westhoek naar de polders. Daarnaast zijn open-ruimte-buffers structurerend zoals onder meer de buffers tussen Antwerpen en Brussel, tussen Brussel en Leuven, ten noorden van Leuven, tussen Hasselt en Genk, tussen Genk en Kortrijk, tussen Waregem en Roeselare en tussen Kortrijk en Roeselare en tussen de steden in het lineair patroon van de kust.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

III De ruimtelijk-economische structuur in Vlaanderen

Het laatste decennium wordt gekenmerkt door structurele economische veranderingen. De toenemende globalisering van de economie, de opkomst van nieuwe geïndustrialiseerde landen, de economische en politieke wijzigingen in Rusland en het Oostblok, de nieuwe Europese economische ruimte en het toenemend belang van informatie en technologie als kritische factoren zijn hiervan enkele voorbeelden. Dit is extra van belang doordat de Vlaamse economie een kleine en open economie is. Klein in de zin dat het Bruto Binnenlands Produkt (BBP) amper enkele procenten van dat van de Europese eenheidsmarkt bedraagt. Open in de zin dat import en export respectievelijk 69,5% en 66,5% van het BBP vertegenwoordigen (cijfers voor 1992). Deze openheid neemt nog steeds toe. Zowel productiewijzen als produkten en diensten wijzigen steeds sneller onder invloed van technologische innovaties. Het wordt ook moeilijker om het onderscheid tussen (verwerkende) industrie en diensten te hanteren. De grenzen tussen beide soorten activiteiten vervagen.

Door dit alles ondergaat de productieruimte drastische wijzigingen, zowel in locatiekeuzen als in ruimtegebruik. Nieuwe productieprocessen en managementtechnieken, de vaak mondiale organisatie van grotere bedrijven, overname-effecten maken het moeilijker om deze sector ruimtelijk te plannen en te ordenen. De flexibiliteit en het footloose-karakter⁹⁶ van bedrijven neemt toe. Locatiekeuzen en locatievoorkeuren wijzigen.

⁹⁶ Footloose karakter van bedrijven: bedrijven zijn niet meer gebonden aan een specifieke locatie.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

In dit hoofdstuk worden enkele aspecten van de economische structuur van Vlaanderen met een ruimtelijke impact voorgesteld en wordt aangetoond dat de concentratiegebieden van economische activiteiten, voornamelijk de steden, de zeehavens en de internationale luchthaven, bepalend zijn voor de ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Tenslotte worden ten aanzien van de concentratiegebieden van economische activiteiten de voornaamste trends, problemen en potenties toegelicht.

3.1. Aspecten van de economische structuur van Vlaanderen

Een groot aantal kleine ondernemingen

Het aantal ondernemingen in Vlaanderen is gestegen van 107.612 in 1982 naar 136.401 in 1992. (tabel 3.1.) Dat is een toename van bijna 30.000 ondernemingen.

Tabel 3.1

Aantal ondernemingen in Vlaanderen, Brussels Hoofdstedelijk Gewest en België naar type in 1992 (in absolute cijfers)

	Vlaanderen	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	België
privé	126.918	31.907	220.642
overheid	9.483	1.842	18.540
totaal	136.401	33.748	239.182

Bron: R.S.Z.-statistieken

Het aantal ondernemingen in elke grootte-klasse is gestegen. Relatief gezien is vooral het aantal ondernemingen in de klasse van 5 tot 19 werknemers toegenomen. Hun aandeel is gestegen van 22,6% in 1982 naar 23,2% in 1992. De andere grootte-klassen zijn in procent van het totaal aantal ondernemingen ofwel gestabiliseerd, ofwel in lichte mate afgenomen. Het merendeel van de Vlaamse ondernemingen is relatief klein. Bovendien is er de laatste decennia een lichte tendens tot schaalverkleining van de ondernemingen. Enkel de provincie Antwerpen heeft in de periode 1980-1992 een lichte toename van het aantal ondernemingen met meer dan 1.000 werknemers gekend.

Tabel 3.2

Aantal ondernemingen in Vlaanderen, Brussels Hoofdstedelijk Gewest en België naar bedrijfsgrootte in 1992

Bedrijfsgrootte	Vlaanderen		Br. Hoofdsted. Gew.		België	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
-5 werknemers	90.671	66,47	22.528	66,75	160.736	67,20
5-9 werknemers	20.109	14,74	4.760	14,10	34.615	14,47
10-19 werknemers	11.588	8,50	2.871	8,51	19.845	8,30
20-49 werknemers	8.535	6,26	2.041	6,05	14.440	6,04
50-99 werknemers	2.814	2,06	729	2,16	4.745	1,98
100-199 werknemers	1.494	1,10	407	1,21	2.595	1,08
200-499 werknemers	863	0,63	270	0,80	1.561	0,65
500-999 werknemers	222	0,16	81	0,24	421	0,18
1.000 + werknemers	105	0,08	61	0,18	224	0,09
Totaal	136.401	100,00	33.748	100,00	239.182	100,00

Bron: R.S.Z.-statistieken

Een omvangrijke werkgelegenheid, vooral in de tertiaire sector

Op een totale bevolking van 5.824.628 inwoners (per 1/1/1993) telt Vlaanderen in 1992 1.759.858 werknemers in 136.401 ondernemingen. Hieraan moeten 316.441 zelfstandigen in hoofdberoep, 54.209 zelfstandigen in bijberoep en 56.081 helpers worden toegevoegd.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Het aantal werknemers in Vlaanderen is tussen 1982 en 1992 met meer dan 250.000 eenheden gestegen, namelijk van 1.504.000 in 1982 naar 1.759.858 in 1992. Net zoals bij het aantal ondernemingen is de werkgelegenheid toegenomen in elke grootte-klasse. In procent van het totaal aantal werknemers is het aandeel van de werkgelegenheid in de ondernemingen met 100 werknemers of meer afgenomen van 52,2% in 1982 naar 48,7% in 1992. De ondernemingen met 500 werknemers en meer vertegenwoordigen 23% van de totale werkgelegenheid. Uit tabel 3.3. blijkt de verschuiving van de werkgelegenheid van de secundaire naar de tertiaire sector. De ontwikkeling in de werkgelegenheid is, met uitzondering van een kleine toename in de primaire sector, volledig toe te schrijven aan de sterke ontwikkeling van de tertiaire sector. Mede door de toename van de deeltijdse arbeid in de dienstensector vertegenwoordigt deze nu meer dan 63% van de werkgelegenheid in Vlaanderen.

Tabel 3.3

Evolutie van het aantal werknemers naar economische sectoren in Vlaanderen tussen 1982-1992

Sector	1982		1992	
	absoluut x 1000	% x 1000	absoluut	%
Landbouw	7,5	0,5	11,7	0,7
Secundaire sector	642,2	42,7	625,6	35,6
- energie	40,7	2,7	20,8	1,2
- industrie	494,6	32,9	489,4	27,8
- bouw	106,9	7,1	115,4	6,6
Tertiaire sector	854,3	56,8	1122,5	63,8
- handel	207,7	13,8	282,9	16,1
- vervoer	110,1	7,3	124,2	7,1
- financiën	72,5	4,8	146,8	8,3
- overige	464,0	30,9	568,5	32,3
Totaal	1504,0	100,0	1759,9	100,0

Bron: R.S.Z.-statistieken

Een groot ruimtegebruik per werknemer

Het ruimtegebruik per werknemer bedraagt in 1991 in de industrie 352,6 m² en in de tertiaire sector 108,9 m²⁹⁷. Uit sectorale onderzoeken⁹⁸ blijkt dat voor specifieke terreinbehoeftes het ruimtegebruik per werknemer met 8,25 m² per jaar toeneemt. In de tertiaire sector bedraagt de toename in het ruimtegebruik per werknemer 1 m² per jaar.

97 N.I.S., 1991 (Fiscale Statistieken en kadastragegevens) en CABUS P., 1994.

98 VAN NAELTEN M., Rapport van de sector economie inzake het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1993.

3.2. De concentratiegebieden van economische activiteiten

Structurend op Vlaams niveau zijn de concentratiegebieden van economische activiteiten. De concentratiegebieden van economische activiteiten in Vlaanderen zijn de steden, het Albertkanaal en omgeving, de zeehavens en de internationale luchthaven. Daarbuiten zijn er een aantal gemeenten met een belangrijke tewerkstelling. Zij nemen omwille van hun ligging, omwille van historische redenen of omwille van de uitwaaiing van economische activiteiten uit de steden een belangrijke plaats in in de ruimtelijke en economische structuur van Vlaanderen.

In de concentratiegebieden van economische activiteiten bestaat een ruimtelijke differentiatie en een ruimtelijke specialisatie, waardoor de dynamiek in deze concentratiegebieden niet overal dezelfde is.

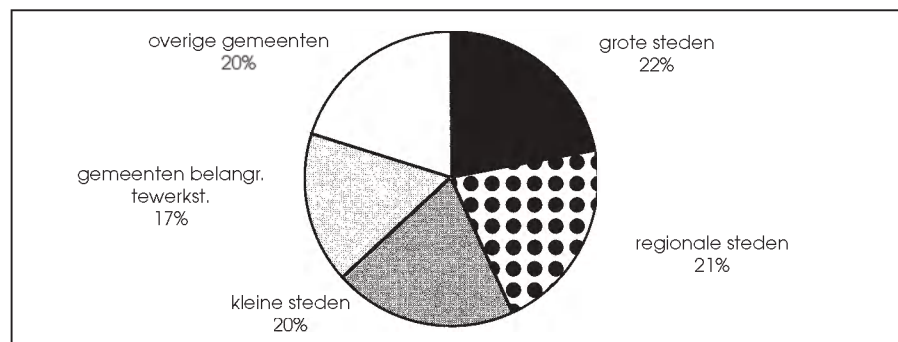
De ruimtelijke concentratie van de economische activiteiten in Vlaanderen wordt aangetoond aan de hand van volgende criteria: werkgelegenheid, toegevoegde waarde en spreiding van bedrijventerreinen.

Een ruimtelijke concentratie van werkgelegenheid

De concentratiegebieden van economische activiteiten nemen in 1991 ca 80% van de bestaande werkgelegenheid (exclusief de zelfstandige werkgelegenheid) in Vlaanderen voor hun rekening. Tabel 3.4. en figuur 3.1. geven in absolute en procentuele cijfers de werkgelegenheid (in de industrie en de tertiaire sector) in de Vlaamse steden⁹⁹ en in de gemeenten met een belangrijke werkgelegenheid aan. Deze gemeenten hebben een arbeidsbalans¹⁰⁰ van 60 en een minimale bezoldigde tewerkstelling van 3.500 personen waarvan 1.000 personen in de industriële sectoren. Uit deze tabellen blijkt dat de tewerkstelling in Vlaanderen sterk geconcentreerd voorkomt.

Figuur 3.1

Werknemers in industrie (excl. bouw) (= NACE 2-4) en tertiaire sector (excl. non-profit) (= NACE 6-8) in de concentratiegebieden van economische activiteiten in 1991



Bron: R.S.Z. en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

⁹⁹ Voor de steden wordt verwezen naar de onderzoeken van o.a. VAN DER HAEGEN H. & PATTYN M. & ROUSSEAU S., Spreiding en relatiepatroon van de Belgische nederzettingen in 1980 (met kaarten buiten tekst), in Statistisch Tijdschrift, 1981, 5-6. Onderscheid wordt gemaakt naar grote steden, regionale steden en kleine steden van het niveau 3a en 3b. In bijlage 1 is de lijst met de betrokken steden opgenomen.

¹⁰⁰ De arbeidsbalans is de verhouding tussen de totale in de gemeente werkende bevolking (= de werkbevolking) en de inwoners behorende tot de groep van de actieve bevolking.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Tabel 3.4

Werknemers in industrie (excl. bouw) (= NACE 2-4) en tertiaire sector (excl. non-profit) (= NACE 6-8) in de concentratiegebieden van economische activiteiten in 1991

	aantal gemeenten absoluut	industrie	tertiair	ind+tertiair	totaal
Grote steden	2	91.514	259.879	351.393	366.178
Regionale steden	11	92.805	257.344	350.149	365.884
Kleine steden	41	114.594	209.443	324.037	348.657
Gemeenten belangr. tewerkst.	55	133.214	150.818	284.032	307.892
Totaal conc. geb. ec. act.	109	432.127	877.484	1.309.611	1.388.611
Overige gemeenten	199	90.001	231.057	321.058	366.790
Totaal Vlaanderen	308	522.128	1.108.541	1.630.669	1.755.401
Procentueel					
Grote steden	2	17,53	23,44	21,55	20,86
Regionale steden	11	17,77	23,21	21,47	20,84
Kleine steden	41	21,95	18,89	19,87	19,86
Gemeenten belangr. tewerkst.	55	25,51	13,61	17,42	17,54
Totaal conc. geb. ec. act.	109	82,76	79,16	80,31	79,11
Overige gemeenten	199	17,24	20,84	19,69	20,89
Totaal Vlaanderen	308	100,00	100,00	100,00	100,00

Bron: R.S.Z. en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

NACE = Nomenclature générale des Activités économiques dans les Communautés Européennes. NACE 2: winning en verwerking van niet-energetische delfstoffen en derivaten, chemische industrie. NACE 3: metaalverwerkende, fijnmechanische en optische industrie. NACE 4: ander be- en verwerkende industrie. NACE 6: handel, hotel- en restauratiebedrijven, reparatiebedrijven. NACE 7: vervoer en communicatie. NACE 8: bank- en verzekeringswezen, diensverlening ten behoeve van bedrijven, verhuur gemeenten belangr. tewerkst= gemeenten met belangrijke tewerkstelling; totaal conc. geb. ec. act. = totaal concentratiegebieden van economische activiteiten

De concentratie van economische activiteiten komt eveneens tot uiting in de concentratie-index. De concentratie-index geeft voor iedere gemeente de verhouding tussen de werkactieven (actieve bevolking naar werkgemeente) en de woonactieven (actieve bevolking die woont in de gemeente). (tabel 3.5. en figuur 3.2.)

Tabel 3.5

Concentratie-index voor de concentratiegebieden van economische activiteiten in 1991

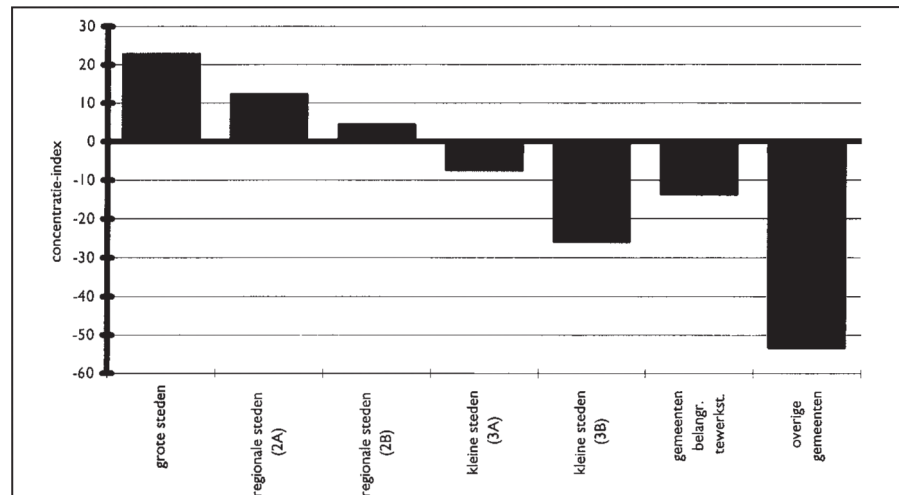
	aandeel bevolking	aandeel R.S.Z. werkgelegenheid	concentratie index
grote steden	12,10	20,86	122,90
regionale steden (2A)	8,47	13,30	112,39
regionale steden (2B)	5,14	7,54	104,55
kleine steden (3A)	5,71	7,11	92,46
kleine steden (3B)	13,22	12,75	73,97
gemeenten belangr. tewerkst.	15,14	17,54	86,28
overige gemeenten	40,23	20,89	46,64
totaal Vlaanderen	100,00	100,00	76,38

Bron: R.S.Z., N.I.S. en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

gemeenten belangr. tewerkst. = gemeenten met belangrijke tewerkstelling

Figuur 3.2

Concentratie-index voor de concentratiegebieden van economische activiteiten in 1991



Bron: R.S.Z., N.I.S. en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
gemeenten belangr. tewerkst. = gemeenten met belangrijke tewerkstelling

Een ruimtelijke concentratie van toegevoegde waarde

Ook indien de toegevoegde waarde (TW) als criterium wordt gehanteerd in plaats van de werkgelegenheid wordt duidelijk dat in de steden en in het bijzonder in het Brusselse en in de Vlaamse stadsgewesten¹⁰¹ een concentratie van economische activiteiten bestaat. De tabellen 3.6. en 3.7. tonen aan dat in 1991 de stadsgewesten nog ruim drie kwart van de toegevoegde waarde genereren. Vergelijkbaar met wat is aangetoond in het eerste hoofdstuk over de ruimtelijke structuur van de steden in Vlaanderen, volgt uit deze tabellen de uitwaaiing van economische activiteiten buiten de stadsgewesten. De relatieve groei van de toegevoegde waarde buiten de stadsgewesten bereikt in de periode 1986-1991 nagenoeg dezelfde waarden als binnen de stadsgewesten. In het Brusselse stadsgewest is de groei van de toegevoegde waarde zelfs lager dan in de rest van Vlaanderen.

Ook de regionale differentiatie in de concentratie van economische activiteiten kan enigszins uit deze tabellen worden afgeleid. Het Brusselse stadsgewest (aandeel van ca 44% van de TW van Vlaanderen in 1991) en het Antwerpse stadsgewest (aandeel van ca 17% van de TW van Vlaanderen in 1991) vertoont een duidelijk overwicht in de absolute groei van de toegevoegde waarde. Het stadsgewest Antwerpen wordt gekenmerkt door een grotere relatieve aangroei van de TW in de periode 1986-1991.

¹⁰¹ VANHAVERBEKE W. e.a., Economisch profiel van de Vlaamse stadsgewesten (inclusief Brussels stadsgewest), 1992. De stadsgewesten zijn gedefinieerd op basis van de omschrijving gegeven door CABUS P. & VAN DER HAEGEN H. e.a., Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, deelproject Functionele ruimtelijke structuur, deelrapport 3-Synthese en aanvullingen, 1993. Een overzicht van de betrokken gemeenten per stadsgewest is opgenomen in bijlage 3.

1A Bestaande ruimtelijke structuur

Tabel 3.6

Aandeel in 1991 en groei tussen 1986 en 1991 van de toegevoegde waarde (TW) voor de primaire en de secundaire sector (incl. bouw) voor het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten

	NACE 1-4			NACE 5			NACE 1-5		
	TW absol 1000 BEF	Aandeel Vlaand %	jaar % groei 86-91	TW absol 1000 BEF	Aandeel Vlaand %	jaar % groei 86-91	TW absol 1000 BEF	Aandeel Vlaand %	jaar % groei 86-91
Antwerpen	243.843.678	18,80	4,33	27.344.035	16,58	10,72	271.187.713	18,55	4,88
Brugge	15.795.615	1,22	3,46	2.357.038	1,43	14,28	18.152.653	1,24	4,54
Genk-Hasselt	49.622.496	4,80	5,78	6.905.724	4,19	17,46	56.528.220	3,87	6,87
Gent	71.730.901	3,54	4,80	7.411.118	4,49	7,62	79.142.019	5,41	5,05
Kortrijk	43.284.379	12,71	3,54	4.260.793	2,58	9,73	47.545.172	3,25	4,02
Leuven	21.908.606	6,23	12,71	1.225.563	0,74	14,07	23.134.169	1,58	12,78
Mechelen	22.099.758	4,84	6,23	1.495.729	0,91	7,78	23.595.487	1,61	6,32
Oostende	3.377.974	6,19	4,84	2.310.820	1,40	21,18	5.688.794	0,39	9,88
Sint-Niklaas	12.966.214	1,00	6,19	1.414.448	0,86	14,43	14.380.662	0,98	6,85
buiten stadsgewesten	402.711.463	31,05	4,34	73.093.571	44,32	12,76	475.805.034	32,55	5,42
Brussel	409.512.729	5,78	1,22	37.098.993	22,50	4,18	446.611.72	30,55	1,50
Totaal Vlaanderen en Brussel	1.296.853.813	100,00	3,48	164.917.832	100,00	10,05	1.461.771.645	100,00	4,11

Bron: W. VANHAVERBEKE, 1992 op basis van de gegevens voor 1986 en 1991 van de Balanscentrale van de Nationale Bank van België

NACE = Nomenclature générale des Activités économiques dans les Communautés Européennes; NACE 1: energie- en waterhuishouding; NACE 2: winning en verwerking van niet-energetische delfstoffen en derivaten, chemische industrie; NACE 3: metaalverwerkende, fijnmechanische en optische industrie; NACE 4: ander be- en verwerkende industrie; NACE 5: bouwnijverheid

Tabel 3.7

Aandeel in 1991 en groei tussen 1986 en 1991 van de toegevoegde waarde (TW) voor de tertiaire sector en de totale economie voor het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten

	NACE 6-8			NACE 9			NACE 6-9			NACE 1-9		
	TW absol 1000 BEF	Aandeel Vlaand %	jaar % groei 86-91	TW absol 1000 BEF	Aandeel Vlaand %	jaar % groei 86-91	TW absol 1000 BEF	Aandeel Vlaand %	jaar % groei 86-91	TW absol 1000 BEF	Aandeel Vlaand %	jaar % groei 86-91
Antwerpen	219.078.735	16,00	8,52	12.596.010	15,11	13,23	231.674.745	15,95	8,75	502.862.458	17,25	6,56
Brugge	14.355.932	1,05	9,40	1.998.981	2,40	13,58	16.354.913	1,13	9,86	35.507.566	1,21	6,88
Genk-Hasselt	17.884.132	1,31	14,12	1.858.919	2,23	8,40	19.743.051	1,36	13,50	76.271.271	2,62	8,37
Gent	40.610.178	2,97	10,90	3.590.822	4,30	4,33	44.191.000	3,04	10,27	123.333.019	4,23	6,75
Kortrijk	19.913.068	1,45	10,61	1.914.304	2,30	13,05	21.827.372	1,50	10,81	69.372.544	2,38	5,88
Leuven	12.536.661	0,92	12,40	1.421.623	1,71	20,81	13.958.284	0,96	13,11	37.092.453	1,27	12,91
Mechelen	19.132.244	1,40	25,03	1.212.088	1,45	31,33	20.344.332	1,40	25,36	43.939.819	1,51	12,91
Oostende	8.311.822	0,61	6,61	1.198.889	1,44	19,86	9.510.711	0,65	7,84	15.199.505	0,52	8,58
Sint-Niklaas	8.521.373	0,62	10,92	904.461	1,08	11,17	9.425.834	0,65	10,95	23.806.496	0,82	8,36
buiten stadsgewesten	213.71.011	15,61	13,17	19.912.859	23,89	18,93	233.622.870	16,08	13,60	709.427.904	24,34	7,72
Brussel	795.328.578	58,08	7,60	36.763.492	44,10	9,18	832.092.070	57,28	7,671.278.703.792.	43,87	5,24	
Totaal Vlaanderen en Brussel	1.369.382.734	100,00	8,97	83.362.448	100,00	12,171.452.745.182	100,00	9,142.914.516.827	100,00	6,44		

Bron: W. VANHAVERBEKE, 1992, op basis van de gegevens van de Balanscentrale van de Nationale Bank van België voor 1986 en 1991

NACE 6: handel, hotel- en restauratiebedrijven, reparatiebedrijven; NACE 7: vervoer en communicatie; NACE 8: bank- en verzekeringswezen, dienstverlening ten behoeve van ondernemingen, verhuur; ACE 9: overige dienstverlening (niet-verhandelbare diensten = overheid en non-profit)

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Een ruimtelijke concentratie van bedrijventerreinen

Ten aanzien van de ruimtelijke spreiding van bedrijventerreinen en met name de concentratie in de steden en in gemeenten met een belangrijke concentratie aan economische activiteiten bestaan uiteenlopende gegevens. In tabel 3.8. wordt de ruimtelijke spreiding van de bedrijventerreinen in de arrondissementen op 1/1/1994 gegeven op basis van de inventaris van de GOM's.

Tabel 3.8

Bedrijventerreinen in gebruik en in voorraad (in ha) op 1/1/1994 naar arrondissement

	Totale opp. inclusief wijzigingen via gewestplan, APA's of BPA's	Ingenomen door bedrijven en infrastructuur (in ha)	Bouwrijp = netto oppervl. (in ha)	Nog uit te rusten (in ha)	Tijdelijk niet realiseerbaar (in ha)	Definitief niet realiseerbaar (in ha)
Antwerpen	3.112	2.782	74	89	91	77
Mechelen	2.593	2.185	19	148	80	161
Turnhout	3.732	3.351	158	107	83	34
Halle-Vilvoorde	2.789	2.419	95	187	46	42
Leuven	1.747	1.463	40	155	54	35
Brugge	1.131	970	40	116	0	5
Diksmuide	268	0	1	20	0	0
Ieper	650	562	12	76	0	0
Kortrijk	2.255	2.142	16	92	0	5
Oostende	596	403	64	123	0	6
Roeselare	1.221	1.040	6	175	0	0
Tielt	688	659	11	18	0	0
Veurne	219	205	11	3	0	0
Aalst	1.049	963	36	26	19	5
Dendermonde	952	876	23	53	0	0
Eeklo	399	349	36	14	0	0
Gent	1.658	1.402	3	75	178	0
Oudenaarde	783	704	24	55	0	0
Sint-Niklaas	1.396	1.136	41	203	16	0
Hasselt	5.564	4.228	357	705	204	70
Maaseik	3.115	1.908	214	199	585	209
Tongeren	1.194	778	111	255	20	30
Totaal Vlaanderen	37.112	30.771	1.392	2.894	1.376	679

Bron: G.O.M.-inventaris, 1994

3.2.1. Steden

De steden als concentratiegebieden van economische activiteiten structureren in belangrijke mate de Vlaamse ruimte. Tussen de steden bestaat een functionele specialisatie die zich onder meer ruimtelijk uitdrukt in de omvang en differentiatie van bedrijventerreinen, in de omvang en uitrusting van de kantoorfunctie, in de kleinhandel en in infrastructuur. De geografische concentratie van bedrijven uit bepaalde sectoren geeft aanleiding tot het opzetten van aanverwante en ondersteunende activiteiten, wat de competitiviteit van die verschillende sectoren ten

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

goede komt (economische netwerkvorming). Concentraties met een zelfvernieuwende dynamiek komen in Vlaanderen op volgende plaatsen voor:

- in Zuidwest-Vlaanderen voor onder meer de textiel- en de metaalsector;
- aan de kust voor de toeristische sector;
- in Antwerpen voor de havengebonden dienstverlening en het petrochemisch complex;
- in de noordelijke rand van Brussel voor de dienstverlening aan bedrijven.

De kantoorfunctie is, meer nog dan andere economische activiteiten, in belangrijke mate geconcentreerd in de steden. De totale terreinoppervlakte voor kantoorfunctie in Vlaanderen¹⁰² bedraagt ca 630 ha in 1992 tegenover 263 ha in 1982. De toename is overwegend opgevangen in de steden en met name in het Vlaams stedelijk kerngebied en in Gent. Een belangrijke toename van terreinen voor kantoren vond plaats in het arrondissement Halle-Vilvoorde (van 18 ha naar 116 ha) en in het arrondissement Leuven (van 18 ha naar 54 ha).

In wat volgt wordt voor de grote en regionale steden op basis van de respectievelijke stadsgewesten de geografische differentiatie van de stedelijke economie aangegeven¹⁰³. Ten aanzien van de kleine steden zijn geen afzonderlijke gegevens bekend.

De grote steden

Omdat het stadsgewest Brussel structuurbepalend is voor Vlaanderen worden hier enkele elementen van aangegeven. De Vlaamse gemeenten rond Brussel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest maken deel uit van één economisch weefsel.

Stadsgewest Brussel

Kenmerkend voor het Brusselse stadsgewest is de aanwezigheid van een brede waaier van activiteiten en de grote beslissingskracht (EDP = economic decision power) omwille van de aanwezigheid van hoofdkwartieren. Het stadsgewest Brussel is een internationaal dienstencentrum en vertegenwoordigt veel hoogwaardige diensten, zowel in de financiële als in de zakelijke dienstverlening. De economie van het stadsgewest profiteert van de groeiende rol van Brussel als centrum van (inter)nationale en Europese politiek.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de prijzendruk (vooral voor exploitatie en verhuur van onroerende goederen) veel groter dan in Vlaanderen. Omwille van de centrale ligging, de bereikbaarheid van de nationale markt, de nabijheid van Zaventem en van het nationaal en Europees beslissingscentrum herlokalisieren bedrijven uit de industrie-, groothandels-, transport- en tertiaire sector zich in de Vlaamse gemeenten rond Brussel (langs E40 richting Gent en richting Leuven en langs E19 richting Zaventem-Mechelen).

¹⁰² NIS, Financiële Statistieken, 1992.

¹⁰³ VANHAVERBEKE W. e.a., Economisch profiel van de Vlaamse en het Brusselse stadsgewest, 1992.

Stadsgewest Antwerpen

Alhoewel in absolute termen de industrie in het stadsgewest Brussel nog een heel stuk groter is dan in Antwerpen, heeft de economie in het Antwerpse een uitgesproken industrieel karakter. Heel wat van de industriële activiteiten zijn daarenboven havengebonden (olieraffinage, chemie, auto-assemblage, enz. ...). Ook heel wat diensten hebben zich in functie van de haven uitgebouwd, met name de goederenbehandeling, expeditie, groothandel en het maritiem verzekeringswezen. Dit verklaart ten dele waarom het aandeel van verhandelbare diensten er groter is dan in andere havensteden zoals Gent en Brugge of in de kleinere regionale steden. Het stadsgewest is ook uitgesproken gespecialiseerd in telecommunicatie, precisie-instrumenten, machinebouw, metaalverwerking, diamanthandel en uitgeverijen.

De haven heeft naast de opslag- en distributiefunctie ook een rol als internationaal handelscentrum en een industriële functie (dit in tegenstelling tot de haven in Zeebrugge) en genereert een belangrijke toegevoegde waarde. De Antwerpse haven onderscheidt zich door een hoge produktiviteit en snelheid in goederenbehandeling, know-how inzake transport en expeditie, een goede bereikbaarheid via verschillende vervoersmodi en onderlinge concurrentie tussen transporteurs en behandelaars. Nauw verweven met de haven is het chemisch en petrochemisch complex. Het bestaat in hoofdzaak uit filialen van buitenlandse bedrijven. Door de vele onderlinge verbanden zijn deze bedrijven echter hecht met de economische dynamiek van Antwerpen verbonden. Antwerpen is ook - mede als gevolg van de haven - een belangrijk logistiek centrum en fungeert als een draaischijf voor het nationaal en internationaal transport.

Antwerpen is een geïntegreerd knooppunt¹⁰⁴. De statistieken voor de periode 86-91 geven immers een indicatie dat Antwerpen (en Kortrijk niet te na gesproken) een groter aandeel weet te verwerven in sectoren die, omwille van de voltooiing van de Europese eenheidsmarkt, grote herstructureringen zullen doormaken¹⁰⁵.

Stadsgewest Gent

Gent is het derde grootste stadsgewest, maar is met een aandeel van 4,3% van de toegevoegde waarde in Vlaanderen (cijfers voor 1991) duidelijk minder belangrijk dan de stadsgewesten Brussel en Antwerpen. De zeehaven van Gent is structuurbepalend voor het stadsgewest Gent en Vlaanderen. De ligging van Gent ten opzichte van het Europees waterwegennet is voor Gent een belangrijke economische troef. Drie industriële pijlers hebben zich geënt op deze haveninfrastructuur, met name de staalindustrie, de autoassemblage en de chemische nijverheid. Het aandeel en de groei van de Gentse zeehaven in de Vlaamse economie neemt

¹⁰⁴ DAEMS H., Regio Antwerpen 2000, 1991. Antwerpen wordt beschouwd als een geïntegreerd knooppunt omwille van de verschillende onderlinge verbanden die er bestaan tussen de verschillende economische activiteiten. Dit is met name het geval voor de haven/pijpleidingen/petroleumindustrie/chemische en petrochemische industrie/goederenbehandeling. Ook de telecommunicatie en de milieu-industrie bieden nieuwe mogelijkheden om onderlinge verbanden aan te gaan. Verschillende economische activiteiten werken in het stadsgewest op een geïntegreerde manier samen waardoor zij alle een competitief voordeel kunnen behalen.

¹⁰⁵ VANHAVERBEKE W. e.a., Economisch profiel van de Vlaamse en het Brusselse stadsgewest, 1992.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

in de periode 1990 -1992 af¹⁰⁶. De bestaande trafieken zijn conjunctureel en structureel kwetsbaar.

In het stadsgewest Gent groeien de economische activiteiten een stuk vlugger dan in de stadsgewesten Antwerpen en Brussel. De belangrijkste reden voor deze groei ligt in haar gunstige geografische ligging. Gent ligt immers op het kruispunt van de verbindingswegen tussen Duitsland en Groot-Brittannië enerzijds, en tussen Nederland en Frankrijk anderzijds. Gent ligt daarenboven in het midden van drie grote steden Brussel, Antwerpen en Rijsel: de drie steden kennen belangrijke economische ontwikkelingen die op hun beurt effect hebben op het Gentse. Meer en meer wordt in Gent het belang van het Europese kruispunt tussen de E17 en de E40 naar waarde geschat. Dit leidt tot het totstandkomen van een moderne en multifunctionele site ten zuiden van de stad. Het biedt Gent de mogelijkheid voor diversificatie in diensten en in innovatieve industrietakken. Deze site is goed bereikbaar, heeft imago en voldoet aan de vereisten van hedendaagse bedrijven uit de distributie en de lichte industrie. Met enkele grootschalige initiatieven probeert Gent ook te mikken op bedrijven in de dienstensector die willen decentraliseren uit Brussel of op grote internationale bedrijven die een vestiging nabij de Europese hoofdstad willen.

De regionale steden

Het aandeel van de stadsgewesten van de regionale steden is nooit groter dan 5% van de toegevoegde waarde die in Vlaanderen en het stadsgewest Brussel in 1991 samen gegenereerd wordt.

Stadsgewesten Leuven, Sint-Niklaas en Mechelen

De stadsgewesten Leuven, Sint-Niklaas en Mechelen maken deel uit van het Vlaamse stedelijk kerngebied. De ruimtelijk-economische ontwikkeling van deze stadsgewesten ondergaat de invloed (o.a. als markt voor produkten en diensten, imago, profilering) van de nabij gelegen grotere stadsgewesten Antwerpen en Brussel.

Het **stadsgewest Leuven** kenmerkt zich ruimtelijk-economisch door de aanwezigheid van een brouwerij, plasticverwerkende industrie, groothandel in machines en 'High Tech'-bedrijven. Vooral in micro-electronica en geneeskunde is het stadsgewest Leuven een 'centre of excellence'. De zakelijke dienstverlening is er belangrijk, vooral de financiële activiteiten zijn sterk uitgebouwd. De nieuwe functie als hoofdstad van Vlaams-Brabant versterkt het stadsgewest Leuven als administratief beslissingscentrum.

De economische activiteiten in het **stadsgewest Sint-Niklaas** kenmerken zich door een industriële basis, gespreid over verschillende sectoren en met een zekere specialisatie in de textielindustrie, de machinebouw, de grafische nijverheid en de

¹⁰⁶ STUDIEGROEP OMGEVING & BUREAU SME, Rom-project Kanaalzone Gent, startdocument: actualisering van de beleidsdocumenten en van de projecten, 1995.

bouw. De E17 en de zeehavens van Antwerpen zijn structurerend voor de stedelijke en economische ontwikkeling.

In het **stadsgewest Mechelen** is het structurerend karakter van de economische activiteiten op het niveau van Vlaanderen beperkt. De hoogste toegevoegde waarde werd in 1991 gerealiseerd door de Vlaamse Vervoermaatschappij (De Lijn) en door productie- en distributie-bedrijven van electriciteit. De belangrijkste industrieën (metaalverwerking, voedingsnijverheid, chemie en papiersector) hebben beperkte ontwikkelingsperspectieven. De aanwezige lijninfrastructuren, met name de autosnelweg E19 en de autoweg R6, evenals de spoorwegen (multimodaal centrum Muizen), oefenen een structurerende invloed uit op de ontwikkeling van de (groot)handel en de transportsector.

Stadsgewesten Brugge en Oostende

In de stadsgewesten Brugge en Oostende komt telkens een zeehaven voor en een goed ontwikkelde toeristische sector. De verschillen in economische structuur van beide stadsgewesten zijn bepalend voor het structurerend karakter ervan.

Oostende heeft een verouderde toeristische infrastructuur en dito zeehaven. Een geïntegreerde strategische visie is niet voorhanden en een keuze voor de uitbouw van industrie, havenactiviteiten en toerisme is tot op heden niet gemaakt.

In tegenstelling tot Oostende heeft het stadsgewest Brugge in de jaren '60 buitenlandse bedrijven aangetrokken waardoor het, ondermeer in de metaalsector, een vrij sterke industriële poot kreeg. De EDP van het stadsgewest Brugge is evenwel klein en het multiplicatoreffect van de investeringen is eerder beperkt. Het zijn vooral toeleverende activiteiten van buiten het stadsgewest die van de aanwezigheid van de buitenlandse bedrijven profiteren.

Het structurerend vermogen van de zeehavens van Zeebrugge op het stadsgewest Brugge is kleiner dan voor de zeehavens van Gent en Antwerpen. Door de beperkte oppervlakte van de zeehaven, de sterke nadruk op de op- en overslagfunctie en op de toeristische en recreatieve activiteiten langs de kust, kenmerkt de haven zich door een beperkte industriële functie. De toeristische activiteiten van het stadsgewest Brugge en met name van de (kunst-)stad Brugge zijn degelijk uitgebouwd. Daarop worden meer tertiaire activiteiten geënt.

Stadsgewest Kortrijk

Het stadsgewest Kortrijk is onder meer structuurbepalend in Vlaanderen door de concentratie van industriële activiteiten. Ruimtelijk drukt zich dat uit in een omvangrijke hoeveelheid kleinere bedrijventerreinen. De ruggegraat en de economische dynamiek in het Kortrijkse stadsgewest is gebaseerd op endogene groei en op lokaal ondernemerschap. Tenslotte biedt de ligging t.o.v. Rijsel (met HST-station) mogelijkheden voor het Kortrijkse.

Stadsgewest Hasselt-Genk

Alhoewel in het stadsgewest Hasselt-Genk, de stad Hasselt een belangrijk dienstencentrum is, weegt de toegevoegde waarde die wordt gerealiseerd in de indus-

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

trie te Genk in 1991 zwaar door op de cijfers van het stadsgewest. De aanwezige economische activiteiten zijn in belangrijke mate externe (buitenlandse) industriële investeringen. De economische dynamiek die wordt gegenereerd door het lokaal ondernemersschap is beperkt, maar groeit aan in het laatste decennium.

3.2.2. Albertkanaal en omgeving

Buiten de steden concentreren economische activiteiten zich onder meer langs het Albertkanaal. Het Albertkanaal is structuurbepalend op Vlaams niveau omwille van:

- kanaal als hoofdwaterweg (met ontsluitings- en verbindingfunctie);
- de economische structuur geënt op het kanaal (waaronder ook de haven van Luik als tweede belangrijkste binnenhaven in de E.U);
- de natte en droge bedrijventerreinen;
- de ontsluitingswegen en spooransluitingen;
- de industriële complexen;
- de wegverbindingen met het achterland;
- de bundeling van infrastructuur van internationaal niveau (water, weg, leidingsstraten en in mindere mate het spoor).
- de watervoorziening van de drinkwatermaatschappijen

3.2.3. Concentraties van economische activiteiten buiten steden en Albertkanaal

Buiten de steden en het concentratiegebied van economische activiteiten langs het Albertkanaal hebben ook nog andere gemeenten impact op het vlak van de werkgelegenheid. Het gaat over gemeenten die omwille van hun ligging, om historische redenen of omwille van de suburbanisatie van bedrijven, een belangrijke rol vervullen binnen de economische structuur. Ruimtelijk drukt deze concentratie van economische activiteiten zich uit in de aanwezigheid van omvangrijke bedrijventerreinen, afzonderlijke bedrijven en ontsluitingsinfrastructuren. Het betreft de volgende gemeenten: Aalter, Aartselaar, Alken, Anzegem, Ardooi, Beerse, Beersel, Bornem, Deerlijk, Diksmuide, Dilbeek, Duffel, Edegem, Hamont-Achel, Harelbeke, Hooglede, Hoogstraten, Houthalen-Helchteren, Ingelmunster, Kontich, Kortemark, Kuurne, Lommel, Londerzeel, Machelen, Malle, Meulebeke, Mortsel, Olen, Oostkamp, Poperinge, Puurs, Schoten, Staden, Temse, Tessenderlo, Westerlo, Wevelgem, Wielsbeke, Wijnegem, Wommelgem, Zaventem, Zedelgem, Zele, Zwevegem, Zwijndrecht.

De meeste van deze concentratiegebieden van economische activiteiten hebben niet dezelfde uitstraling als de steden. Ze vervullen nochtans een belangrijke rol voor een evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid.

3.2.4. Concentraties van kleinhandel

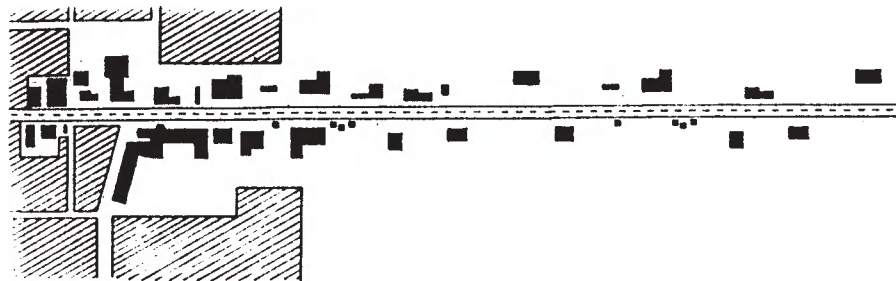
De kleinhandel¹⁰⁷ maakt een wezenlijk deel uit van het functioneren van de steden, van de kernen van de open ruimte en van specifieke plaatsen in het bebouwd perifeer landschap. Kleinhandel komt nog in belangrijke mate verweven voor met andere functies. Een vaststelling is dat alsmaar meer winkels uitwijken naar kruispunten en invalswegen buiten de steden en de kernen. Shopping-centra worden ingeplant los van kernen. Baanwinkels en bedrijven met verkoopsoppervlakten groeien uit tot linten.

Ten aanzien van de kleinhandel worden twee ruimtelijke categorieën onderscheiden.

- **Eerste ruimtelijke categorie:** kleinhandelsconcentraties als lintvormige uitgroeiing van een stad of een kern.
- **Tweede ruimtelijke categorie:** kleinhandel in linten langs verbindingswegen tussen steden en aan het knooppunt van verbindingswegen.

Kleinhandelsconcentraties als lintvormige uitgroei van een stad of een kern

Enerzijds komen in deze ruimtelijke categorie de kleinhandelsconcentraties voor die een lintvormige uitgroeiing zijn van de aaneengesloten agglomeratie langsheen bestaande inval- en uitvalswegen. Op de overgang tussen de aaneengesloten agglomeratie en de periferie bevinden zich de hypermarkten en de koopcentra uit de 70'er jaren. Ze vertonen ruimtelijk nog een samenhang en zijn bereikbaar met het openbaar vervoer. De recentere kleinhandelsactiviteiten zijn veeleer als een vrijstaande bebouwing ingeplant, zij het met een relatief hoge dichtheid waardoor de kleinhandel morfologisch een continu karakter heeft. De recentere onderdelen van de kleinhandelsconcentratie zijn volledig op de autobereikbaarheid afgestemd. In deze kleinhandelsconcentratie wordt een quasi volledig assortiment van niet-dagelijkse goederen aangeboden met een gerichtheid op stad en omgeving. De complementariteit in het aanbod is groot en vertoont een thematische clustering (auto, woning, doe-het-zelf, ...).

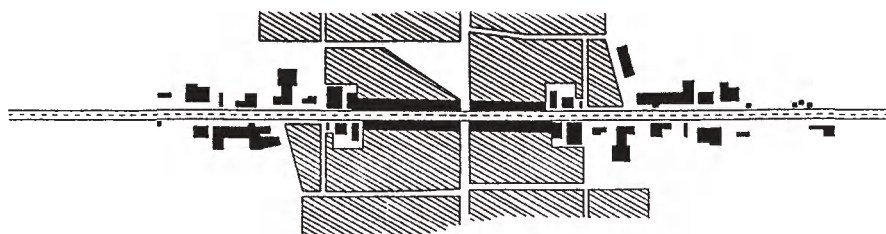


¹⁰⁷ Kleinhandel wordt hier gehanteerd als de economische functie die verwijst naar kleinhandelsbedrijvigheid of kleinhandelsactiviteiten. Het Koninklijk Besluit van 31 augustus 1964 tot vaststelling van de lijst van de in het handelsregister te vermelden handelsbedrijvigheden bepaalt dat als kleinhandelsbedrijvigheid 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 en de vorm van beheer.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Anderzijds bestaat deze categorie uit de kleinhandelsconcentraties die zich manifesteren als een lintvormige uitgroeiing van de bestaande kleinhandel vanuit de kern langs de historische verbindingsweg. Door een relatief aaneengesloten bebouwing van de kleinhandel en andere functies (wonen, ...) is de dichtheid hoog en zijn de kleinhandelsactiviteiten overwegend kleinschalig van omvang. Aan de uiteinden van de kleinhandelsconcentratie komen recent grootschaligere verkooppervlaktes voor, evenals autonome koopcentra. Door de suburbanisatie, vooral van het wonen, is het economisch draagvlak voor de bestaande kleinhandel er sterk toegenomen. Dit leidt tot een ruimtelijke uitbreiding van de kleinhandel en assortimentsverbreding en -verdieping. De dagelijkse goederen blijven nog een essentieel onderdeel uitmaken van het kleinhandelsaanbod. De complementariteit in aanbod is groot en volledig en kan concurreren met het aanbod van de stedelijke kleinhandelsconcentraties. De kleinhandel heeft een lokale en beperkt bovenlokale verzorgende functie en is structurerend voor de omgeving waardoor de autobereikbaarheid van ondergeschikt belang blijft.



Deze kleinhandelsconcentraties vertonen alle o.a. de volgende ruimtelijke kenmerken:

- een concentratie van kleinhandel en bedrijven met verkooppervlakten in een onsamenvangende ruimtelijke structuur;
- een beperkte verweving met de stad, de kern of het bebouwd perifeer landschap;
- een belangrijke verkeers attractie;
- problemen met betrekking tot de verkeersafwikkeling (menging van de verschillende verkeersfuncties);
- een grotere verkeersonveiligheid op het betrokken wegvak als gevolg van de kleinhandelsactiviteiten;
- een gebrek aan beeldwaarde.

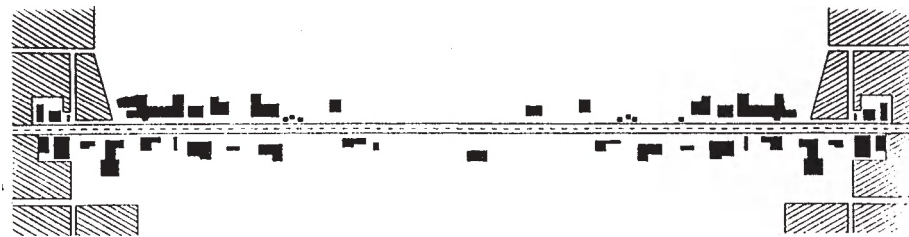
Voorbeelden van deze kleinhandelsconcentraties zijn onder meer:

- Aalst: Gentssteenweg
- Antwerpen: Krijgsbaan
- Antwerpen-Aartselaar-Boom: Boomsesteenweg
- Brasschaat: Bredabaan
- Dendermonde: Mechelsesteenweg -Oude Vest
- Geel: Antwerpsesteenweg
- Gent-Lochristi: Antwerpsesteenweg

- Gent-Sint-Martens-Latem: Kortrijksesteenweg
- Hasselt-Genk: gedeelte van de Hasseltweg-Genkerweg
- Hasselt-Kuringen: Kuringersteenweg
- Kampenhout-Sas: Mechelse-Leuvensesteenweg
- Kapellen: Antwerpsesteenweg
- Kuurne: Ringlaan
- Leuven-Kessel-Lo: Tiensesteenweg
- Lokeren: Zelebaan
- Maasmechelen: gewestweg N78
- Merksem-Schoten: Bredabaan
- Oostende: Torhoutsesteenweg
- Overijse: Brusselsesteenweg
- Zemst: Mechelsesteenweg

Kleinhandel in linten langs verbindingswegen tussen steden en aan knooppunt van verbindingswegen

Morfologisch kenmerkt de kleinhandel in linten langs de verbindingswegen zich als een discontinu lint met een lage dichtheid, een fragmentair karakter als gevolg van losstaande inplantingen van bedrijven met verkoopsoppervlakte tussen bestaande verspreide bebouwing (woningen, agrarische bedrijven, lokale bedrijven, ...). Recent ontwikkelt zich een tendens tot verdichting. De kleinhandelsactiviteiten zijn volledig afgestemd op de autobereikbaarheid en op hun zichtlocatie. Ze bieden een gespecialiseerd assortiment aan zonder onderlinge complementariteiten (tuincenters, meubelzaken, bouwmaterialen,...). Recent vindt een assortimentsverrijking en thematische clustering plaats in grootschalige en gespecialiseerde verkoopsoppervlakten (verlichting, hifi, garages, ...).



Voorbeelden zijn onder meer:

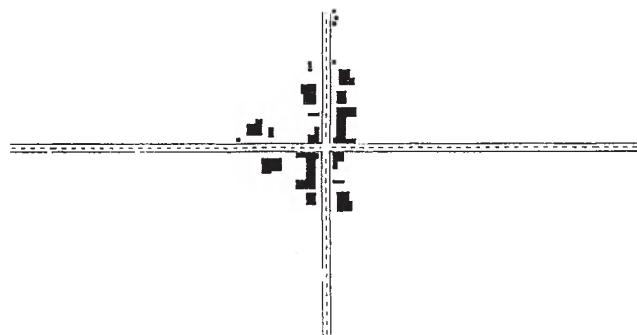
- Asse-Edingen: Steenweg op Edingen met kruising E40 (A10)
- Boortmeerbeek-Kampenhout: Mechelse-Leuvensesteenweg
- Hasselt-Genk: gedeelte van de Hasseltweg-Genkerweg
- Bierbeek-Boutersem: Tiensesteenweg
- Sint-Niklaas-Temse: N16
- Torhout-Roeselare-Menen: provinciale weg (N32)

Daarnaast komt kleinhandel voor als een autonome cluster van relatief recente, grootschalige kleinhandelsactiviteiten op het kruispunt van verbindingswegen

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

tussen kleine steden. De kleinhandel waaiert uit langsheen de verbindingswegen. Vanuit deze tussenpositie verzorgt de kleinhandel de omgevende regio met een complementair assortiment. De kleinhandel is volledig afgestemd op de autobereikbaarheid. Voorbeeld is onder meer het "gouden kruispunt" in Tielt-Winge.



3.2.5. Concentraties van toeristische en recreatieve activiteiten

Ook de toeristische en recreatieve activiteiten zijn in Vlaanderen in steeds belangrijker mate ruimtestructurerend, niet alleen door het toenemend ruimtebeslag van de verschillende voorzieningen, maar ook door het feitelijk ruimtegebruik van toeristen en recreanten¹⁰⁸. Deze vaststelling hangt samen met het toenemend belang van de vrije tijd, van de patronen in de vrijetijdsbesteding en van de mobiliteit in de vrije tijd. Daarnaast worden toerisme en recreatie in toenemende mate activiteiten met grote economische potenties. De totale omzet van het toerisme wordt in Vlaanderen in 1990 op ca 138 miljard frank geraamd (waarvan ruim 70% wordt gegeneerd door het verblijfstoerisme). De hieruit voortvloeiende tewerkstelling (direct en indirect) wordt tussen 86.000 en 95.000 personen geschat, waarvan een belangrijk gedeelte tot de zwakkere groepen van de arbeidsmarkt behoort. Het toerisme wordt beschouwd als een stuwende activiteit. De toeristische bedrijvigheid is immers niet afhankelijk van de aanwezige koopkracht/bevolkingsomvang van het gebied waarin zij gevestigd is. Het toeristisch product wordt vooral "geconsumeerd" door verbruikers van buiten de regio.

Vormen van toerisme en recreatie

De ruimtelijk structurerende effecten van toeristische en recreatieve activiteiten verschillen naargelang het om verblijfs- dan wel om dagtoerisme en dagrecreatie gaat.

¹⁰⁸ VLAAMS COMMISARIAAT GENERAAL VOOR TOERISME (VCGT), Toerisme in Vlaanderen, U. Claeys ed., 1993.; VCGT, Toerisme in Vlaanderen, een toekomstbeeld, 1993; JANSSEN-VERBEKE M., Visie op toerisme en recreatie in Vlaanderen in 1994, 1993 en WESTVLAAMS ECONOMISCH STUDIEBUREAU, 1992.

Verblijfstoerisme

In Vlaanderen is het verblijfstoerisme in belangrijke mate een binnenlands toerisme. Twee derden van de overnachtingen in Vlaanderen gebeurt door Belgen; slechts een vierde komt voor rekening van toeristen uit de buurlanden. Het overblijvend aandeel overnachtingen (ca 8%) wordt opgenomen door toeristen afkomstig van buiten België of de buurlanden. Om de omvang aan verblijfstoerisme in Vlaanderen te schetsen, moet onderscheid gemaakt worden tussen de volgende vormen van verblijfsaccommodatie¹⁰⁹.

– hotels

In 1990 telde Vlaanderen (inclusief Brussels Hoofdstedelijk Gewest) 1352 hotels (inclusief de niet-vergunde hotelinrichtingen) met een totale logiescapaciteit van 79.063 bedden. Dit levert een gemiddelde logiescapaciteit op van ca 29 kamers per hotel, hetgeen wijst op het kleinschalig karakter van de hotelinrichtingen in Vlaanderen.

– campings en kampeerverblijfparken¹¹⁰

Van de 377 kampeerbedrijven in Vlaanderen fungeren er amper 17 uitsluitend als camping, 104 uitsluitend als kampeerverblijfpark en 256 als een gemengd bedrijf met camping en kampeerverblijfpark. De 377 kampeerbedrijven bieden een totale logiescapaciteit voor zowat 270.000 personen. De gemiddelde logiescapaciteit per bedrijf is relatief laag (718 personen), wat eveneens wijst op het kleinschalig karakter van de kampeerbedrijven.

– (verblijfs)vakantiedorpen

Vlaanderen telt in totaal 28 (verblijf)vakantiedorpen met een totale logiescapaciteit van ca 30.000 bedden (ca 18.000 voor korte termijnverhuur en ca 12.000 bedden onder de vorm van tweede verblijven). Het gaat hierbij hoofdzakelijk om relatief kleinschalige bungalowparken zonder recreatieve voorzieningen. De vakantiedorpen slagen erin een erg goede spreiding van de vraag en een bijgevolg hoge bezettingsgraad te realiseren, met positieve effecten op de tewerkstelling. Omwille van rendabiliteitsoverwegingen nemen de (verblijfs)vakantiedorpen een relatief grote grondoppervlakte in (minimaal 30-50ha) en is er een duidelijke voorkeur voor vestiging in landschappelijk waardevolle gebieden. De aantrekkingskracht van de grootschalige vakantie-dorpen met recreatieve voorzieningen reikt tot een 3-4 uren rij-afstand, waardoor de betekenis van deze dorpen grensoverschrijdend is.

– (verblijfs)vakantiecentra¹¹¹

In tegenstelling tot (verblijfs)vakantiedorpen vormen de vakantiecentra geen geconcipieerd architecturaal geheel. De kwaliteit van het logiesaanbod is door-

¹⁰⁹ In de deelstudie m.b.t. toerisme en recreatie werd een eigen terminologie gehanteerd. Deze wordt ook in dit document gebruikt. In het document van de gewenste ruimtelijke structuur wordt de terminologie gehanteerd die conform is aan het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de exploitatie van de terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven.

¹¹⁰ Een kampeerverblijfpark is een terrein of een deel van een terrein dat bestaat uit vaste standplaatsen die fungeren als tweede verblijven.

¹¹¹ Een (verblijfs)vakantiecentrum is een groepering van vaste verblijven onder de vorm van kamers, studio's, appartementen en/of bungalows die als een geheel worden beheerd.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

gaans ook lager dan die in de (verblijfs)vakantiedorpen. Vlaanderen telt in totaal 56 vakantiecentra (met een totale logies-capaciteit van ca 18.000 bedden) waarvan iets meer dan de helft erkend zijn als inrichting voor sociaal toerisme en 9 voldoende uitgerust zijn om als recreatief vakantiecentrum te worden bestempeld. De grote meerderheid van de vakantiecentra (48) zijn enkel gericht op het verstrekken van overnachtingen voor kortere huurperiodes (ca 14.000 bedden).

– individuele huurvakantiewoningen en tweede verblijven waaronder weekendverblijven¹¹²

Voor Vlaanderen (inclusief het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) wordt het aantal (individuele) tweede verblijven geraamd op ca 75.000 waarbij de gegevens voor Vlaams-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wellicht overschat en die voor Limburg onderschat zijn. De omvang van de individuele huurvakantiewoningen in Vlaanderen is niet gekend. Het aantal weekendverblijven (verblijf opgericht op een perceel waarvan de bouwheer eigenaar is) wordt in Vlaanderen geraamd op ca 31.000, waarvan ca 16.000 gesitueerd zijn binnen de gewestplanbestemming (dag- en verblijfsrecreatie) en ca 15.000 als zonevreemd kunnen worden beschouwd¹¹³.

– logiesvormen voor specifieke doelgroepen

Het aantal inrichtingen bedraagt 627 met een totale logiescapaciteit van ca 68.000 bedden. Ruim drie vierden van de capaciteit van de logiesvormen voor specifieke doelgroepen zijn gericht op de jeugd. De ca 420 jeugdvakantiehuizen hebben een capaciteit van ca 36.000 bedden. Gezien het uitgesproken seizoen-gevoelige karakter (met een uitzondering voor de jeugdherbergen) is de bezettingsgraad van de logiesvormen uiteraard beperkt.

Dagtoerisme en -recreatie

Activiteiten die behoren tot het dagtoerisme of de dagrecreatie¹¹⁴ zijn deze die buiten de onmiddellijke omgeving van de woning ongeveer een volle dag inbeslag nemen, zonder dat daar een overnachting mee gepaard gaat. Er worden verschillende typen daguitstappen onderscheiden, met name de buiten- of openluchtrecreatie (inclusief strand), de sportieve recreatie, het winkelen en het horecabezzoek, het bezoek aan attractie- en pretparken, de culturele recreatie (bezienswaardigheden en voorstellingen). Het aantal daguitstappen van de Belgen wordt geraamd op ca 44,5 miljoen in 1991¹¹⁵. Circa 72% van de daguitstappen van de Belgen vindt plaats in Vlaanderen (inclusief het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), tegenover

¹¹² Deze groep is erg moeilijk meetbaar en is bovendien flexibel. Het onderscheid tussen huurvakantiewoning en tweede verblijf is niet altijd duidelijk. Het hier gehanteerde onderscheid tussen huurwoning en tweede verblijf wordt gemaakt in de mate waarin de eerstgenoemde te huur wordt gesteld aan toeristen.

¹¹³ NATIONAAL KOMITEE WEEKEINDVERBLIJVEN VZW, Nota aan Plangroep Structuurplan Vlaanderen, 1994.

¹¹⁴ Het onderscheid tussen dagtoerisme en dagrecreatie wordt hoofdzakelijk bepaald door de afstand die wordt afgelegd om recreatieve of toeristische activiteiten te ontplooiën. Bij dagrecreatie is de afstand beperkt; de activiteiten gebeuren in de omgeving van de verblijfplaats. Voor dagtoerisme wordt een grotere afstand afgelegd.

¹¹⁵ Resultaten van de WES-enquête en rekening houdend met de onderschattingscoëfficiënt van 1,7. Bron: WESTVLAAMS ECONOMISCH STUDIEBUREAU, Reisgedrag en -opinions van de Belgen, 1989

16% in Wallonië. De daguitstappen zijn sterk seizoensgebonden; bijna 90% van de dagtochten in België wordt tijdens de periode april-september ondernomen. Er zijn weinig gegevens bekend over de daguitstappen in Vlaanderen door buitenlanders. Aan de Kust wordt het aandeel van buitenlanders in de daguitstappen geraamd op 10%. Uit de schaarse gegevens over het voor de daguitstap gebruikte transportmiddel, is bekend dat ca 82% van de daguitstappen naar de Kust met de wagen gebeurt, tegenover 70% naar Brugge. Voor de verblijfstoeristen is dat respectievelijk 84% voor de Kust en 60% voor Brugge. Naast de daguitstappen zijn nog vele andere recreatievormen mogelijk, waarvoor vooral de open ruimte een aantrekkelijk kader vormt. Sommige worden door medegebruik gerealiseerd (wandelen...), andere gebruiksvormen hebben een uitgestrekte terreinoppervlakte nodig (bijv. zweef- en sportvliegen, valschermspringen, jacht). Weer andere maken gebruik van specifieke landschapsonderdelen: natuurexploratie in reservaten en natuurgebieden, pleziervaart op kanalen, surfen op spaarbekkens, enz...Plaatselijk kunnen deze vormen van recreatie om verschillende redenen sterk structuurbepalend zijn. Op niveau van Vlaanderen zijn zij echter niet structuurbepalend.

Concentratie in toeristisch-recreatieve knooppunten en netwerken

De ruimtelijke structuur van het dag- en verblijfstoerisme en van de recreatie in Vlaanderen wordt gevormd door toeristisch-recreatieve netwerken en door de toeristisch-recreatieve knooppunten¹¹⁶. Alhoewel op de kaart met de Toeristische Intensiteitsindex¹¹⁷ enkel het verblijfstoerisme wordt beschouwd is de ruimtelijke structuur van het toerisme en van de recreatie vrij goed afleesbaar. (kaart 3.1.)

Toeristisch-recreatieve netwerken op Vlaams niveau

De toeristisch-recreatieve netwerken op Vlaams niveau zijn enerzijds de Kust en anderzijds de Kempen inclusief het Maasland.

- de Kust

De Kust neemt in Vlaanderen het belangrijkste aandeel van het verblijfstoerisme en dagtoerisme voor zijn rekening. De Kust heeft ook het meest uitgesproken te maken met het seizoengevoelige karakter van de toeristische vraag. Wat de daguitstappen betreft worden bijna de helft van de daguitstappen van de Belgen aan de Kust doorgebracht. Het dagtoerisme bedraagt meer dan één zesde van de kustomzet. Wat het verblijfstoerisme betreft is het aanbod van nagenoeg alle overnachtingsvormen gesitueerd aan de Kust. Dit is met name het geval voor:

- meer dan twee derde van de hotelcapaciteit in Vlaanderen (ca 550 hotels en ca 27.000 bedden), met concentraties in de steden Oostende (30%), Blankenberge (20%) en Knokke-Heist (14%);

¹¹⁶ De indeling in toeristische gebieden die wordt gehanteerd door de Werkgroep tot Hervorming van de Toeristische Statistiek erkent deze ruimtelijke structuur volledig.

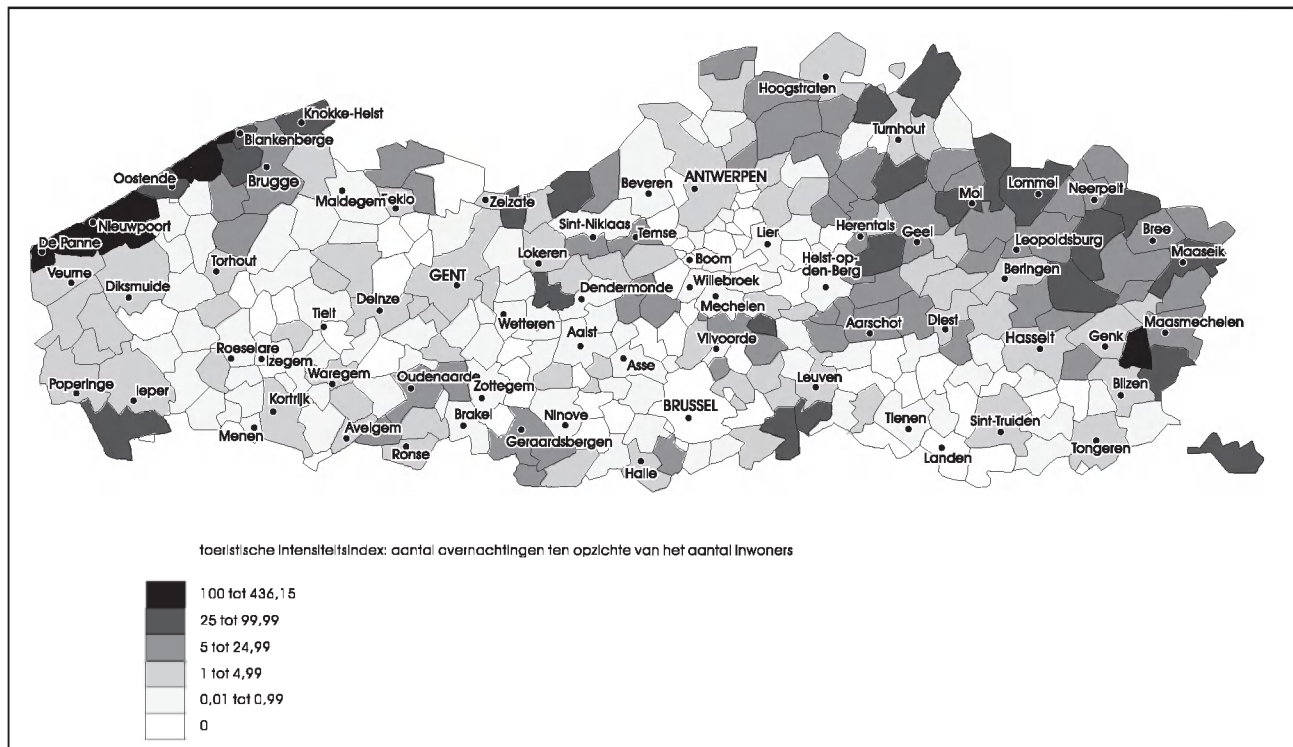
¹¹⁷ Toeristische Intensiteitsindex: aantal overnachtingen ten opzichte van het aantal inwoners. Alhoewel de gegevens over aanbodcapaciteit niet direct synoniem zijn aan het aantal bezoekers, is de relatieve afweging ten overstaan van de bevolking per gemeente indicatief voor de toeristische betekenis.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 3.1

Ruimtelijke spreiding van de toeristische intensiteitsindex in Vlaanderen



Bron: Geografisch Instituut, VUB

- bijna de helft van de logiescapaciteit op de kampeerbedrijven;
- twee derde van de ca 30.000 bedden in de (verblijfs)vakantiedorpen waarvan ca 55% een tweede verblijf vormen. Het gaat hier overwegend om relatief kleinschalige bungalowparken zonder recreatieve voorzieningen. Daarnaast zijn er de enkele grootschalige vakantiedorpen (Sunparks) met uitgebreide recreatieve voorzieningen;
- nagenoeg alle (verblijfs)vakantiecentra en individuele huurvakantiewoningen. Het gaat in 1990 om naar schatting ca 28.000 woningen met een capaciteit voor 136.000 personen (exclusief kamers bij particulieren);
- meer dan 40% van het aantal tweede verblijven.

De vraag naar overnachtingen komt voor 86% van toeristen uit eigen land. Dit leidt tot de stelling dat het toeristisch-recreatief belang van de Kust zich niet beperkt tot Vlaanderen maar betrekking heeft op gans België. De buitenlandse aantrekkingskracht blijft evenwel beperkt.

- de Kempen (inclusief het Maasland)

Ook in de Kempen is een belangrijk aandeel van de toeristische en recreatieve accommodatie van Vlaanderen en met name van het verblijfstoerisme gesitueerd. De type-toerist in de Kempen is in hoge mate gericht op de natuur, waarin vooral bos en heide als attractiepolen primeren. De Kempen kenmerkt zich enerzijds door een concentratie aan logiesvormen voor specifieke doelgroepen (ca 50% van het aantal en logiescapaciteit (34.000 bedden), campings en kampeerverblijfparken (33% van de logiescapaciteit), met een sterke nadruk op vaste standplaatsen (ca 80%). De gemiddelde bedrijfsgrootte van de kampeerbedrijven is in de Kempen groter dan elders (ca 825 personen per inrichting). De kampeertoeristen zijn voor 60% Vlamingen. De buitenlandse belangstelling komt overwegend van de Nederlanders (36%). Anderzijds zijn in de Kempen 6 grootschalige vakantie dorpen ingeplant met een logiescapaciteit van ca 10.000 bedden (ca 1/3 van de totale capaciteit). Deze vakantie dorpen beschikken over uitgebreide recreatieve voorzieningen en zijn overwegend gericht op de korte-termijn-verhuur aan toeristen. De concentratie aan verblijfstoeristische accommodatie, zoals vakantie dorpen, maakt dat het toeristisch-recreatief belang van de Kempen en van het Maasland grensoverschrijdend is. Slechts 53% van de overnachtingen in de Kempen (overwegend in de vakantie dorpen) wordt opgenomen door Belgen. De overige toeristisch-recreatieve accommodatie (dagtoerisme en -recreatie) van de Kempen is vooral van regionale betekenis. De daguitstappen in de Kempen zijn enerzijds geconcentreerd op de steden (Hasselt, Turnhout, ...) en anderzijds op de attractieparken zoals Bobbejaanland (Lichtaart) en het domein Bokrijk.

Toeristisch-recreatieve knooppunten

De belangrijkste bestemmingen voor het dagtoerisme worden beschouwd als toeristisch-recreatieve knooppunten, met name buiten de steden op Vlaams niveau. Dat zijn die bestemmingen met > 0,5% van het jaarlijks totaal aantal dagtochten van de Belgische bevolking. In de meeste toeristisch-recreatieve knooppunten is het verblijfstoerisme op dit moment minder uitgebouwd. De knooppunten liggen grotendeels buiten de toeristisch-recreatieve netwerken (kaart 3.2.). Drie types van knooppunten kunnen onderscheiden worden, met name de kunststeden Brugge, Gent en Antwerpen¹¹⁸, de attractieparken van Vlaams belang zoals het Boudewijnpark (Brugge), Bellewaerde (Ieper), Meli (Adinkerke), de Zoo (Antwerpen), het domein Planckendaal (Mechelen), Bobbejaanland (Lichtaart) en het domein Bokrijk (Genk). Als gevolg van het rijke cultuur-historisch erfgoed zijn de steden Antwerpen, Gent en Brugge van internationaal toeristisch belang. Ruimtelijk weerspiegelt dit belang zich vooral in een belangrijk aandeel van de hotelaccommodatie van Vlaanderen. Antwerpen beschikt over 46 hotels met ca 8000 bedden, Brugge over 103 hotels met ca 5000 bedden en Gent over 35 hotels met ca 3000 bedden. De gemiddelde hotelgrootte bedraagt in Antwerpen 180 bedden, in Gent 89

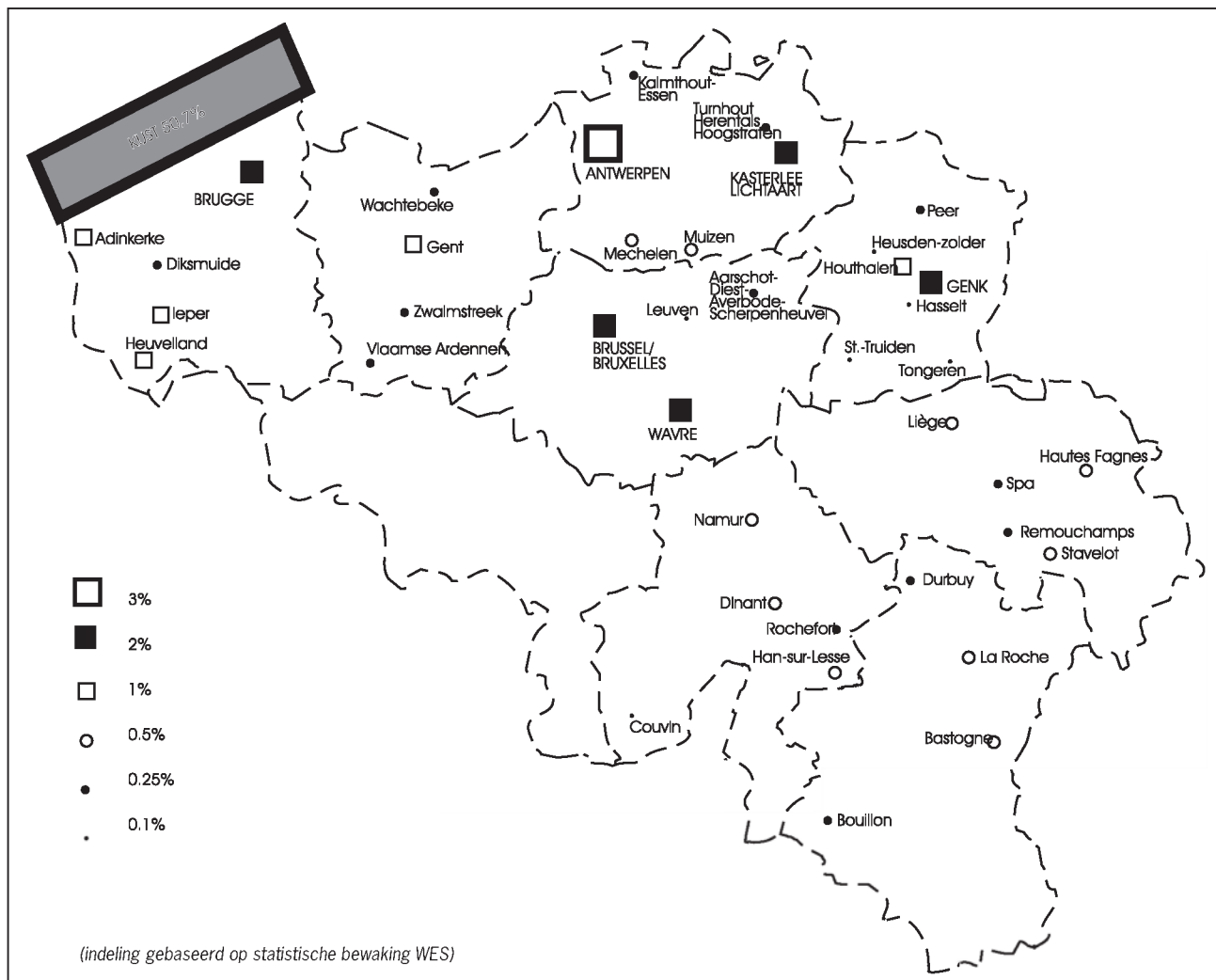
¹¹⁸ Ook Brussel moet als kunst- en zakenstad worden genoemd als toeristisch-recreatief knooppunt. De invloed van het toerisme en van de recreatie op de ruimtelijke structuur van Vlaanderen uit zich in Brussel o.a. door de aanwezigheid van enkele internationale hotels in de omgeving van de luchthaven van Zaventem (Mechelen en Diegem).

1A Bestaande ruimtelijke structuur

bedden en in Brugge 49 bedden. Opgemerkt moet worden dat ongeveer 3/5 van de overnachtingen in Antwerpen en Gent een zakelijk karakter hebben, tegenover slechts 15% in Brugge.

Kaart 3.2

Procentueel aandeel van het jaarlijks totaal aantal dagtochten van de Belgische bevolking (1991)



Bron: Westvlaams Economisch Studie Bureau

3.2.6. Zeehavens en internationale luchthaven Zaventem

Zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende

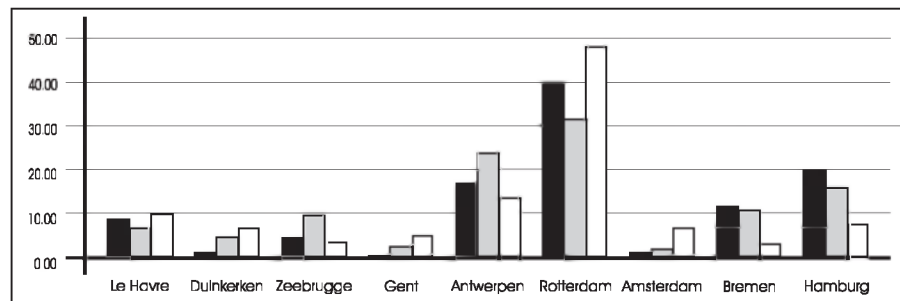
De Vlaamse zeehavens Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende zijn ruimtelijk en economisch structuurbepalend voor Vlaanderen (en daarbuiten) onder meer omwille van de omvang van de zeehavengebieden (de zogenaamde MIDA's of "Maritime Industrial Development Areas"), de concentratie en de dynamiek van de economische activiteiten (o.a. uit te drukken in werkgelegenheid of toegevoegde waarde), de aanwezigheid van spoorweg-, weg-, waterweg- en pijpleiding-infrastructuren op internationaal en Vlaams niveau en de multimodale goederenstromen die via deze infrastructures plaatsvinden.

Wat de impact van goederenvervoer betreft, wordt in de vier Vlaamse zeehavens 1992 een totale goederentrafiëk van 165 miljoen ton of 23,6% van de totale goederentrafiëk in de Hamburg-Le Havre-Range behandeld (figuur 3.3.). Dit aandeel van de Vlaamse zeehavens blijft stijgen (24,9 % in 1994). De belangrijkste zeehaven is Antwerpen met een goederenbehandeling van ca 102 miljoen ton in 1992 of 15% van de totale Hamburg-Le Havre-Range-trafiëk. In de zeehaven van Zeebrugge is de goederentrafiëk toegenomen tot ca 33 miljoen ton in 1992. De goederentrafiëk in de zeehaven van Gent bedraagt ca 22 miljoen ton in 1992. Het aandeel van de zeehaven van Oostende in de Vlaamse goederentrafiëk gaat niet boven de 0,4% of 5 miljoen ton. Het is een kleine zeehaven, die zich specifiek richt op de continentale kusttrafiëk (figuur 3.4.)

Figuur 3.3

Procentueel aandeel van de goederentrafiëk van containers, stukgoed en massagoed van de Vlaamse zeehavens in de totale Hamburg-Le Havre Range in 1992

- containers
- stukgoed
- massagoed



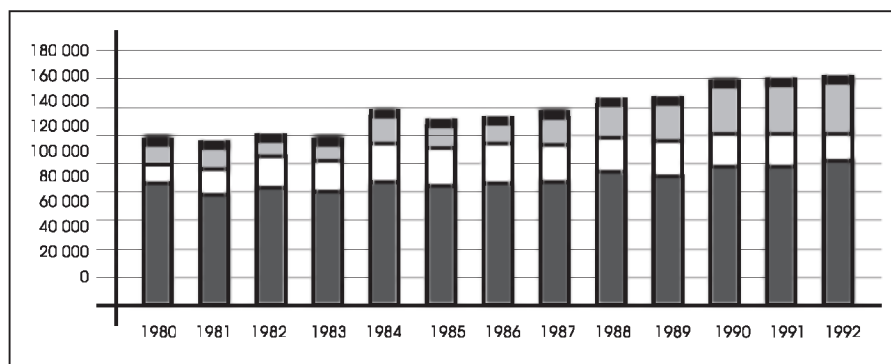
Bron: EUROPEAN REGIONAL PLANNING STRATEGY, 1992

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Figuur 3.4

Evolutie van de totale
trafiek in de Vlaamse
zeehavens (in 1000 ton)



Bron: VLAAMSE HAVENCOMMISSIE, jaarverslag 1992

Wat de omvang van de zeehavengebieden betreft nemen de industriegronden (volgens de bestemming op het gewestplan) een gezamenlijke oppervlakte van ca 21.350 ha in¹¹⁹. De gewestplanoppervlakte, de oppervlakte die bouwrijp is gemaakt (= inclusief infra- en superstructuren) en de oppervlakte in gebruik genomen voor maritieme en industriële bedrijvigheid in 1993 wordt voor de vier zeehavens in tabel 3.9. aangegeven.

Tabel 3.9

Oppervlakte industrie-
gronden volgens gewest-
plan, bouwrijpe terreinen
(inclusief ontsluitings-
infrastructuur) en in-
gebruik-genomen terrei-
nen in de vier Vlaamse
zeehavens in 1993 (in ha)

	oppervlakte gewestplan	bouwrijp	bouwrijp (%) t.o.v. GP opp.	in-gebruik- genomen*
Antwerpen	15.000	11.950	80%	10.800
Gent	4.000	2.700	68%	2.200
Zeebrugge	1.750	1.003	57%	902
Oostende	600	200	33%	150

* in-gebruik-genomen (ha) = in concessie genomen of aangekocht (dit is niet hetzelfde dan bodembezetting)

Bron: POLICY RESEARCH CORPORATION & SEMINARIE VOOR SURVEY EN RUIMTELIJKE PLANNING, RUG, deelproject Havengebieden, eindrapport, 1993.

Zeehavens zijn niet alleen goederenoverslagzones. De MIDA verwijst naar het ruimtelijk geconcentreerd en samenhangend geheel van klassieke distributie-activiteiten en de ermee verbonden industriële en diensten-activiteiten.

In de **zeehaven van Antwerpen** zijn de klassieke distributie-activiteiten, met uitzondering van de roll-on-roll-off (ro-ro) trafiek, relatief gedifferentieerd. Dry-bulk en stukgoederen (containers en overige stukgoederen) vormen samen de hoofdtrafiken van de Antwerpse haven. De belangrijkste stukgoederen zijn ijzer en staal, houtcellulose en papierpulp, bloem, suiker en fruit. Verder worden er aanzienlijke hoeveelheden non-ferro, meststoffen en chemicaliën, hout en graangewassen behandeld. De belangrijkste massa-goederen zijn ruwe aardolie, aardolie-derivaten, ertsen, kolen en meststoffen. Antwerpen is dankzij de haven uitgegroeid tot de

¹¹⁹ Alle gegevens met betrekking tot de oppervlaktes in de zeehavengebieden zijn afkomstig van de studie POLICY RESEARCH CORPORATION & SEMINARIE VOOR SURVEY EN RUIMTELIJKE PLANNING, RUG (1993). Aan de basis ligt planimetrisch onderzoek en bevraging bij de havenautoriteiten

voornaamste industriepool van het land en zelfs, na Houston (Verenigde Staten), tot het tweede belangrijkste chemiecentrum van de wereld. Het petrochemisch complex in het zeehavengebied en de belangrijke transport-, distributie- en opslagactiviteiten kennen een vrij extensief ruimtegebruik van het zeehavengebied in (5,3 werknemers per hectare). Ongeveer 2.200 ha is in concessie voor (petro-)chemie en ca 470 ha is in concessie voor petroleumraffinerijen en olieverwerking. Ook de autoassemblage is een belangrijke industriële pool in de zeehaven van Antwerpen (terreïnconcessies van ca 230 ha).

De **zeehaven van Gent** is vooral een industriële haven. Ruimtelijk en economisch structuurbepalend zijn staalnijverheid, chemische nijverheid en autoassemblage. Twee bedrijven, met name Sidmar en Volvo, zijn samen goed voor meer dan de helft van de industriële toegevoegde waarde. De trafieken zijn sterk gespecialiseerd (niche-structuur) en bestaan vooral uit droge bulkgoederen (o.a. granen). Deze hoge specialisatie leidt ondermeer tot een onevenwicht tussen aan- en afvoer.

De **zeehaven van Zeebrugge** is een ro-ro en een containerhaven. De droge massa-goederen bestaan in hoofdzaak uit steenkool en ijzererts. Energiegassen vormen het voornaamste vloeibare massagoed. Zeebrugge is een jonge haven, sterk op overslag en distributie gericht. Zij is nog sterk in ontwikkeling en kenmerkt zich door een vrij smalle industriële basis¹²⁰.

De **zeehaven van Oostende** is bijna uitsluitend een roll-on-roll-off-haven voor het goederen- en personenverkeer, voornamelijk gericht op Groot-Brittannië. De chemische industrie in de achterhaven is weinig watergebonden.

De zeehavens beschikken over een gedifferentieerd net van achterlandverbindingen via de weg, het spoor en over aan- en afvoerverbindingen via water en pijpleidingen¹²¹. Het transitverkeer in de Vlaamse havens is zeer groot. Wat de verdeling van de goederenstromen (aan- en afgevoerd via de zeevaart) over de verschillende vervoerswijzen betreft, nemen het spoorvervoer en het vervoer over het water nog een relatief groot aandeel in. Illustratief wordt de verdeling naar vervoerswijze voor de Gentse zeehaven aangegeven (1990): zeevaart 7,3%, binnenvaart 24,7%, wegtransport 35,5%, spoortransport 21,8% en transportband 10,7%.¹²²

De toegevoegde waarde van de havenfuncties *sensu stricto*¹²³ wordt geraamd op 76 miljard (1990) of ongeveer 1,2% van het Bruto Belgisch Produkt¹²⁴. De havengebonden industrie en de diensten in de zeehavengebieden zijn wat de toegevoegde waarde betreft ruim zo belangrijk. De totale toegevoegde waarde van de MIDA's

120 De zware investeringen in haveninfrastructuur dateren van na '70, en vonden pas plaats na de golf van industriële investeringen in de jaren '60. Het waren vooral de staalsector en de petroleumbedrijven die zich vestigden in de haven omdat ze veel oppervlakte nodig hadden en maritiem gebonden zijn. In Zeebrugge heeft de nabijheid van de toeristische zones Knokke en Blankenberge evenals de nabijheid van Brugge en het omliggende ecologisch waardevol gebied er toe geleid dat er alleen industriële functies gevestigd kunnen worden die een direct verband met de overslag hebben.

121 De structuurbepalende lijninfrastructuren in de zeehavengebieden worden uitgebreid behandeld in hoofdstuk 4 (De lijninfrastructuren in Vlaanderen).

122 SEMINARIE VOOR SURVEY EN RUIMTELIJKE PLANNING RUG, Een economische inventarisatie van de kanaalzone Gent-Terneuzen, een aanzet tot grensoverschrijdende samenwerking op economisch gebied, Gent/Terneuzen, 1991.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

wordt door de Nationale Bank van België voor de zeehaven van Antwerpen op 188 miljard en voor de zeehaven van Gent op 82 miljard geraamd (1990). Daarvan heeft respectievelijk 60% en 82% betrekking op de havengebonden industrie.

De totale impact van de vier zeehavengebieden op de werkgelegenheid van Vlaanderen wordt geschat op ca 120.000 personen. De directe werkgelegenheid in de zeehavens van Antwerpen en Gent wordt geraamd op respectievelijk 60.000 personen (1993) en 25.000 personen (1993). In de zeehaven van Antwerpen is er een belangrijke concentratie van de werkgelegenheid in de grotere bedrijven: in 60 van de 462 havengebonden bedrijven werken in totaal ca 47.000 mensen. In de havengebonden industrie van het zeehavengebied van Antwerpen werken ca 30.000 personen.

Om de maritieme toegang tot de havens van Antwerpen, Gent en Brussel te blijven garanderen moet regelmatig gebaggerd worden. De verwerking en berging van dit slib stelt dikwijls een ruimtelijk en ecologisch probleem.

Internationale luchthaven Zaventem

Van de vier Vlaamse luchthavens Zaventem, Antwerpen/Deurne, Oostende en Kortrijk/Wevelgem, is enkel de internationale luchthaven van Zaventem structuurbepalend op Vlaams niveau¹²⁵. De internationale luchthaven kenmerkt zich door:

- de bediening met een breed gamma van internationale en intercontinentale lijnen, charters en zakenvluchten;
- de diversiteit en de hoogwaardigheid van de verbindingen waarmee een groot aantal passagiers en vrachten worden verwerkt.

Het aantal vliegbewegingen bedraagt in Zaventem ca 225.000 in 1994 en het passagiersverkeer overschreed de kaap van de 10 miljoen passagiers (1994). Het goederenvervoer, inclusief de post, bedraagt ca 314 miljoen ton in 1992. Ter vergelijking worden in figuur 3.5. de passagiers op de internationale luchthavens in de buurlanden weergegeven.

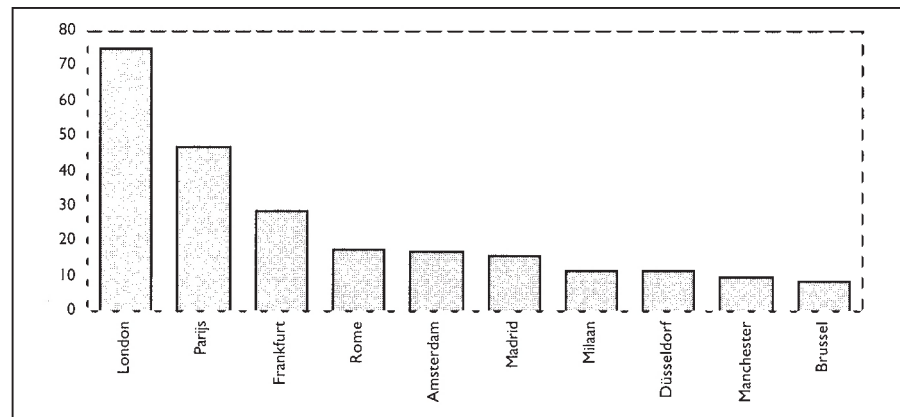
¹²³ Hier beperkt tot de overslagfunctie, de opslag- en distributiefunctie en de verkeersfunctie. Er werd geen rekening gehouden met overslag- en opslagactiviteiten die industriële ondernemingen voor eigen rekening uitvoerden. Wel is rekening gehouden met de indirecte creatie van toegevoegde waarde in de sectoren die leveren aan de havensector. Zie POLICY RESEARCH CORPORATION, De economische betekenis van de Vlaamse vervoerssector in de Belgische industriële structuur: ontwikkeling van een analysemethodologie, 1991.

¹²⁴ Bruto Belgisch Produkt: de som van de toegevoegde waarden die alle bedrijfstakken in België in een jaar tijd creëren.

¹²⁵ Met internationale luchthaven wordt niet verwezen naar een luchthaven, welke voldoet aan de vereisten vastgelegd in het Schengen-akkoord. Wel wordt verwezen naar de typologie zoals omschreven in de Trans-Europese Luchthaven Netwerken en naar de impact op de ruimtelijke structuur en de structurende werking van de luchthaven.

Figuur 3.5

Aantal passagiers op de voornaamste Europese luchthavens in 1988 (in miljoen)



Bron: EUROPEAN REGIONAL PLANNING STRATEGY, 1992, p. 151

Het ruimtebeslag **van de internationale luchthaven van Zaventem** bedraagt ca 1250 ha wat voor een internationale luchthaven klein kan genoemd worden. Omwille van de volgende ruimtelijke elementen is de luchthaven van Zaventem structurerend op de Vlaamse ruimte.

- De bestaande infrastructuur (drie start- en landingsbanen, taxiways, vliegtuigparkings, platformen en vrije ruimten, gebouwen, hangars, inschepingspiëren, controletoren, uitrusting (bebakening, verlichting,...)).
- De aanwezigheid van ontsluitingsvoorzieningen op internationaal en Vlaams niveau, met name de ring rond Brussel, de E19 (richtingen Antwerpen en Parijs) en E40 (richtingen Luik-Aken en Kanaaltunnel), de ontsluiting naar Brussel-centrum en de aanwezigheid van een spoorlijn en station.
- De aanwezigheid van luchthaven- en luchtvaartgebonden voorzieningen en bedrijvigheden (zoals onderhoudsbedrijven voor vliegtuigen, voor vliegtuigmotoren, koerierbedrijven (luchtvaart), cargo-handling bedrijven en dergelijke, evenals bepaalde vormen van toeleveringsbedrijven en bijhorende kantoren). De luchthaven is een belangrijke vestigingsfactor. De 200 luchthavengebonden bedrijven rond Zaventem hebben samen 13.500 werknemers (1988)¹²⁶.
- Een attractief vestigingsklimaat voor internationale bedrijvigheden omwille van de hoge bedieningskwaliteit en het groot aantal gebruikers (passagiers en vrachtvervoer).

De **luchthavens van Deurne en Oostende** worden als regionale luchthaven beschouwd en zijn slechts structuurbepalend op provinciaal niveau. Een regionale luchthaven is een luchthaven die:

- bediend wordt door een beperkt gamma van internationale en/of intercontinentale lijnen, maar ook door charters en daarnaast betekenis heeft voor zakenvluchten;
- door de beperkte diversiteit van de verbindingen een eerder beperkt aantal passagiers en/of vracht verwerkt.

¹²⁶ Recentere gegevens zijn niet beschikbaar.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Het aantal vliegbewegingen in Antwerpen bedraagt 58.876 in 1994. Van de meer dan 149.000 passagiers in de luchthaven in 1991, maakten er 111.000 of 74% gebruik van regelmatige lijnvluchten. Sindsdien is het aantal passagiers gestegen tot meer dan 250.000 (1994). Die stijging is in belangrijke mate toe te schrijven aan de uitbreiding van het aanbod van geregelde vluchten en van chartervluchten. Het vrachtvervoer blijft laag (ca 2,2 miljoen ton in 1994). De stijging van de jongste twee jaar, met een vertienvoudiging in 1992, heeft vooral te maken met een uitbreiding van het vrachtvervoer onder luchtvrachtbrief dat over de weg tussen Zaventem en Deurne wordt afgewikkeld.

Het aantal vliegbewegingen in Oostende bedraagt 35.985 in 1993. Sinds 1985 kent Oostende een continue daling van het aantal reizigers (van meer dan 180.000 in 1985 naar 95.000 in 1994). De omvang van de verhandelde goederen is sinds 1980 meer dan verviervoudigd (ca 60 miljoen ton in 1994). Deze groei deed zich vooral voor tussen 1987 en 1991 (van ca 15 tot ca 50 miljoen ton)¹²⁷. Sindsdien kan men een lichte daling waarnemen. De ontwikkeling en de industrialisering van een uitgebreide zone voor luchthavengebonden bedrijvigheden is in uitvoering.

De structuurbepalende elementen voor de luchthavens van Deurne en Oostende zijn de volgende.

- De luchthaven van Oostende beschikt in tegenstelling tot Deurne over een startbaan en accommodatie die geschikt zijn voor alle typen van vliegtuigen.
- De bestaande infrastructuur van een lager niveau (start- en landingsbanen met beperkte capaciteiten, taxiways, vliegtuigparkings, platformen en vrije ruimten, gebouwen, hangars, inschepingspiëren, controletoren, uitrusting (bebakening, verlichting,...).
- De ontsluitingsvoorzieningen op provinciaal niveau (wegen op provinciaal en stedelijk niveau, stedelijke openbaar-vervoersvoorzieningen).
- Een specifieke en beperkte ruimtevraag vanuit luchthaven- en luchtvaartgebonden voorzieningen en bedrijvigheden die afhankelijk is van de aard van de regionale luchthaven (eventuele onderhoudsbedrijven voor vliegtuigen, voor vliegtuigmotoren, koerierbedrijven (luchtvaart), cargo-handling bedrijven en dergelijke, evenals bepaalde vormen van toeleveringsbedrijven en bijhorende kantoren). De werkgelegenheid op de luchthaven van Oostende bedraagt in 1993 ca 700 personen. De indirecte werkgelegenheid wordt geraamd op 150 à 200 arbeidsplaatsen. De directe werkgelegenheid van Deurne bedraagt ca 550 personen en de indirecte minimaal 200¹²⁸.
- Een attractief vestigingsklimaat voor specifieke lokale bedrijvigheden met internationale relaties. De aanwezigheid van de luchthaven is geen belangrijke vestigingsfactor; de aard van de luchthaven is een afgeleide van specifieke onderdelen van de regionale bedrijvigheid.

¹²⁷ MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, Jaarverslag 1994 Vlaamse regionale luchthavens Oostende en Deurne, 1995.

¹²⁸ MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, Jaarverslag 1994 Vlaamse regionale luchthavens Oostende en Deurne, 1995.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

In tabel 3.10. zijn de voornaamste infrastructurele kenmerken van de luchthavens van Zaventem, Deurne en Oostende weergegeven:

Tabel 3.10

Kenmerken van de
landingsbanen in de
Vlaamse luchthavens
(exclusief
Kortrijk/Wevelgem)

	aantal banen	lengte van de banen
Zaventem	1	3.638 m
	1	3.211 m
	1	2.819 m
Antwerpen/Deurne	1	1.475 m
Oostende	1	3.200 m
	1	817 m

Bron: KEPPLER U. & KORSMIT J. & , LAUWERS D., 1993

De luchthaven van Kortrijk/Wevelgem is slechts structurerend voor de omgeving van Kortrijk. De luchthaven richt zich vooral op General Aviation activiteiten. Dit kan zowel personen- als vrachtvervoer zijn.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

3.3. Trends

Minder locatiegebondenheid en meer ruimtelijke specialisatie van productieprocessen

In het economisch productieproces manifesteren zich op internationaal vlak structurele wijzigingen die ook in Vlaanderen een ruimtelijke impact hebben. De structurele wijzigingen hebben zowel betrekking op de productiewijze als op de lokalisatie van het productieproces. Deze trends zorgen ervoor dat de (economische, socio-culturele) noodzakelijkheid aan ruimtelijke nabijheid vervalst. Naarmate productieprocessen meer op toegevoegde waarde worden georiënteerd, wordt meer zorg aan het bedrijfsimago besteed en aan de kwaliteiten van het bedrijventerrein en worden aan de omgeving hogere kwaliteitseisen gesteld.

Door het kennisintensiever worden van het economisch productieproces, neemt de ruimtelijke specialisatie toe. De toename van de logistieke en distributie-activiteiten ("Just-in-time-production") wijzen op een intensievere ruimtelijke interactie van economische productieprocessen. Een goede internationale en multimodale bereikbaarheid wordt een beslissende factor voor lokalisatie. De zeehavens, de internationale luchthaven, de stations voor de Hoge Snelheidstrein en lijninfrastructuren met een internationale verbindende functie ondersteunen deze tendens en worden steeds sterker structuurbepalend.

Verzwakking van de concentratie van economische activiteiten

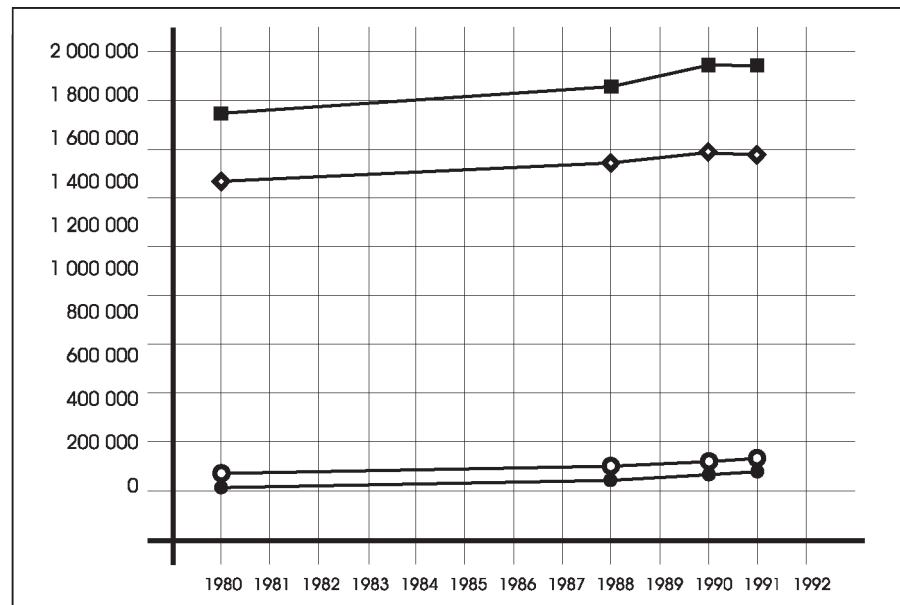
Vastgesteld wordt dat de bestaande ruimtelijke concentratie van economische activiteiten in Vlaanderen verzwakt. Dit is met name het geval ten aanzien van de steden. Concentraties van kleinhandel en distributie-activiteiten komen in belangrijkere mate voor langs verbindingswegen buiten de bestaande agglomeraties. Ruimtelijk kenmerken deze economische activiteiten zich door een groot ruimtegebruik.

De tendens naar een verminderde concentratie van economische activiteiten in de steden wordt aangetoond door de evolutie van de tewerkstelling (= werknemers) te beschouwen voor de grote, regionale en kleine steden, voor de gemeenten met een tewerkstelling van 3.500 werknemers en voor de overige gemeenten in Vlaanderen (figuren 3.6 en 3.7). De werkgelegenheid in de steden neemt toe tot 1990. In de overige gemeenten in Vlaanderen blijft de bezoldigde werkgelegenheid ook na 1990 toenemen met relatief gezien een hoger groeiritme. Er moet opgemerkt worden dat in absolute termen de concentratie aan werkgelegenheid in de steden veel groter is dan in de overige gemeenten in Vlaanderen en dat de steden nog steeds structuurbepalend zijn.

Figuur 3.6

De evolutie van de bezoldigde werkgelegenheid in Vlaanderen tussen 1981 en 1991 in absolute cijfers

- steden + knooppunten
- ◆ steden tot niveau 3b
- knooppunten tot 3500
- rest van Vlaanderen

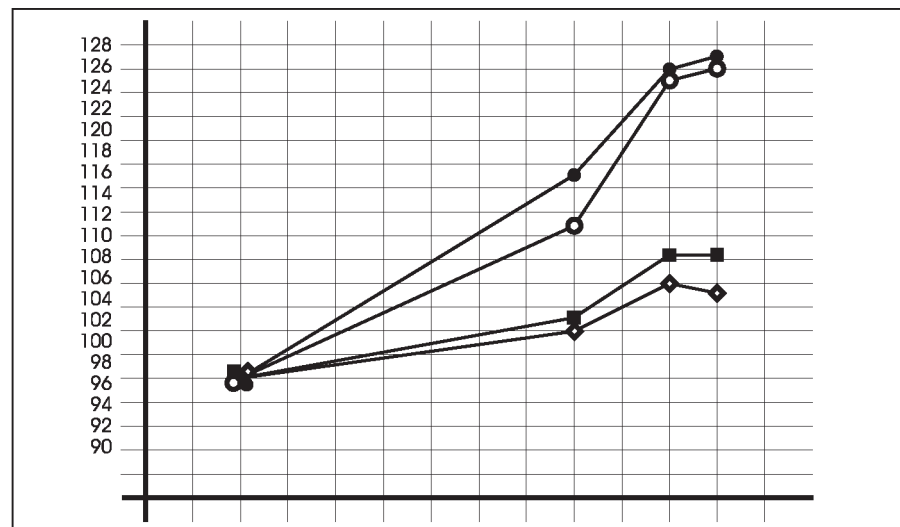


Bron: P. CABUS, 1993, op basis van R.S.Z-gegevens van 1981 tot 1991

Figuur 3.7

De relatieve groei van de bezoldigde werkgelegenheid in Vlaanderen (1981 = 100)

- steden + knooppunten
- ◆ steden tot niveau 3b
- knooppunten tot 3500
- rest van Vlaanderen



Bron: P. CABUS, 1993, op basis van R.S.Z-gegevens van 1981 tot 1991

Toenemende behoefte aan differentiatie van bedrijventerreinen

De behoefte aan differentiatie en een hoger imago van bedrijventerreinen neemt toe. De architecturale kwaliteit van het gebouwencomplex en de kwaliteit van de omgeving van het bedrijf worden een onderdeel van het publieke communicatieproces en van de marketingstrategie van het bedrijf. Dat geldt zowel voor kantoorgebouwen in stedelijke omgevingen, als voor bedrijventerreinen in de periferie en voor locaties in de open ruimte.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Het proces van internationalisering van handel, transport en logistiek als onafhankelijk en integrerend onderdeel van complexe productieprocessen, de verzelfstandiging van voorraadbeheer, en tenslotte de schaalvergroting en differentiatie binnen de transportsector zelf, genereren een toenemende ruimtelijke behoefte aan specifieke, gunstig gelokaliseerde voorzieningen zoals transportzones en multimodale logistieke parken. Transportzones worden gedefinieerd als "een duidelijk herkenbare ruimtelijke concentratie en gemeenschappelijke organisatie (initiatief) van internationaal georiënteerde transportactiviteiten en daarmee nauw samenhangende bedrijvigheid, waar al of niet zelfstandige diensten worden aangeboden, die een meerwaarde hebben ten opzichte van normaal transport"¹²⁹

In het transportnetwerk ontstaat zo'n ruimtelijke concentratie of knooppunt waar zich concentraties voordoen van goederenstromen, infrastructuur, economische bedrijvigheid, enz... en waar deze tijdelijk tot stilstand komen omwille van het voorkomen van de volgende redenen.

- Begin- of eindpunt van de getransporteerde goederen.
- Wijzigingen in de transportmodus (opslag, gecombineerd vervoer).
- De creatie van een meerwaarde, bv. in de vorm van produktveredeling of groupage van ladingen. Transportzones bevatten vestigingsmogelijkheden voor bedrijven uit de sectoren transport en expeditie. Logistieke (o.a. op- en overslag, voorraadbeheer, groupage, fysieke distributie, dataverwerking en communicatie) en transportondersteunende functies (o.a. tank-, reparatie- en servicefaciliteit, bewaking, horeca en verzorgingsfaciliteiten, verhuur, bank- en verzekeringsbedrijven) kunnen er uitgebouwd worden. Ook de aanwezigheid van Douane- en administratiefaciliteiten spelen een belangrijke rol.

Voor een zo efficiënt mogelijke overslag van goederen wordt er in een multimodale transportzone (weg/spoor, binnenvaart/weg) een volledig uitgeruste terminal voorzien.

In Vlaanderen wordt recent op deze trend ingespeeld door de uitbouw van bedrijventerreinen tot transportzones. Daarbij blijkt het begrip transportzone niet steeds dezelfde activiteiten te dekken.

- De **transportzone Meer en de transportzone LAR** (Lauwe-Aalbeke-Rekkem) zijn beide gesitueerd op een grensovergang tussen respectievelijk Nederland (E19-Antwerpen-Rotterdam) en Frankrijk (E17-Antwerpen-Lille) De activiteiten zijn nagenoeg identiek in beide transportzones: opslag en overslag en groupage van goederen.
- De **transportzone Zeebrugge** heeft in de eerste plaats een havengebonden functie, met klemtoon op douane-faciliteiten.
- De **transportzone Cargovil** (Vilvoorde), gelegen tussen Mechelen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de onmiddellijke omgeving van Zaventem, wil zich profileren als een zone voor produkten met een relatief hoge prijs/volume-verhouding.

¹²⁹ RIJKSPLANOLOGISCHE DIENST, 'Inland terminals en transportcentra in Nederland', 1988.

In Vlaanderen waren in 1988 ongeveer 3.400 transportbedrijven werkzaam die aan 39.392 personen werk verschaffen¹³⁰. Het grootste deel daarvan situeerde zich, zowel wat de bedrijven (71%) als wat de werkgelegenheid (62%) betreft, in het wegtransport. Uitgedrukt in ruimtegebruik per tewerkgestelde is de ruimtebehoefte voor logistiek en distributie (tussenpersonen 15,3 personen/ha en opslag (15,9 personen/ha) aanzienlijk kleiner dan voor de transportfunctie (10,1 personen/ha)¹³¹.

Intensiever gebruik en minder seizoensgebondenheid van toeristische en recreatieve voorzieningen

De groeiverwachtingen van de toeristisch-recreatieve sector liggen beduidend hoger dan het gemiddelde van de globale economie. De tewerkstellingsperspectieven vanuit de toeristische sector zijn positief maar het seizoengevoelig karakter van deze tewerkstelling gaat gepaard met niet-conventionele werktijden. Door de sterke trend naar tweede en korte vakanties buiten het klassieke toeristische seizoen, ontstaat wel een positieve beweging naar meer "year round" tewerkstelling. Deze tendens tot seizoenspreiding van het toerisme komt vooral tot uiting in de kunsthistorische steden en de grote vakantie dorpen. De effecten hiervan op het kusttoerisme vragen alle aandacht.

De hypothese waarin economische recessie zou leiden tot minder vakantieparticipatie en tot meer dagtochten als alternatief, is niet aangetoond. Door de gebrekkige informatie over de ontwikkelingen in dagtochten is het ook bijzonder moeilijk de relatie met de economische ontwikkelingen in beeld te brengen. Met uitzondering van de recreatie in openlucht is de groep 'werkenden' in alle typen dagtochten sterker vertegenwoordigd. In een toekomstscenario waarin het aandeel niet-werkenden toeneemt, kan men verschuivingen verwachten in het patroon van dagtochten: in de eerste plaats een afname van het totale volume, en in de tweede plaats een geringere betekenis van culturele recreatie (bijv. bezoek aan tentoonstellingen) en horeca.

Wat het verblijfstoerisme en haar ruimtelijke consequenties betreft, worden de volgende ontwikkelingen vastgesteld¹³².

- Hoge groeicijfers in de evolutie van het aantal overnachtingen voor korte- en nevenvakanties tussen 1980 en 1990 met name in de Kempen.
- Een verlies van marktaandeel voor de Kust op alle terreinen d.w.z. zowel bij de hoofdvakanties, nevenvakanties als korte vakanties.
- Een consolidatie van het marktaandeel bij de hoofdvakanties in de Kempen. Ten aanzien van de neven- en korte vakanties weet de Kempen haar marktaandeel uit te breiden o.a. door de versteviging van de positie van de recreatieve vakantie dorpen.
- Een weliswaar afnemende terugloop van het hotelaanbod aan de Kust, als gevolg van de geringe rentabiliteit door hoge grondprijzen en onvoldoende spreiding van de vraag over het jaar. Vele marginale hotelinrichtingen verdwijnen o.a. door kwaliteitsverhoging via decretale ingrepen.

130 SERV, Vlaanderen-het logistieke hart van Europa, 1992. Recentere gegevens zijn niet beschikbaar

131 SERV, Vlaanderen-het logistieke hart van Europa, 1992.

132 JANSSEN-VERBEKE M., Visie op toerisme en recreatie in Vlaanderen in 1994, 1993.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

- Een groei van de tweede- en korte vakanties aan de Kust waardoor de te sterke seizoensgebondenheid van dit toeristisch-recreatieve gebied enigszins vermindert. De groei blijft evenwel nog sterk op de toeristische vraag georiënteerd eerder dan op het zakelijk toerisme.
- De afbouw of een meer marktgerichte oriëntering van de (verblijfs)vakantiecentra aan de Kust als gevolg van een geringe participatie van de lagere sociale klassen in het verblijfstoerisme en een sterke seizoensgebondenheid.
- Een toenemende interesse en feitelijke engagementen voor uitbreiding van het hotelaanbod voor zakelijk toerisme in Brugge.
- Een toenemende discussie over wenselijkheid en lokalisatie van nieuwe (verblijfs)vakantiedorpen in de Kempen en aan de Kust.
- Een groter wordend aandeel van België in de groeiende vakantiemarkt in Nederland met name voor de korte vakanties (aandeel van 36% in 1980 tot 38% in 1990 voor de buitenlandse korte vakanties van de Nederlanders).

Wat het dagtoerisme betreft tonen schaarse gegevens (o.a. tellingen van het wegverkeer) aan dat de aantrekkingskracht van de Kust sinds de tweede helft van de jaren '80 verhoogt. Het dagtoerisme naar de steden neemt sterk toe wat de aantallen toeristen en de frequentie van de daguitstappen betreft. Met name blijkt de belangstelling voor evenementen, culturele voorstellingen en museabezoek te groeien. Ook de expansie van het aantal attractieparken in de laatste tien jaar laat vermoeden dat hier sprake is van een groeiemarkt.

3.4.1. Problemen

Toenemend ruimtebeslag van economische activiteiten

De industriële en de tertiaire economische activiteiten kenmerken zich door een toenemend ruimtebeslag. Tussen 1980 en 1992 is de bebouwde terreinoppervlakte voor economische activiteiten als volgt toegenomen: 5.060 ha voor handel, 4.157 ha voor industrie- en ambachtelijke bedrijvigheid, 2.777 ha voor opslag en 618 ha voor kantoorfuncties¹³³. Dit maakt in totaal een toename aan bebouwde terreinoppervlakte van 12.612 ha of meer dan 1.000 ha per jaar waarvan ca 350 ha voor de industriële functie en ca 200 ha voor de opslagfunctie.

Het toenemend ruimtebeslag vindt deels zijn oorzaak in wijzigingen van productieprocessen (waaronder automatisering, deeltijds werken) en is deels terug te brengen tot een weinig zuinig omgaan met ruimte. Dat blijkt uit het volgende.

- Bedrijven leggen omvangrijke grondreserves aan voor het geval op termijn uitbreiding nodig zou blijken.
- Bedrijven opteren steeds meer voor vrijstaande bebouwing.
- Nieuwe bedrijfsgebouwen worden overwegend met één bouwlaag opgetrokken. Nochtans is het mogelijk productieprocessen of ondersteunende kantoorruimten in meerdere bouwlagen uit te voeren.

¹³³ NIS, Fiscale Statistieken

- Bedrijven voorzien in afzonderlijke parkeergelegenheid en andere ruimtebehoevende voorzieningen voor werknemers, zakenbezoek en in voorkomend geval voor klanten rondom de bedrijfsgebouwen. Uitbouw van gemeenschappelijke parkeerruimte en andere voorzieningen rond bedrijven komt slechts uitzonderlijk voor.

Verzwakking van concentratie van economische activiteiten door versnippering van bedrijventerreinen

De versnippering van de economische activiteiten over 626 bestaande bedrijventerreinen (de terreinen van minder dan 5 ha en de particuliere bedrijventerreinen zijn niet meegeteld) leiden tot een verzwakking van de concentratie van economische activiteiten, tot een vermindering van potentiële ruimtelijke synergieën en schaalvoordelen, tot een verhoging van de aanleg- en onderhoudskosten van de nutsvoorzieningen en tot een toename van de goederenmobiliteit. Kleinere bedrijventerreinen veroorzaken ten opzichte van de oppervlakte nuttige bedrijfsruimte een grotere rest- en bufferruimte. Reserve-ruimte op kleinere bedrijventerreinen is moeilijker beheerbaar. Het versnipperd aanbod aan bedrijventerreinen veroorzaakt ook een bijkomende behoefte aan ontsluitingsinfrastructuur. Het draagvlak voor het aanbieden van een degelijk openbaar of collectief vervoer is veelal beperkt wat op zijn beurt leidt tot een toename van de personenmobiliteit met de auto.

Slechte ruimtelijke afstemming tussen vraag en aanbod aan bedrijventerreinen

Er bestaat een onvoldoende ruimtelijke afstemming van vraag en aanbod aan bedrijventerreinen en met name in de bestaande concentratiegebieden van economische activiteiten buiten de zeehavengebieden¹³⁴.

Tekort aan ruimte voor economische activiteiten op bedrijventerreinen manifesteert zich in het westelijk deel van de Vlaamse gemeenten rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in het Antwerpse stadsgewest, in de omgeving van Turnhout en tussen Brussel en Gent. De bedrijventerreinen tussen Brussel en Antwerpen, tussen Mechelen en Kampenhout, tussen Antwerpen en Lier en tussen Gent en Kortrijk zijn quasi volledig volzet. Hoge bezettingsgraden van bedrijventerreinen komen voor tussen Leuven, Tienen en Landen en in de omgeving van Kortrijk, Ieper en Poperinge.

Een overaanbod aan ruimte op bedrijventerreinen doet zich voor in de provincie Limburg (vooral in het noorden en het oosten), in de omgeving van Lokeren, Zottegem, Maldegem, Eeklo en Aalter, de omgeving van Geel, Mol, Lommel, Neerpelt, Overpelt, in de omgeving van Oudenaarde, Zottegem, Geraardsbergen en ten noorden van Beersel.

Daarnaast is de bezettingsgraad van de bedrijventerreinen gelegen buiten de steden (= in de open ruimte) aan de lage kant.

¹³⁴ GOM-databank en VAN NAELEN M., Rapport van de sector economie inzake het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1993.

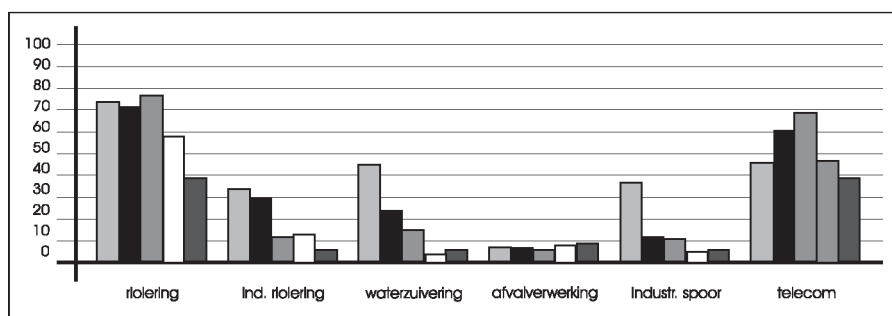
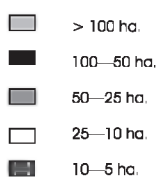
1A Bestaande ruimtelijke structuur

Lage uitrustingsgraad en zwak imago van bedrijventerreinen

In algemene termen is de uitrustingsgraad van de Vlaamse bedrijventerreinen laag. De uitrustingsgraad van de grotere bedrijventerreinen en deze bestemd voor industriële activiteiten ligt hoger (figuren 3.8. en 3.9.). Slechts twee op vijf bedrijventerreinen kleiner dan 10 ha en bestemd voor industriële activiteiten beschikken over riolering. Minder dan één op tien beschikt over een spooraansluiting. Voorzieningen voor waterzuivering of afvalverwerking komen zelden voor. De telecommunicatievoorziening is voldoende. Onder meer de lage uitrustingsgraad beïnvloedt op nadelige wijze de aantrekkingskracht op nieuwe investeringen en het imago van het bedrijventerrein.

Figuur 3.8

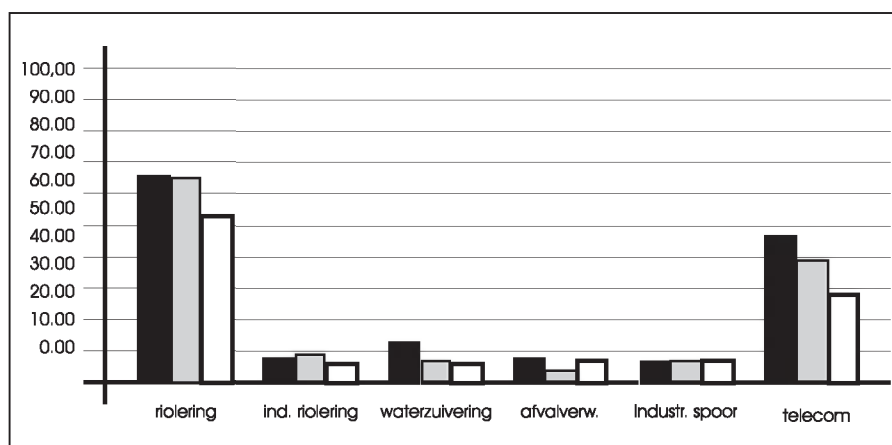
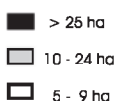
Uitrustingsgraad van bedrijventerreinen (industriegebied op gewestplan) (in %)



Bron: GOM-databank en VAN NAELTEN M., 1993

Figuur 3.9

Uitrustingsgraad van bedrijventerreinen (ambachtelijke en KMO-gebied op gewestplan) (in %)



Bron: GOM-databank en VAN NAELTEN M., 1993

Aan het imago van bedrijventerrein is tot op heden weinig aandacht besteed. Het zwak imago hangt ondermeer samen met een ontbreken van differentiatie naar type economische activiteiten die op het bedrijventerreinen worden ontwikkeld (= profilering) en met de uitrustingsgraad en voorzieningen die hiervoor wordt aangeboden.

Verouderde en verlaten bedrijfsgebouwen en -terreinen in concentratiegebieden van economische activiteiten

In concentratiegebieden van economische activiteiten en met name in steden met een industrieel verleden komen verouderde en verlaten bedrijfsgebouwen en -terreinen voor. Dit is onder meer het geval in de Zennevallei (Halle), in Vilvoorde, in Mechelen, in Aalst, in het Limburgs Mijng gebied, langsheen de Kempische kanalen en in de oudste havengedeelten van Antwerpen en Gent. Deze concentratiegebieden kenmerken zich door een negatief imago (o.a. door plaatselijke bodemvervuiling), een lage uitrustingsgraad, niet-functionele gebouwen en een hoog leegstandspercentage. Er ontbreekt een beleid om verlaten en verouderde bedrijfsgebouwen en -terreinen opnieuw een economische functie te geven en hiermee aan de vraag naar ruimte voor economische activiteiten te voldoen.

Problemen met ruimtelijke inpassing van economische activiteiten

Zone-vreemde en hinderlijke bedrijvigheid en invloed van VLAREM

Een deel van de economische activiteiten waaronder ook productie-activiteiten is niet gevestigd in juridisch hiertoe bestemde zones. Over de omvang van de zonevreemde bedrijvigheid is weinig of niets gekend. Ook economische activiteiten op bedrijventerreinen zijn vaak hinderlijk. Na geluidshinder door het verkeer, wordt industrie en bedrijvigheid met productie door de bevolking als tweede belangrijkste hinderbron aangeduid. Nog te weinig wordt bij de inplanting en de inrichting van nieuwe bedrijventerreinen of bij uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen rekening gehouden met de uitstoot van gevaarlijke stoffen, rookontwikkeling en risico's voor diverse calamiteiten (explosiegevaar, vrijkomen van gevaarlijke stoffen, ...). Een specifieke, op milieuoverwegingen gebaseerde interne zonering (de zogenaamde milieuzonering) wordt nog onvoldoende toegepast¹³⁵.

Het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunningen voor hinderlijke inrichtingen (VLAREM) heeft een beslissende invloed op de aanwezigheid van industriële en ambachtelijke activiteiten in de steden en in de open ruimte. Het algemeen voorkomingsprincipe dat ingeschreven staat in het VlareM legt zware verplichtingen op aan de bedrijven die zich in de steden of de kernen van de open ruimte willen vestigen of handhaven. Deze voorwaarden zijn onder meer afstandregels in het woongebied (minimale afstand van 50 meter tussen woning en bedrijf, ...). Hierdoor worden de exploitatievoorwaarden binnen de steden en de kernen van de open ruimte dermate streng en duur dat bedrijven, waaronder ook agrarische bedrijven, verkiezen de activiteiten naar een afgelegen en gemakkelijker bereikbaar bedrijventerrein te verplaatsen of zich als een verspreide bebouwing in het agrarisch gebied in te planten. Zo stimuleert de milieuwetgeving bedrijven om naar de rand van de steden of naar de open ruimte te verhuizen. Dit betekent een verdere aantasting van de open ruimte, een groter ruimtebeslag, het ondergraven van de multifunctionaliteit van de steden en de kernen van de open ruimte en de leefbaarheid ervan.

¹³⁵ MEERT H., Milieuzonering van bedrijven, schakel tussen milieu-effectrapportering en ruimtelijke ordening, in Planologisch Nieuws, 3, 1992.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Andere wetgeving

Naast de milieuwetgeving is ook andere wetgeving van toepassing bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Voorbeelden zijn de bestaande wetgeving betreffende de onbevaarbare waterlopen, de krachtlijnen voor geïntegreerd rioleringsbeleid, ... Niet altijd wordt er voldoende met deze wetgeving rekening gehouden.

Geen afstemming tussen bereikbaarheidsprofiel van de locatie en het mobiliteitsprofiel van het bedrijf

Het mobiliteitsprofiel van een bedrijf wordt bepaald door de omvang van de gegenereerde verkeers- en vervoersstromen en de kenmerken van de gebruikte vervoermiddelen. Activiteiten met een hoog aantal werknemers en/of bezoekers per hectare veroorzaken sterk geconcentreerde verkeersstromen. Voorbeelden zijn onderwijsinstellingen, culturele voorzieningen, kantoren voor zakelijke of persoonlijke dienstverlening of overheidskantoren. Activiteiten met een laag aantal werknemers en/of bezoekers per hectare veroorzaken daarentegen zwak geconcentreerde verkeersstromen. Voorbeelden zijn distributiebedrijven en sterk geautomatiseerde bedrijven. Dergelijke bedrijven genereren daarnaast meer vrachtvervoer. Een beter locatiebeleid kan hieraan een oplossing bieden.

De bereikbaarheid van een locatie wordt bepaald door de ontsluitingsstructuur van de aanwezige vervoersmodi en de ligging. Sommige locaties zijn goed ontsloten door openbaar vervoer, andere zijn goed bereikbaar voor wegvervoer (nabij autosnelwegopritten of langsheen wegen met hoge capaciteit). Allerlei mengvormen komen voor. Het bereikbaarheidsprofiel van een locatie geeft de wijze aan waarop de locatie bereikbaar is voor verschillende vervoersmodi.

Het huidige locatiebeleid houdt onvoldoende rekening met de afstemming tussen het bereikbaarheidsprofiel van de locatie en het mobiliteitsprofiel van bedrijven. Voor bedrijven waar die afstemming niet aanwezig is, leidt dit in vele gevallen tot bereikbaarheidsproblemen voor de bedrijven zelf. Voorbeeld is het bedrijventerrein Keiberg nabij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De locatie is sterk gericht op het gebruik van het individueel gemotoriseerd vervoer.

Voor de overheid leidt dit tot ondoelmatige investeringen in lijninfrastructuren. Er ontstaat een situatie waarbij sommige infrastructuren ondergebruikt worden doordat de ontsloten locatie niet ingevuld wordt met bedrijven waarvan het mobiliteitsprofiel in overeenstemming is met de aangeboden bereikbaarheid. Het leidt daardoor tot een overgebruik van andere infrastructuren, waardoor extra investeringen of stringente vormen van verkeersmanagement noodzakelijk worden.

Gebrek aan ruimtelijke inpassing

Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen wordt nauwelijks rekening gehouden met de natuurlijke structuur, met de bestaande biotopen en met de intrinsieke waarde van de landschappen. De ruimtelijke inpassing van omvangrijke bedrijventerreinen, in het bijzonder in de zeehavengebieden van Gent, Antwerpen en Oostende, is gebrekkig en leidt tot ruimtelijke conflicten¹³⁶.

136 STUDIEGROEP OMGEVING & BUREAU SME, Rom-project Kanaalzone Gent, concept startdocument fase 1, eindversie, 1993; STUDIEGROEP OMGEVING, Mida-Antwerpen en omgeving, Structuurplan Vlaanderen, deelproject 4 gebiedsgericht project Antwerpen-Brussel, eindrapport 1994.

Negatieve effecten van concentraties van kleinhandel langsheen verbindingswegen op de ruimtelijke structuur

De concentratie van kleinhandel en andere economische activiteiten (meestal met verkoopsoppervlakte) langsheen verbindingswegen buiten de stedelijke agglomeraties en de kernen van de open ruimte is een ontwikkeling die zowel negatief inwerkt op de ruimtelijke structuur van Vlaanderen als op de ruimtelijke structuur op lokaal vlak. Deze negatieve effecten zijn onder meer de volgende.

- De verzwakking van de bestaande concentraties aan kleinhandel in steden en kernen.
- De compartimentering van de open ruimte. Ze veroorzaken een ongewenste schaalverkleinende invloed op het landschap en verbreken ecologische relaties.
- De eenzijdige gerichtheid op autobereikbaarheid.
- De negatieve invloed op de verkeersfunctie van de weg waardoor de bereikbaarheid afneemt en de verkeersleefbaarheid ondermijnd wordt.
- De verkeersonveiligheid door de menging van de verschillende verkeersfuncties (erffunctie met gebiedsontsluitings- en verbindingfunctie).
- Een afwenteling van kosten voor ontsluitingsinfrastructuren en nutsvoorzieningen op de gemeenschap.
- Een stijging van het ruimtegebruik door onder meer aanleg van parkeervoorzieningen, de ruimtelijke uiteenlegging van de verkoopsoppervlakte, de productieruimte en ruimte voor beheer en logistiek.

Ondermijning van de kwaliteit van de open ruimte door overmatige concentratie van toeristisch-recreatieve activiteiten

De versnippering van de open ruimte en de verschraling van de landschappelijke en ecologische kwaliteiten - kortom de verminderde kwaliteit van de open ruimte - onder meer door concentratie van toeristische en recreatieve activiteiten brengt de eigen potentiële ontwikkelingen ervan in het gedrang. De omgevingskwaliteit is immers een essentiële voorwaarde voor recreatief en toeristisch medegebruik. Dit is met name het geval in de toeristisch-recreatieve netwerken Kust en Kempen. Meest kwetsbaar zijn de gebieden van de natuurlijke structuur (duinenzones, boscomplexen, beek- en riviervalleien, ...) en de gave landschappen die in de verdrukking raken door bebouwing of oneigenlijk gebruik van o.a. toeristisch-recreatieve activiteiten (vakantiedorpen, zones voor intensieve recreatie, tweede verblijven, kampeerbedrijven, ...).

Ondermijning van de leefbaarheid in kunststeden door overmatige concentratie van toeristische-recreatieve activiteiten

Door overmatige concentratie van toeristische en recreatieve activiteiten in de kunststeden wordt de leefbaarheid ervan en finaal het toeristisch produkt op zich ondermijnd. Dit is met name het geval in delen van Brugge, Gent en Antwerpen. De toeristische en recreatieve netwerken en knooppunten genereren intensief autoverkeer, zij het dan dat dit vaak beperkt is tot enkele topdagen en/of de vakantie-

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

periodes. De dominantie van het autogebruik als (recreatief en toeristisch) transportmiddel leidt tot verkeerscongestie en parkeerproblemen.

3.4.2. Potenties

Grote troeven voor steden

De Vlaamse steden bezitten grote troeven als vestigingsplaats voor nieuwe en herlokalisatie van bestaande economische activiteiten.

De Vlaamse gemeenten rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

De economische structuur van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van Antwerpen vertonen heel wat complementaire facetten en de twee stadsgewesten kunnen in het Vlaams stedelijk kerngebied in nauwe interactie met elkaar opereren. De internationale luchthaven van Zaventem (met Brucargo) is een bindend element voor deze economische relaties. Vanuit hun complementariteit hebben beide stadsgewesten veel aan elkaar te bieden. De ruimtelijke druk vanuit het Brussels stadsgewest (maar ook meer en meer vanuit het Antwerps stadsgewest) maakt de omgeving van de E19 tot een economisch concentratiegebied met grote dynamiek. De infrastructurele voorzieningen zijn daar niet op afgestemd waardoor het gebied tussen Antwerpen en Brussel inzake ruimtelijke herstructurering een complex gebied blijft waar de (stedelijke) economische ontwikkelingen met zorg moeten benaderd worden.

Antwerpen

De centrale ligging in Noordwesteuropese context, in combinatie met de voltooiing van de Europese eenheidsmarkt openen voor Antwerpen mogelijkheden om in de toekomst een nog belangrijkere rol te spelen als geïntegreerd handels- en vervoersknooppunt.

Gent

Omwille van de nabijheid van de grotere zeehavens Rotterdam, Antwerpen, Duinkerke en Zeebrugge is een niche-strategie voor de zeehaven van Gent aangewezen, zodat de haven van Gent een economische ontwikkeling van de stad en haar omgeving zou kunnen stuwten. Zolang Brussel onder ruimtelijke druk staat vanwege de toenemende tertiaire activiteiten, zijn er wellicht mogelijkheden weggelegd voor de ontwikkeling van tertiaire activiteiten in Gent.

Brugge

Naast de troeven van de zeehaven van Zeebrugge heeft Brugge een uitstekend woon- en leefklimaat en geniet ze internationale bekendheid.

Kortrijk

In Kortrijk - waar de endogene groei de ruggegraat vormt van de economie - worden vragen gesteld over de ingeslagen weg. De snelle ontwikkelingen in textiel en metaal (technologische vereisten, globalisatie van het productiesysteem, herstruc-

turingen in de distributie, enz ...) dwingen de bedrijfsleiders en de beleidsverantwoordelijken na te denken over de in de toekomst te bewandelen weg. Naar aanleiding van de voltooiing van de Europese eenheidsmarkt staan Kortrijk en omgeving voor nieuwe uitdagingen. Door de geografische ligging is Kortrijk verplicht haar troeven te formuleren in functie van een euroregio "region Nord" met de steden Rijsel-Robeke (Roubaix), Toerkonje (Tourcoing) en Doornik.

Hasselt-Genk

De troeven van Hasselt en Genk bevinden zich naar analogie met Kortrijk onder meer in het (her)positioneren ten opzichte van Maastricht, Aken en Luik. Ook de economische reconversie van het vroegere mijngebied en de mogelijkheden voor toerisme en recreatie vormen belangrijke potenties voor Hasselt en Genk.

Potentie van de stations voor de hoge-snelheidstrein

Het station voor de hoge-snelheidstrein Brussel-Zuid en in de toekomst Antwerpen-Centraal is potentieel structuurbepalend voor Vlaanderen omwille van de volgende elementen.

- Het aanbieden van nieuwe spoorverbindingen naar belangrijke steden en stedelijke regio's in het centraal hoofdstedelijk gebied zoals Londen, Parijs, Randstad, Keulen in het Ruhrgebied, en Rijsel. Het station Brussel-Zuid neemt, alhoewel het in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelegen is, ook voor Vlaanderen een voorname plaats in; de belangrijke spoorverbindingen vanuit de Vlaamse grote en regionale steden zijn georiënteerd op Brussel-Zuid en nagenoeg alle treinen hebben hier een stopplaats.
- De kwaliteit van het vervoer met de hoge-snelheidstrein (hogere reissnelheid, vliegtuigcomfort, flexibiliteit, centrale ligging van opstapplaatsen...) oefent een aantrekkingskracht uit op een groot potentieel aan gebruikers tot ver buiten het stadsgebied. Ten aanzien van Brussel-Zuid oefent deze invloed zich uit tot in de Vlaamse gemeenten rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en nagenoeg volledig de provincie Vlaams-Brabant.
- De ontwikkeling van Brussel-Zuid en later ook Antwerpen Centraal zorgt voor een concentratie aan hoogwaardige diensten, kleinhandel en kantoorfunctie. De concentratie aan stedelijke functies brengt een verschuiving in de lokalisatiepatronen van deze functies teweeg in het stadsgebied en ruime omgeving. Het station Brussel-Zuid oefent als dusdanig invloed uit op concurrerende locaties in de Vlaamse gemeenten rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Kwaliteit van de ruimte essentieel voor potenties van toerisme en recreatie

Wil men de potenties van toerisme en recreatie ten volle te benutten dan is kwaliteit van de ruimte, zowel in de steden als in de open ruimte, een essentiële voorwaarde. De potenties zijn onder meer de volgende.

- **Toerisme als bron van werkgelegenheid.** Alhoewel de verwachtingen niet mogen overroepen worden, heeft de toeristische ontwikkeling in de toekomst

1A

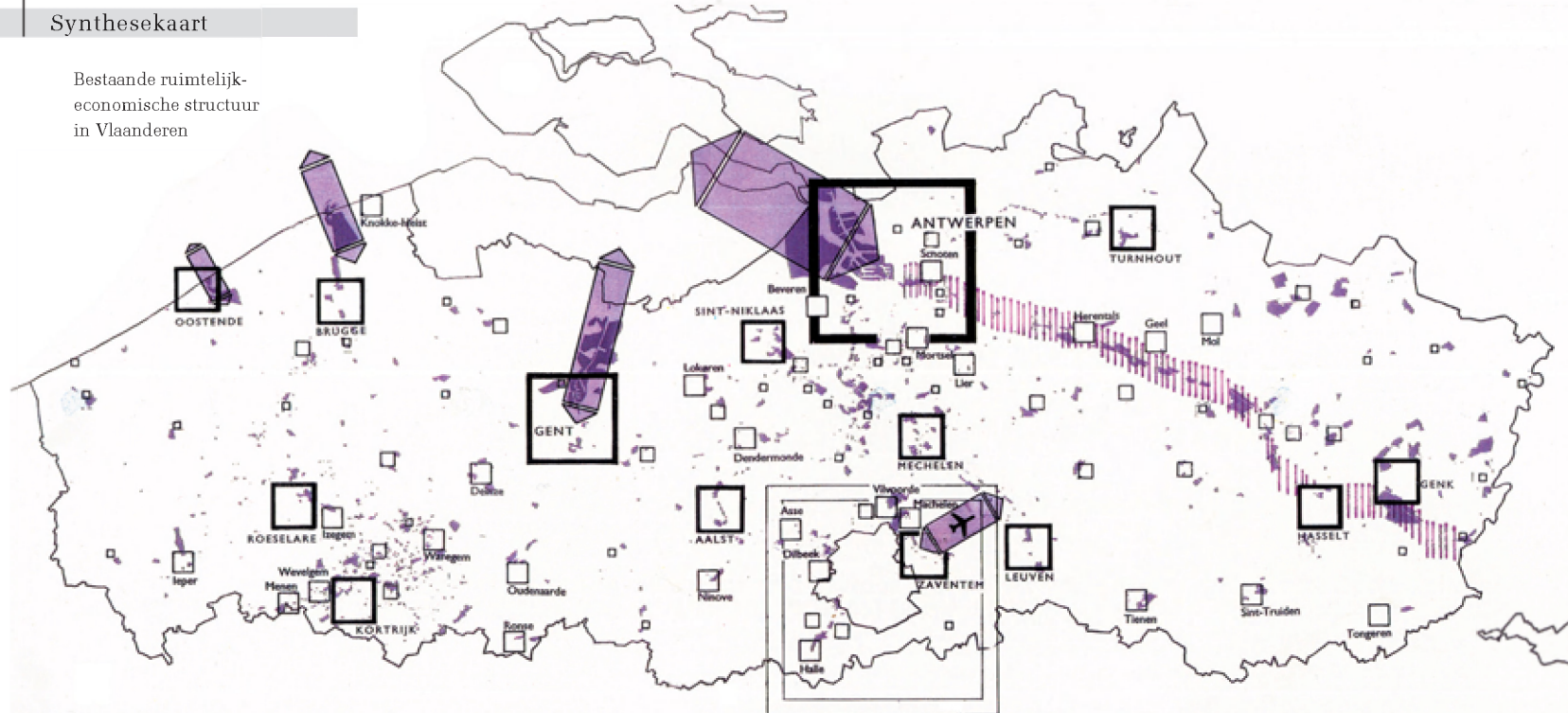
Bestaande ruimtelijke structuur

een bijdrage te leveren in het potentieel van directe en indirecte werkgelegenheid.

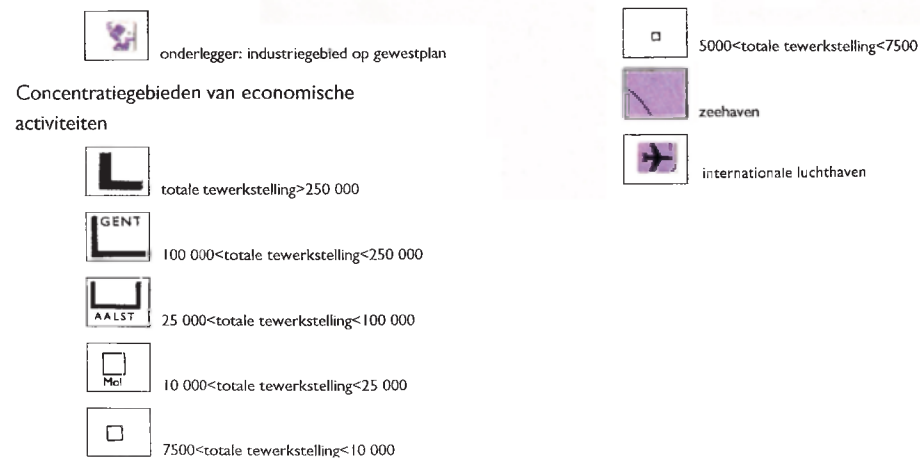
- **Toerisme als aanjaagmotor voor stedelijke revitalisatie.** Het toerisme heeft nog reële groeipotenties in de historische steden in Vlaanderen. Zowel in het marktsegment van het verblijfs- als van het dagtoerisme, worden belangrijke expansiemogelijkheden gezien voor toeristische produktontwikkeling gebaseerd op een combinatie van volgende elementen: historisch erfgoed, culturele activiteiten, horeca-aanbod en recreatief winkelen.
- **Toerisme en recreatie in harmonie met landschap en natuur.** De open ruimte biedt voldoende, maar nog te weinig verkende, mogelijkheden voor recreatief medegebruik zonder dure (openbare en private) investeringen en zonder bedreiging van de structuurbepalende elementen van de open ruimte.
- **Mogelijkheden voor toeristische en recreatieve netwerkvorming.** Op deze wijze worden de bestaande en nieuwe toeristische en recreatieve elementen op elk schaalniveau (gemeenten, provincie, Vlaams Gewest) geconcentreerd waardoor voor toeristen en recreanten de belevingswaarde van de afzonderlijke elementen toeneemt.

Synthesekaart

Bestaande ruimtelijk-economische structuur in Vlaanderen



LEGENDE



Synthese

De steden, de zeehavens Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende en de internationale luchthaven Zaventem bepalen de economische structuur van Vlaanderen. Het zijn de belangrijkste concentratiegebieden van economische activiteiten.

Daarbuiten hebben ook nog andere gemeenten een impact op het vlak van de werkgelegenheid. Het gaat over gemeenten die omwille van hun ligging, om historische redenen of omwille van het uitdeinen van bedrijven uit de steden, een belangrijke rol vervullen binnen de ruimtelijk-economische structuur in Vlaanderen. Ze hebben evenwel niet dezelfde uitstraling en belang als de steden. Op de structuurbepalende infrastructuur en in het bijzonder op de auto(snel)wegen en op het Albertkanaal is eveneens een belangrijk gedeelte van de economische structuur van Vlaanderen geënt.

De ruimtelijk-economische structuur wordt, in een aantal grote-classes, in beeld gebracht op basis van de concentratie van de tewerkstelling.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

IV De lijninfrastructuur in Vlaanderen

4.1. Verband tussen mobiliteit en ruimtelijke structuur

Tussen mobiliteit en ruimtelijke organisatie van de samenleving bestaat een verband. De ruimtelijke spreiding van wonen en economische activiteiten maakt dat mobiliteit niet alleen wenselijk maar zelfs noodzakelijk is geworden. De factor ruimtelijke nabijheid heeft aan belang ingeboet. Autobezit en autobeschikbaarheid zijn door een aantal technologische doorbraken en de daling van de relatieve kost van mobiliteit sterk toegenomen. Hogere reïssnelheden, transportmiddelen en infrastructuur waardoor deze hogere snelheden kunnen worden gehaald, worden belangrijker.

Het verband tussen de vraag naar mobiliteit, het aanbod van vervoerswijzen en infrastructuur, en de ruimtelijke spreiding is niet éénduidig. Nieuwe infrastructuur voor snellere vervoerswijzen genereert nieuwe mobiliteit (in termen van personenkilometer) en wordt ruimtelijk structurerend. Dat geldt zowel voor de stations van de hogesnelheidstrein (H.S.T.), de luchthavens met goedkopere chartervluchten als voor nieuwe (autosnel)wegen.

De sterke toename van de mobiliteit heeft in Vlaanderen geleid tot problemen van bereikbaarheid en leefbaarheid, met name in die gebieden die door het genereren van mobiliteit structuurbepalend zijn zoals steden en in concentraties van economische activiteiten.

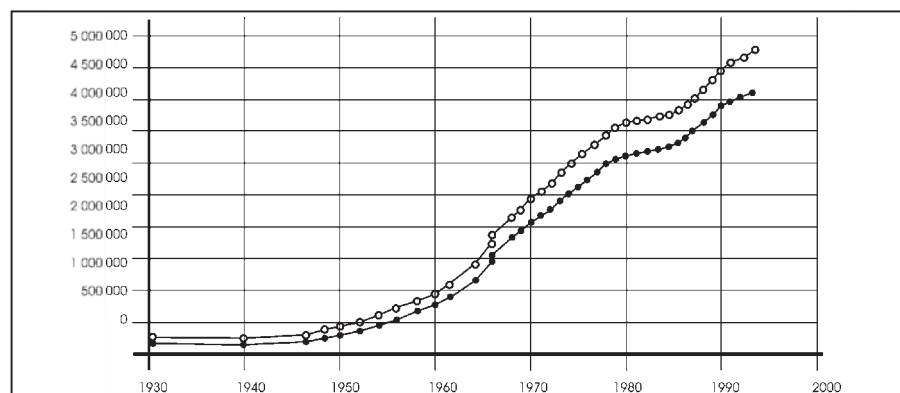
4.1.1. Mobiliteit van personen

Sinds de jaren '50 neemt, met het toegenomen wagenbezit, de personenmobiliteit via de auto stelselmatig toe. (figuur 4.1.) In Vlaanderen beschikken 1.240.603 gezinnen over één wagen; 390.548 gezinnen beschikken over twee of meer wagens; 510.406 gezinnen beschikken niet over een auto (1991).

Figuur 4.1

Evolutie van het totaal aantal motorvoertuigen en personenwagens van 1930 tot 1994 in België (in absolute cijfers)

○ totaal
● personenwagens



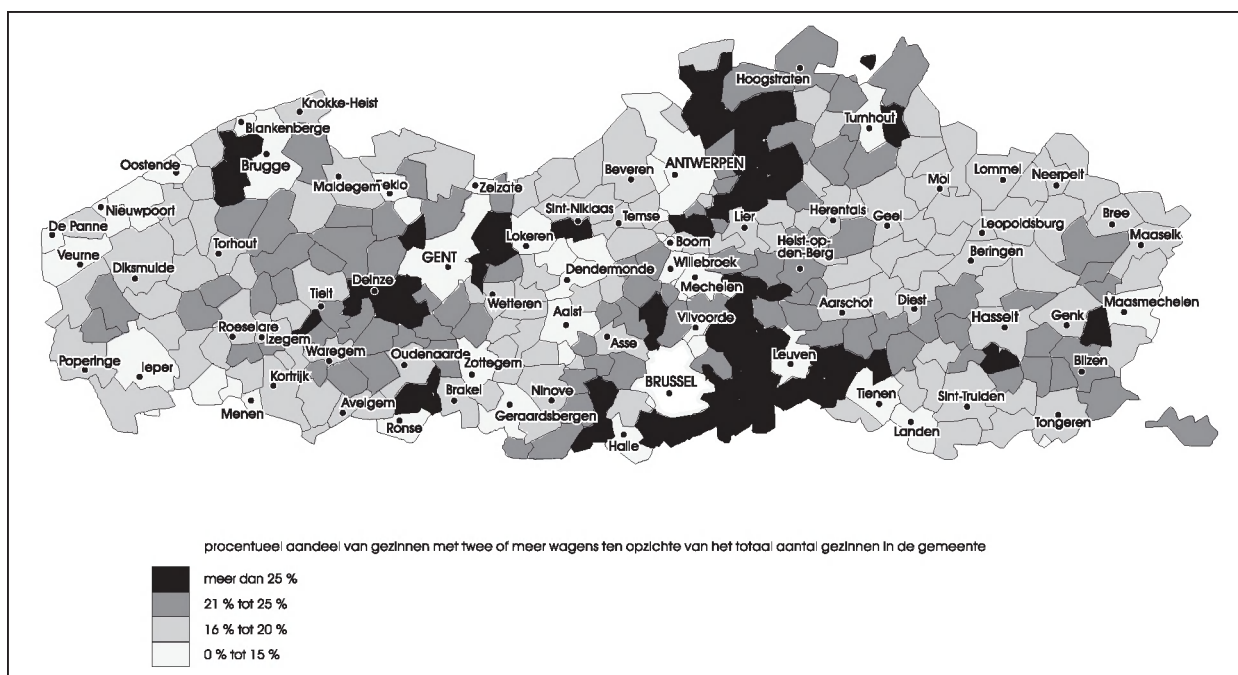
Bron: N.I.S., Motorvoertuigenpark

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 4.1

Ruimtelijke spreiding van gezinnen met twee of meer wagens



Bron: NIS en verwerking AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Kaart 4.1. geeft de ruimtelijke spreiding van het aantal gezinnen met twee wagens of meer. Het wagenbezit is hoog in de gemeenten rond de steden. Hoog wagenbezit, hogere inkomens, twee-verdienersgezinnen, grotere bouwpercelen en een gering aantal stedelijke voorzieningen in het woongebied gaan hier samen. De aanwezigheid van wegeninfrastructuur ondersteunt de tendens voor een hoog wagenbezit. Gezinnen met twee of meer wagens komen relatief weinig voor in de steden, de kuststrook, de traditionele pendelzone tussen Brussel en Gent, in de Westhoek, het oostelijk Hageland en in Haspengouw.

Tussen 1985 en 1991 nam in Vlaanderen de reizigersmobiliteit toe van 50 miljard reizigerskilometer¹³⁷ tot ongeveer 61 miljard reizigerskilometer (+ 23%) of een jaarlijkse groei van bijna 4%. Het privé-autoverkeer neemt het grootste aandeel in de stijging van de personenmobiliteit voor zijn rekening (87%). Het collectief vervoer over de weg en het spoorverkeer nemen respectievelijk bijna 9% en 5% voor hun rekening. De ruimtelijke spreiding per arrondissement van het aandeel van iedere vervoerswijze voor de woon-werkverplaatsingen wordt weergegeven in tabel 4.1.

137 Eén reizigerskilometer: de verplaatsing van één reiziger over één kilometer

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Tabel 4.1

Aandeel (procent) van de vervoerswijzen voor de woon-werkverplaatsing per woonarrondissement in 1991

	Trein	Vervoer werk- gever	Auto- passa- gier	Auto- bestuur- der	Bus tram metro	Motor- fiets- scooter	Fiets brom- fiets	te voet	Totaal
Antwerpen	3,50	4,05	8,20	49,01	12,62	0,44	11,55	10,65	100,00
Mechelen	12,29	4,92	8,08	43,49	6,03	0,46	16,74	8,00	100,00
Turnhout	2,36	10,67	8,08	44,80	5,34	0,40	22,64	5,70	100,00
prov. Antwerpen	4,83	5,68	8,15	47,08	9,81	0,43	14,95	9,07	100,00
Halle-Vilvoorde	10,87	1,62	10,17	53,38	10,61	0,56	5,77	7,03	100,00
Leuven	14,27	5,26	8,15	47,22	7,59	0,56	9,18	7,77	100,00
prov. Vl. Brabant	12,31	3,16	9,32	50,78	9,33	0,56	7,21	7,34	100,00
Brugge	7,91	3,77	6,47	44,04	2,92	0,75	25,99	8,15	100,00
Diksmuide	5,19	13,36	7,33	45,13	3,73	0,45	18,04	6,77	100,00
Ieper	4,43	6,02	8,08	46,67	4,46	0,46	22,00	7,88	100,00
Kortrijk	4,53	3,44	6,69	46,81	3,09	0,55	26,78	8,11	100,00
Oostende	5,29	5,26	6,60	42,23	6,15	0,80	21,77	11,91	100,00
Roeselare	4,22	3,40	5,93	45,98	2,32	0,47	30,02	7,65	100,00
Tielt	3,70	5,20	6,83	46,73	2,41	0,55	27,95	6,63	100,00
Veurne	2,45	2,69	5,93	48,03	2,69	0,50	23,96	13,76	100,00
prov. West-Vlaanderen	5,26	4,42	6,65	45,47	3,38	0,60	25,70	8,52	100,00
Aalst	30,74	4,01	6,88	34,80	2,91	0,65	13,16	6,86	100,00
Dendermonde	15,31	6,24	7,43	39,91	3,61	0,61	20,89	6,00	100,00
Eeklo	3,40	9,00	7,09	44,78	5,78	0,53	23,92	5,50	100,00
Gent	8,54	3,15	7,40	48,33	7,91	0,62	16,12	7,94	100,00
Oudenaarde	14,49	5,95	7,49	42,59	2,52	0,77	18,24	7,97	100,00
Sint-Niklaas	5,97	5,65	8,74	45,14	6,30	0,63	21,11	6,46	100,00
prov. Oost-Vlaanderen	13,90	4,71	7,50	43,16	5,44	0,63	17,57	7,08	100,00
Hasselt	3,24	6,43	9,28	51,76	6,53	0,43	15,06	7,28	100,00
Maaseik	0,51	15,27	7,77	47,52	6,28	0,36	18,04	4,25	100,00
Tongeren	2,12	7,61	12,92	53,32	7,03	0,35	11,05	5,62	100,00
prov. Limburg	2,25	9,04	9,74	51,01	6,58	0,39	14,90	6,09	100,00
Vlaanderen	8,06	5,18	8,13	47,00	7,17	0,53	16,10	7,84	100,00

Bron: N.I.S., Volkstelling 1991 en bewerking door de AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

In 1991 gaat respectievelijk 47% als autobestuurder en 8% als autopassagier naar het werk, 8% gaat met de trein naar het werk, 7% met tram, bus en metro, 15% gaat met de (brom)fiets naar het werk, 6% gaat te voet en 5% met vervoer georganiseerd door de werkgever. De vervoermiddelkeuze vertoont belangrijke regionale verschillen.

Het treingebruik is hoog in de arrondissementen Aalst (31%), Dendermonde (15%), Oudenaarde (14%), Leuven (14%), Mechelen (12%) en Vilvoorde (11%).

- Het tram-, bus- en metrogebruik is hoog in de arrondissementen Antwerpen (13%) en Halle-Vilvoorde (11%).
- Het fietsgebruik is hoog in de provincie West-Vlaanderen (arrondissementen Roeselare (30%), Tielt (28%), Kortrijk (27%), Brugge (26%) en Veurne (24%).
- Het vervoer door de werkgever wordt vooral gebruikt in de arrondissementen Maaseik (15%), Diksmuide (13%) en Turnhout (11%).

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

- Het wagengebruik is hoog in de provincies Vlaams-Brabant en Limburg, met als uitschieters de arrondissementen Halle-Vilvoorde (53%) en Tongeren (53%). Het wagengebruik is laag in de arrondissementen in de traditionele pendelstreek Aalst (35%) en Dendermonde (40%).

4.1.2. Mobiliteit van goederen

Door de ruimtelijke spreiding van de economische activiteiten is het goederenvervoer een onmisbare schakel geworden voor het economisch functioneren. In tegenstelling tot het vervoer van personen is het goederenvervoer weinig gevoelig voor de schommeling van brandstofprijzen en wordt de evolutie vooral bepaald door de economische productiestructuur en door de groei van het Bruto Binnenlands Produkt.

Mede door zijn ligging - aan zee, aan de monding van Schelde, in het centrum van het centraal hoofdstedelijk gebied - is Vlaanderen van oudsher een belangrijk handels-, vervoers- en distributieregio. Afgemeten aan de toegevoegde waarde van de aan-, af- en doorvoerstromen staat Vlaanderen vooraan in Europa. "Vlaanderen distributieland" is aldus zeer toepasselijk. Het aandeel van de vervoerssector (excl. communicatie) in het Bruto Nationaal Produkt van België bedraagt 5,7% (1987). Dit is de hoogste waarde binnen de EU, tegenover een gemiddelde van 4,1% voor de gehele EU en 4,5% voor Nederland dat in absolute cijfers de grootste aan-, af- en doorvoerstromen realiseert.

Het totale volume goederenvervoer (intern en internationaal) bedraagt in Vlaanderen 27 miljard tonkilometer (1990)¹³⁸. Hiervan wordt 70% over de weg vervoerd, 12% via de binnenvaart en 18% via het spoor.

Het internationaal vervoer (excl. doorvoer) van en naar België bedraagt in 1989 155 miljoen ton¹³⁹. De binnenvaart neemt daarin het grootste aandeel (ca 50%). Wegen en spoorvervoer nemen respectievelijk 32% en 19% voor hun rekening. De belangrijkste laadplaats is het arrondissement Antwerpen (28,5 miljoen ton). Ook belangrijk is het arrondissement Gent met 7,3 miljoen ton. De arrondissementen Hasselt, Maaseik, Tongeren, Turnhout, Brugge, Kortrijk en Eeklo zijn ieder goed voor meer dan 1 miljoen ton. Het internationaal inkomend goederenvervoer wordt hoofdzakelijk in de arrondissementen Antwerpen, Gent en Hasselt gelost. Binnen België is in 1989 338 miljoen ton goederen vervoerd¹⁴⁰. Hiervan gebeurt 85% over de weg. Het spoor en de binnenvaart nemen respectievelijk 9% en 6% voor hun rekening. De belangrijkste verbindingen voor het intern goederenvervoer zijn Antwerpen-Luik (3,5 miljoen ton), Antwerpen-Charleroi (3 miljoen ton), Antwerpen-Gent (2,2 miljoen ton), Antwerpen-Halle-Vilvoorde (2,2 miljoen ton), Brussel-Halle-

138 Tonkilometer: de verplaatsing van één ton goederen over één kilometer
GENTIL G., Het Belgische goederenvervoer anno 1989: nationaal en internationaal, 1993, Impulsprogramma Transport en Mobiliteit, module B2, SESO.
139 GENTIL G., Het Belgische goederenvervoer anno 1989: nationaal en internationaal, 1993, Impulsprogramma Transport en Mobiliteit, module B2, SESO.
140 GENTIL G., Het Belgische goederenvervoer anno 1989: nationaal en internationaal, 1993, Impulsprogramma Transport en Mobiliteit, module B2, SESO.

Vilvoorde (1,9 miljoen ton) en Antwerpen-Hasselt (1,7 miljoen ton). De grootste interne goederenvervoersstromen vinden binnen het arrondissement Antwerpen plaats (nl. 14,7 miljoen ton).

4.2. De lijninfrastructuur

De lijninfrastructuur is mede bepalend voor de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen. Het structurerend karakter van de lijninfrastructuur wordt bepaald door de morfologische impact (o.a. begrenzingen, door- en versnijdingen), door het functioneren ervan, met name in het aantrekken en ondersteunen van economische activiteiten op de knooppunten (oprittencomplexen, stations) of door specifieke uitrustingen (kaaimuren, spoorwegterreinen) en het genereren van personen- en/of goederenmobiliteit.

Kenmerkend in de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen en in het bijzonder ten aanzien van de lijninfrastructuur is de parallelle ligging van structuurbepalende lijninfrastructuur. De oude gewestwegen, de spoorwegen met IC-verbindingen en meer recente auto(snel)wegen zijn in belangrijke mate parallel uitgebouwd als verbinding tussen en gebiedsontsluiting van de (internationale) concentratiegebieden van economische activiteiten. Dit is met name het geval voor de wegen, de spoorwegen en de waterweg tussen Antwerpen en Brussel, de wegen en de waterweg tussen Antwerpen, Hasselt en Luik, de wegen en de spoorweg tussen Antwerpen en Gent, de wegen, de spoorwegen en de waterweg tussen Antwerpen en Nederland (Bergen-op-Zoom, Roosendaal), de wegen, de spoorweg en de waterweg tussen Gent, Kortrijk en Frankrijk (Rijsel), de wegen, spoorweg en de waterweg tussen Oostende, Brugge en Gent, de wegen en de spoorwegen tussen Brussel en Brussel, de wegen en de spoorweg tussen Brussel en Luik en de wegen en de spoorweg tussen Leuven en Hasselt.

4.2.1. Wegeninfrastructuur

De Vlaamse wegeninfrastructuur kenmerkt zich door een fijnmazig karakter. De totale lengte van de wegen in Vlaanderen bedraagt ca 57.000 km, wat een densiteit van 4,2 km weg per km² betekent.

Structuurbepalend op Vlaams niveau zijn de autosnelwegen, de autowegen en de gewestwegen¹⁴¹ die de steden en de concentratiegebieden van economische activiteiten ontsluiten, met elkaar verbinden en de verbinding met de steden en de con-

¹⁴¹ Autosnelweg : bijzondere weg voor snelverkeer, zonder gelijkvloerse kruispunten

Autoweg : weg bestemd voor het verkeer van snelle motorvoertuigen, maar met gelijkvloerse kruispunten. Bromfietsen, landbouwvoertuigen en slepen van kermisvoertuigen zijn verboden, andere trage voertuigen zijn toegelaten.

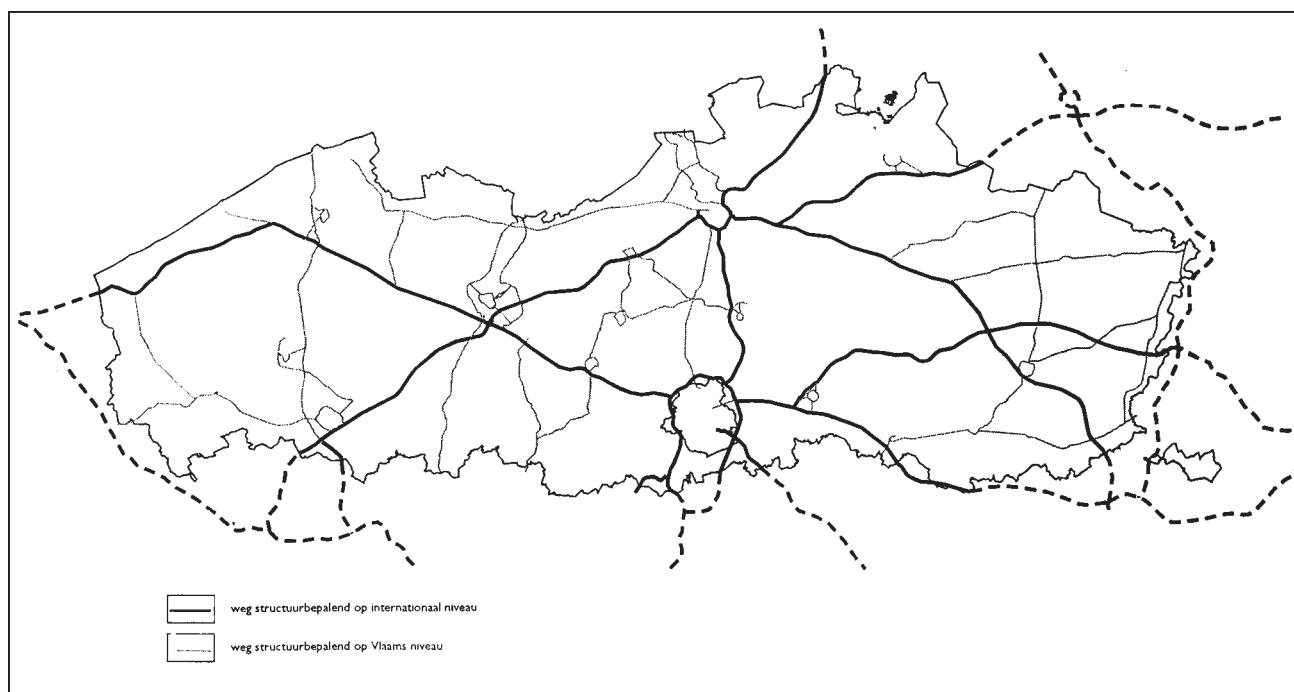
Gewestweg : alle wegen beheerd door de gewestelijke overheid die geen autosnelwegen of autowegen zijn

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 4.2

Wegeninfrastructuur
in Vlaanderen



Bron: Departement LIN en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

centratiegebieden van economische activiteiten in Wallonië, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Nederland, Frankrijk en Duitsland verzorgen. (kaart 4.2.) Een aanzienlijk deel van de autosnelwegen of A-wegen in Vlaanderen maakt deel uit van de structuurbepalende wegeninfrastructuur op Noordwesteuropees niveau. Dit zijn met name:

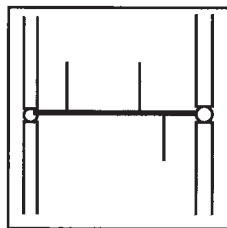
- de noord-zuidverbindingen E19 (A1/A7) Rotterdam-Antwerpen-Brussel-Parijs, de E17 (A 14) Antwerpen-Gent-Rijsel-Parijs, de E411 (A4) Brussel-Namen-Luxemburg en de A25 Maastricht-Luik.
- de oost-westverbindingen E40 (A18/A10/A3) Londen-Calais-Gent-Brussel-Luik-Aken-Ruhrgebied, de E313 Antwerpen-Hasselt-Luik, de E314 (A2) Brussel-Leuven-Aken, de E34 (A21) Antwerpen-Eindhoven-Duisburg-Ruhrgebied en de E42 (A8) Brussel-Doornik-Rijsel.

Deze wegeninfrastructuur is uitgerust om een (internationale) verbindende functie te vervullen (meer dan 50% is uitgerust met 2x3 rijstroken, tank- en restauratie-

voorzieningen, ...). Door de aanwezigheid van op- en afrittencomplexen op beperkte afstand van elkaar vervult de internationale wegeninfrastructuur naast de verbindende functie ook een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de steden en zelfs een interne verkeersfunctie voor verschillende Vlaamse steden.

Daarnaast zijn omwille van hun vormgeving (2x2 rijstroken, inrichting als autoweg of autosnelweg, ...), omwille van de huidige verkeersintensiteiten en gebruikskarakteristieken en omwille van de verbindende en ontsluitende functie de volgende wegen structuurbepalend op Vlaams niveau. De volgende vier ruimtelijke types worden onderscheiden.

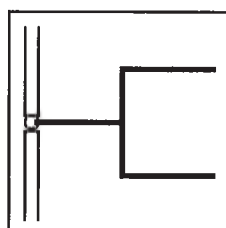
- **Type 1:** De weg verzorgt omwille van de grotere maaswijdte in het omgevende (internationale) autosnelwegennet een beperkte verbindingsfunctie. Daarnaast verzorgt de weg de gebiedsontsluiting voor de grote steden, de regionale steden en de kleine steden.



Tot dit ruimtelijk type behoren de volgende wegen: de A17 tussen E40 (Brugge), Roeselare, en E17 (Kortrijk) en E42 (Doornik) en de A19 tussen Kortrijk en Poperinge.

Ook sommige gewestwegen behoren tot dit ruimtelijk type. Het gaat enerzijds om historische verbindingswegen waarvoor geen ontdubbeling met een autosnelweg heeft plaatsgevonden. Voorbeelden zijn N8 Ieper-Veurne, N35 Deinze-Tielt-Diksmuide-Veurne, N60 Gent-Oudenaarde-Ronse-Leuze, N42 Wetteren-Zottegem-Geraardsbergen-Ath, N10 Antwerpen-Lier-Heist-op-den-Berg-Aarschot, N71 Herentals-Geel-Mol-Lommel-Neerpelt, N75/N74 Neerpelt-Houthalen-Helchteren-Hasselt, ... Anderzijds gaat het om nieuwe verbindingswegen waar de maaswijdte tussen de internationale autosnelwegen te groot is. Voorbeelden zijn de N49/A11 Antwerpen-Zelzate-Knokke, de A12 tussen Antwerpen, Boom en Brussel en de N16 tussen Temse en Willebroek.

- **Type 2:** De weg verzorgt de gebiedsontsluitingsfunctie vanuit grote steden, regionale steden en kleine steden naar het (internationale) autosnelwegennet.



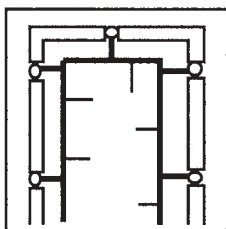
1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Tot dit type behoren ondermeer de auto(snel)wegen vanuit de zeehavens van Oostende en Zeebrugge of vanuit de concentratiegebieden van economische activiteiten naar de (internationale) autosnelwegen. Voorbeelden zijn de A10 Oostende-Jabbeke (E40/A10), N31 Zeebrugge-Brugge-Loppem (E40/A10), de A12 Antwerpen-Bergen-op-Zoom, de N264 tussen A2 en R23 (Leuven), de N47 tussen Lokeren en Zele.

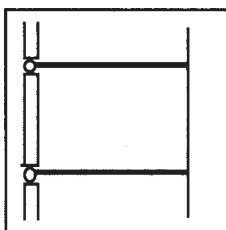
Daarnaast behoren hiertoe de ringwegen in de steden die de gebiedsontsluiting voor de stad verzorgen. Voorbeelden zijn R10 Singel-Antwerpen, R40 stadsring Gent, R30 stadsring Brugge, R41 stadsring Aalst, de R23 te Leuven.

- **Type 3:** In de grote steden en in de poorten verzorgt de weg zowel de gebiedsontsluiting als de verbindingfunctie naar het hoofdwegennet. Dit houdt een complexe verkeerssituatie in.



Tot dit type behoren de ringauto(snel)wegen rond de grote steden en de zeehavens van Antwerpen en Gent die de gebiedsontsluiting verzorgen naar de (internationale) autosnelwegen (Voorbeelden zijn de R4 te Gent, de R2, de Scheldelaan en de Havenringweg te Antwerpen, R8 te Kortrijk, R6 te Mechelen)

- **Type 4:** De weg heeft een gebiedsontsluitende functie en een lokale verbindingfunctie naar het (internationaal) autosnelwegennet in de gebieden met een lineaire stedelijke ontwikkeling (met name de Kust en op een lager niveau het Maasland). Deze gewestwegen vormen een zogenaamde kamstructuur.



De gewestwegen die de historische verbinding verzorgden tussen de grote, regionale en kleine steden en die door de (internationale) autosnelwegen zijn ontdebeld, hebben hun structurerend vermogen op Vlaams niveau grotendeels verloren. Zij zijn omwille van hun vormgeving, morfologie (wegdorpen, ...), gebruikskarakteristieken en functie (o.a. erf functie voor kleinhandelsconcentraties) slechts structuurbepalend voor hun omgeving. De omgevende nederzettingstructuur staat in historisch verband met de weg en is ruimtelijk afleesbaar. Voorbeelden zijn N70 Antwerpen-Sint-Niklaas-Lokeren-Gent, N43 Gent-Deinze-Waregem-Kortrijk-

Tourcoing, N1 Breda-Antwerpen-Mechelen-Brussel, N9 Brussel-Asse-Aalst-Gent, N2 Brussel-Leuven-Aarschot-Diest-Hasselt-Maastricht.

Wat het ruimtelijk functioneren van de structuurbepalende wegeninfrastructuur betreft, zijn volgende gegevens gekend.

- De trafiek op de A-wegen (840 km) beloopt 13,2 miljoen voertuigkilometer en op de gewestwegen (ca 5.200 km) ca 11,2 miljoen voertuigkilometer (1992).
- De intensiteit op de structuurbepalende wegen verschilt sterk. Op de stedelijke ringen worden intensiteiten vastgesteld van meer dan 100.000 voertuigen per dag.
- Het percentage vrachtwagens op de autosnelwegen bedraagt ca 20% van het totale gemotoriseerde verkeer op een gemiddelde dag (6u-22 u) en ca 23% op een werkdag. Op de overige gewestwegen ligt het percentage vrachtwagens op 13% voor een gemiddelde dag en op ca 16% op een werkdag.
Het percentages vrachtwagens ligt hoger op wegen in noord-zuid richting dan in wegen in oost-west richting.
- De verkeersleefbaarheid is laag bij de doortocht door bebouwde kernen op de gewestwegen en op de zogenaamde autowegen.

4.2.2. Spoorweginfrastructuur

De spoorweginfrastructuur in Vlaanderen kenmerkt zich door een sterke gerichtheid op Brussel. De uitbouw van het intercity- en interregionet zwakt enigszins deze radiale structuur af. Op Vlaams niveau zijn de volgende spoorwegen (= morfologie) en spoorverbindingen (= functioneren) structuurbepalend. (kaart 4.3.)

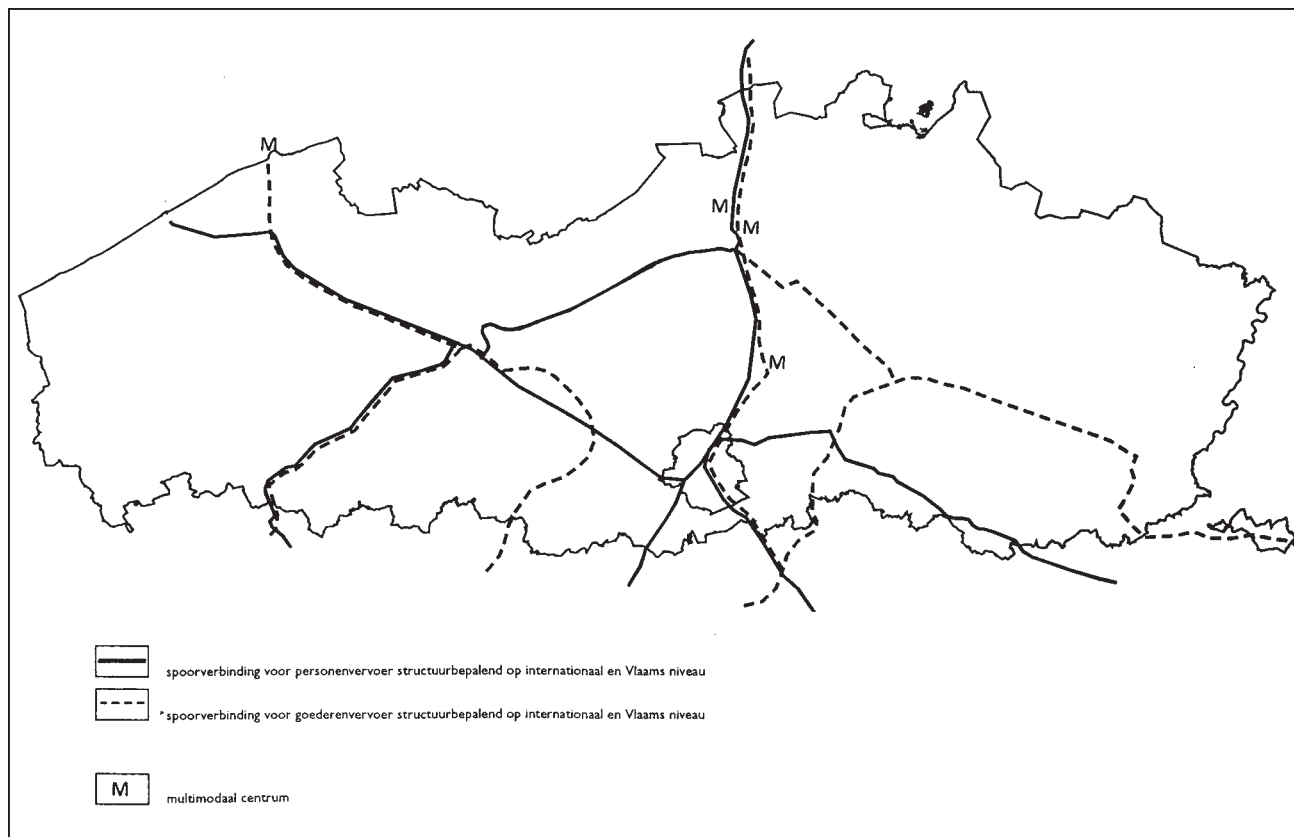
- **De internationale spoorlijnen en spoorverbindingen:** Oostende-Brugge-Gent-Brussel-Leuven-Luik-Keulen (personen), Brussel-Halle-Parijs (personen), Brussel-Namen-Luxemburg (personen), Antwerpen-Roosendaal (goederen en personen), Antwerpen-Gent (personen); Antwerpen-Mechelen-Brussel (personen), Gent-Kortrijk-Rijsel (goederen en personen), Zeebrugge-Gent-Wetteren-Aalst-Denderleeuw-Ath-Parijs (goederen), Antwerpen-Lier-Aarschot-Leuven-Ottignies-Parijs (goederen), (Antwerpen)-Aarschot-Hasselt-Montzen (goederen) en Antwerpen-Muizen-Schaarbeek-Ottignies-Luxemburg (goederen). De internationale spoorlijnen verbinden de Vlaamse grote en regionale steden (met uitzondering van Roeselare, Turnhout en Hasselt-Genk) en concentratiegebieden van economische activiteiten met grote en regionale steden in Wallonië, Frankrijk, Nederland, Duitsland en Luxemburg.
- **De IC-stations voor het personenverkeer.**
Dit zijn met name de stations met een internationale functie Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid, gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Brussel-Zuid is omwille van haar internationale verkeers- en vervoersfunctie en haar economisch belang ook structuurbepalend voor Vlaanderen. De volgende hoofdsta-

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Kaart 4.3

Spoorinfrastructuur
in Vlaanderen



Bron: NMBS en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

tions in een grote of regionale stad zijn structuurbepalend voor de stad en haar omgeving¹⁴² : Aalst, Berchem, Brugge, Gent-Sint-Pieters aangevuld door Gent-Dampoort, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel, Oostende, Roeselare en Sint-Niklaas. De stations in de regionale steden Turnhout en Genk bevinden zich op het einde van een lijn en worden door de N.M.B.S. op een lager niveau door spoorverkeer bediend waardoor het structurerend vermogen ervan beperkter is.

- **De vormingsstations** voor het goederenverkeer met name Antwerpen-Noord en Merelbeke.
- **De multimodale centra**, met name spoor/weg-terminals voor gecombineerd vervoer.

¹⁴² In de beheersovereenkomst van de N.M.B.S. (K.B. 14.10.1992) worden de Vlaamse stations met een interstedelijk statuut, die niet weerhouden zijn als internationaal station, opgesomd. Enkel voor het op basis van deze stations gedefinieerd net waarborgt de N.M.B.S. volgens art. 12 de totstandkoming van de volgende minimumdienst: 16 interstedelijke treinverbindingen per dag en per rijrichting op alle werkdagen; 12 interstedelijke treinverbindingen per dag en per rijrichting op de andere dagen.

Tussen deze vervoersknooppunten verzorgen blok- en shuttle-treinen het vervoer van goederen. De terminals hebben ten aanzien van het vrachtwagenverkeer over de wegen een invloedsradius van ca 80 à 100 km. Het spoortraject, dat overwegend 's nachts wordt afgelegd, heeft een minimale afstand van 500 à 600 km. Spoor/weg-terminals zijn ingericht in de zeehaven van Antwerpen (tussen het 6de Havendok en het Churchilldok) en te Antwerpen-Schijnpoort. In de zeehaven van Zeebrugge bestaan eveneens uitgebreide laad- en losfaciliteiten. Daarnaast bestaat de dry-terminal van Muizen (Mechelen) (waar onder andere via de Kanaaltunnel multimodaal vervoer naar Groot-Brittannië wordt georganiseerd), en bestaan multimodale terminals voor trafieken met een specifieke bestemming (Hermes, Belstore, Eurologistics, ...).

Alhoewel op een aantal spoorlijnen, die grote en regionale steden in Vlaanderen met elkaar verbinden, door de N.M.B.S. een intercity-regeling wordt aangeboden, blijft het structurerend vermogen op het Vlaams niveau beperkt. Dit is met name het geval voor volgende spoorlijnen: Antwerpen-Sint-Niklaas-Lokeren-Gent, (Brussel-Leuven)-Landen-Sint-Truiden-Hasselt-Genk en Brugge-Roeselare-Kortrijk. Ook blijft het structurerend vermogen van de intercity- en interregioverbindingen in functie van de pendel naar Brussel beperkt tot de betrokken (kleine) stad en haar omgeving. Voorbeelden zijn de spoorlijnen Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem-Denderleeuw, Dendermonde-Brussel, Aalst-Brussel, Turnhout-Brussel, ...

Wat het ruimtelijk functioneren van de structuurbepalende spoorweginfrastructuur betreft, zijn volgende gegevens gekend.

- De belangrijkste reizigersstromen (meer dan 30.000 reizigers per dag/beide richtingen) zijn in hoofdzaak gericht op Brussel (1992).
- Het vrachtvervoer per spoor (zowel invoer als uitvoer) is overwegend internationaal gericht¹⁴³.

4.2.3. Waterwegeninfrastructuur

De rivieren en kanalen hebben een functie voor vervoer, voor waterbeheersing, voor proceswatervoorziening, voor economische activiteiten, voor drinkwatervoorziening, voor natuur en voor watergebonden recreatie. Ze zijn ook ruimtelijk structurerend voor het omgevende gebied. De rivieren worden eveneens ingeschakeld voor het afvoeren van proceswater, effluent, afvalwater, ...

De waterwegeninfrastructuur vormt een net met uiteenlopende technische eigenschappen en met verschillend belang voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Vlaanderen. De indeling van de waterwegen, van de standaardafmetingen van de schepen, van de kunstwerken en van het overeenstemmende laadvermogen is vastgelegd in resolutie 8 van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer (ECMV, 1961). De ECMV en de Economische Commissie voor Europa van Genève zijn in 1991, naar aanleiding van de ontwikkeling van de

¹⁴³ Recente gegevens voor Vlaanderen over (internationaal) goederenvervoer per spoor zijn niet beschikbaar.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

duwvaart en van het containervervoer, met het oog op een nieuwe algemene indeling studies begonnen. Voorlopig wordt hier nog de oudere Genève-indeling gehanteerd waarbij klasse VI wordt voorbehouden voor de internationale routes.

De waterwegeninfrastructuur in Vlaanderen is sterk gericht op de zeehaven van Antwerpen. Ten aanzien van de internationale verbindingen verzorgt de zeehaven van Antwerpen (en in mindere mate die van Gent) een knooppuntfunctie in het waterwegennet van Noordwest-Europa. De zeehavens van Zeebrugge en Oostende daarentegen zijn slecht aangesloten op het internationale waterwegennet.

Het ruimtelijk structurerend vermogen van waterwegen wordt zowel bepaald door de economische functie en de andere functies die de waterweg verzorgt als door de vormgeving en de uitrustingsgraad die de waterweg heeft. Daarbij worden de meer recente bedrijventerreinen niet meer ontsloten via de waterwegen wat het structurerend vermogen van waterwegen vermindert. Op Vlaams niveau is de volgende waterwegeninfrastructuur structuurbepalend. (kaart 4.4.)

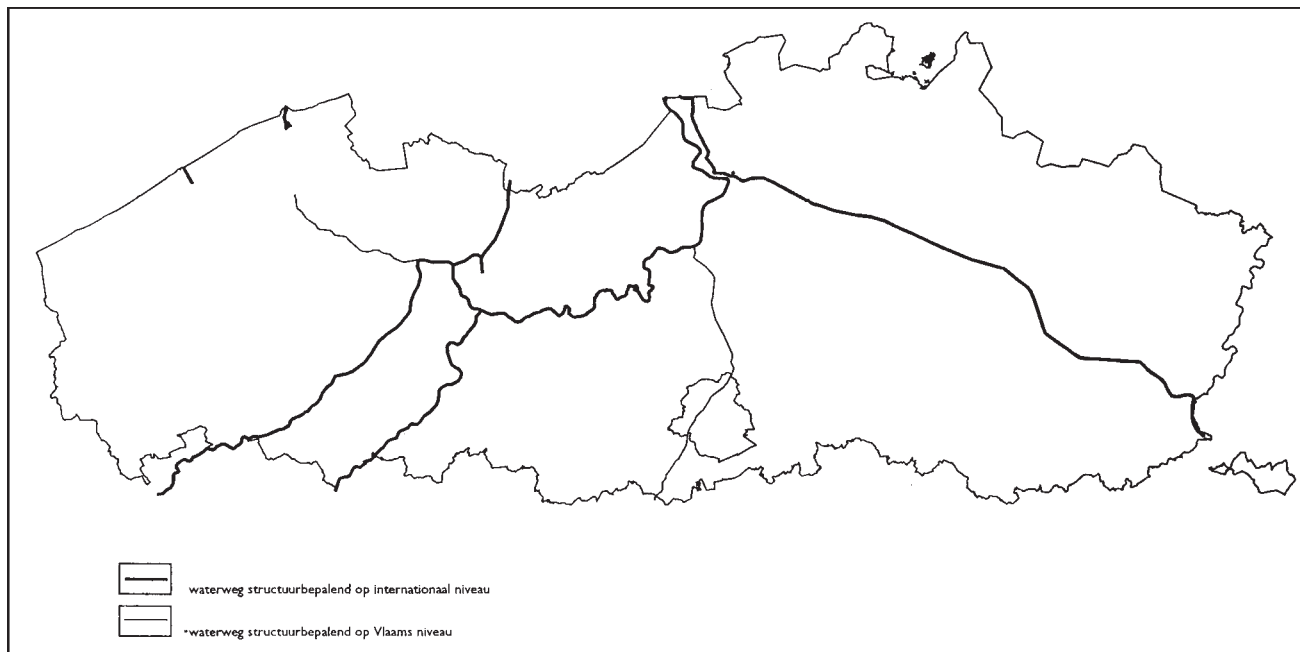
- De internationale waterwegen met een belangrijke vervoersfunctie. Dit zijn met name:
 - het **Schelde-Rijnkanaal** en de dokken in de zeehaven van Antwerpen (klasse VI - >2000 ton) die de verbinding maken met het Nederlandse waterwegennet (o.a. Rijn en Maas);
 - de **Zeeschelde-Bovenschelde** (klasse IV - 1350 ton behoudens secties tussen Dendermonde en Gent op 600 ton), Ringvaart Gent (klasse V - tot 2000 ton) en de Leie met het Afleidingskanaal (klasse IV - 1350 ton behoudens secties op 300 ton bij doortocht te Kortrijk en op de Grensleie) die de verbinding verzorgen met het Franse waterwegennet (o.a. Seinebekken);
 - het **Kanaal Gent-Terneuzen** (klasse VI - > 2000 ton) met de haven van Gent;
 - het **Albertkanaal** (klasse VI - > 2000 ton behoudens sectie Wijnegem-Schoten) die de verbinding verzorgt met het Julianakanaal (Nederland) (klasse V - tot 2000 ton), de binnenhaven van Luik en internationaal met het Duitse achterland (de zogenaamde Rijnroute).
- De waterwegen met een belangrijke betekenis voor het goederenvervoer van en naar de concentratiegebieden van economische activiteiten¹⁴⁴. Dit zijn met name het zeekanaal Brussel-Rupel (klasse VI - > 2000 ton), het kanaal Brussel-Charleroi (klasse IV - 1350 ton) en het kanaal Gent-Brugge (klasse IV - 1350 ton behoudens sectie tussen Beernem en Brugge op 600 ton).

De overige waterwegen hebben slechts een beperkt structurerend vermogen op Vlaams niveau. Nagenoeg alle waterwegen zijn op dit ogenblik als een klasse II (600 ton) uitgerust. Enkel het kanaal van Oostende naar Brugge heeft een gabariet van klasse V (tot 2000 ton) en het IJzerbekken, de Dender (gedeeltelijk), de Leie (tussen Astene en Ringvaart Gent) en de Moervaart hebben een gabariet van slechts klasse I (300 ton).

¹⁴⁴ Om aan te geven welke van deze waterwegen op Vlaams niveau een belangrijke vervoersfunctie vervullen, wordt als criterium 4% van de totale vervoerde vracht via water op de betreffende waterweg genomen. Dit impliceert dat er op een totaal van ongeveer 100 miljoen ton meer dan 4 miljoen ton over de waterweg moet worden vervoerd.

Kaart 4.4

Waterweginfrastructuur
in Vlaanderen



Bron: Departement LIN en bewerking vdoor AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

4.2.4. Hoogspanningsleidingen en pijpleidingen

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 zwak. Zij vertonen een vraagvolgend karakter.

Het 380kV en 150kV-hoogspanningsnet evenals de transformatorstations voor het 380kV-net worden beschouwd als structuurbepalend op Vlaams niveau omwille van de transportfunctie voor elektriciteit en de ruimtelijke impact vooral op de landschappelijke structuur (visueel) en de nederzettingsstructuur (o.a. bebouwingvrij houden onder hoogspanningsleidingen om milieuhygiënische redenen). De structuurbepalende hoogspanningsleidingen worden op kaart 4.5. aangeduid. De structuur van het net hangt samen met:

- de productieplaatsen met name de elektrische centrales;
- de plaatsen met aanbod aan koelwater;
- de grote verbruiksgebieden van elektrische stroom door particulieren, met name de grote en regionale steden;

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

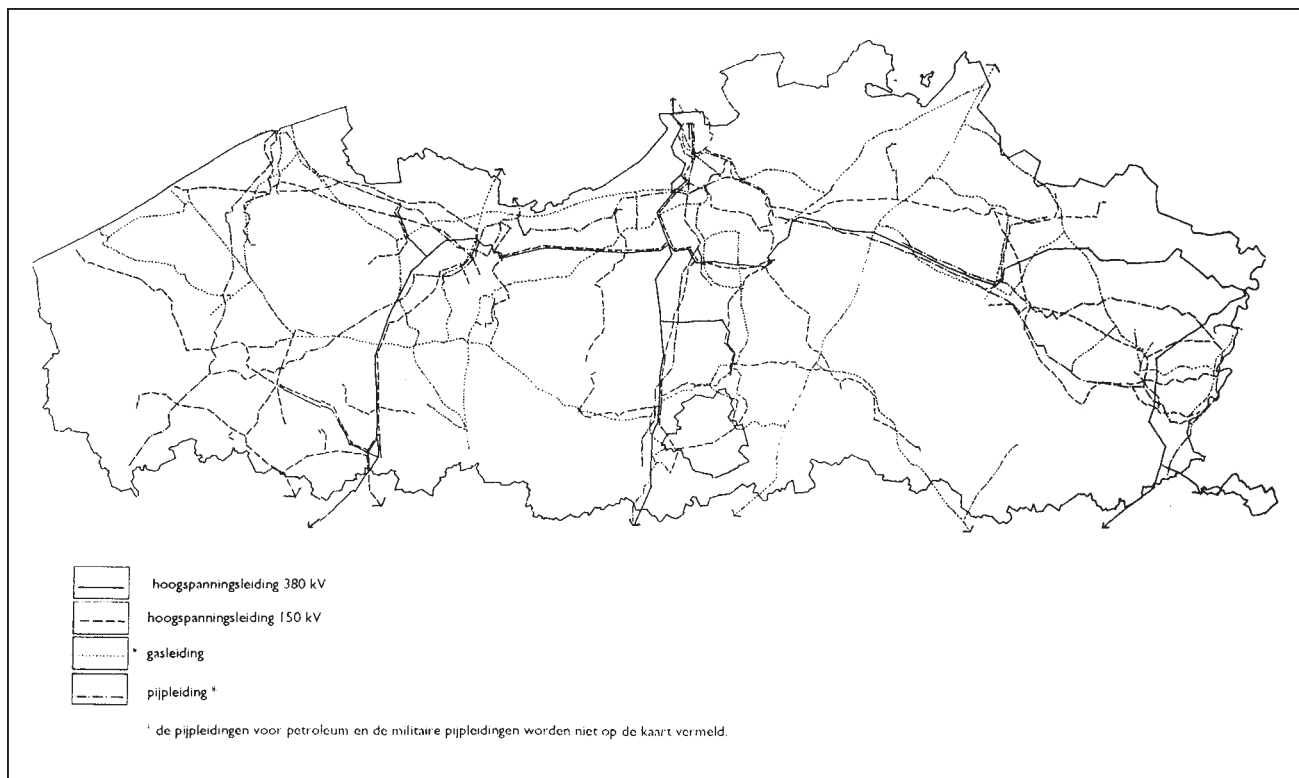
- de lokalisatie van specifieke economische activiteiten met een grote elektriciteitsbehoefte met name de N.M.B.S., de industriële activiteiten in de omgeving van Kortrijk, de industriële activiteiten in de zeehavens van Antwerpen en Gent, de industriële activiteiten langs het Albertkanaal en de industriële activiteiten in de omgeving van Genk en Hasselt;
- de inplanting van de nucleaire centrales is veeleer geopolitiek van aard.

Met uitzondering van de pijpleidingen voor de lokale verbindingen tussen bedrijven in de zeehavengebieden en in de concentratiegebieden voor economische activiteiten en voor de lokale aftakkingen voor specifieke bedrijfstoeppassing zijn alle pijpleidingen structuurbepalend op Vlaams niveau. Dit zijn de volgende. (kaart 4.5.)

- De pijpleidingen voor het (internationaal) vervoer van specifieke vloeibare stoffen en gassen (waterstof, zuurstof, nafta,...) in het beheer van de Nationale Maatschappij van de Pijpleidingen NV en haar filialen. Ruimtelijk vertoont dit

Kaart 4.5

Hoogspanningsleidingen
(380 kV-150 kV) en pijpleidingen in Vlaanderen



Bron: Tractebel, Distrigas, Nationale Maatschappij van de Pijpleidingen en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

net een structuur die sterk overeenkomt met de ruimtelijke structuur van de concentratiegebieden van economische activiteiten: de zeehavens van Antwerpen als een distributieknooppunt van en naar het Albertkanaal, van en naar de andere zeehavens en van en naar Wallonië en Frankrijk, de bundeling van meerdere pijpleidingen langs het Albertkanaal met vertakkingen naar de omgevende bedrijven, aanvoer- en doorvoerleidingen vanuit en tussen de zeehavens van Zeebrugge en Gent naar Frankrijk.

- De pijpleidingen voor de aanvoer en het transport van aardgas onder hoge druk in het beheer van Distrigas NV. Deze pijpleidingen maken in belangrijke mate onderdeel uit van het internationaal net van gastransportleidingen. De structuur van dit ruimtelijk sterk vertakte net hangt samen met:
 - het voorzien van gas van centrales voor de elektriciteitsvoorziening (o.a. Harelbeke, Kluisbergen-Ruien, Langerbrugge, Rodenhuijze-Gent, Gent-centrum, Schelle, Drogenbos, Kallo, Zeehaven-Antwerpen, Beerse, Vilvoorde, Machelen, Waterschei, Eisdien, Genk);
 - het voorzien van gas van de verbruiksgebieden, met name naar de Vlaamse grote en regionale steden en naar specifieke concentratiegebieden van economische activiteiten (o.a. zeehavens Antwerpen, industrie langsheen Albertkanaal (o.a. Tessenderlo);
 - de doorvoerfunctie waarbij de gastransportleidingen een zo kort mogelijke verbinding maken bijvoorbeeld tussen Poppel en Aulnois voor Nederlands Slochterengas, tussen Zeebrugge en Aulnois voor rijk gas, tussen Voeren en Aulnois voor rijk gas, tussen Voeren en Aubange en Messancy voor rijk gas.
- De pijpleidingen voor olie en afgeleide producten tussen de concentratiegebieden van specifieke oliegebonden economische activiteiten (petrochemisch complex in zeehaven van Antwerpen, raffinaderijen Gent, ...). De pijpleidingen volgen een zo kort mogelijke verbinding tussen de betrokken plaatsen van economische activiteiten en/of aanvoerhavens. Enkele van deze oliepijpleidingen zijn onderdeel van een internationaal net (o.a. Rotterdam Antwerp Pipe Line).
- De pijpleidingen van militair-strategisch belang (NAVO, ...) waarvan de ruimtelijke structuur niet gekend is.

De **transportleidingen voor de drinkwatervoorziening** vertonen een sterk vertakte structuur. Ook internationaal en tussen de gewesten bestaan er vertakkingen (Nederland, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). De structuur van de transportleidingen voor drinkwatervoorziening hangt samen met :

- de plaatsen voor de grondwaterwinning;
- de plaatsen voor de oppervlaktewaterwinning;
- de verbruiksgebieden, met name het verbruik door particulieren (= de agglomeraties Gent, Antwerpen, Kortrijk, Kust, ...) en door de industrie (o.a. zeehavens, Albertkanaal, Kortrijkse, ...);
- de aan- en afvoerleidingen tussen Vlaanderen en Wallonië en Nederland en tussen de verschillende waterverdeelmaatschappijen onderling; deze pijpleidingen volgen een zo kort mogelijke verbinding tussen het punt van afname en het punt van aanvoer.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

4.3. Trends

4.3.1. Trends in mobiliteit

Toename van mobiliteit als gevolg van ruimtelijke spreiding

De individuele vraag naar mobiliteit is afgeleid van de vraag naar andere, ruimtelijk gespreide activiteiten. De toenemende ruimtelijke spreiding leidt bijgevolg tot een toenemende vraag naar mobiliteit.

Vraag naar kwalitatief hoogwaardig goederenvervoer

Het goederenvervoer is een bedrijfstak waarin technische ontwikkelingen snel worden doorgevoerd (o.a. informatie-technologie). De informatietechnische innovaties maken het gescheiden behandelen van goederenstromen en van de daaraan verbonden informatiestromen mogelijk. Bij de sturing en bewaking van complexe goederenstromen zijn grotere flexibiliteit en betrouwbaarheid het gevolg van deze innovaties.

Ontwikkelingen binnen het logistieke denken hebben een belangrijke invloed op de vraag naar transport. Door toenemende specialisatie, flexibiliteit en ruimtelijke spreiding wordt meer aandacht besteed aan logistieke organisatie en kosten. Producenten proberen in toenemende mate te werken met beperkte voorraden van tussen- en eindprodukten. Hierdoor wordt bespaard op de voorraadkosten en vermindert de kans dat door een grillig vraaggedrag en verkorting van de levenscyclus onverkoopbare voorraden van eindprodukten ontstaan. Er wordt gestreefd naar de ideale situatie dat goederen op het punt van verwerking aankomen juist als ze daar nodig zijn (just-in-time-technieken). Hierdoor ontstaat een vraag naar kwalitatief hoogwaardig vervoer (flexibele en snellere transportwijzen). Door inschakeling van informatietechnologieën kunnen complexe goederenstromen worden afgewikkeld. Toenemende specialisatie en toenemende vraag naar hoge transportkwaliteit doet de behoefte ontstaan om het hele logistieke pakket uit te besteden. Aan vervoerders wordt een dienst gevraagd die het vervoer in enge zin overstijgt.

Toenemende gevoeligheid voor verkeersleefbaarheid

De objectieve verkeersveiligheid (gemeten in verkeersongevallen) neemt in Vlaanderen sedert de jaren '70 langzaam toe. Er doet zich een steeds grotere gevoeligheid ten aanzien van de verkeersonveiligheid voor; subjectief is de verkeersonveiligheid niet afgenomen.

Leefbaar verkeer kan omschreven worden als het verkeer dat de ruimtelijk draagkracht van het omliggende gebied niet overschrijdt. Parallel met de toenemende subjectieve verkeersonveiligheid tekent zich in Vlaanderen een trend af naar een toenemende verkeersonleefbaarheid. Dit manifesteert zich vooral op het lokale vlak. Vormen van verkeersonleefbaarheid zijn de grotere verkeersdrukte en het

hiermee gepaard gaande ruimtebeslag door infrastructuur en rijdende en stilstaande voertuigen (zowel op de openbare weg als op private binnenterreinen), verminderde oversteekbaarheid, geluidshinder, luchtverontreiniging, stankhinder en trillingen.

4.3.2. Trends ten aanzien van lijninfrastructuur

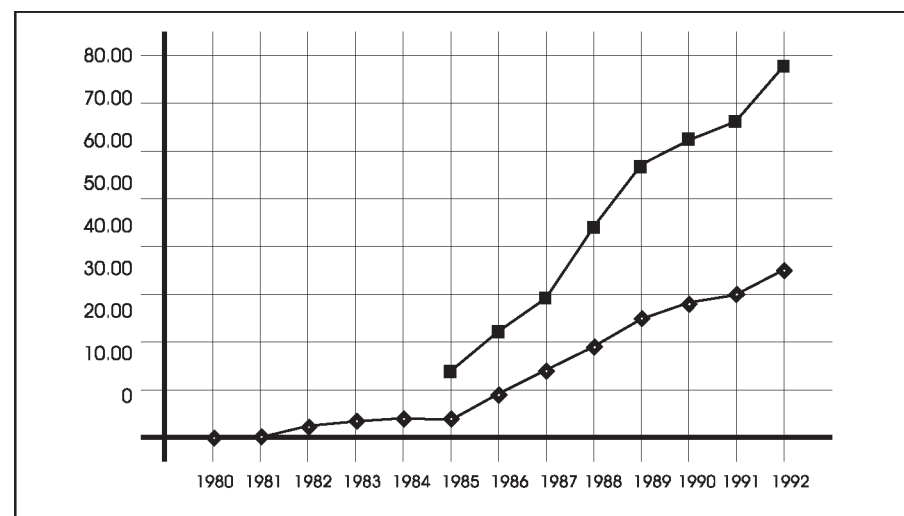
Toename van verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten nemen sterk toe, zowel voor personenverkeer als voor goederenverkeer. De toename van de verkeersintensiteiten is het meest uitgesproken op de autosnelwegen. (figuur 4.2.)

Figuur 4.2

Cumulatieve toename van intensiteiten op de autosnelwegen en gewestwegen tussen 1980 en 1992 in Vlaanderen in procent)

■ A-wegen
◆ Gewestwegen



Bron: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement leefmilieu en infrastructuur, 1994

Vermindering van spoorweginfrastructuur en bedieningspunten

In tegenstelling tot de weginfrastructuur dalen de totale spoorlengte en het aantal bedieningspunten (stations). De geplande infrastructuurwerken van de N.M.B.S. zijn vastgelegd in respectievelijk STAR 21¹⁴⁵, het meerjarenprogramma¹⁴⁶ en de beheersovereenkomst (1992). Omwille van de grote budgettaire consequenties richt de N.M.B.S. alle investeringsmiddelen op het uitbouwen van het HST-net. De voorgenomen capaciteits- en snelheidsverbeteringen van de bestaande spoorweginfrastructuur worden daardoor tot na de eeuwwisseling verschoven. Binnen de beheersovereenkomst is voor de bijdragen van de federale overheid aan de N.M.B.S. een maximum vastgelegd. De niet-indexering van deze bijdragen impliceert besparing op de dienstverlening, de afschaffing van spoorlijnen en halte-

145 Masterplan van de N.M.B.S. dat de toekomst van de spoorwegen voor de 21ste eeuw richt. Het plan werd opgemaakt op vraag van de Minister van Verkeerswezen en voor advies aan de Vlaamse Executieve voorgelegd op 15 november 1989.

146 Overeenkomst tussen de Belgische Staat en de N.M.B.S. van 7 augustus 1991, verschenen in het Belgisch Staatsblad op 4 september 1991.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

plaatsen, de sluiting van de weinig gebruikte stations en de jaarlijkse stijging van tarieven in reële termen. Sporenbundels, goederenkoeren en kleinere stations verliezen hun verkeers- en vervoersfunctie en wachten op een nieuwe bestemming.

Stagnatie van vervoer over water

Het Belgische goederenvervoer over het water stagneert op ca 89 miljoen ton (Prognose UFSIA, 1992). De trafiek in Vlaanderen wordt geraamd op 75% van de trafiek in België. Daarvan wordt 20% of 18.707.000 ton beschouwd als binnenlands goederenvervoer. De vervoerde goederen zijn vooral ruwe mineralen, fabriekaten van ruwe mineralen, bouwmaterialen, aardoliën en distillatieproducten van aardoliën.

4.4. Problemen en potenties

4.4.1. Problemen

Een hoge onveiligheid op de wegen

Vlaanderen beschikt niet alleen over het meest uitgebreide wegennetwerk; qua wegverkeer behoort het bovendien tot de categorie van meest onveilige landen in West-Europa. In vergelijking met Nederland of Groot-Brittannië is de onveiligheid meer dan dubbel zo hoog. De onveiligheid gemeten naar voertuigkilometer neemt weliswaar van jaar tot jaar af, maar toch wordt Vlaanderen jaarlijks geconfronteerd met ongeveer 1.000 doden, ongeveer 9.000 zwaar gekwetsten en ca 39.000 lichtgewonden. De sociale kosten van verkeersslachtoffers vormen een belangrijke kostenpost.

Tussen 1985 en 1989 steeg het aantal letselgevallen van 34.000 naar bijna 40.000. (tabel 4.2.) Sinds 1989 neemt het aantal letselgevallen in het wegverkeer af. De helft van het aantal verkeersslachtoffers valt op de gewestwegen. De opgelopen verwondingen zijn doorgaans ernstiger bij ongevallen op autosnelwegen en op wegen buiten de bebouwde kom. Voetgangers, fietsers en bromfietzers blijven een erg kwetsbare groep. Zwakke weggebruikers vertegenwoordigen maar liefst 32% van het aantal verkeersslachtoffers. De ernst van de verwondingen bij de zwakke weggebruikers ook hoger. Rekening houdend met de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer kennen vooral de gewest- en provinciewegen een relatief hoge onveiligheid; ze is er 3 à 4 maal hoger dan op snelwegen en gemeentewegen.

Tabel 4.2

Letselgevallen en doden op de wegen in Vlaanderen in 1990

	Letselgevallen			Doden		
	absoluut	%	per milj. vtgkm	absoluut	%	per milj. vtgkm
Autosnelwegen	1.880	4,8	65,0	115	10,0	4,0
Gewest- en prov.wegen	19.499	49,6	471,4	711	62,0	17,2
Gemeentewegen	17.963	45,7	280,3	320	27,9	5,0
Totaal	39.341	100,0	292,8	1.146	100,0	8,5

Bron: DEPARTEMENT LEEFMILIEU EN INFRASTRUCTUUR, N.I.S. en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
milj. vtgkm = miljoen voertuigkilometer

Aantasting van fysisch systeem door verkeer en vervoer

De bijdrage van (weg)verkeer en vervoer aan luchtverontreiniging, geluidshinder, barrièrewerking en versnippering is aanzienlijk. Het verkeer is de belangrijkste bron van de NO_x-uitstoot (61%). Samen met SO₂ draagt de NO_x-uitstoot bij tot de verzuring. Het aandeel van de transportsector in de CO₂-uitstoot bedraagt 22%. Koolstofmonoxyde (CO), dat niet alleen indirect een bijdrage tot het broeikaseffect levert, maar ook toxisch is bij hoge concentraties, wordt voor 90% veroorzaakt door het wegtransport. Vluchtige organische koolwaterstoffen (VOC) liggen aan de

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

basis van verschillende vormen van milieuschade. In combinatie met NO_x veroorzaken zij daarnaast ozon en fotochemische smog. Het aandeel van de transportsector bedraagt 78%. Ondanks de afname van het loodgehalte van benzine in loodhoudende benzine en de toename in gebruik van loodvrije benzine blijft het verkeer de belangrijkste bron voor looduitstoot, nl. 75%. Ook het kankerverwekkende benzeen vindt voor ongeveer 80% zijn oorsprong in het wegverkeer, voornamelijk door verdamping van benzine in benzinestations.

Naast luchtverontreiniging tast verkeersgeluid de leefbaarheid aan. Ruim 69% van de Belgische bevolking wordt geconfronteerd met geluidsniveaus boven de 55 dBA en 12% met geluidsniveaus boven de 65 dBA.

Toenemende onbereikbaarheid van steden en van concentratiegebieden van economische activiteiten

De capaciteit van de hoofdinfrastructuur is gelet op de automobilititeit, niet meer voldoende voor de stelselmatig toenemende verkeersintensiteiten in en nabij de steden. Op de ring van Brussel en die van Antwerpen, en op de voornaamste toevvoerwegen doen zich tijdens de spitsuren stelselmatig files voor. In de binnensteden leidt het onevenwicht tussen parkeerruimte en parkeervraag tot steeds meer verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats. Dit is om verschillende redenen ongewenst.

- Door het niet meer afdoend functioneren van de hoofdinfrastructuur wordt meer gebruik gemaakt van sluike wegen. Om files of vertraagd verkeer te vermijden neemt de automobilist andere, hiervoor niet bestemde routes waardoor de verkeersproblematiek over een veel groter gebied wordt uitgesmeerd.
- Het woonklimaat in steden wordt aangetast waardoor gezinnen met kinderen de steden verlaten.
- Bij congestie verdubbelen het energieverbruik en de luchtverontreiniging.
- De toenemende onbereikbaarheid vormt een belangrijke factor voor het uitwijken van economische vestigingen uit de steden naar de periferie.

Naast de congestieproblematiek doen zich vrijwel in elke stad, weliswaar op kleinere schaal, tijdens de ochtend- en avondperiode, doorstromingsproblemen voor. Ook de belangrijke vervoersstromen naar de belangrijkste toeristische trekpleisters worden frequent met doorstromingsproblemen geconfronteerd.

De congestieproblematiek doet zich niet alleen in Vlaanderen voor. Overal in West-Europa komt congestie voor in de gebieden onder stedelijke ontwikkeling en is de problematiek er op meerdere plaatsen (de Nederlandse Randstad, het Duitse Ruhrgebied, ...) ernstiger dan in de Vlaamse grote steden.

Ongewenste ruimtelijke neveneffecten

Groot ruimtebeslag

Het gemotoriseerd verkeer en in het bijzonder de wegeninfrastructuur neemt steeds meer ruimte in. Ten behoeve van opritten en garages voor het toenemend wagenbezit wordt ook de beschikbare privé-ruimte verkleind. Daarnaast groeide in België het autosnelwegennet met 119 km aan in de periode 1950-60, met 313 km

in de periode 1960-1970, en met 764 in de periode 1970-1980. Het rijkswegennet kende gedurende dezelfde periode een aangroei van respectievelijk 665 km, 576 km en 1.360 km. Het provinciaal wegennet kende een lichte achteruitgang (1.640 km in 1950 en 1.362 km in 1980). Het net van buurtwegen voor groot verkeer bleef constant en schommelt rond de 12.000 km. De grootste absolute toename echter kende het gemeentelijk wegennet, doch nauwkeurige statistische gegevens ontbreken.

Het ruimtebeslag van de transportinfrastructuur (inclusief garages in woningen) bedraagt 7,6% van het Vlaams grondgebied (1993). Hiervan nemen de wegen 67% voor hun rekening, de havens en de waterwegen ongeveer 25% en de spoorwegen 4%. Naast de ruimte die wordt ingenomen door de verkeersinfrastructuur zelf moet daarbij nog rekening worden gehouden met de verminderde eigenlijke bruikbaarheid van de ernaast of in de omgeving liggende stroken.

Sterke versnippering van de ruimte

De verkeersinfrastructuur doorsnijdt de ruimte en deelt haar op. Dit leidt niet alleen tot een visuele breuk in het landschap maar tot een compartimentering van open-ruimte-structuren en aantasting van het fysisch systeem.

Bedreiging van erffunctie door verbindings- en gebiedsontsluitingsfunctie

In de bebouwde gebieden wordt op meerdere gewestwegen de erffunctie en het langzaam verkeer bedreigd door de (regionale) verbindings- en gebiedsontsluitingsfunctie. Daartegenover staat dat uit een evaluatie van een viertal doortochten, waarbij in de heraanleg een evenwicht is nagestreefd tussen de verkeers- en de verblijfsfunctie, ondermeer blijkt dat zowel het aantal ongevallen als de ernst ervan zijn afgenomen. Bovendien wordt de nieuwe situatie als veiliger ervaren. Fietsen is over het algemeen aangenamer geworden en de weg kan veel gemakkelijker worden overgestoken.

Gebrekkige ruimtelijke inpassing van infrastructuur

Op meerdere plaatsen is nieuwe infrastructuur op gebrekkige wijze ruimtelijk ingepast. Bij infrastructuuringrepen in bebouwde gebieden blijven onafgewerkte restanten, zichten op achtergevels, ... jarenlang de onzorgvuldigheid van de ingreep aangeven. Nog te weinig is nieuwe infrastructuur baken en merkteken voor het omliggende.

De ongewenste verschuiving van dynamiek

Bij de ruimtelijke inrichting heeft het openbaar-vervoer veel van haar structuurbepalende rol verloren. De ruimtelijke uitbouw en het hele infrastructuurbeleid is eenzijdig gericht op de auto. Niettegenstaande het feit dat er veel geld wordt besteed aan het openbaar vervoer wordt het recht op mobiliteit niet voor iedereen gegarandeerd. De ruimtelijke structuur, de spreiding van de woonbebouwing en de voorzieningen zijn sterk op de auto gericht en er is op korte termijn geen enkel perspectief op verandering hierin. Dit betekent ook dat de meerderheid van de bevolking die niet zelfstandig over een auto beschikt, structureel beperkt is in zijn verplaatsingsmogelijkheden.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

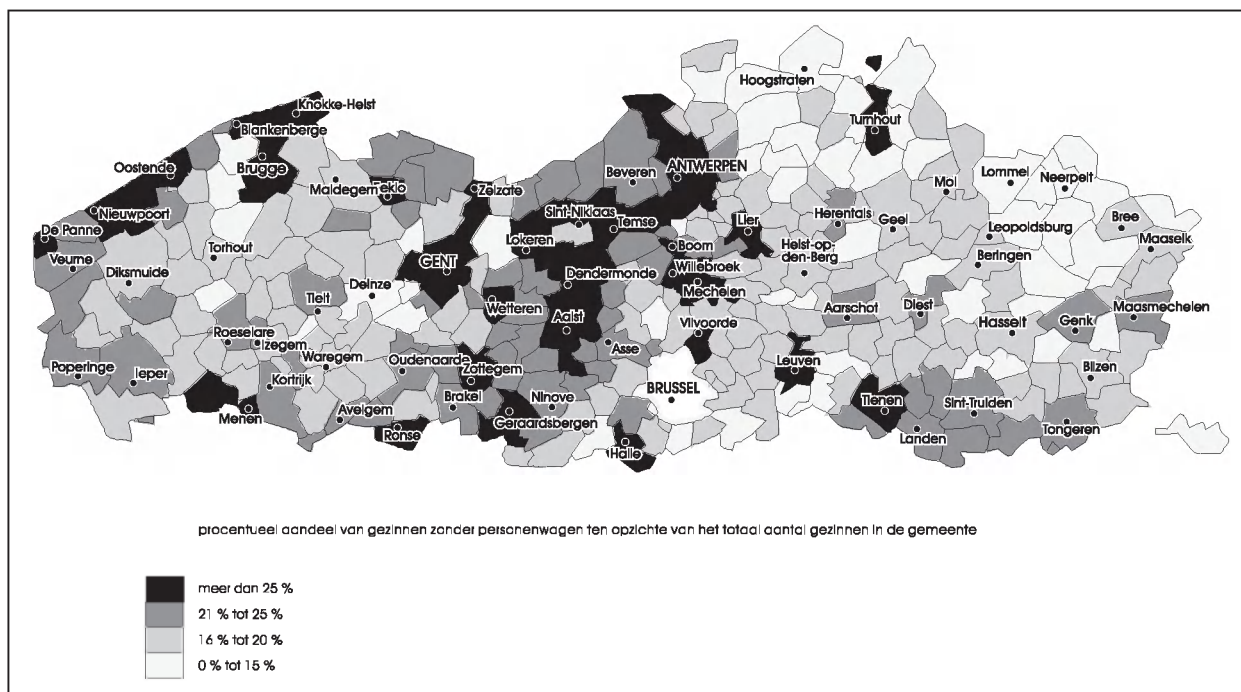
Vervoersongelijkheid

De auto is gemeengoed geworden en zijn democratiserende functie wordt vaak benadrukt. O.a. door het vrij eenzijdige aanwenden van de auto voor het woon-werkverkeer kan of mag toch maar liefst 3 op 5 van de Vlaamse bevolking nog altijd niet vrij en permanent, noch als bestuurder, noch als medereiziger over een wagen beschikken. Dat geldt vooral voor kinderen, bejaarden, niet gemotoriseerden, die niet, nog niet of niet meer achter het stuur van een wagen kunnen plaatsnemen. Als mobiliteit hoofdzakelijk automobilité is geworden, dan is ze wel zeer ongelijkmatig verdeeld.

De mobiliteit van degene voor wie de auto zijn vrijheid is, schaadt de mobiliteit van de mensen die niet over een wagen kunnen beschikken. Zo zijn er de kinderen en jongeren die nog niet mogen autorijden en vaak niet meer durven fietsen. Daarnaast zijn er de bejaarden die niet meer de straat op durven komen en zo tot immobiliteit worden gedwongen. Verschraling van hun leven en sociaal isolement zijn er het gevolg van. Door de ruimtelijke spreiding van de verschillende functies biedt het openbaar vervoer niet altijd een volwaardig alternatief, voornamelijk in het buitengebied. Bovendien ontmoedigt de groeiende verkeersdrukte de ouderen om zich nog te verplaatsen.

Kaart 4.6

Ruimtelijke spreiding van het aantal gezinnen zonder personenwagen.



Bron: NIS en verwerking AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Het probleem van afnemende mobiliteit van ouderen stelt zich in eerste instantie in de open ruimte en anderzijds in de drukste delen van de steden. Kaart 4.6. geeft de ruimtelijke spreiding van het aandeel gezinnen zonder wagen aan.

Gebrek aan integraal ruimtelijke ordeningsbeleid, mobiliteitsbeleid, infrastructuurbeleid en milieubeleid

Om inzake verkeer en vervoer een sturend beleid te kunnen voeren is een samenhangend, integraal beleid, gaande van ruimtelijke ordening, over prijsbeleid, sociale en economische organisatie, milieu tot en met veiligheid, opleiding en toezicht noodzakelijk. Inzake verkeer en vervoer zijn de bevoegdheden zeer sterk verspreid over de verschillende bestuurslagen (van gemeente tot EU) en over verschillende sectoren. Dat bemoeilijkt fel de beleidscoördinatie.

4.4.2. Potenties

Hoge waardering voor de bestaande lijninfrastructuur

De Belgische (c.q. Vlaamse) lijninfrastructuur wordt internationaal hoog gewaardeerd ten aanzien van het internationaal economisch functioneren (tabel 4.3.).

Tabel 4.3

Waardering lijninfrastructuur, zeehavens en luchthavens in de EU ten aanzien van de behoeften van internationaal concurrerende bedrijven (100 = adequaat, 0 = inadequaar)

	wegen	spoor	lucht- vervoer	zee- havens	telecom- municatie
België/Luxemburg	82	68	68	85	68
Nederland	67	67	74	88	84
Duitsland	80	73	78	68	77
Frankrijk	67	79	67	55	81
Verenigd Koninkrijk	63	48	71	67	78
Denemarken	79	75	80	77	85
Italië	69	47	57	51	58
Griekenland	48	33	58	59	39
Ierland	49	44	69	59	80
Portugal	61	43	56	56	56
Spanje	54	44	59	57	51

Bron: IMD & WORLD ECONOMIC FORUM, The World Competitiveness Report 1991, 1990

Ruimtelijke potenties voor andere vervoerswijzen

Veel autoverplaatsingen zijn erg kort waardoor substitutie door de fiets haalbaar is. De fiets wordt relatief veel gebruikt (vooral in de regionale steden en de kleinere steden), is betrekkelijk goed verspreid onder de bevolking. Vooral (het gevoel van) onveiligheid blijkt nog een belangrijke rem te zijn. Een aanzienlijke substitutie van autoverkeer door fietsverkeer of openbaar vervoer kan met een aantal gerichte maatregelen worden gerealiseerd. Aangetoond wordt dat met een restrictief automobiliteitsbeleid (circulatiemaatregelen, parkeermaatregelen, aanbodsverbetering openbaar vervoer) de fiets of de bus voor veel automobilisten een logisch alternatief is (Brugge, ...). Wanneer er voldoende verkeersdichtheid aanwezig is en er rekening wordt

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

gehouden met de systeem-kenmerken van het openbaar vervoer, kan ook dat openbaar vervoer goed scoren. Voorwaarden hiervoor zijn de volgende.

- Goede verbindingen. Nagenoeg de helft van de verplaatsingen van en naar Brussel hebben plaats met de trein.
- Kort voor- en natransport. De voornaamste bestemmingen en de belangrijkste vertrekpunten moeten binnen een korte afstand van de op- en afstappunten of stations gelegen zijn. De reikwijdte van de halteplaatsen zelf is afhankelijk van de aard van het openbaar vervoer en van de bedieningskwaliteit.

Ruimtelijk vertaalt dit zich in relatief hoge dichtheden van activiteiten rondom stations en halteplaatsen. Vooral rond grootsteden maar ook bij regionale steden is het voorstedelijk vervoer nog niet sterk uitgebouwd. De diensten van de N.M.B.S. zijn eerder op het interstedelijk verkeer georiënteerd, terwijl anderzijds het hoogwaardig stedelijk openbaar vervoer de uitdeining van het stedelijk gebied niet gevolgd is. In dergelijke stedelijke uitbreidingsgebieden is een belangrijke kwaliteitsverbetering van het openbaar-vervoer meestal noodzakelijk en mogelijk. Wanneer er een redelijke dichtheid en een fijnmazig net van voetgangersvoorzieningen aanwezig is en er aandacht wordt besteed aan de kwaliteit van de openbare ruimte, gaat men ook veel te voet. In steden en kernen speelt het tevoet gaan dikwijls een centrale rol.

Complementariteit tussen vervoerswijzen in knooppunten

Autowegen, spoorwegen en waterwegen zijn vaak parallel aan elkaar aangelegd. Hierdoor bestaan er een aantal knooppunten, waar uitwisseling tussen de verschillende vervoerswijzen kan worden bereikt en worden versterkt. Gemeenschappelijke vervoerswijzen kunnen met name worden ingezet bij de optimalisatie van het voorstedelijk vervoer. Op deze wijze wordt voor onderdelen van verplaatsingen of transporten minder van het individueel gemotoriseerd verkeer gebruik gemaakt.

Technologische ontwikkelingen en stringenter normeringen

Momenteel wordt in Vlaanderen voornamelijk de normstelling (van voertuigen en brandstoffen) gehanteerd als instrument voor het terugdringen - of inperken - van de luchtverontreiniging door het wegverkeer. De laatste jaren zijn vooral in Europees verband steeds strengere emissienormen uitgevaardigd betreffende de uitlaat van CO, NO_x, VOC en stofdeeltjes. De evolutie van de Europese emissienormen voor personenwagens en zware voertuigen wordt geïllustreerd in tabel 4.4. Er moet worden opgemerkt dat het hierbij gaat om typekeuringsnormen, waarbij de emissies worden gemeten onder strikte testomstandigheden. De reële emissies van een voertuig hangen af van de rijomstandigheden, de snelheid, de ouderdom, het onderhoud van het voertuig enz... en zullen over het algemeen hoger liggen dan deze normen. Toch kan worden aangenomen dat de procentuele vermindering van de gestelde emissienormen leiden tot een ongeveer evenredige vermindering van de reële emissiefactoren. Vanaf januari 1993 mogen enkel auto's verkocht worden die voldoen aan de strenge 91/441/EEC typegoedkeuringseisen. Om aan deze eisen te voldoen moeten personenwagens uitgerust zijn met een driewegskatalysator. In vergelijking met de vroe-

gere wetgeving worden de emissies tot 80% teruggedrongen. Ook de normen voor vrachtwagens worden aangescherpt, zodat tegen 2007 vrachtwagens minstens 50% schoner zullen zijn. Momenteel worden eveneens normen ontworpen voor de vermindering van verdampingsemissies (door het voertuig en tijdens het tanken). De EU overweegt om wagens uit te rusten met koolfilters tegen verdampingsverliezen, en om tevens controlesystemen toe te passen op de distributiesystemen (tankstations). SO₂-emissies zullen sterk worden teruggedrongen door de vermindering van het S-gehalte van diesels in 1995. Een bijkomend gevolg is de reductie van stofdeeltjes bij verbranding van diesel (verwacht wordt dat de lager S-gehalte de emissie van deeltjes met 20% zal verminderen). Momenteel bestaat er geen norm voor de emissie van CO₂. CO₂ kan enkel gereduceerd worden door vermindering van het brandstofgebruik of door overschakeling naar andere brandstoftypes. Ook wat het energieverbruik van een wegvoertuig betreft, zijn er tot nu geen normen. Bovendien gaat de vermindering van CO door de driewegskatalysator gepaard met een verhoging van de CO₂ uitstoot.

Tabel 4.4

Europese maatregelen ten aanzien van evolutie van emissienormen wegvoertuigen

Norm	Uitvoering		Procentuele vermindering		
			CO	NO _x	KWS
<i>Personenwagens</i>					
ECE 15.04	1984	benzine/ diesel	100%	100%	100%
91/441/EEC	1993	benzine	16%	19%	19%
		diesel	16%	19%	19%
COM(92)572	1997	benzine	13%	12%	9%
		diesel	6%	18%	18%
<i>Vrachtwagens</i>					
ECE 49.01 (88/77/EEC)	1988	diesel	100%	100%	100%
EURO 1	1993	diesel	40%	56%	46%
EURO 2	1996	diesel	36%	49%	46%
EURO 3	1999	diesel	5%	28%	25%

Bron: LAUWERS D. & KORSMIT J. & KEPPLER U., Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Mobiliteit, augustus 1993

Aanzetten voor een gedifferentieerder, integraler en meer beheersgericht beleid

Op de verschillende beleidsniveaus worden aanzetten gegeven voor een gedifferentieerder, integraler en meer beheersgerichte aanpak van de mobiliteitsproblematiek. Zowel op gemeentelijk, provinciaal, gewestelijk als nationaal en Europees vlak zijn en worden scenario's en plannen ontwikkeld. Zo worden in Vlaanderen op dit ogenblik voor ieder van de vijf provincies multimodale verkeers- en vervoersmodellen ontwikkeld, waarin zowel het personen- als het goederenvervoer worden behandeld. De planhorizon hiervan reikt tot 2010. Voor Brussel wordt de verbetering van het voorstadsnet onderzocht. De uitvoering van investeringen in wegen, waterwegen, spoorwegen... wordt steeds meer gekoppeld aan langere termijnplanning (3-jaren plannen, 10-jaren-plannen).

Er zijn aanzetten gegeven voor een beleid van transparantere prijsvorming op Europees niveau (CO₂-belasting op de brandstoffen). Samen met de ons omringende landen is het autosnelwegvignet ingevoerd waarmee de onderhoudskosten van de autosnelwegen en het openbaar vervoer worden bekostigd.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

De Lijn en de N.M.B.S. hebben een zelfstandiger statuut gekregen en hebben met respectievelijk de Vlaamse Regering en de Federale overheid beheersovereenkomsten gesloten, waarin hun taken gestipuleerd zijn en de bijdrage van de overheid in investeringen en exploitatiekosten werden vastgelegd.

Het doortochtenprogramma, waarmee de verkeersleefbaarheid op wegen in de bebouwde omgeving wordt verbeterd, komt stilaan uit de experimentele fase. Uit de doorgevoerde evaluatie van vier pilootprojecten blijkt alleszins dat door een dergelijke benadering de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid worden verbeterd. Zwakke punten blijven de lange voorbereidings- en uitvoeringstermijnen, de geringe impact op de mobiliteitsontwikkeling en het gebrek aan inpassing in een ruimtelijk en een verkeersbeleid op een ruimere, meer stadsgewestelijke of regionale schaal.

Ook zijn er diverse experimenten rond bedrijfsvervoersplannen, waardoor het autogebruik voor de woon-werkverplaatsing kan worden teruggedrongen, in voorbereiding.

De HST zal op korte en middellange termijn zwaar wegen op de investeringsmogelijkheden van de N.M.B.S., maar kan anderzijds eveneens het imago van het spoor verbeteren en een aanzet zijn voor de structurele verbetering van de spoorweginfrastructuur en van het regionale spoorvervoer.

Potenties door telecommunicatie en telematica

Er zijn potenties van telecommunicatie en telematica ten aanzien van de mobiliteit. In tegenstelling tot de traditionele infrastructuurnetwerken heeft telecommunicatie een beperkte negatieve impact op het milieu en leidt zij evenmin tot ruimtebeslag en versnippering. Aanvankelijk waren de verwachtingen zeer hoog gespannen en bestond het idee dat telecommunicatie zelfs voor een belangrijke substitutie van verkeer en vervoer zou kunnen zorgen. Nu wordt er genuanceerder en op korte termijn gedacht.

Toepassingsmogelijkheden liggen o.a. in een oordeelkundiger gebruik en beheer van de verschillende traditionele netten zelf via navigatiebegeleiding in het voertuig, routegeleiding via variabele signalisatie, fleet-control voor het goederenvervoer, openbaar vervoer en taxi-bedrijven, optimalisatie van het gebruik van onderdelen van een netwerk, verbetering van doorstroming van het openbaar vervoer, geleiding naar parkeergelegenheid, enz... Verschillende Europese, maar ook Amerikaanse en Japanse onderzoeksprogramma's zijn op deze onderwerpen gericht.

Andere toepassingsmogelijkheden liggen o.a. in thuiswerken, tele-shopping, telebanking, e.d. De mate van gebruik wordt hier hoe langer hoe minder door technische, maar vooral door organisatorische en sociaal-culturele randvoorwaarden bepaald.

Synthesekaart

Bestaande structuur-
bepalende infrastructuur
in Vlaanderen



LEGENDE

Wegeninfrastructuur

- weg structuurbepalend op internationaal niveau
- weg structuurbepalend op Vlaams niveau

Spoorinfrastructuur

- spoorverbinding voor personenvervoer structuurbepalend op internationaal en Vlaams niveau
- spoorverbinding voor goederenvervoer structuurbepalend op internationaal en Vlaams niveau
- M** multimodaal centrum

Waterwegeninfrastructuur

- waterweg structuurbepalend op internationaal niveau
- waterweg structuurbepalend op Vlaams niveau

Synthese

De parallele ligging van structuurbepalende lijninfrastructuur is kenmerkend voor de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen. De oude gewestwegen, de spoorwegen met IC-verbindingen en meer recente de auto(snel)wegen zijn in belangrijke mate parallel uitgebouwd als verbinding tussen belangrijke steden en gebiedsontsluiting van de (internationale) concentratiegebieden van economische activiteiten. Tot deze structuurbepalende lijninfrastructuur op internationaal en Vlaams niveau behoren:

de noord-zuidverbindingen E19 (A&A7) Rotterdam-Antwerpen-Brussel-Parijs, de E17 (A14) Antwerpen-Gent-Rijsel-Parijs, de E411 (A4) Brussel-Namen-Luxemburg en de A25 Maastricht-Luik de oost-westverbindingen E40 (A18/A10/A3) Londen-Calais-Gent-Brussel-Luik-Aken-Ruhrgebied, de E313 Antwerpen-Hasselt-Luik, de E314 (A2) Brussel-Leuven-aken, de E34 (A21) Antwerpen-Eindhoven-Duisburg-Ruhrgebied en de E42 (A8) Brussel-Doornik-Rijsel.

Daarnaast zijn omwille van hun vormgeving (2x2 rijstroken, inrichting als autoweg of autosnelweg...), omwille van de huidige verkeersintensiteiten en gebruikskarakteristieken en omwille van de verbindende en ontsluitende functie nog diverse wegen structuurbepalend op Vlaams niveau. Voorbeelden hiervan zijn de N49/A11 Antwerpen-Zelzate-Knokke, de A10 Oostende-Jabbeke, de N16 Temse-Willebroek, N71 Herentals-Geel-Mol-

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

BIJLAGEN

Bijlage 1 Lijst van de steden in Vlaanderen

Bijlage 2 De traditionele landschappen in Vlaanderen

Bijlage 3 Lijst van de gemeenten behorende tot het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten

Bijlage 1 Lijst van de steden in Vlaanderen

Een wetenschappelijke selectie van Vlaamse steden naar hiërarchie is opgemaakt door VAN HECKE E. m.m.v. VAN DER HAEGEN H. Hiërarchie van de stedelijke kernen in Vlaanderen, studie opgemaakt in opdracht van AROHM, Mei 1997
In de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur van Vlaanderen worden de volgende grote, regionale en kleine steden weerhouden.

Grote stad (niveau 1)

Antwerpen, Gent

Regionale stad (niveau 2)

Brugge, Leuven, Hasselt, Kortrijk, Mechelen, Aalst, Oostende, Turnhout, Sint-Niklaas, Roeselare, Genk

Goed uitgeruste kleine stad (niveau 3A)

Geel, Dendermonde, Lier, Ieper, Oudenaarde, Tongeren, Vilvoorde, Sint-Truiden, Tielt, Halle, Eeklo, Knokke-Heist, Lokeren, Aarschot, Tienen, Herentals, Diest, Mol, Ronse, Deinze, Waregem

Behoorlijk uitgeruste kleine stad (niveau 3B)

Lommel, Geraardsbergen, Veurne, Maaseik, Zottegem, Wetteren, Mortsel, Boom, Torhout, Ninove

Slecht uitgeruste kleine stad (niveau 3C)

Brasschaat, Maasmechelen, Menen, Beveren, Asse, Heist-op-den-berg, Bilzen, Poperinge, Blankenberge, Izegem, Diksmuide, Bree, Neerpelt-Overpelt

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Bijlage 2 De traditionele landschappen in Vlaanderen

In de hiernavolgende beschrijving van de traditionele landschappen, opgemaakt door ANTROP M. et.al. (1993), wijst het nummer tussen haakjes naar de nummering op de bijgevoegde kaart. Per landschappelijke eenheid worden de structurerende elementen aangegeven waaraan doorgaans de belevingswaarde is gekoppeld en die een basis kunnen vormen voor verdere evolutie van de landschappelijke eenheid.

De **kust** (110000) is een asymmetrisch gecompartmenteerd landschap met panoramische open gezichten (strand en zee) en compartimenten van kleine omvang door hoogbouw, reliëf (duinen) en vegetatie.

De **kustpolders** (120000) vormen een vlak open landschap met wijdse vergezichten. Verticale elementen hebben een zeer grote invloed. De kustpolders worden gekenmerkt door verspreide bewoning en kleine kerndorpen. In het centraal en oostelijk deel vormen de bebouwde kustzone en het hoger gelegen Binnen-Vlaanderen dikwijls de skyline. Het is een landbouwland met grote percelen en ontbrekende of weinig dichte en meestal geknotte lineaire begroeiing, kronkelende wegen en talrijke sloten.

De **Zeeuwsvlaamse polders** (130000) zijn grote open ruimten begrensd door meervoudige schermen van opgaande beplanting (dijken en hagen) en verspreide bewoning met geringe dichtheid. Identiteitsbepalende elementen zijn grondgebonden landbouw, dijken met geassocieerde bewoning, wegen, beplanting en sloten, en relictten van krekens.

De **Scheldepolders** (130030, 130040) zijn thans een relictlandschap met sterke perceptieve contrasten ten gevolge van de ligging aan het Schelde-estuarium, het havengebied en grenzend aan de gesloten landschappen van het Land van Waas en de Antwerpse Kempen. Het is een open landbouwland omzoomd door beplante dijken. De bewoning concentreert zich in kleine dorpen en gehuchten. De verticale constructies van het havengebied hebben een grote perceptieve invloed.

De structurele hoofdkenmerken van het **Schelde-estuarium** (911910) zijn de Zeeschelde, waarvan de dynamiek door de getijden wordt bepaald, met schorren en slikken en eb- en vloedscharen.

In het **Meetjesland** (211010, 211020) vormen de wegen en bewoning, eventueel gelegen op microreliëf-ruggen, de hoofdassen waarop de strookpercelering gestructureerd is. Het nederzettingstype bestaat uit lineaire gehuchten en pleindorpen. De typische dorpvormen hebben doorgaans een vrij intacte structuur en een grote cultuurhistorische betekenis. De traditionele perceelsrandbegroeiing van knotbomen is nagenoeg verdwenen.

De **dekzandrug Maldegem-Stekene** (211030, 211040) vormt een gesloten compartimentlandschap met talrijke (naald)boscomplexen waarin zich heel wat residentiële bebouwing, zowel villa's als weekendhuisjes, bevinden. De dekzandrug heeft een geomorfologische betekenis en is geassocieerd met de Moervaartdepressie.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

De **Moervaartdepressie** (921010) is een vlakke, natte depressie met weinig bewoning. Het heeft een cultuurhistorische betekenis als veenontginningsgebied. Talrijke populierenbossen komen voor. Het gebied wordt gekenmerkt door wijdse vergezichten.

Het **Straatdorpengebied** (211080, 211090) is een vlak gebied met gemengde land- en tuinbouw en een grote dichtheid aan bebouwing langs de wegen. Wijdse gezichten komen weinig voor en zijn dikwijls versnipperd door bebouwing, tuinen en serreteelt. Boomkwekerijen en bloementeelt zijn kenmerkend. De oorspronkelijke straatdorpen zijn verbonden door sterke lintbebouwing.

De **Gentse Kanaalzone** (211070) staat volledig discordant op de oost-west gerichte landschappelijke hoofdstructuren en vormt een barrière die een gedifferentieerde ontwikkeling ten oosten en ten westen stimuleert.

Het **Zandgebied tussen Leie-Schelde** (211100) is een overwegend vlak landschap met een kenmerkend microreliëf gevormd door landduinen. Talrijke kasteelparken komen voor. Er zijn relictten aanwezig van het coulissenlandschap met knotbomen. Wijdse vergezichten ontbreken door de sterke compartimentering door bebouwing en begroeiing.

De **Leie** (921030) wordt tussen Deinze en Gent gekenmerkt door gave meanders, oeverwallen en meersen. Tussen Kortrijk en Deinze zijn er afgesneden meanders door de gerealiseerde kanalisatie.

De **Scheldevallei van Gent tot Doornik** (921020) wordt gekenmerkt door het voorkomen van relictten van Scheldemeersen, door kanalisatie afgesneden meanders met oeverwallen en een steile dalwand.

De **Benedenschelde en Durme** (911020) stromen bedijkt in een vlak landschap. De Durme accentueert het cuestafront van het Land van Waas. De Schelde vormt een doorbraakdal doorheen de cuesta van Boom en het Land van Waas. Typisch zijn de bedijkte overstromingsvlaktes, de brede natuurlijk afgesneden meanders met afzeten, donken en oeverwallen, rivieren en polders.

Het **Houtland** (212010) is een zachtgolvend gebied dat het interfluvium vormt tussen Leie, de Kustvlakte en het IJzerbekken. Een dunne kwartaire mantel bedekt cuestastructuren in het Tertiair die de waterhuishouding en bodemkwaliteit sterk bepalen. Het is een landelijk gebied met lokaal wijdse vergezichten. Het is een landbouwland met hoofdzakelijk verspreide bewoning en kleine kern- en hoopdorpen. De traditionele perceelsrandbegroeiing (bocage flamand) bestaat nog slechts als lokale relictten.

De **Oude Veldgebieden** (212020, 212030) vormen inclusies in het Houtland. Ze komen overeen met laat en op zeer systematische wijze ontgonnen gronden waar de Kwartaire mantel ontbreekt en de bodem weinig geschikt was voor landbouw. Het is een vlak tot lichtgolvend bosrijk landschap met grote compartimenten van kwadratische akkers en weiden.

De **Cuesta Oedelem-Zomergem** (212040) sluit aan bij de oude veldgebieden. De ondiepe tertiaire klei geeft stuwwatergronden. Het is een licht golvend landschap

met duidelijke taluds langs de zuid en oostranden. Grote compartimenten van bossen en kwadratische akkers en weiden komen voor.

Het **Land van Waas** (212050) is een duidelijk begrensde landschappelijke entiteit met grote interne variatie, bepaald door de bodem. Het landschap is vlak tot licht golvend met duidelijke taluds langs zuid- en ooststrand. In het noordelijk deel is er een typisch gesloten coulissenlandschap met perceelsrandbegroeiing en kenmerkende bolle akkers. In het centraal en zuidelijk deel zijn er (naald)boscompartimenten.

De **Zuidelijke IJzervlakte, de Westhoek en het Land van Ieper** (220010, 220040) zijn een zachtgolvend open landbouwlandschap. Het vertoont parallelle zachte golvingen die NW-ZO lopen. Ieper vormt een blikvanger in de skyline.

Het **Hoppeland van Poperinge** (220030) is een zacht golvend open landbouwlandschap met kenmerkende hoppevelden als enige afscherming. De beekvalleien zijn zonder alluvium.

De **Rug van Westrozebeke** (220050) is de waterscheidingsrug tussen Leie- en IJzerbekken die bestaat uit terrasgrind. Op de rug komen lokaal bossen voor. Kenmerkend zijn de wijde panoramische gezichten en de verspreide bewoning met kleine hoop- en kerndorpen.

Het **Plateau van Tielt** (220060) is een zachtgolvend open landschap met landelijk karakter. Bossen ontbreken volledig. Er is een hoge dichtheid van verspreide bebouwing en er zijn enkele verstedelijkte kernen met onduidelijke structuur.

De **Westvlaamse Heuvels** (220070) zijn een grensoverschrijdende rij van getuigeheuvels van het Diestiaan. Er is zeer weinig dichte bebouwing en versnijding door infrastructuur. Er is grote recreatiedruk op de heuvels.

De **Douvevallei** (220180) is een zacht golvend landschap en bestaat hoofdzakelijk uit alluvium. Het is weinig bebouwd en doorsneden door infrastructuur.

Het **Land van Roeselare-Kortrijk** (220080) is een sterk verstedelijkt gebied, met sterke versnijding door infrastructuur en een aan elkaar groeien van verstedelijkte gemeenten door lintbebouwing.

Het **Leie-Schelde interfluvium** (220090) is een open golvend akkerlandschap met talrijke vergezichten. Het heeft geconcentreerde bewoning. Plaatselijk komen bossen voor. Er is een duidelijk landschappelijk contrast met het meer gesloten noordelijk deel van het interfluvium.

De **Zwalmstreek** (2200130) is een open sterk golvend heuvelland. Typisch zijn de parallelle structuren van de asymmetrische valleien met karakteristieke brongebieden.

De **Vlaamse Ardennen** (220140) zijn een rij beboste getuigeheuvels met op de top limonietzanden en -zandstenen. De Vlaamse Ardennen worden gekenmerkt door een sterk versneden reliëf met heel wat micro-elementen (holle wegen, taluds,...), talrijke loofbossen en zandgroeven. Er is grote recreatieve druk.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Het **Pajottenland** (220150) is een sterk versneden golvend heuvelland. Het is een open landbouwlandschap met wijdse vergezichten. Er zijn een beperkt aantal kleine hoop- en pleindorpen en talrijke monumenten.

Het **kerngebied Gent-Aalst-Brussel** (220100, 220120, 220160, 220170) is een sterk verstedelijkt gebied. Er is een dichte bebouwing in de open ruimte en een sterke lintbebouwing. Er is een sterke versnijding door infrastructuurassen.

De **Noorderkempen** (310000) worden gevormd door een cuestarug van de kleien van de Kempen gedeeltelijk onder dekzand en met plaatselijke landduinen. Het is een overwegend vlak landschap met grote compartimenten. Het omvat intensief landbouwgebied, gekenmerkt door grote blokvormige percelen en wijdse zichten. Uitgestrekte natuurgebieden bevinden zich op de droge (stuif)zandgronden.

De **Centrale Kempen en het Land van Nete en Aa** (320000) zijn een bosrijk zachtgolvend gebied met een uitgesproken parallelle reliëfstructuur gevormd door de valleien en de langsliggende zandruggen. Het landschap wordt gekenmerkt door compartimenten van bebouwing en bossen, bepaald door het reliëf. Er is een duidelijke ruimtelijke zonering (centrum-periferie) van de oorspronkelijke ontginningen met een duidelijk differentiatie in landgebruik. De moerassige valleien hebben een bijzondere landschappelijke waarde. Er zijn talrijke cultuurlandschappelijke relictten.

De **Zuiderkempen** (330020) zijn een hoofdzakelijk vlak en zandig gebied. Het werd oorspronkelijk gekenmerkt door grote kern- en nevelvlekdorpen en gehuchten. Momenteel is er een sterke verstedelijking door de lintbebouwing. Het is een bosrijk gebied. De buitenste fortengordel van Antwerpen komt er voor.

Het **Land van Boom** (330050) wordt gekenmerkt door de cuesta van de klei van Boom. Het cuestafront is nagenoeg volledig vergraven door kleiputten en wordt gekenmerkt door vervallen steenbakkerijen. De cuestarug is sterk verstedelijkt.

Het **Serreland van Sint-Katelijne-Waver** (330040) is een traditioneel tuinbouwgebied op zandgronden. Het wordt gekenmerkt door grote nevelvlekdorpen en verspreide landelijke bebouwing. Er is een grote dichtheid van serres. De buitenste fortengordel van Antwerpen komt er voor.

Het **Land van Keerbergen** (330030) is een stuifzandrug met een typisch microreliëf en is geassocieerd met de Benedendijle en -demer. Het is een gesloten landschap met talrijke bossen en een grote bebouwingsdichtheid.

Het **Demerland-Averbode** (330010, 330060) is een sterk versneden heuvelland met getuigeheuvelds en -ruggen van het Diestiaan. Het is een bosrijk heuvelland parallel doorsneden door moerassige valleien. Talrijke natuurgebieden komen voor.

Het **Kempisch plateau** (340010, 340020), 340030, 340040) is een rivierterras van de Maas, het bestaat uit grindgronden bedekt met stuifzanden en lokaal uitgestrekte landduinen. Het plateau langs de randen is versneden door valleien met natte alluviale bodems. Uitgestrekte duin-, heide- en (naald)bosgebieden zijn aanwezig.

Het **Kempisch Mijng gebied** (340050) is de versneden zuidwestelijke en zuidelijke rand van het Kempisch plateau. Het wordt gekenmerkt door terreinen van vroegere steenkoolontginning met uitgestrekte verstedelijkte gemeenten en nieuwe industrieterreinen. Het is een jong landschap met industrieel-archeologische waarde.

De **Maasvlakte, het Terrassenland en de Limburgse Maas** (410000, 923010) vormen een grensgebied aansluitend bij het Nederlandse slenkengebied. Het heeft een parallelle en trapvormige landschappelijke structuur evenwijdig met de Maas. Het is een landbouwland met graslanden in de uiterwaarden. Er zijn talrijke afgesneden meanders en uitgestrekte plassen ten gevolge van ontgrinding.

De **Vlakte van Bocholt** (420000) is een vlak gebied ten noorden van de noordrand van het Kempisch plateau. Het is een overwegend open landbouwlandschap met wijdse gezichten, weinig verspreide bewoning en enkele natuurgebieden.

Het **Zandig en Zandlemig Hageland** (510000, 520000) vormen een heuvelland met een parallelle structuur van (beboste) ruggen en valleien met rijbewoning op de overgang.

Vochtig Haspengouw (610000) is een golvend landschap met parallelle versnijding door asymmetrische valleien. Er zijn kleine hoopdorpen en lineaire bewoning op de interfluvia. Boomgaarden domineren. Dorpen en kasteelhoeven hebben een eigen bouwstijl.

Droog Haspengouw (620000) is een breedgolvend leemplateau dat ondiep versneden is. Het heeft een steeds weerkerende cultuurlandschappelijke structuur: akkerland op de plateaus, kleine hoopdorpen op de plateaurand of in de vallei, grasland en (populieren)bos in de vallei. Holle wegen en graften vormen de enige landschapselementen. Bos is schaars. De grote gesloten hoeven hebben een typische bouwstijl.

De **Jeker** (923020) wordt gekenmerkt door een diep ingesneden kloofdal.

De **Dijle-Gete-Demer** (921040, 921050, 921060) vormen samen een grote oost-west hydrografische as in Vlaanderen. Het gebied wordt gekenmerkt door brede alluviale vlakten met uiterwaarden, waterrijke gronden met (populier)aanplantingen en talrijke plassen. Tussen Gete en Demer komt glastuinbouw voor.

De **Rupelstreek en Klein-Brabant** (710000) zijn een overwegend vlak gebied in het noorden tot een licht golvend heuvelland in het zuiden. Het is een complex gestructureerd landschap. In het noorden zijn talrijke kleine compartimenten, terwijl in het zuiden meer wijdse gezichten aanwezig zijn over een sterk verstedelijkt heuvelland. Resten van de fortengordel van Antwerpen komen voor.

Oostelijk Vlaams-Brabant (720000) wordt gekenmerkt door het versneden Noordbrabants plateau. Het is een complex landschap met lokaal wijdse zichten en kleinschalige compartimenten, gekenmerkt door reliëf, bossen en bebouwing. Intensieve tuinbouw, meer en meer onder glas, is belangrijk. Het gebied wordt gekenmerkt door kleine hoop- en kerndorpen met sterke lintbebouwingen en openveld-verkavelingen.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

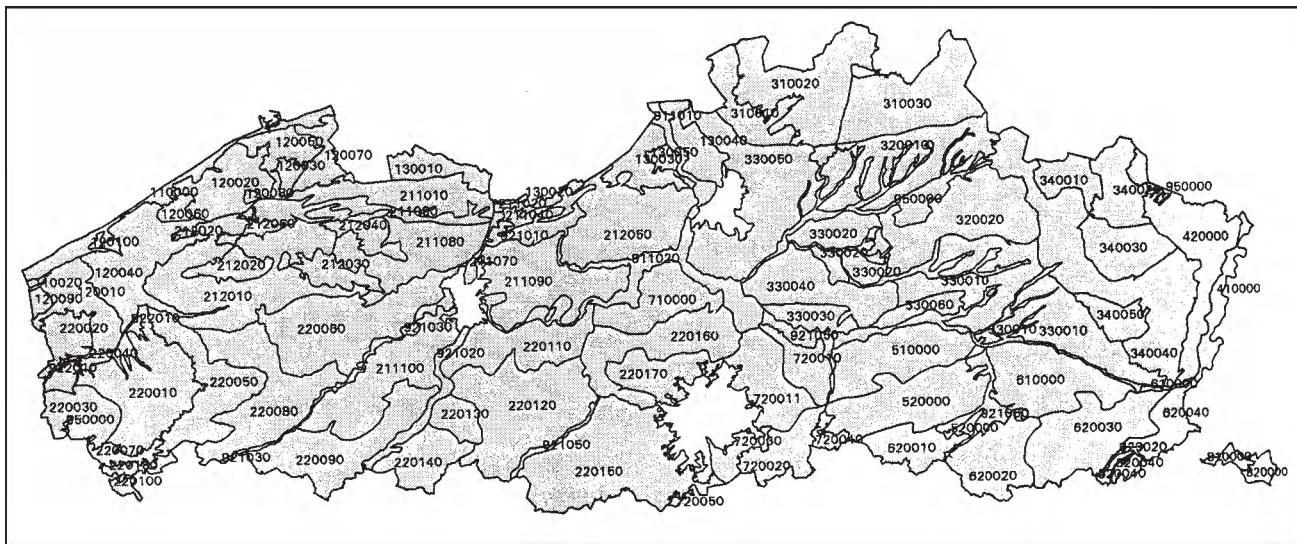
Het **serreland van Hoeilaart-Overijse** (720020) wordt gekenmerkt door het sterk versneden leemplateau dat aansluit bij Droog-Haspengouw. Het is een open akkerland met bos (en vroeger serreteelt) op de hellingen en graslanden, natte bossen en vijvers in de valleien. Talrijke monumenten en kastelen komen voor.

De **Brabantse bossen** (720030, 720040, 720050) zijn uitgestrekte loofbossen op het versneden leemplateau. Het zijn relictlandschappen waarin het preneolithische microreliëf bewaard is gebleven. Er is een hoge recreatiedruk.

Het **Land van Herve** (800000) is een sterk golvend plateau met leem- en kleigronden met sterk wisselende drainage. Het is een zeer gaaf gebied, gekenmerkt door een golvend open landschap met wijdse vergezichten en geringe bebouwing. Boomgaarden, bouwland en overwegend weiland zijn karakteristiek. Het oostelijk deel is meer bebost.

Bijlage 2

Traditionele
landschappen
in Vlaanderen



Bron: Laboratorium voor Regionale Geografie UG, Instituut voor Natuurbehoud

Bijlage 3: Lijst van de gemeenten behorende tot het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten

Door VAN DER HAEGEN H. et.al. (1993) zijn de volgende Vlaamse gemeenten opgenomen in het Brusselse en de Vlaamse stadsgewesten.

Stadsgewest Antwerpen

- centrumgemeente: Antwerpen
- andere gemeenten van de agglomeratie: Aartselaar, Boechout, Borsbeek, Brasschaat, Edegem, Hemiksem, Hove, Kapellen, Mortsel, Schelle, Schoten
- gemeenten van de banlieue: Brecht, Kalmthout, Kontich, Kruikebeke, Lint, Niel, Ranst, Rumst, Schilde, Stabroek, Wijnegem, Wommelgem, Zandhoven, Zoersel, Zwijndrecht

Stadsgewest Brussel

- centrumgemeente: Brussel
- andere gemeenten van de agglomeratie: de overige 18 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Halle, Kraainem, Linkebeek, Machelen, Sint-Genesius-Rode, Sint-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem
- gemeenten van de banlieue: Asse, Gooik, Hoeilaart, Kampenhout, Kortenberg, Lennik, Meise, Overijse, Steenokkerzeel, Ternat, Zemst

Stadsgewest Gent

- centrumgemeente: Gent
- andere gemeenten van de agglomeratie: Merelbeke
- gemeenten van de banlieue: De Pinte, Destelbergen, Evergem, Lochristi, Lovendegem, Melle, Nazareth, Sint-Martens-Latem, Wachtebeke

Stadsgewest Hasselt-Genk

- centrumgemeente: Hasselt, Genk
- gemeenten van de banlieue: Alken, As, Diepenbeek, Kortesseem, Opglabbeek, Zonhoven, Zutendaal

Stadsgewest Kortrijk

- centrumgemeente: Kortrijk
- andere gemeenten van de agglomeratie: Harelbeke, Kuurne
- gemeenten van de banlieue: Lendelede, Wevelgem, Zwevegem

Stadsgewest Brugge

- centrumgemeente: Brugge
- gemeenten van de banlieue: Jabbeke, Oostkamp, Zuienkerke

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

Stadsgewest Leuven

- centrumgemeente: Leuven
- gemeenten van de banlieue: Bierbeek, Herent, Holsbeek, Lubbeek, Oud-Heverlee

Stadsgewest Mechelen

- centrumgemeente: Mechelen
- andere gemeenten van de agglomeratie: Bonheiden
- gemeenten van de banlieue: Sint-Katelijne-Waver

Stadsgewest Oostende

- centrumgemeente: Oostende
- gemeenten van de banlieue: Bredene, Oudenburg

Stadsgewest Sint-Niklaas

- centrumgemeente: Sint-Niklaas
- gemeenten van de banlieue: Stekene

Beknopte bibliografie

- ALBRECHTS L., ALLAERT G., VANBELLE B., VAN DEN BROECK J., VERHEYEN R., VERMEERSCH C., Structuurplan Vlaanderen - conceptnota 2, i.o.v. Administratie Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu, 1984.
- ALLAERT G., De functioneel ruimtelijke structuur van Vlaanderen in een internationale context, eindrapport, augustus 1993.
- AMINAL - BESTUUR NATUURBEHOUD EN -ONTWIKKELING, Synthesenota bij de Lange Termijnplanning Bosbouw, 1993.
- AMINAL, De drinkwatervoorziening in Vlaanderen, Richtnota, 1992.
- AMINAL, Sectoraal Milieubeleidsplan Grondwater, Ontwerpversie, 1994.
- AMINAL, Sectoraal Milieubeleidsplan Geluid, Ontwerpversie, 1994.
- AMINAL, Sectoraal Milieubeleidsplan Lucht, Ontwerpversie, 1994.
- AMINAL, Sectoraal Milieubeleidsplan Natuur, Ontwerpversie, 1994.
- ANTROP M. & GULINCK H. & VAN LOOY K. & DE BLUST G. & VAN GHELUE P. & MELKEBEKE I. & KUIJKEN E., Structuurplan Vlaanderen, deelfacet Open Ruimte, eindrapport, 1993.
- ANTROP M., Het landschap meervoudig bekeken, monografiën Stichting Leefmilieu, 30, 1989.
- BUREAU BEDRIJFSADVIES EN MARKETING, deelrapport 1: beeld van de distributiesector heden en verleden, augustus 1993.
- BUREAU BEDRIJFSADVIES EN MARKETING, deelrapport 2: instrumenten die moeten toelaten ontwikkelingen in de distributiesector in de hand te houden, augustus 1993.
- BENELUX ECONOMISCHE UNIE, Grensoverschrijdende ruimtelijke ordening, dossier 93/12, 1993.
- BENELUX ECONOMISCHE UNIE, Benelux Globale Structuurschets inzake Ruimtelijke Ordening, 1986.
- BENELUX ECONOMISCHE UNIE, Tweede Benelux Globale Structuurschets - verdiepingsnota, 1994.
- BESTUUR NATUURLIJKE RIJKDOMMEN EN ENERGIE, Structuurplan Vlaanderen, Deelaspect natuurlijke rijkdommen, 1993.
- BIL S. & DE LANNOY W. & SAEY P. & SWYNGEDOUW E., Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, deelproject onderlinge krachten, dynamiek en ontwikkelingsrichtingen, september 1993.
- BRUINSMA F. & RIETVELD P., Stedelijke agglomeraties en Europese infrastructuurnetwerken, Stedelijke netwerken, werkstukken 36, 1992.
- CABUS P. & VAN DER HAEGEN H., Functioneel ruimtelijke structuur, Synthese en aanvulling, augustus 1993.
- CEMAT, European regional planning strategy, 1992.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, Europa 2000-perspectieven voor de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeenschap, 1992.

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN, Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, L 220, 28e jaargang, Brussel, 1985.

CENTRAAL PLANBUREAU, Nederland in drievoud, Een scenariostudie van de Nederlandse economie (1990-2015), 1992.

DAEMS H., Regio Antwerpen 2000, 1991.

DATAR, En Europe, des villes et reseaux, 1992.

DE BATSELIER N., Grindwinning in het Limburgse Maasland, 1990.

DE BATSELIER N., Rondetafelconferentie: De grindproblematiek in het Limburgse Maasland, 14 maart 1990.

DE BLUST G., Open Ruimte, Herwaardering van de open ruimte door evenwichtige verweving van functies en activiteiten, in Fundamenten 3, Koning Boudewijnstichting, 1991.

DE BRABANDER G. & VERVOORT L. & WITLOX F., Metropolis, over mensen, steden en centen, 1992.

DE DECKER P., Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, eindrapport Huisvesting, september 1994.

DE KLERCK D., Globale situering van de plattelandsproblematiek, 1994.

DE LANNOY W. & KESTELOOT CHR., Het scheppen van de sociaal ruimtelijke ongelijkheden in de stad, in Barsten in België, werkgroep Mort Subite, 1989.

DIENST WATERS EN BOSSEN & VLAAMSE BOSBOUWVERENIGING & LEIEDAL, Studie van de bebossingsmogelijkheden in het arrondissement Kortrijk en de mogelijkheid tot realisatie van een stadsbos aansluitend op de woonkernen Gullegem, Moorseele, Wevelgem en Bissegem, tussentijds verslag, augustus 1994.

DUIJZER J., Landbouw, milieu en ruimtelijke ordening, basistekst studiedagen Milieu en Ruimte, Geoplan, Amsterdam, 1995.

ERIPLAN & MENS EN RUIMTE & KOLPRON, Europe 2000-the perspective development of the "central and capital regions", april 1994.

EVERAET H. & PEVENAGE G., Structurele ontwikkelingen in de landbouw, Basistekst voor de uiteenzetting op de studiedag van de Stichting Lodewijk De Raet onder het thema: "De toekomst van het gezinsbedrijf", 1994.

EVERAET H., Landbouw en ruimte, Landbouw-Economisch Instituut (L.E.I.), Brussel, 1992.

FEYEN J. & GRILLET A. & SMETS K. & VAN ORSHOVEN J. & VAN VALCKENBORGH J., Naar een structuurschema landbouw voor het Vlaamse Gewest op schaal 1/100.000, K.U.Leuven, Instituut voor Land- en Waterbeheer, i.o.v. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1993.

GENTIL G., Het Belgisch goederenvervoer anno 1989: nationaal en internationaal, Impulsprogramma Transport en Mobiliteit, module B2, SESO, Antwerpen, 1993.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

GOOSSENS H. & VAN DER HAEGEN H., De invloedssferen der centra en hun activiteitsstructuren, in Atlas van België, platen 28A-B-C, 1972.

HELLEMANS R. & TARAGOLA N., Bruto standaardsaldi voor de gewassen en de veehouderij (periode 1989/89 - 1991/92), L.E.I.-statistieken, Brussel, 1993.

HOL C., Stedelijke complementariteit: waar of niet waar?, referaat NSC-studiedag 'steden tusen concurrentie en complementariteit', november 1990.

IMPACT MILIEUGROEP, Geluidskaart van de provincie Limburg, i.o.v. het Provinciebestuur van Limburg, 1993.

INSTITUUT VOOR NATUURBEHOUD EN DIENST NATUURBESCHERMING, Ontwerp van Groene Hoofdstructuur van Vlaanderen (provincie), Afzonderlijke editie per provincie, 1993.

INTERNATIONALE COORDINATIECOMMISSIE, MHAL-ontwerp ruimtelijk ontwikkelings-perspectief, juni 1993.

JANSEN-VERBEKE M., Visie op toerisme en recreatie in Vlaanderen in 1994, september 1993.

JANSSENS P., Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen deelopdracht morfologische structuur, eindrapport en kaarten, december 1993.

KUNZMANN K. & WEGENER M., The pattern of urbanization in Western Europe 1960-1990, Berichte aus dem Institut für Raumplanung, 28, Dortmund, 1993.

LAMBOOY J., Stedencomplementariteit, referaat NSC-studiedag 'steden tusen concurrentie en complementariteit', november 1990.

LARNOE G., Lintbebouwing in het Vlaamse gewest, in Planologisch Nieuws, jaargang 13, 3, 1993.

LAUWERS D. & KORSMIT J. & KEPPLER U., Structuurplan Vlaanderen, mobiliteit, december 1994.

LHERMITTE K., Een "typologie landelijke gebieden"- een eerste stap naar de (h)erkenning van het landelijk gebied in Vlaanderen op structureel niveau, 1994.

MEERT H., Milieuzonering van bedrijven, schakel tussen milieu-effectrapportering en ruimtelijke ordening, in Planologisch Nieuws, 3, 1992.

MENS EN RUIMTE, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, actualisering 1991, i.o.v. Gemeenschapsminister voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting en Bestuur Stedebouw en Ruimtelijke Ordening, 1991.

MENS EN RUIMTE EN LABORATORIUM VOOR BOSBOUW UG, Lange Termijnplanning Bosbouw - boekdelen 1 en 2, i.o.v. AMINAL, Bestuur Natuurbehoud en -ontwikkeling, 1993.

MINA-RAAD VLAANDEREN, Advies inzake de Richtnota Groene Hoofdstructuur van Vlaanderen, 19 januari 1993.

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, Kwetsbaarheid van het grondwater in (provincie), Afzonderlijke edities per provincie, 1986, 1987.

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, Het strategisch plan 1995-2004 voor de Vlaamse Zeehavens, 1994.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, Vlaamse regionale indicatoren, 1994.

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, Vlaamse regionale luchthavens, Jaarverslag 1993.

NATIONAAL KOMITEE WEEKEINDVERBLIJVEN, Nota aan AROHM - afdeling Ruimtelijke, 1994.

NEDERLANDS ECONOMISCH INSTITUUT, Demographic evolution through time in European regions (Demeter 2015), i.o.v. Commissie van de Europese Gemeenschappen, s.d..

N.I.S., Cartografische studie van de Belgische Landbouw, Landbouwstatistieken, Brussel, 1989.

N.I.S., Landbouw- en tuinbouw telling op 15 mei 1993, Landbouwstatistieken, 26de jaargang, Brussel, 1994.

N.I.S., Volks- en Woningtellingen, 1961, 1970, 1981 en 1991.

N.I.S.-PLANBUREAU, Prognose van de Belgische bevolking 1992-2050, 1993.

POLICY RESEARCH CORPORATION & SEMINARIE VOOR SURVEY EN RUIMTELIJKE PLANNING RUG, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, deelproject havengebieden, juli 1993.

POLICY RESEARCH CORPORATION, Vlaanderen: de optimale locatie voor multimodale binnenvaartterminals, 1993.

PROVINCIE WEST-VLAANDEREN, Structuurplan Kustzone - voorontwerp, februari 1994.

REVIERS K., Overzicht van de belangrijkste suburbane winkelconcentraties, verslag studie-namiddag, april 1994.

RIJKSPLANOLOGISCHE DIENST, Perspectieven in Europa, samenvatting, 1991.

RIJKSPLANOLOGISCHE DIENST, Stedelijke netwerken in Europa, 1991.

RIJKSPLANOLOGISCHE DIENST, Inland terminals en transportcentra in Nederland, 1988.

SCHREURS V., Een plattelandsatlas voor Vlaanderen, 1986.

SCHROEVERS P., Landschapstaal, 1982.

SEMINARIE VOOR SURVEY EN RUIMTELIJKE PLANNING RUG, Een economische inventarisatie van de kanaalzone Gent-Terneuzen, een aanzet tot grensoverschrijdende samenwerking op economisch gebied, Gent/Terneuzen, 1991.

SERV, Rapport over de uitwerking van een lange termijnstrategie voor de Vlaamse havens, 1992.

SERV, Rapport 1994 - Regionale ontwikkeling, Afwegingskader bij de afbakening van sociaal-economisch relevante subregio's, 1994.

SERV, Vlaanderen-het logistieke hart van Europa, 1992.

SPORCK J. & GOOSSENS M., Het stedennet - invloedssferen en hiërarchie der steden, in De Belgische stad van vandaag: waarheen?, Tijdschrift Gemeentekrediet, 1985.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

STABO, Ruimtelijke aspecten van de Vlaamse Land- en Tuinbouw (eindverslag), Sector Land- en Tuinbouw, i.o.v. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Leuven, november 1993.

STABO, Sectoriële studie van de Vlaamse land- en tuinbouw (tussentijds rapport), Sector Land- en Tuinbouw, i.o.v. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Leuven, april 1993.

STABO, De agrarische hoofdstructuur, basistekst studiedag Landinrichting, KVIV, 1995.

STICHTING PLATTELANDSBELEID, Typologie van de Landelijke Gebieden, Rapport 1991, i.o.v. Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, deel I - II - Bijlagen, Leuven, 1992.

STICHTING PLATTELANDSBELEID, Typologie van de Landelijke Gebieden, Rapport 1992, i.o.v. Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Natuurbehoud en Landinrichting, deel I - II - III, Leuven, 1993.

STUDIEGROEP OMGEVING, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, deelrapport 3: As Antwerpen, Brussel, februari 1994.

STUDIEGROEP OMGEVING, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, deelrapport 4: Invloed van Brussel op de omliggende regio en de impact van de MIDA Antwerpen, februari 1994.

STUDIEGROEP OMGEVING & BUREAU SME, Rom-project Kanaalzone Gent, concept startdocument fase 1, eindversie, 1993.

STUDIEGROEP OMGEVING & BUREAU SME, Rom-project Kanaalzone Gent, startdocument: actualisering van de beleidsdocumenten en van de projecten, 1995.

TEERLINCK P., Gent, ruimte voor bedrijven en kantoren in een nieuwe stedelijkheid, referaat Planologische Discussiedag, 6/11/1992.

TNO, Naar een Benelux steden netwerk, conferentieverlag, 1993.

TNO, Naar een Beneluxnetwerk van transportsystemen, conferentieverlag, 1993.

TRACTEBEL, Structuurplan Vlaanderen - subsector hoogspanningsnet (vanaf 70KV), april 1993.

VLAAMS WETENSCHAPPELIJK ECONOMISCH CONGRES, Verkeer in België in 2000. Mobiliteit of chaos?, 1991.

VAN DEN BROECK J. & BAELUS J., Reflecties over stadsvernieuwing, Vlaamse Planologische Notitie nr 7, Brussel, 1992.

VAN DER HAEGEN H. & PATTYN M., De Belgische Stadsgewesten, in Statistisch Tijdschrift, 1979 (3).

VAN DER HAEGEN H. & PATTYN M. & ROUSSEAU S., Spreiding en relatiepatroon van de Belgische nederzettingen in 1980 (met kaarten buiten tekst), in Statistisch Tijdschrift, 1981, 5-6.

VAN DER HAEGEN H. & PATTYN M., Stedelijke structuren en hiërarchie in België, in Ruimtelijke Planning, afl. 9., 1983, II.A.2.a.

1A

Bestaande ruimtelijke structuur

VAN DER MOTTEN CHR. & VANDEWATTYNE P., Groei en vorming van het stadsstramien in België, in De Belgische stad van vandaag: waarheen?, in Tijdschrift Gemeentekrediet, 1985.

VAN DER MOTTEN CHR., Réseaux christallériens et aménagement du territoire, referaat Planologische Discussiedag, 6/11/1992.

VAN HECKE E. e.a., Het Vlaamse platteland-diversiteit en toekomstperspectieven, 1989.

VAN MEERHAEGHE V., Kartering potentiële stiltegebieden Oost-Vlaanderen, i.o.v. Vlaams minister bevoegd voor leefmilieu, Onderzoekscentrum voor landschapscologie en Milieuplanning, U.Gent, 1993.

VAN NAELTEN M., Rapport van de 'sector economie' inzake het "Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen", 1993.

VANHAVERBEKE W., Economisch profiel van de Vlaamse stadsgewesten, oktober 1993.

VANHAVERBEKE W., Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen: een beleidsinstrument voor economische ontwikkeling, Leuvense Economische Standpunten, 1994, 76.

VERBRUGGEN A. (red.), Leren om te keren. Milieu- en Natuurrapport Vlaanderen, 1994.

VERHAERT E. & SCHNEIDERS A. & DE BLUST G. & BERVOETS L. & LOECK J. & VERHEYEN R.F., Integraal waterbeheer, in Ruimtelijke Planning, afl. 24, II.6.1.2., 1990.

VERHEYEN R.F., Onderzoek naar de verspreiding en de typologie van ecologisch waardevolle waterlopen in het Vlaamse Gewest (bekken), Afzonderlijke editie voor Ijzerbekken, Demerbekken, Dijlebekken, Maas- en Netebekken, i.o.v. AMINAL - Dienst water en bodem, 1991, 1992.

VIAENE J. & DE CRAENE A. & DEVOLDER V., Landbouw en ruimte in Vlaanderen, Universiteit Gent, Vakgroep Landbouweconomie, i.o.v. AMINAL, 1993.

VLAAMS COMMISARIAAT-GENERAAL VOOR TOERISME, Toerisme in Vlaanderen, U. Claeys ed., 1993.

VLAAMS COMMISSARIAAT-GENERAAL VOOR TOERISME, Toerisme in Vlaanderen, een toekomst-beeld, nota Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1993.

VLAAMSE GEMEENSCHAP, Verslag eerste Landbouwconferentie, op initiatief van Vlaams minister bevoegd voor landbouw, Brussel, 1994.

VLAAMSE LANDMAATSCHAPPIJ, Sectoraal Milieubeleidsplan Bodem, Ontwerpversie, 1994.

VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ, Infomap (bekkencomité's), Afzonderlijke editie per bekkencomité, 1993.

VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ, Milieu- en natuurrapport Vlaanderen wetenschappelijk verslag-Versnippering van de open ruimte, deel III.12, juni 1994.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

VLAAMSE MILIEUMAATSCHAPPIJ, Sectoraal Milieubeleidsplan Oppervlaktewater, Ontwerpversie, 1994.

VLAAMSE REGERING, Vlaanderen-Europa 2002, 1993.

WALTNIEL L., Beleidsbrief: naar een ruimtelijk structuurplan voor Vlaanderen, 1991.

WERKGROEP MORT SUBITE, Barsten in België een geografie van de Belgische maatschappij, 1990.

WES, Structuurplan Kustzone, deel II sectorstudies, inleiding, hoofdstuk 1: open ruimte en natuurlijk milieu, april 1993.

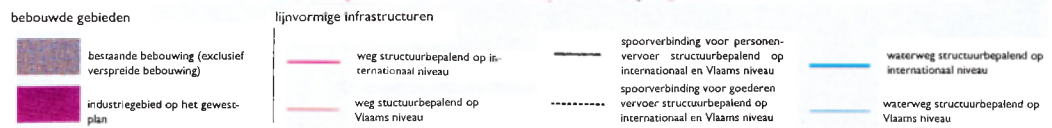
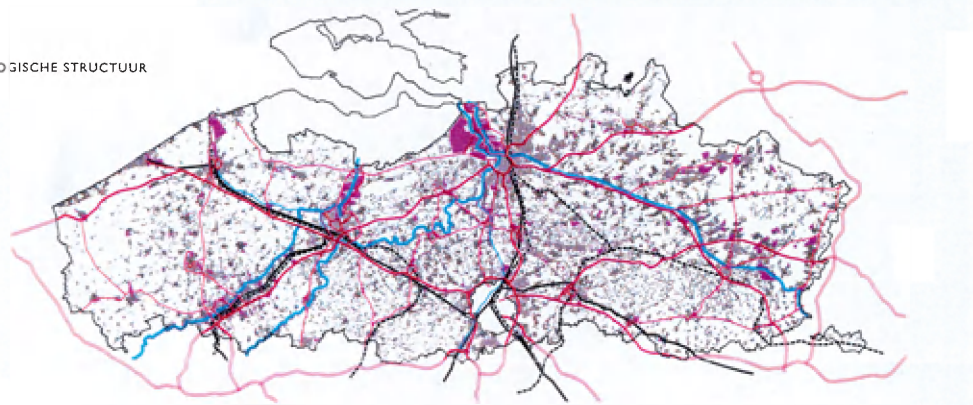
ZONNEVELD W. & D'HONDT F., Europese ruimtelijke ordening, 1994.

1A Bestaande ruimtelijke structuur

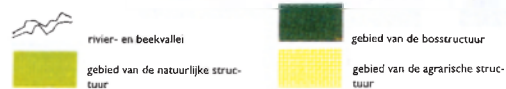
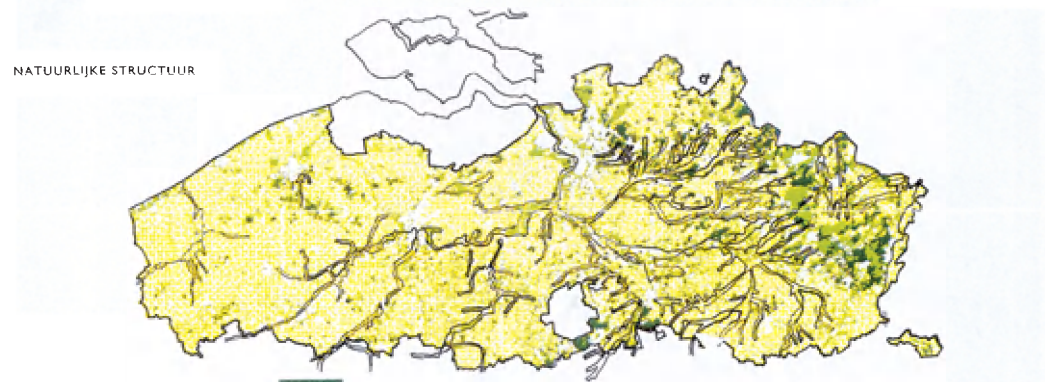
Synthesekaart

Morfologische structuur / natuurlijke structuur / synthese van ontwikkelingen in de bestaande ruimtelijke structuur

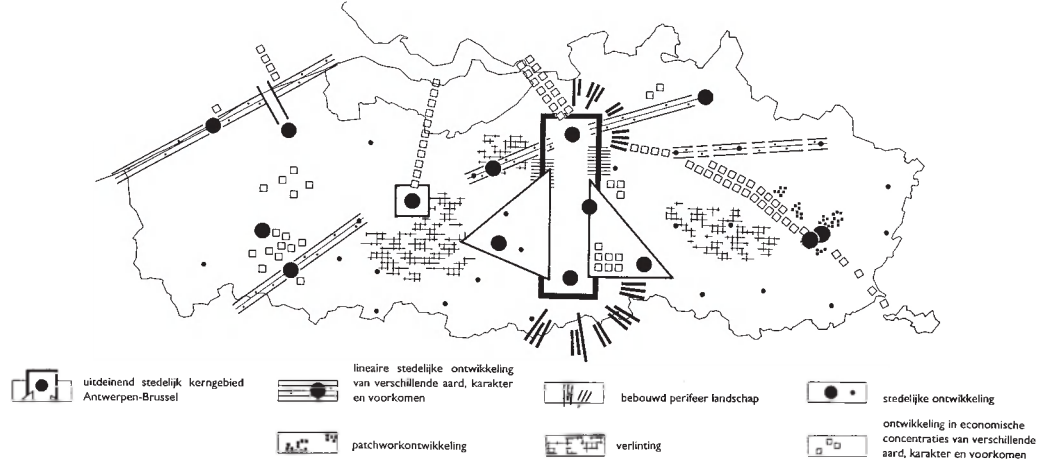
MORFOLOGISCHE STRUCTUUR



NATUURLIJKE STRUCTUUR



SYNTHESE VAN DE ONTWIKKELINGEN IN DE BESTAANDE RUIMTELIJKE STRUCTUUR



Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Deel 1B: Prognoses - informatief gedeelte

1 B

Inhoudstafel

LIJST VAN TABELLEN EN FIGUREN	223
Tabellen	223
Figuren	225
INLEIDING	227
Verantwoording	227
Opbouw	228
I. DEMOGRAFISCHE ONTWIKKELINGEN	229
1.1. BEVOLKINGSPROGNOSE	231
1.1.1. Methodiek en uitgangspunten	231
1.1.2. Resultaten	232
1.2. GEZINSPROGNOSE	233
1.2.1. Methodiek en uitgangspunten	235
1.2.2. Resultaten	237
1.3. PROGNOSE VAN DE BEROEPSBEVOLKING	245
1.3.1. Methodiek en uitgangspunten	245
1.3.2. Resultaten	246
II. SECTORALE ONTWIKKELINGEN	249
2.1. HUISVESTING	251
2.1.1. Methodiek en uitgangspunten	251
2.1.2. Resultaten	251
2.2. WERKGELEGENHEID	253
2.2.1. Methodiek en uitgangspunten	253
2.2.2. Resultaten	256
2.3. VERKEER EN VERVOER	261
2.4. TOERISME EN RECREATIE	263
2.4.1. Uitgangspunten	263
2.4.2. Resultaten verblijfstoerisme en -recreatie	264
2.4.3. Resultaten dagtoerisme en -recreatie	265
2.5. LANDBOUW	266
2.5.1. Uitgangspunten	266
2.5.2. Resultaten	267
2.6. OVERIGE	269
2.6.1. Waterwinning	269
2.6.2. Ontgronding	269

1 B

Inhoudstafel

III. RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN	271
3.1. ALGEMENE ONTWIKKELINGEN IN HET RUIMTEGEBRUIK	273
3.2. RUIMTE VOOR WONEN	273
3.2.1. Methodiek en uitgangspunten	274
3.2.2. Resultaten	277
3.3. RUIMTE VOOR BEDRIJVEN EN ANDERE ECONOMISCHE ACTIVITEITEN	281
3.3.1. Ruimte voor bedrijven	281
3.3.2. Ruimte voor handel en kantoren	286
3.3.3. Ruimte voor havenprojecten	287
3.4. RUIMTE VOOR RECREATIE	288
3.4.1. Ontwikkelingen aan de Kust	288
3.4.2. Ontwikkelingen in de Kempen	289
3.4.3. Ontwikkelingen in de Kunststeden	289
3.5. RUIMTE VOOR LANDBOUW	290
3.6. RUIMTE VOOR NATUURONTWIKKELING	290
3.7. RUIMTE VOOR BOSUITBREIDING	292
3.8. RUIMTE VOOR LIJNINFRASTRUCTUREN	293
3.8.1. Wegen	295
3.8.2. Waterwegen	296
3.8.3. Spoorwegen	296
3.8.4. Stads- en streekvervoer	297
3.8.5. Luchthavens	297
3.8.6. Elektriciteitsleidingen	297
3.8.7. Pijpleidingen	298

LIJST VAN TABELLEN EN FIGUREN**Tabellen**

Tabel 1:	Indeling en verloop van de bevolking in Vlaanderen naar leeftijdscategorie tussen 1992 en 2007 (in pro duizend)	232
Tabel 2:	Ontwikkeling van de bevolking in Vlaanderen tussen 1992 en 2007, naar arrondissement en provincie (index: 1992=100)	233
Tabel 3:	Ontwikkeling van het aantal gezinnen in Vlaanderen tussen 1970 en 1991, gedifferentieerd naar type gezin en geslacht van de referentiepersoon (index: 1970 = 100)	234
Tabel 4:	Evolutie van het totaal aantal gezinnen in Vlaanderen voor de verschillende prognoses tussen 1992 en 2007 (index: 1992=100)	238
Tabel 5:	Evolutie van het bijkomend aantal gezinnen in Vlaanderen tijdens de periode 1992-2007 en per vijfjaarlijkse tussenperioden voor de verschillende prognoses (totale aantallen en gemiddelden per jaar voor elke aangegeven periode)	238
Tabel 6:	Evolutie van het aantal gezinnen in Vlaanderen voor de periode 1992-2007 naar leeftijdscategorie (leeftijd van de referentiepersoon) voor de verschillende prognoses (index: 1992 = 100)	239
Tabel 7:	Evolutie van het aantal gezinnen in Vlaanderen naar type gezin voor de periode 1992-2007 voor de verschillende prognoses (index: 1992 = 100)	240
Tabel 8:	Evolutie van het totaal aantal gezinnen in Vlaanderen voor de periode 1992-2007 naargelang de provincie voor de verschillende prognoses (index: 1992 = 100)	241
Tabel 9:	Evolutie van de aangroei van het aantal gezinnen in Vlaanderen tijdens de periode 1992-2007 voor de vier prognoses, opgedeeld per provincie en naar tijdsperiode	242
Tabel 10:	Evolutie van het aantal gezinnen in Vlaanderen tijdens de periode 1992-2007 voor de prognose 3, opgedeeld naar arrondissement en provincie (index: 1992=100)	243
Tabel 11:	Evolutie van de gemiddelde gezinsgrootte in Vlaanderen tijdens de periode 1947-2007 voor de prognose 3, naar arrondissement en provincie (in personen)	244
Tabel 12:	Evolutie van de beroepsbevolking in Vlaanderen tussen 1992 en 2007 voor de prognose 1 (minimale prognose) naar arrondissement en provincie (index: 1992=100)	246
Tabel 13:	Evolutie van de beroepsbevolking in Vlaanderen tussen 1992 en 2007 voor de prognose 2 (maximale prognose) naar arrondissement en provincie (index: 1992=100)	247
Tabel 14:	Totale woningbehoefte in aantal woningen voor Vlaanderen, opgedeeld naar aangegeven tijdsperiode voor de vier prognoses (index: 1992=100)	252

1 B

Inhoudstafel

Tabel 15: Verdeling van de loon- en weddetrekkenden over de verschillende sectoren in Vlaanderen voor 1991 en bij een verdergaande tertiërisering tot 2007 (prognose 1) (uitgedrukt in %)	255
Tabel 16: Evolutie van de actieve bevolking (15-65 jaar) in Vlaanderen naar woongemeente tijdens de periode 1992-2007 per arrondissement en provincie (index: 1992 = 100) voor de minimale prognose	257
Tabel 17: Evolutie van de actieve bevolking (15-65 jaar) in Vlaanderen naar woongemeente tijdens de periode 1992-2007 per arrondissement en provincie (index: 1992 = 100) voor de maximale prognose	258
Tabel 18: Evolutie van de actieve bevolking (15-65 jaar) in Vlaanderen naar werkgemeente tijdens de periode 1992-2007 per arrondissement en provincie (index: 1992 = 100) voor de minimale prognose	259
Tabel 19: Evolutie van de actieve bevolking (15-65 jaar) in Vlaanderen naar werkgemeente tijdens de periode 1992-2007 per arrondissement en provincie (index: 1992 = 100) voor de maximale prognose	260
Tabel 20: Groeiprognoses en verandering op jaarbasis van de mobiliteit in België voor de aangegeven vervoersmodi en referentieperiode, uitgedrukt volgens de mobiliteit van personen (basis =persoonkm.) en van goederen (basis = tonkm.) (in %)	261
Tabel 21: Goederenstromen op de grote Europese binnenscheepvaart-routes: verkeer 1989 en prognose 2000 (in miljoen ton) en percentage toename tussen 1989 en 2000	262
Tabel 22: Evolutie van het aantal vakanties van de Belgen, naar type van vakantie en vakantiebestemming voor de periode 1991-2007, in duizendtallen (index: 1991 = 100)	264
Tabel 23: Evolutie van het aantal overnachtingen van de Belgen, naar type van vakantie en vakantiebestemming voor de periode 1991-2007, in duizendtallen (index: 1991 = 100)	265
Tabel 24: Procentuele ontwikkelingen van zeven types 'agro-business-complexen', uitgedrukt in termen van het globale produktieniveau, voor de periode 1991-2000	268
Tabel 25: Aantal woningen en toename van het aantal woningen in Vlaanderen tussen 1992 en 2007 per woonarrondissement, rekening houdend met de frictielegstand (prognose 3)	275
Tabel 26: Maximale prognose (prognose 1) van de nettobehoeften aan ruimte voor woningen in Vlaanderen (1992-2007) (in hectare), opgedeeld naar type van gebouw en naar arrondissement en provincie	278
Tabel 27: Minimale prognose (prognose 2) van de nettobehoeften aan ruimte voor woningen in Vlaanderen (1992-2007) (in hectare), opgedeeld naar type van gebouw en naar arrondissement en provincie	279

Tabel 28: Voorzichtigheidsprognose (prognose 3) van de nettobehoeften aan ruimte voor woningen in Vlaanderen (1992-2007) (in hectare), naar type van gebouw en naar arrondissement en provincie	280
Tabel 29: Toekomstig bijkomend ruimtegebruik voor bedrijven in Vlaanderen voor de periode 1992-2007 indien de tertiëriseringstrend tussen 1981 en 1991 zich doorzet tot in 2007 (minimale prognose) (in ha)	283
Tabel 30: Toekomstig bijkomend ruimtegebruik voor bedrijven in Vlaanderen voor de periode 1992-2007 indien de tertiëriseringstrend stopt op het niveau van 1991 (maximale prognose) (in ha.)	284
Tabel 31: Toekomstig bijkomend ruimtegebruik voor bedrijven in Vlaanderen voor de periode 1992-2007, wanneer de prognose 3 (middenprognose) gevolgd wordt (in ha)	285
Tabel 32: Toekomstig bijkomend ruimtegebruik in Vlaanderen voor handelszaken indien de tertiëriseringstrend tussen 1980 en 1992 zich doorzet tot in 2007 (prognose 1), naar provincie (in ha.)	286
Tabel 33: Toekomstig bijkomend ruimtegebruik in Vlaanderen voor kantoren indien de tertiëriseringstrend tussen 1980 en 1992 zich doorzet tot in 2007 (prognose 1), naar provincie (in ha)	287
Tabel 34: Landbouwoppervlakte voor 1991 en toekomstig ruimtegebruik voor landbouw in Vlaanderen in het jaar 2000 voor verschillende bodemgebruiken, naar arrondissement en provincie (in ha)	291
Tabel 35: Overzicht van de oppervlakte-doelstellingen binnen de Groene Hoofdstructuur, opgemaakt door de Administratie en het Instituut voor Natuurbehoud en de MINA-raad	293

Figuren

Figuur 1: Ontwikkeling van het aantal gezinnen in Vlaanderen tussen 1947 en 1991	234
Figuur 2: Evolutie van het aantal gezinnen in Vlaanderen voor de periode 1970-2007 voor de verschillende prognoses	237
Figuur 3: Evolutie van de werkgelegenheid van de loon- en weddetrekken per sector in Vlaanderen over de periode 1981-2007 bij een verdergaande tertiërisering tussen 1991 en 2007 (prognose 1) (uitgedrukt in %)	255
Figuur 4: Evolutie van de werkgelegenheid van de loon- en weddetrekken per sector in Vlaanderen over de periode 1981-2007 bij een lineair doortrekken van de situatie van het jaar 1991 tot aan het jaar 2007 (uitgedrukt in %)(prognose 2)	256
Figuur 5: Evolutie van de specifieke ruimtebehoeften in de industrie en de tertiaire sectoren in Vlaanderen voor de periode 1991-2007 (in m2 per werknemer)	282

1.B

Prognoses

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, richtinggevend en een informatief gedeelte bevatten. Het voorliggende deel 1B - Prognoses vormt samen met het deel 1A - Bestaande Ruimtelijke Structuur het informatief gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, overeenkomstig art. 7§4 van het decreet. Dit deel 1B omvat de prognoses.

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-termijn visie 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.

Verantwoording

De essentie van planning is om veranderingen te anticiperen. De huidige en nieuwe ontwikkelingen brengen bestaande evenwichten in gevaar. Een basisargument voor verandering is de onhoudbaarheid van de bestaande toestand: 'zo kan het niet langer'.

In prognoses worden ontwikkelingen van bestaande evoluties geprojecteerd naar de toekomst, waardoor de gevolgen hiervan bestudeerd kunnen worden. Een prognose is gebaseerd op de toestand zoals die zich op een bepaald ogenblik voordoet. Er kan moeilijk van een tabula rasa, waarbij het verleden volledig wordt uitgewist, vertrokken worden. Ontwikkelingen nemen voorbij veranderingen op en creëren de toekomst als een nieuwe mogelijkheid. Dit ontwerp voor een nieuwe toekomst, op basis van het bestaande, zit vervat in de Gewenste Ruimtelijke Structuur. Op die wijze kiest Vlaanderen, binnen duidelijke vrijheidsgraden, voor een eigen ruimtelijke toekomst. Het realiteitsgehalte van die gecreëerde/gewenste toekomst wordt beïnvloed door bestaande en nieuwe ontwikkelingen. Deze ontwikkelingen zijn belangrijk omdat ze een beeld geven van de toekomst waarmee Vlaanderen geconfronteerd zal worden indien de trends gelijk blijven, indien van een aantal hypothesen uitgegaan wordt of indien er beleidsmatig veranderingen worden aangebracht.

1 B Prognoses

In deze bundel worden een aantal prognoses uitgewerkt vanuit een beperkt aantal hypothesen. Als horizon voor deze prognoses wordt 2007 genomen. Deze periode is voldoende lang om als zinvol tijds kader te fungeren voor een wezenlijke heroriëntatie van het beleid. Tegelijk is de gekozen tijdsperiode ook weer niet te lang zodat (technisch) nog zinvolle vooruitberekeningen kunnen gemaakt worden.

Opbouw

De prognoses die in dit bundel worden weergegeven, worden stapsgewijze uitgewerkt. Eerst wordt ingegaan op de demografische ontwikkelingen, nl. de ontwikkelingen in omvang en samenstelling van de bevolking, van de gezinnen en van de beroepsbevolking. Daarna worden prognoses beschreven voor de sectoren huisvesting, werkgelegenheid, verkeer en vervoer, toerisme en recreatie, landbouw en overige sectoren. Vervolgens worden voor alle sectorale ontwikkelingen de ruimtelijke consequenties cijfermatig weergegeven, zodat de toekomstige vraag naar ruimte duidelijk wordt gemaakt.

In wat volgt, worden voor elke prognose steeds de methodiek en de uitgangspunten (hypothesen) toegelicht, waarna bondig een inhoudelijke analyse van de resultaten wordt gemaakt.

I Demografische ontwikkelingen

Het centrale vertrekpunt van quasi elke prognose is de huidige bevolkingsomvang en -samenstelling. De meest recente cijfergegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (N.I.S.) geven voor Vlaanderen een bevolking van 5.847.022 personen aan (1-1-1994). Sinds 1970 is het aantal inwoners in Vlaanderen toegenomen met 430.439 eenheden¹. Op dit ogenblik groeit de Vlaamse bevolking lichtjes aan, maar dit is steeds uitdrukkelijker het gevolg van een positief migratiesaldo en steeds minder van een natuurlijk overschot.

Hierna worden voor wat betreft de demografische ontwikkelingen voor de periode 1992-2007 de bevolkingsprognose, de gezinsprognose en de prognose van de beroepsbevolking uitgewerkt.

¹ N.I.S., Volkstelling 1970.

1.B

Prognoses

1.1. Bevolkingsprognose

1.1.1. Methodiek en uitgangspunten

Voor de prognose van de bevolking wordt een beroep gedaan op de meest recente ramingen van het N.I.S.-Planbureau². Deze ramingen dateren van 1993 en baseren zich op de op dat moment beschikbare cijfergegevens. Zo werd voor het bepalen van de bevolkingsomvang vertrokken van de N.I.S.-cijfers van 1992, welke voor Vlaanderen een inwonersaantal van 5.819.264 personen aangeeft. Ook werd door het N.I.S.-Planbureau de vorige raming, die dateert van het eind van de jaren '80, na een confrontatie met de gegevens van de Volkstelling van 1991 op de volgende punten bijgestuurd:

- de bevolking was onderschat (ongeveer 25.000 personen voor gans België);
- het geboortecijfer was onderschat;
- het externe migratiecijfer werd onderschat; het positief saldo dienaangaande was met name heel wat hoger dan verwacht.

In de meest recente bevolkingsvooruitzichten worden door het N.I.S.-Planbureau tot 2050 in totaal 12 verschillende prognoses uitgewerkt. Deze prognoses gaan uit van verschillende ontwikkelingen in de sterftekansen, de vruchtbaarheid, de interne migraties en de externe migraties. Eén van deze prognoses wordt de referentieprognose genoemd en bevat een stel hypothesen die als de meest waarschijnlijke worden beschouwd.

Deze hypothesen zijn:

- de sterftekansen dalen verder, maar het dalingsritme vertraagt. Tussen 1992 en 2010 verhoogt de levensverwachting voor mannen van 72,16 jaar tot 75,64 jaar en voor vrouwen van 79,05 tot 82,55 jaar;
- het gemiddeld aantal kinderen blijft onveranderlijk gelijk aan 1,85 kinderen per vrouw. Dit impliceert dat het aandeel vrouwen die op latere leeftijd een kind krijgen, toeneemt;
- de interne migraties blijven op het peil van de periode 1988-1991;
- het extern migratiesaldo bedraagt 10.000 personen per jaar en is als volgt verdeeld over drie nationaliteitsgroepen:
 - - 5.000 Belgen.
 - + 5.000 inwoners van de geïndustrialiseerde landen.
 - + 10.000 inwoners uit de rest van de wereld.

De binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uitgewerkte prognoses vertrekken alle van de referentieprognose zoals die door het N.I.S.-Planbureau voor de prognose van de bevolking werd uitgewerkt.

² Op basis van het document: N.I.S.-PLANBUREAU, 'Bevolkingsvooruitzichten 1992-2050' (1993).

1.1.2. Resultaten

De resultaten van de referentieprognose werden door het N.I.S.-Planbureau gepresenteerd als de officiële bevolkingsvooruitzichten en mogen op korte termijn dan ook beschouwd worden als een 'voorspelling' van de bevolking³. Zij impliceren dat de bevolking in Vlaanderen tussen 1992 en 2007 zou toenemen van 5.819.264 tot 6.073.278 eenheden. Over vijftien jaar voorspelt het N.I.S.-Planbureau een stijging met 4%. Opgemerkt moet worden dat de aangroei vertraagt: in de 10 jaar tussen de volkstellingen 1981 en 1991 steeg de Vlaamse bevolking nog met 5%.

Leeftijdsopbouw

De volgende 15 jaar zal de leeftijdsopbouw van de bevolking verder blijven wijzigen; de ontgroening en de vergrijzing zetten zich voort.

In 2010 is 1 op 4 inwoners in Vlaanderen ouder dan 60 jaar. Over een kleine 20 jaar zal de bevolking ouder dan 60 jaar toegenomen zijn tot 1,5 miljoen, wat een groei betekent van 30% ten opzichte van 1992. In 2030 zou deze bevolkingscategorie zelfs 2 miljoen personen bedragen, of één derde van de totale bevolking. Het aantal 80-plussers zou de volgende vijftien jaar ongeveer verdubbelen.

Tabel 1

Indeling en verloop van de bevolking in Vlaanderen naar leeftijdscategorie tussen 1992 en 2007 (in pro mille)

Leeftijdscategorie	1992	1997	2002	2007
-18 jaar	215,36	215,69	214,21	214,51
18-64 jaar	637,87	626,89	620,93	618,08
+64 jaar	146,77	157,42	164,86	167,41
Totaal	1000,00	1000,00	1000,00	1000,00
	(5.879.264)	(5.934.626)	(6.018.959)	(6.073.278)

Bron: N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Ruimtelijke spreiding

Zowel in het tijdsverloop als in de omvang van de groei kunnen we belangrijke ruimtelijke verschillen vaststellen. Deze verschillen komen duidelijk tot uiting, wanneer we de ontwikkeling van de bevolking in Vlaanderen weergeven per arrondissement (tabel 2).

In een aantal arrondissementen wordt nog een zekere toename van de bevolking verwacht, in een aantal andere is de verwachte toename eerder bescheiden te noemen. De volgende arrondissementen zullen sneller groeien dan het Vlaamse gemiddelde: Turnhout, Leuven, Oostende, Veurne, Dendermonde, Sint-Niklaas, Hasselt, Maaseik en Tongeren. Een aangroei lager dan het Vlaamse gemiddelde wordt verwacht in de arrondissementen Antwerpen, Kortrijk, Roeselare, Tielt en Aalst. Een

³ Voor de concrete gegevens tot op arrondissementeel niveau is gebruik gemaakt van twee fysiek verschillende bronnen van één en dezelfde studie van het N.I.S.-PLANBUREAU, de 'Bevolkingsvooruitzichten 1992-2050' (1993). Beide fysieke bronnen, een gedrukt rapport en een diskette met referentie PP92PGA, verschillen echter van elkaar. De gegevens op de diskette verschillen één jaar met de synthese welke in het gedrukte rapport zijn weergegeven. Beiden werden bij de berekening gebruikt en samengebracht, waarbij aangenomen wordt dat de aanduiding van de referentiejaar in het gedrukte rapport de correcte was.

gemiddelde aangroei van de bevolking wordt verwacht in de arrondissementen Mechelen, Halle-Vilvoorde, Brugge, Gent en Oudenaarde. In het arrondissement Ieper zal de bevolking in 2007 lager zijn dan 1992. In Diksmuide, Roeselare en Eeklo blijft de bevolking ongeveer gelijk tussen 1992 en 2007.

Tabel 2

Ontwikkeling van de bevolking in Vlaanderen tussen 1992 en 2007, naar arrondissement en provincie (index: 1992=100)

	1992	1997	2002	2007	1992-2007	index
Antwerpen	930.371	941.591	949.234	953.756	23.385	102,51
Mechelen	298.272	303.649	307.944	310.853	12.581	104,22
Turnhout	388.233	401.037	410.737	417.768	29.535	107,61
Prov. Antwerpen	1.616.876	1.646.277	1.667.915	1.682.377	65.501	104,05
H.-Vilvoorde	544.506	557.724	564.439	566.625	22.119	104,06
Leuven	438.371	450.465	458.964	464.773	26.402	106,02
Prov. Vl.Brabant	982.877	1.008.189	1.023.403	1.031.398	48.521	104,94
Brugge	266.039	270.242	273.488	275.364	9.325	103,51
Diksmuide	47.431	47.561	47.652	47.531	100	100,21
Ieper	103.877	103.197	102.545	101.728	-2.149	97,93
Kortrijk	277.814	280.308	281.998	282.535	4.721	101,70
Oostende	139.143	143.432	146.460	148.446	9.303	106,69
Roeselare	138.700	139.131	139.454	139.330	630	100,45
Tielt	86.521	87.445	88.280	88.965	2.444	102,82
Veurne	54.359	56.665	58.604	59.939	5.580	110,27
Prov. W.Vlaanderen	1.113.697	1.127.981	1.138.481	1.140.838	27.141	102,44
Aalst	260.043	264.082	266.602	267.494	7.451	102,87
Dendermonde	184.122	188.109	191.073	192.826	8.704	104,73
Eeklo	78.965	79.178	79.352	79.271	306	100,39
Gent	490.190	497.771	503.499	507.361	17.171	103,50
Oudenaarde	113.098	114.759	116.321	117.640	4.542	104,02
Sint-Niklaas	218.145	223.463	227.970	231.671	13.526	106,20
Prov. O.Vlaanderen	1.344.563	1.367.362	1.384.817	1.396.263	51.700	103,85
Hasselt	369.658	378.869	386.046	391.347	21.689	105,87
Maaseik	206.320	215.210	222.459	228.220	21.900	110,61
Tongeren	184.716	190.738	195.838	199.835	15.119	108,18
Prov. Limburg	760.694	784.817	803.543	819.402	58.708	107,72
Vlaanderen	5.819.264	5.934.626	6.018.959	6.073.278	254.014	104,37

Bron: N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening: voor de arrondissementen aan de kust werd door het N.I.S.-PLANBUREAU bij de berekening van de bevolking tot 2007 een correctie met betrekking tot de pensioenmigratie doorgevoerd.

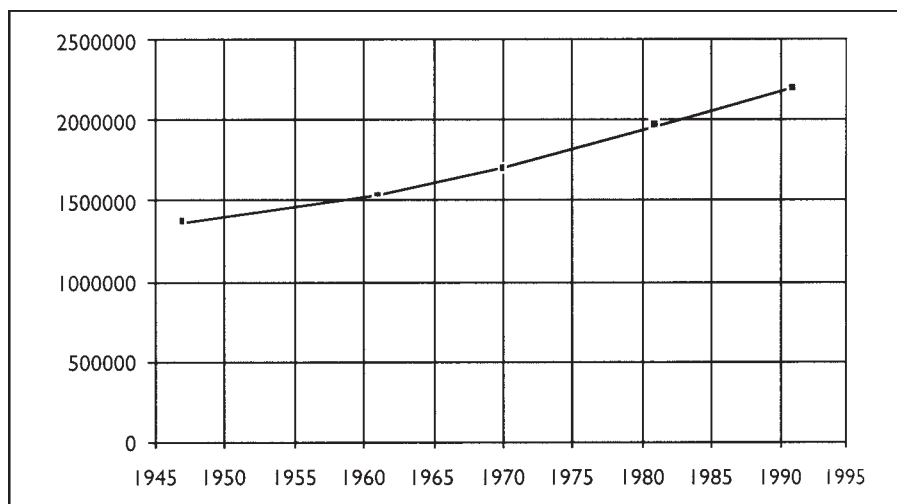
Voor wat betreft de evolutie na 2007, kan volgens het N.I.S.-Planbureau gesteld worden dat de bevolking constant toeneemt tot 2010 en dan verder lichtjes stijgt tot 2025. Na deze datum zou de bevolking opnieuw afnemen.

1.2. Gezinsprognose

Tussen 1947 en 1991 is het aantal gezinnen gestegen van 1.370.531 tot 2.203.038, of een toename van 832.500 eenheden (figuur 1). Sedert 1961 bedraagt de jaarlijkse aangroei ongeveer 25.000 gezinnen.

Figuur 1

Ontwikkeling van het aantal gezinnen in Vlaanderen tussen 1947 en 1991



Bron: N.I.S., Volkstellingen 1947, 1961, 1970, 1981, 1991 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

In tabel 3 wordt voor de periode tussen 1970 en 1991 de ontwikkeling weergegeven van het aantal gezinnen naar type (alleenstaande of meer-persoonsgezinnen) en naar geslacht.

Opvallend hierbij is dat het aandeel van het traditionele gezin (bestaande uit meerdere personen en een man als referentiepersoon⁴) in deze toename slechts 150.000 eenheden bedraagt. Het aantal meer-persoonsgezinnen met een vrouw als referentiepersoon is toegenomen met ongeveer 63.000 eenheden. De grootste groei is vooral te vinden bij het aantal een-persoonsgezinnen: het aantal alleenstaande vrouwen is toegenomen met meer dan 150.000 eenheden en het aantal alleenstaande mannen met bijna 135.000 eenheden. De totale omvang van de een-persoonsgezinnen is in de periode 1970-1991 meer dan verdubbeld. Het totaal aantal gezinnen, tenslotte, is tijdens de periode 1970-1991 met meer dan 500.000 eenheden toegenomen.

Tabel 3

Ontwikkeling van het aantal gezinnen in Vlaanderen tussen 1970 en 1991, gedifferentieerd naar type gezin en geslacht van de referentiepersoon (index: 1970 = 100)

Type gezin	Referentiepersoon	1970	1981	1991	Index 1991
Alleenstaand	vrouw	155.192	231.373	308.175	198.57
	man	85.054	136.551	220.020	258.68
	totaal	240.246	367.924	528.195	219.85
Meer personen	vrouw	90.176	112.894	153.013	169.68
	man	1.371.109	1.487.008	1.521.830	110.99
	totaal	1.461.285	1.599.902	1.674.843	114.61
Totaal gezinnen	vrouw	245.368	344.267	461.188	187.95
	man	1.456.163	1.623.559	1.741.850	119.61
	totaal	1.701.531	1.967.826	2.203.038	129.47

Bron: N.I.S., Volkstellingen 1970, 1981 en 1991 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

⁴ De term referentiepersoon verwijst naar die persoon die als referentie binnen het gezin wordt aangeduid. Traditioneel wordt hiermee ook naar de term gezinshoofd verwezen. Omwille van de meer neutrale connotatie wordt hierna de term referentiepersoon gebruikt.

In vergelijking met de periode tussen 1970 en 1981 hebben zich tussen 1981 en 1991 een aantal bestaande trends doorgezet, maar hebben zich ook nieuwe ontwikkelingen voorgedaan.

- Jonge mannen verlaten op latere leeftijd de familiale woning. Zowel de verlenging van de schoolplicht, de toename van het aantal jongeren dat een hogere opleiding volgt, de moeilijkheden bij het vinden van een stabiele betrekking of gewoon de moeilijkheid om een betaalbare woonruimte te vinden, hebben hier toe geleid. Deels omwille van andere motieven ontstaat hierdoor eenzelfde situatie als in de jaren zeventig⁵. Jonge vrouwen verlaten eveneens de familiale woning iets later dan voorheen, maar wonen in vergelijking met vroeger steeds meer zelfstandig als alleenstaande of als referentiepersoon van een gezin.
- Een duidelijke tendens is de toenemende versnippering van gezinnen ten gevolge van echtscheiding.
- Daarnaast kan ook worden vastgesteld dat nooit-gehuwden meer zelfstandig gaan wonen. Dat geldt zowel voor vrouwen als voor mannen.
- Tenslotte is er het fenomeen van de vergrijzing van de bevolking. De toenemende levensverwachting die gepaard gaat met een hoge zelfstandigheid tot op hogere leeftijd, maakt dat ook het aantal oudere gezinnen sterk is toegenomen.

1.2.1. Methodiek en uitgangspunten

Voor de prognose van het toekomstig aantal gezinnen kan gebruik gemaakt worden van verschillende methoden⁶. De methode die hier wordt gebruikt, gaat uit van de bevolkingsprognose van het N.I.S.-Planbureau (zie 1.1.2) en is opgebouwd uit een tweetal stappen.

- Vooreerst is er de raming van de kans per leeftijdscategorie en per geslacht dat een persoon optreedt als referentiepersoon van een gezin of als alleenstaande, rekening houdend met de ontwikkelingen uit het verleden, met het huidige beleid en met mogelijke beleidsontwikkelingen (raming van de gezinscoëfficiënt⁷).
- Ten tweede volgt de berekening van het aantal gezinnen voor de verschillende peiljaren, uitgaande van de algemene ontwikkeling van de bevolking en van de vooropgezette ontwikkelingen in de waarschijnlijkheid waarmee iemand alleenstaande is of als referentiepersoon van een meer-persoonsgezin fungeert.

Voor de raming van het aantal gezinnen is uitgegaan van een viertal mogelijke ontwikkelingen, waarbij rekening wordt gehouden met verschillende evoluties in de

⁵ Met name toen jonge mannen eveneens op latere leeftijd de familiale woning verlieten.

⁶ In opdracht van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werkte P. DE DECKER een prognose uit die vertrekt van de trendhypothese in verband met de ontwikkeling van de gemiddelde gezinsgrootte per arrondissement. Op basis hiervan werd het aantal gezinnen bepaald.

⁷ De kans dat een persoon als referentiepersoon ('gezinshoofd' of alleenstaande) optreedt, wordt weergegeven door de gezinscoëfficiënt. De hier gevolgde methodiek sluit aan bij de door de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen (G.O.M.'s) gehanteerde methodiek. Hier wordt wel aanvullend gedifferentieerd naar geslacht. Uit de analyse blijkt immers de belangrijke aangroei van het aantal gezinnen met een vrouwelijk referentiepersoon in de periode 1970-1991.

vorming van nieuwe huishoudens. Deze vier mogelijke ontwikkelingen worden vertaald in vier prognoses, die elk gebaseerd zijn op een aantal hypothesen.

- **In een eerste prognose (prognose 1)** wordt er uit gegaan van de hypothese dat de ontwikkeling van sociale, economische en culturele factoren, die leiden tot wijzigende kansen voor het vormen van een gezin, in 1991 tot stilstand komt. Het is met andere woorden een prognose, waarin enkel nog demografische factoren een invloed op de gezinsontwikkeling hebben.
- **Een tweede prognose (prognose 2)** gaat uit van de hypothese dat de ontwikkelingen, die zich tussen 1981 en 1991 hebben voorgedaan, zich in de periode 1992-2007 zullen verderzetten. Concreet wil dit zeggen dat jongeren steeds later het ouderlijk gezin verlaten, dat de trend tot versnippering van gezinnen op actieve leeftijd zich verderzet omwille van het groeiend aantal echtscheidingen en dat ouderen door een betere gezondheid ook op hoge leeftijd langer zelfstandig kunnen leven. Voor het peiljaar 2007 zijn de gezinscoëfficiënten voor de mannelijke bevolking tussen 60 en 84 jaar begrensd op een maximaal niveau van 97%.
- **De derde prognose (prognose 3)** gaat grotendeels uit van de hypothesen van prognose 2. In tegenstelling tot de tweede prognose, wordt er in de derde prognose echter van uit gegaan dat het aandeel jonge mannelijke gezinshoofden in de toekomst identiek blijft op het niveau van 1991 en dat ze dus niet later het ouderlijk gezin verlaten. Er wordt met andere woorden aangenomen dat de mogelijkheden tot zelfstandigheid voor deze bevolkingsgroep in de toekomst niet noemenswaardig zullen wijzigen.
- **De vierde prognose (prognose 4)** gaat er tenslotte van uit dat jonge mannen opnieuw, net als in het begin van de jaren '80, op jongere leeftijd de ouderlijke woning verlaten en terug sneller zelfstandig gaan wonen. Dit veronderstelt onder meer dat:
 - de schooltijd beperkt kan worden door een beleid gericht op interne kwaliteitsverbeteringen binnen het onderwijs, met inbegrip van een beperking van het zittenblijven, en op de afremming van de systematische verlenging van de onderwijstijd in het hoger onderwijs;
 - de afschaffing van de dienstplicht ook op langere termijn gehandhaafd blijft;
 - jongeren meer werkzekerheid wordt geboden en daardoor ook de mogelijkheid tot economische zelfstandigheid.

Aangenomen wordt dat deze ontwikkeling niet lineair zal verlopen tussen 1992 en 2007 en dus geleidelijk aan zal afnemen.

1.2.2. Resultaten

Het aantal gezinnen wordt bepaald door het produkt te maken van de gezinscoëfficiënten met de omvang van de geraamde overeenkomstige bevolkingscategorie.

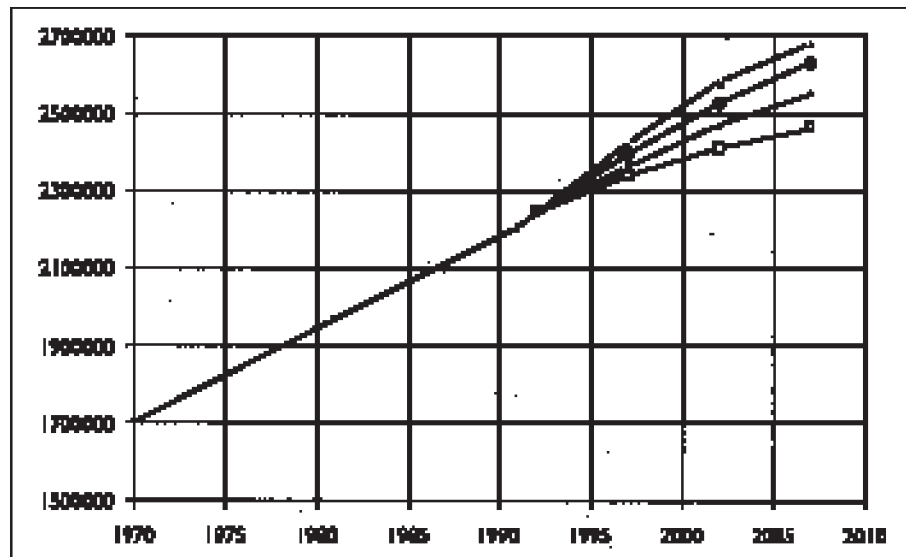
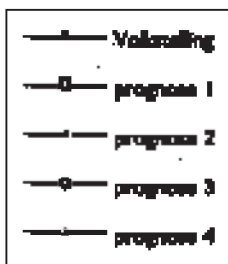
Ontwikkeling van het totaal aantal gezinnen in Vlaanderen

De globale resultaten voor de periode 1970-2007 worden weergegeven in de figuur 2. Allereerst wordt de toename van het aantal gezinnen voor de periode 1970-1991 op basis van de volkstellingsgegevens duidelijk voorgesteld, waarna voor elk van de vier prognoses de geraamde evolutie van het aantal gezinnen tussen 1992 en 2007 wordt weergegeven.

Tabel 4 geeft dit laatste cijfermatig weer. Opvallend is dat iedere prognose een forse groei van het aantal gezinnen impliceert. Zelfs in de status-quo prognose (prognose 1), waarin de verschuivingen enkel het gevolg zijn van de demografische verschuivingen en een lichte toename van de bevolking, moet toch rekening gehouden worden met een evolutie van 2.245.525 gezinnen in 1992 tot 2.461.250 in 2007 (toename met 215.725 gezinnen). De vierde prognose, welke een groei inhoudt van 435.647 gezinnen tot een totaal van 2.681.172, is de prognose met de sterkste groei.

Figuur 2

Evolutie van het aantal gezinnen in Vlaanderen voor de periode 1970-2007 voor de verschillende prognoses



Bron: N.I.S., Volkstellingen 1970, 1981 en 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening: prognose 1 = invloed komt uitsluitend van demografische factoren; prognose 2 = doortrekken van de trend zoals die zich tussen 1981-1991 voordeed; prognose 3 = prognose 2, met een mogelijkheid tot zelfstandigheid van jonge mannelijke gezinshoofden die constant blijft op het niveau van 1991; prognose 4 = jonge mannen verlaten opnieuw jonger de ouderlijke woning (zie 1.2.1.).

1. B Prognoses

Tabel 4

Evolutie van het totaal aantal gezinnen in Vlaanderen voor de verschillende prognoses tussen 1992 en 2007 (index: 1992=100)

	1992	1997	2002	2007	1992-2007	Index 2007
Prognose 1	2.245.525	2.338.019	2.407.198	2.461.250	215.725	109,61
Prognose 2	2.245.525	2.360.698	2.467.484	2.547.842	302.317	113,46
Prognose 3	2.245.525	2.390.256	2.523.015	2.627.864	382.339	117,03
Prognose 4	2.245.525	2.419.814	2.578.546	2.681.172	435.647	119,40

Bron: N.I.S., Volkstellingen 1970, 1981 en 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening: prognose 1 = invloed komt uitsluitend van demografische factoren; prognose 2 = doortrekken van de trend zoals die zich tussen 1981-1991 voordeed; prognose 3 = prognose 2, met een mogelijkheid tot zelfstandigheid van jonge mannelijke gezinshoofden die constant blijft op het niveau van 1991; prognose 4 = jonge mannen verlaten opnieuw jonger de ouderlijke woning (zie 1.2.1.).

In tabel 5 worden de effectieve toenames van het aantal gezinnen voor elk van de vier prognoses over de periode 1991-2007 weergegeven, dit zowel per deelperiode van vijf jaar als voor de totale planperiode. In het tweede deel van de tabel wordt de gemiddelde jaarlijkse toename weergegeven.

Tabel 5

Evolutie van het bijkomend aantal gezinnen in Vlaanderen tijdens de periode 1992-2007 en per vijfjaarlijkse tussenperiodes voor de verschillende prognoses (totale aantallen en gemiddelden per jaar voor elke aangegeven periode)

Totaal per periode	Vijfjaarlijkse perioden			Ganse periode
	1992-1997	1997-2002	2002-2007	1992-2007
Prognose 1	92.494	69.179	54.052	215.725
Prognose 2	115.173	106.786	80.358	302.317
Prognose 3	144.731	132.759	104.849	382.339
Prognose 4	174.289	158.732	102.626	435.647
Gemiddeld per jaar	1992-1997	1997-2002	2002-2007	1992-2007
Prognose 1	18.499	13.836	10.810	14.382
Prognose 2	23.035	21.357	16.072	20.154
Prognose 3	28.946	26.552	20.970	25.489
Prognose 4	34.858	31.746	20.525	29.043

Bron: N.I.S., Volkstellingen 1970, 1981 en 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening: prognose 1 = invloed komt uitsluitend van demografische factoren; prognose 2 = doortrekken van de trend zoals die zich tussen 1981-1991 voordeed; prognose 3 = prognose 2, met een mogelijkheid tot zelfstandigheid van jonge mannelijke gezinshoofden die constant blijft op het niveau van 1991; prognose 4 = jonge mannen verlaten opnieuw jonger de ouderlijke woning (zie 1.2.1.).

De groei van het aantal gezinnen zoals die door de prognoses 2 en 3 wordt aangegeven voor de periode 1992-2007, sluit het best aan bij de gemiddelde gezinsoontwikkeling in de periode 1970-1991. Toen werd een gemiddelde groei van het aantal gezinnen met 23.881 eenheden per jaar vastgesteld.

Om hiervoor genoemde redenen moet rekening gehouden worden met het feit dat de trend om op latere leeftijd het ouderlijk gezin te verlaten, zich niet lineair zal blijven verderzetten. Zo vielen bijvoorbeeld factoren die in de loop van de jaren '70 en '80 een sterk determinerende rol speelden in hun ontwikkeling in de jaren '90 vrijwel stil. Meer zelfs, er zijn aanzetten tot een zekere teruggang naar de begin-

situatie van deze periode. Op basis hiervan moet ook rekening worden gehouden met een toename van het aantal gezinnen met 380.000 eenheden (prognose 3), terwijl meer dan 435.000 eenheden (prognose 4) eveneens tot de mogelijkheden behoren. De huidige economische problemen zorgen er waarschijnlijk voor dat op korte termijn eerder rekening moet worden gehouden met een ontwikkeling tussen de tweede en de derde prognose in.

In ieder van de vier prognoses neemt de groei van het aantal gezinnen in de toekomst licht af. Toch moet tussen 2002 en 2007 nog rekening worden gehouden met een jaarlijkse toename van het aantal gezinnen tussen grosso modo 10.000 en 21.000 eenheden.

Differentiatie van de ontwikkeling van de gezinnen naar leeftijd van de referentiepersoon

Uit tabel 6 blijkt dat zowel in prognose 1 als in prognose 2 de groei van het aantal gezinnen zeer sterk voor rekening van de oudere gezinnen moet worden gebracht. In de prognoses 3 en 4 wordt het belang van de jongste leeftijdsgroepen belangrijker, maar zelfs hier blijft het aantal jonge gezinnen systematisch kleiner dan het huidige aantal. De zeer sterke daling van het aantal jonge gezinnen in prognose 1 en vooral in prognose 2 is het gevolg van de vrij extreme hypothesen die in deze prognoses ten aanzien van de gezinsvorming door jongere leeftijdsgroepen gehanteerd worden.

Uit alle prognoses blijkt met andere woorden dat de groei van het aantal gezinnen bij de bevolkingsgroepen ouder dan 35 jaar moet worden gezocht.

Tabel 6

Evolutie van het aantal gezinnen in Vlaanderen voor de periode 1992-2007 naar leeftijdscategorie (leeftijd van de referentiepersoon) voor de verschillende prognoses (index: 1992 = 100)

	Leeftijdscategorie	1992	1997	2002	2007	Index 2007
Prognose 1	-34 jaar	478.879	440.748	392.559	368.311	76.91
	35-59 jaar	1.018.336	1.085.157	1.155.869	1.164.280	114.33
	+60 jaar	748.310	812.114	858.770	928.659	124.10
Prognose 2	-34 jaar	478.879	428.765	369.239	333.319	69.60
	35-59 jaar	1.018.336	1.101.919	1.199.336	1.233.193	121.09
	+60 jaar	748.310	830.014	898.909	981.330	131.13
Prognose 3	-34 jaar	478.879	455.430	419.021	405.560	84.60
	35-59 jaar	1.018.336	1.104.812	1.205.085	1.240.974	121.86
	+60 jaar	748.310	830.014	898.909	981.330	131.13
Prognose 4	-34 jaar	478.879	482.095	468.804	453.707	94.74
	35-59 jaar	1.018.336	1.107.705	1.210.834	1.246.134	122.36
	+60 jaar	748.310	830.014	898.909	981.330	131.13

Bron: N.I.S., Volkstellingen 1970, 1981 en 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening: prognose 1 = invloed komt uitsluitend van demografische factoren; prognose 2 = doortrekken van de trend zoals die zich tussen 1981-1991 voordeed; prognose 3 = prognose 2, met een mogelijkheid tot zelfstandigheid van jonge mannelijke gezinshoofden die constant blijft op het niveau van 1991; prognose 4 = jonge mannen verlaten opnieuw jonger de ouderlijke woning (zie 1.2.1.).

Differentiatie van de ontwikkelingen van de gezinnen naar type

Voor de hierna volgende berekeningen van de gezinsontwikkeling naar grootte worden er een aantal bijkomende hypothesen vooropgesteld⁸. Deze hypothesen vullen de hiervoor reeds weergegeven hypothesen (zie 1.2.1.), die als basis voor de vier prognoses werden gebruikt, verder aan. In die zin worden de bestaande prognoses verfijnd als volgt.

- **Prognose 1:** geen bijkomende hypothesen.
- **Prognose 2:** de gezinscoëfficiënten voor alleenstaande mannelijke jongeren van 15 t/m 24 jaar stabiliseren zich op het niveau van 1997 voor de peiljaren 2002 en 2007.
- **Prognose 3:** de gezinscoëfficiënten voor alleenstaande jongeren van 15 t/m 24 jaar stabiliseren zich op het niveau van 1992 voor de peiljaren 1997, 2002 en 2007 en de coëfficiënten voor de jongeren van 25 t/m 34 jaar stabiliseren zich op het niveau van 2002 voor het peiljaar 2007.
- **Prognose 4:** de gezinscoëfficiënten voor alleenstaanden voor jongeren van 15 t/m 19 jaar stabiliseren zich voor de peiljaren 2002 en 2007 op het niveau van 1997.

De synthese van deze ramingen is weergegeven in tabel 7.

Tabel 7

Evolutie van het aantal gezinnen in Vlaanderen naar type gezin voor de periode 1992-2007 voor de verschillende prognoses (index: 1992 = 100)

	Type gezin	1992	1997	2002	2007	Index 2007
Prognose 1	alleenstaand	537.504	562.348	588.835	615.233	114.45
	meer personen	1.708.021	1.775.671	1.818.363	1.846.017	108.07
Prognose 2	alleenstaand	537.504	624.424	711.309	793.366	147.60
	meer personen	1.708.021	1.736.275	1.756.175	1.754.506	102.72
Prognose 3	alleenstaand	537.504	624.424	708.826	780.722	145.24
	meer personen	1.708.021	1.765.833	1.814.189	1.847.142	108.14
Prognose 4	alleenstaand	537.504	624.424	712.804	802.843	149.36
	meer personen	1.708.021	1.795.391	1.865.743	1.878.329	109.97

Bron: N.I.S., Volkstellingen 1970, 1981 en 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening: Op de hierna weergegeven prognoses werden een aantal bijkomende technische correcties uitgevoerd (zie 1.2.2.). Prognose 1 = invloed komt uitsluitend van demografische factoren; prognose 2 = doortrekken van de trend zoals die zich tussen 1981-1991 voordeed; prognose 3 = prognose 2, met een mogelijkheid tot zelfstandigheid van jonge mannelijke gezinshoofden die constant blijft op het niveau van 1991; prognose 4 = jonge mannen verlaten opnieuw jonger de ouderlijke woning (zie 1.2.1.).

Uit tabel 7 blijkt een duidelijk verschil te bestaan tussen de ontwikkelingen voor de alleenstaanden en de meer-persoonsgezinnen. In de prognoses voor de meer-persoonsgezinnen is de aangroei-index voor de periode 1992-2007 tussen 102,72 en 109,97 gesitueerd, wat in absolute termen een aangroei tussen de 37.000 en de 170.000 eenheden vertegenwoordigt.

⁸ Deze bijkomende hypothesen worden om louter statistische redenen aangenomen, teneinde het totaal aantal alleenstaanden in een cijferreeks niet boven het totaal aantal gezinnen te laten uitstijgen.

De groei van het aantal alleenstaanden is duidelijk sterker. Met uitzondering van prognose 1, die enkel demografische componenten omvat, is de groei-index gesitueerd tussen 145,24 en 149,36, wat in absolute cijfers 243.000 à 265.000 eenheden betekent. Het is dan ook duidelijk dat de aangroei van het totaal aantal gezinnen vooral door de aangroei van alleenstaanden zal gedragen worden.

Ontwikkeling van het aantal gezinnen naar provincie en arrondissement

De prognose van het aantal gezinnen op arrondissementeel en provinciaal niveau is op dezelfde wijze gemaakt als die voor Vlaanderen. Uitgaande van de samenstelling van de bevolking naar leeftijd en geslacht volgens de prognose van het N.I.S.-Planbureau is, met dezelfde vooropgestelde gezinscoëfficiënten als voor Vlaanderen, een prognose gemaakt van het aantal gezinnen voor iedere provincie en arrondissement.

De resultaten van deze bewerkingen, zowel de totale cijfers als de aangroei per tijdsperiode, worden per provincie weergegeven in tabellen 8 en 9.

Tabel 8

Evolutie van het totaal aantal gezinnen in Vlaanderen voor de periode 1992-2007 naargelang de provincie voor de verschillende prognoses (index: 1992 = 100)

		1992	1997	2002	2007	Index 2007
Antwerpen	prognose 1	648.447	671.507	688.476	702.551	108,34
	prognose 2	648.447	678.263	706.063	727.279	112,15
	prognose 3	648.447	686.593	721.794	750.383	115,72
	prognose 4	648.447	694.924	737.526	765.774	118,09
Vlaams Brabant	prognose 1	382.179	398.566	409.698	417.665	109,28
	prognose 2	382.179	402.756	420.590	433.106	113,32
	prognose 3	382.179	407.504	429.505	446.013	116,70
	prognose 4	382.179	412.251	438.420	454.611	118,95
West-Vlaanderen	prognose 1	427.588	443.072	454.789	463.437	108,38
	prognose 2	427.588	447.261	466.025	479.703	112,18
	prognose 3	427.588	452.947	476.654	494.896	115,74
	prognose 4	427.588	458.632	487.283	505.018	118,10
Oost-Vlaanderen	prognose 1	518.395	537.873	552.444	563.692	108,73
	prognose 2	518.395	543.102	566.369	583.851	112,62
	prognose 3	518.395	549.951	579.082	601.854	116,09
	prognose 4	518.395	556.801	591.795	613.847	118,41
Limburg	prognose 1	268.915	287.001	301.791	313.904	116,72
	prognose 2	268.915	289.317	308.437	323.903	120,44
	prognose 3	268.915	293.261	315.980	334.718	124,46
	prognose 4	268.915	297.206	323.523	341.922	127,14
Vlaanderen	prognose 1	2.245.525	2.338.019	2.407.198	2.461.250	109,60
	prognose 2	2.245.525	2.360.698	2.467.484	2.547.842	113,46
	prognose 3	2.245.525	2.390.256	2.523.015	2.627.864	117,02
	prognose 4	2.245.525	2.419.814	2.578.546	2.681.172	119,40

Bron: N.I.S., Volkstellingen 1970, 1981 en 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening: Op de hierna weergegeven prognoses werden een aantal bijkomende technische correcties uitgevoerd (zie 1.2.2.). Prognose 1 = invloed komt uitsluitend van demografische factoren; prognose 2 = doortrekken van de trend zoals die zich tussen 1981-1991 voordeed; prognose 3 = prognose 2, met een mogelijkheid tot zelfstandigheid van jonge mannelijke gezinshoofden die constant blijft op het niveau van 1991; prognose 4 = jonge mannen verlaten opnieuw jonger de ouderlijke woning (zie 1.2.1.).

1. B Prognoses

Tabel 9

Evolutie van de aangroei van het aantal gezinnen in Vlaanderen tijdens de periode 1992-2007 voor de vier prognoses, opgedeeld per provincie en naar tijdsperiode

		1992-97	1997-02	2002-07	1992-2007
Antwerpen	prognose 1	23.060	16.969	14.075	54.105
	prognose 2	29.815	27.800	21.216	78.832
	prognose 3	38.146	35.201	28.589	101.936
	prognose 4	46.476	42.602	28.248	117.327
Vlaams Brabant	prognose 1	16.387	11.132	7967	35.486
	prognose 2	20.577	17.834	12.516	50.927
	prognose 3	25.325	22.001	16.508	63.834
	prognose 4	30.072	26.168	16.191	72.432
West-Vlaanderen	prognose 1	15.484	11.717	8.648	35.849
	prognose 2	19.673	18.764	13.678	52.114
	prognose 3	25.358	23.708	18.242	67.308
	prognose 4	31.044	28.651	17.734	77.430
Oost-Vlaanderen	prognose 1	19.478	14.571	11.248	45.297
	prognose 2	24.707	23.267	17.482	65.456
	prognose 3	31.556	29.130	22.772	83.459
	prognose 4	38.406	34.994	22.052	95.452
Limburg	prognose 1	18.085	14.790	12.114	44.989
	prognose 2	20.401	19.120	15.466	54.988
	prognose 3	24.346	22.719	18.738	65.803
	prognose 4	28.291	26.317	18.399	73.007
Vlaanderen	prognose 1	92.494	69.179	54.052	215.725
	prognose 2	115.174	106.786	80.358	302.317
	prognose 3	144.731	132.759	104.849	382.340
	prognose 4	174.289	158.732	102.625	435.647

Bron: N.I.S., Volkstellingen 1970, 1981 en 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening: Op de hierna weergegeven prognoses werden een aantal bijkomende technische correcties uitgevoerd (zie 1.2.2.). Prognose 1 = invloed komt uitsluitend van demografische factoren; prognose 2 = doortrekken van de trend zoals die zich tussen 1981-1991 voordeed; prognose 3 = prognose 2, met een mogelijkheid tot zelfstandigheid van jonge mannelijke gezinshoofden die constant blijft op het niveau van 1991; prognose 4 = jonge mannen verlaten opnieuw jonger de ouderlijke woning (zie 1.2.1.).

Bij de berekening werden het aantal waargenomen en het aantal berekende gezinnen voor 1991 (respectievelijke cijfers van de Volkstelling van 1991 en van het N.I.S.-Planbureau) met elkaar in overeenstemming gebracht en werden aanvullend voor de peiljaren 1997, 2002 en 2007 de cijfers van de Vlaamse arrondissementen in overeenstemming gebracht met het eerder geraamd totaal aantal gezinnen voor Vlaanderen.

In tabel 10 is de evolutie van het aantal gezinnen per arrondissement bij wijze van voorbeeld voor de prognose 3 weergegeven. Deze prognose kan in functie van de recente maatschappelijke ontwikkelingen sinds 1992 als de meest realistische beschouwd worden, aangezien zij er van uit gaat dat er geen grote veranderingen in de huidige school- en militieverplichtingen zullen plaatsvinden. De prognose 3 laat zien dat er tijdens de periode 1992-2007 op het niveau Vlaanderen een stijging van het aantal gezinnen met 17% wordt verwacht, met differentiaties tussen +11,5% in het arrondissement Ieper en +30% in het arrondissement Maaseik.

Tabel 10

Evolutie van het aantal gezinnen in Vlaanderen tijdens de periode 1992-2007 voor de prognose 3, opgedeeld naar arrondissement en provincie (index: 1992=100)

	1992	1997	2002	2007	1992-2007	Index 2007
Antwerpen	393.060	412.889	431.315	446.164	53.103	113,51
Mechelen	115.395	121.587	127.344	131.947	16.551	114,34
Turnhout	139.991	152.117	163.135	172.273	32.281	123,06
Prov. ANTWERPEN	648.447	686.593	721.794	750.383	101.936	115,72
Halle-Vilvoorde	208.662	222.590	234.227	242.545	33.883	116,24
Leuven	173.517	184.914	195.278	203.468	29.951	117,26
Prov. VL.BRABANT	382.179	407.504	429.505	446.013	63.834	116,70
Brugge	104.599	110.979	116.875	121.383	16.784	116,05
Diksmuide	17.112	18.004	18.840	19.484	2.372	113,86
Ieper	38.136	39.767	41.344	42.524	4.388	111,51
Kortrijk	104.736	110.919	116.693	121.133	16.397	115,66
Oostende	59.527	63.376	66.885	69.553	10.026	116,84
Roeselare	50.777	53.618	56.329	58.360	7.583	114,93
Tielt	30.828	32.611	34.330	35.814	4.986	116,17
Veurne	21.873	23.673	25.358	26.644	4.772	121,82
Prov. W.VLAAND.	427.588	452.947	476.654	494.896	67.308	115,74
Aalst	99.128	105.150	110.402	114.091	14.963	115,09
Dendermonde	69.007	73.911	78.393	81.783	12.776	118,51
Eeklo	29.854	31.287	32.689	33.660	3.806	112,75
Gent	196.696	207.579	217.813	226.011	29.313	114,90
Oudenaarde	42.151	44.513	46.842	48.810	6.658	115,80
Sint-Niklaas	81.556	87.510	92.943	97.500	15.944	119,55
Prov. O.VLAAND.	518.395	549.951	579.082	601.854	83.459	116,10
Hasselt	132.340	143.420	153.565	161.697	29.357	122,18
Maaseik	70.284	77.819	85.061	91.366	21.083	130,00
Tongeren	66.291	72.022	77.355	81.654	15.363	123,17
Prov. LIMBURG	268.915	293.261	315.980	334.718	65.803	124,47
Vlaanderen	2.245.525	2.390.256	2.523.015	2.627.864	382.340	117,03

Bron: N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening prognose 3: De trend zoals die zich tussen 1981-1991 voordeed wordt doorgetrokken, doch met een mogelijkheid tot zelfstandigheid van jonge mannelijke gezinshoofden die constant blijft op het niveau van 1991 (zie 1.2.1.)

Evolutie van de gezinsgrootte

Naast een continue toename van het aantal gezinnen kent Vlaanderen sinds 1961 duidelijk een daling van de gemiddelde gezinsgrootte en dit voor alle arrondissementen. De gemiddelde gezinsgrootte in het Vlaamse Gewest lag tussen 1947 en 1991 steeds boven het gemiddelde van het Brusselse Hoofdstedelijke en het Waalse Gewest en daalde van 3,26 (1947) naar 2,62 (1991). De gemiddelde gezinsgrootte bedroeg in 1991 in België 2,52.

Tabel 11 geeft de evolutie tussen 1947 en 1991 weer op basis van de volkstellingsgegevens en voegt er voor de periode 1997-2007 de resultaten van de prognose 3 aan toe op arrondissementeel en Vlaams niveau. Wanneer we de gemaakte prognoses in Europese context beschouwen, blijkt dat de verdere daling van de gemid-

1. B Prognoses

delde gezinsgrootte voor Vlaanderen in 2007 voor geen enkele prognose een overschatting kan genoemd worden. Inderdaad, we stellen vast dat de in de prognose 3 gehanteerde gemiddelde gezinsgrootte van 2,3 voor 2007 door landen als Denemarken (2,2), (West-) Duitsland (2,3) en Zweden (2,3) op dit moment (1994) reeds in 1994 bereikt werd.

Tenslotte geeft tabel 11 voor de prognose 3 de evolutie weer van de tussen 1947 en 1991 vastgestelde en de voor de periode 1992-2007 geraamde gemiddelde gezinsgrootte voor de vijf Vlaamse provincies. De vaststelling dat in een aantal landen, waaronder Denemarken, de feitelijke gezinsgrootte reeds tot 2,3 was gedaald in 1987, doet ons stellen dat in geen van de prognoses sprake is van een overschatting van de verdere daling. Deze gemiddelde gezinsgrootte van 2,3 wordt voor Vlaanderen in de prognose 3 bereikt in 2007.

Tabel 11

Evolutie van de gemiddelde gezinsgrootte in Vlaanderen tijdens de periode 1947-1991 (N.I.S.-Volkstellingen) en de periode 1997-2007 (prognose 3), naar provincie en arrondissement (in personen)

Arrondissement	1947	1961	1970	1981	1991	1997	2002	2007
Antwerpen	2,87	2,91	2,85	2,60	2,38	2,28	2,20	2,14
Mechelen	3,27	3,19	3,10	2,84	2,61	2,50	2,42	2,36
Turnhout	3,92	3,82	3,59	3,14	2,82	2,64	2,52	2,43
Prov. Antwerpen	3,11	3,12	3,03	2,74	2,51	2,40	2,31	2,24
H.Vilvoorde	3,26	3,22	3,13	2,86	2,63	2,51	2,41	2,34
Leuven	3,33	3,20	2,88	2,82	2,55	2,44	2,35	2,28
Prov. Vl. Brabant*	2,72*	2,76*	2,72*	2,51*	2,59	2,47	2,38	2,31
Brugge	3,43	3,32	3,19	2,80	2,57	2,44	2,34	2,27
Diksmuide	3,66	3,59	3,44	3,25	2,80	2,64	2,53	2,44
Ieper	4,01	3,95	3,29	2,97	2,76	2,60	2,48	2,39
Kortrijk	3,75	4,06	3,25	2,92	2,68	2,53	2,42	2,33
Oostende	3,17	3,06	2,90	2,61	2,37	2,26	2,19	2,13
Roeselare	3,55	3,59	3,37	2,99	2,76	2,59	2,48	2,39
Tielt	3,82	3,77	3,47	3,08	2,83	2,68	2,57	2,48
Veurne	3,24	3,22	3,09	2,77	2,51	2,39	2,31	2,25
Prov. W.-Vlaanderen	3,39	3,37	3,22	2,87	2,63	2,49	2,39	2,31
Aalst	3,36	3,37	3,23	2,91	2,65	2,51	2,41	2,34
Dendermonde	3,39	3,40	3,25	2,95	2,70	2,55	2,44	2,36
Eeklo	3,47	3,38	3,22	2,92	2,67	2,53	2,43	2,36
Gent	2,98	3,03	2,97	2,72	2,51	2,40	2,31	2,24
Oudenaarde	3,31	3,26	3,11	2,84	2,70	2,58	2,48	2,41
Sint-Niklaas	3,38	3,33	3,16	2,90	2,71	2,55	2,45	2,38
Prov. O.- Vlaanderen	3,22	3,22	3,11	2,83	2,62	2,49	2,39	2,32
Hasselt	4,13	3,99	3,69	3,16	2,84	2,64	2,51	2,42
Maaseik	4,86	4,45	4,08	3,38	2,99	2,77	2,62	2,50
Tongeren	3,98	3,94	3,68	3,17	2,83	2,65	2,53	2,45
Prov. Limburg	4,23	4,05	3,77	3,22	2,87	2,68	2,55	2,45
Vlaanderen	3,26	3,30	3,18	2,86	2,62	2,48	2,39	2,31

Bron: N.I.S., Volkstellingen 1970, 1981 en 1991 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
* : Voor de jaartallen 1947, 1961, 1970 en 1981 verwijzen de cijfers naar de unitaire provincie Brabant, het huidige Brusselse Hoofdstedelijke Gewest inbegrepen.

Berekening prognose 3: De trend zoals die zich tussen 1981-1991 voordeed wordt doorgetrokken, doch met een mogelijkheid tot zelfstandigheid van jonge mannelijke gezinshoofden die constant blijft op het niveau van 1991 (zie 1.2.1.)

1.3. Prognose van de beroepsbevolking

1.3.1. Methodiek en uitgangspunten

Bij het maken van een prognose met betrekking tot de evolutie van de grootte van de beroepsbevolking tussen 1992 en 2007 kan men vertrekken van verschillende hypothesen, waarbij echter de verwachte groei van de activiteitsgraden steeds een centrale rol zal spelen⁹. Hierna werken we twee prognoses uit, een maximale en een minimale, die zich baseren op de volgende hypothesen¹⁰.

Prognose 1 (minimale prognose)

De evolutie van de activiteitsgraden tussen 1986 en 1994 voor de mannelijke beroepsbevolking wordt lineair doorgetrokken tot 2007. Voor de vrouwelijke beroepsbevolking wordt een onderscheid gemaakt tussen de leeftijdsgroepen met een hoge (+ 50%) en deze met een lage (- 50%) activiteitsgraad gedurende de periode 1986-1994. Voor de leeftijdsgroepen met een hoge activiteitsgraad (met name deze tussen 25-49 jaar) wordt de evolutie van de laatste drie jaar doorgetrokken naar 2007 toe, waarbij naar een maximum van 90% geëvolueerd wordt.

Voor de leeftijdsgroepen met een lagere activiteitsgraad (14-24 en 50-65 jaar) wordt de evolutie zoals die zich in de periode 1986-1994 voordeed, lineair doorgetrokken tot 2007.

Prognose 2 (maximale prognose)

Bij de maximale prognose wordt er voor de mannelijke beroepsbevolking een onderscheid gemaakt naar leeftijdsgroep. Voor de leeftijdsgroepen bij het begin (14-19 jaar) en het einde (60+) van de beroepsactiviteit wordt de evolutie die zich tijdens de periode 1989-1994 heeft voorgedaan, lineair doorgetrokken naar 2007. Voor de leeftijdsgroepen die zich in de uitloophase van hun beroepsactiviteiten bevinden (50-59 jaar) wordt aangenomen dat de bestaande vormen van brug- en andere pensioensystemen zich op het huidige niveau stabiliseren. Dit niveau wordt dan ook doorgetrokken naar 2007. Voor de leeftijdsgroepen die zich in volle beroepsactiviteit bevinden (25-49 jaar) wordt de situatie van 1994 gestabiliseerd en doorgetrokken naar 2007. Voor de leeftijdsperiode in de aanloop van de beroepsactiviteit (20-24 jaar) wordt een lichte toename van de participatie aangenomen.

Voor de vrouwelijke beroepsbevolking wordt de evolutie die zich tijdens de periode 1989-1994 manifesteerde lineair doorgetrokken naar 2007 toe, en dit voor

⁹ De beroepsbevolking is het totaal van de werkenden, werklozen en dienstplichtigen. De activiteitsgraad geeft het aandeel van de beroepsbevolking aan in verhouding tot de totale bevolking voor een bepaalde leeftijds-, geslachts- of andere categorie. Binnen de uitgewerkte prognoses werden de activiteitsgraden aldus verschillend ingevuld naar geslacht en leeftijdscategorie. De globale activiteitsgraad voor de Belgische bevolking bedroeg 51,1 in 1994.

¹⁰ De berekening van de prognoses gebeurt op basis van de jaarlijkse N.I.S.-Enquêtes Beroepsbevolking (1986-1994) en de gegevens van het N.I.S.-PLANBUREAU (1993).

alle leeftijdsgroepen. De leeftijdsgroepen met een hoge activiteitsgraad worden naar 2007 toe op een maximum van 90% gehouden.

1.3.2. Resultaten

In de tabellen 12 en 13 wordt duidelijk aangegeven wat de vooropgestelde prognoses in concreto betekenen voor elk arrondissement afzonderlijk, op het provinciale en het Vlaamse niveau. Telkens werd hierbij een frictiewerkloosheid van 5% in rekening gebracht.

In de maximale prognose zou de beroepsbevolking in Vlaanderen tussen 1992 en 2007 met 139.869 personen toenemen (tot 2.565.091), terwijl de minimale prognose een afname met 93.753 personen (tot 2.331.469) weergeeft. Bij de minimale prognose merken we tijdens de periode 1992-1997 nog een toename met 22.441 personen, terwijl voor de periode tussen 1997 en 2007 alle arrondissementen (met uitzondering van Veurne en Maaseik) een daling van de totale beroepsbevolking kennen. Deze daling wordt zelfs bij de maximale prognose ingezet voor het totaal van de provincies Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen na 2002.

Tabel 12

Evolutie van de beroepsbevolking in Vlaanderen tussen 1992 en 2007 voor de prognose 1 (minimale prognose) naar arrondissement en provincie (index: 1992=100)

	1992	1997	2002	2007	1992-2007	Index 2007
Antwerpen	371.833	372.228	365.549	354.731	-17.102	95,40
Mechelen	123.390	123.996	121.915	118.160	-5.230	95,76
Turnhout	168.573	171.769	170.490	165.608	-2.965	98,24
Prov. Antwerpen.	663.796	667.992	657.953	638.499	-25.297	96,19
H.-Vilvoorde	232.011	232.729	226.423	216.237	-15.774	93,20
Leuven	184.002	185.942	183.014	176.391	-7.610	95,86
Prov. Vl.Brabant.	416.013	418.672	409.437	392.628	-23.384	94,38
Brugge	109.302	110.262	108.331	104.789	-4.513	95,87
Diksmuide	19.022	19.054	18.801	18.308	-714	96,25
Ieper	42.523	42.611	41.798	40.401	-2.122	95,01
Kortrijk	116.916	117.367	115.225	111.194	-5.723	95,11
Oostende	54.993	56.066	55.776	54.596	-397	99,28
Roeselare	58.471	58.475	57.262	55.181	-3.291	94,37
Tielt	36.820	37.404	37.144	36.259	-561	98,48
Veurne	21.403	22.477	22.971	22.922	1.519	107,10
Prov. W.Vlaanderen	459.450	463.717	457.308	443.650	-15.800	96,56
Aalst	114.494	115.014	112.491	107.418	-7.076	93,82
Dendermonde	78.793	80.204	79.100	76.173	-2.620	96,68
Eeklo	32.134	32.270	31.465	30.065	-2.070	93,56
Gent	205.271	206.321	202.490	195.366	-9.905	95,17
Oudenaarde	47.342	48.680	48.624	47.597	255	100,54
Sint-Niklaas	90.660	92.322	91.368	88.880	-1.781	98,04
Prov. O.Vlaanderen.	568.694	574.812	565.539	545.498	-23.196	95,92
Hasselt	152.245	153.845	151.780	146.469	-5.776	96,21
Maaseik	87.865	90.224	90.695	89.266	1.400	101,59
Tongeren	77.158	78.401	77.686	75.458	-1.700	97,80
Prov. Limburg	317.268	322.470	320.161	311.193	-6.076	98,08
Vlaanderen	2.425.222	2.447.663	2.410.398	2.331.469	-93.753	96,13

Bron: N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening prognose 1 (minimale prognose): De evolutie van de activiteitsgraden tussen 1986 en 1994 voor de mannelijke beroepsbevolking wordt lineair doorgetrokken tot 2007. Voor de vrouwelijke beroepsbevolking wordt een onderscheid gemaakt tussen de leeftijdsgroepen met een hoge (+ 50%) en deze met een lage (- 50%) activiteitsgraad (zie 1.3.1.).

Tabel 13

Evolutie van de beroepsbevolking in Vlaanderen tussen 1992 en 2007 voor de prognose 2 (maximale prognose) naar arrondissement en provincie (index: 1992=100)

	1992	1997	2002	2007	1992-2007	Index 2007
Antwerpen	371.833	381.124	387.933	390.525	18.692	105,03
Mechelen	123.390	129.920	129.280	130.075	6.685	105,42
Turnhout	168.573	175.782	180.656	181.996	13.423	107,96
Prov. Antwerpen.	663.796	683.826	697.869	702.597	38.800	105,85
H.-Vilvoorde	232.011	238.293	240.488	238.689	6.678	102,88
Leuven	184.002	190.299	194.079	194.307	10.305	105,60
Prov. Vl.Brabant.	416.013	428.592	434.567	432.995	16.983	104,08
Brugge	109.302	112.904	114.915	115.228	5.926	105,42
Diksmuide	19.022	19.512	19.933	20.114	1.092	105,74
Ieper	42.523	43.647	44.359	44.436	1.914	104,50
Kortrijk	116.916	120.213	122.242	122.244	5.328	104,56
Oostende	54.993	57.415	59.159	60.028	5.035	109,16
Roeselare	58.471	59.904	60.744	60.596	2.125	103,63
Tielt	36.820	38.313	39.384	39.817	2.996	108,14
Veurne	21.403	23.019	24.355	25.163	3.759	117,56
Prov. W.Vlaanderen	459.450	474.927	485.092	487.625	28.174	106,13
Aalst	114.494	117.733	119.210	118.027	3.533	103,09
Dendermonde	78.793	82.111	83.904	83.755	4.962	106,30
Eeklo	32.134	33.369	33.048	33.014	879	102,74
Gent	205.271	214.731	214.731	214.856	9.585	104,67
Oudenaarde	47.342	49.844	51.555	52.284	4.942	110,44
Sint-Niklaas	90.660	94.551	96.999	97.756	7.096	107,83
Prov. O.Vlaanderen.	568.694	588.694	599.767	599.692	30.998	105,45
Hasselt	152.245	157.478	160.929	161.122	8.877	105,83
Maaseik	87.865	92.336	96.099	98.098	10.233	111,65
Tongeren	77.158	80.244	82.368	82.962	5.805	107,52
Prov. Limburg	317.268	330.057	339.397	342.182	24.914	107,85
Vlaanderen	2.425.222	2.505.924	2.556.692	2.565.091	139.869	105,77

Bron: N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening prognose 2 (maximale prognose): Voor de mannelijke beroepsbevolking wordt een onderscheid gemaakt naar leeftijds-groep. Voor de vrouwelijke beroepsbevolking wordt de evolutie die zich tijdens de periode 1989-1994 manifesteerde lineair doorgetrokken naar 2007 toe, en dit voor alle leeftijds-groepen (zie 1.3.1.).

1.B

Prognoses

II Sectorale ontwikkelingen

1.B

Prognoses

2.1. Huisvesting

Het N.I.S. beschikt over recent cijfermateriaal, waarmee ze - via de Volkstelling - een actuele raming biedt van de ontwikkelingen inzake bevolkingsgroei en gezinsgrootte. Op basis van dit cijfermateriaal werken we de prognoses met betrekking tot de huisvesting in Vlaanderen verder uit¹¹.

2.1.1. Methodiek en uitgangspunten

De behoefte aan bijkomende woningen¹² in een bepaalde periode x (Wb_x) is gelijk aan de geraamde woningbehoefte op het einde van de periode, waarvan de voorraad die bij aanvang van deze periode bestaat, wordt afgetrokken. Hierop wordt een correctie met betrekking tot de frictieleegeestand¹³ doorgevoerd. Concreet betekent dit:

$$Wb_x = \text{aantal gezinnen}_x \times (1 + \text{frictieleegeestand}/100) - \text{woningvoorraad}_{x-1}$$

De verschillende onderdelen bij de berekening van deze behoefte aan bijkomende woningen worden als volgt ingevuld.

Voor de raming van het aantal gezinnen wordt uitgegaan van de prognose 3, die, zoals hiervoor bij tabel 10 reeds werd aangegeven, het best aansluit bij de meest recente (1992-1994) maatschappelijke ontwikkelingen.

De frictieleegeestand werd, onder andere in navolging van de Administratie voor Huisvesting (1989) en de N.C.B. (De Roock, 1988), gedifferentieerd in functie van de migratiedruk. Hierbij wordt vertrokken van een basispercentage van 3%. In functie van de migratiedruk zal dit percentage worden verhoogd of verlaagd. Wanneer de migratiedruk in een arrondissement hoger is dan zowel het Vlaamse als het provinciale gemiddelde dan wordt een frictieleegeestand van 3,5% verrekend. Scoort een arrondissement onder zowel het provinciale als het Vlaamse gemiddelde, dan wordt de frictieleegeestand verlaagd tot 2,5%. In de andere gevallen wordt het basispercentage van 3% behouden.

2.1.2. Resultaten

Op basis van de hiervoor gepresenteerde gezinsprognose wordt hierna in tabel 14 de totale woningbehoefte gepresenteerd. Daaruit blijkt dat, rekening houdend met

¹¹ Deze gegevens vormen samen met de ramingen van de Nationale Confederatie van het Bouwbedrijf (N.C.B.) (De Roock, 1988), van de G.O.M.'s en van de Administratie voor Huisvesting (1987, 1989) het enige beschikbare materiaal. In Vlaanderen impliceert het gebrek aan een gesystematiseerd en door-gedreven huisvestingsonderzoek dat elke woningbehoefteraming helaas slechts rudimentair kan zijn. De beschikbaarheid van deze gegevens vormt echter reeds een stap in de goede richting.

¹² Onder 'behoefte aan nieuwe woningen' wordt begrepen de creatie van nieuwe woonegelegenheden (hierin is o.a. begrepen: nieuwbouwwoningen, serviceflats voor bejaarden, opdelen van bestaande woningen in meerdere woonegelegenheden, ...). De renovatie en sanering van ongeveer 300.000 woningen is hierin niet begrepen.

¹³ **Frictieleegeestand:** de leegstand die noodzakelijk is om de woningmarkt naar behoren te doen functioneren.

1. B Prognoses

een variabele frictieeegstand die schommelt tussen 2,5 en 3,5%, Vlaanderen in 2007 tussen 221.961 (minimum) en 437.827 (maximum) bijkomende woningen zal nodig hebben. Dit betekent tussen 9,6% en 19,4% woningen meer dan in 1992.

Tabel 14

Totale woningbehoefte in aantal woningen voor Vlaanderen, opgedeeld naar aangegeven tijdsperiode voor de vier prognoses (index: 1992=100)

	1992	1997	2002	2007	Aangroei 1992-2007	Index 2007
Prognose 1	2.312.142	2.407.321	2.478.495	2.534.102	221.961	109,60
Prognose 2	2.312.142	2.430.680	2.540.580	2.623.270	311.128	113,46
Prognose 3	2.312.142	2.461.109	2.597.748	2.705.655	393.514	117,02
Prognose 4	2.312.142	2.491.538	2.654.916	2.760.537	437.827	119,40

Bron: N.I.S.-Planbureau (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening: Prognose 1 = invloed komt uitsluitend van demografische factoren; prognose 2 = doortrekken van de trend zoals die zich tussen 1981-1991 voordeed; prognose 3 = prognose 2, met een mogelijkheid tot zelfstandigheid van jonge mannelijke gezinshoofden die constant blijft op het niveau van 1991; prognose 4 = jonge mannen verlaten opnieuw jonger de ouderlijke woning (zie 1.2.1.).

Om een idee te krijgen van de evolutie van de totale woningbehoefte voor de verschillende arrondissementen, rekening houdend met de frictieeegstand, werd de berekening gemaakt voor de vier prognoses. Hieruit blijkt dat de noodzakelijke aangroei van de voorraad sterk varieert naargelang de regio en de gehanteerde prognose. In absolute cijfers heeft het arrondissement Antwerpen zo een bijkomende woningbehoefte in 2007 die schommelt tussen 25.259 en 64.461 woningen. In relatieve cijfers zal de bijkomende behoefte in Maaseik tussen 22 en 33% liggen.

Uitgedrukt in een concrete taakstelling betekent dit dat de Vlaamse woningvoorraad tot 2007 jaarlijks dient uitgebreid te worden met een hoeveelheid woningen die schommelt tussen de 14.797 en de 29.188 eenheden. Bij deze taakstelling dient echter ook rekening worden gehouden met de slechte kwaliteit van het bestaande woningbestand in Vlaanderen. Voorbereidende analyses in opdracht van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen detecteren een sanerings-, vervangings- en vernieuwbouwbehoefte van 13% van de totale woningbehoefte in Vlaanderen¹⁴. Dit stemt overeen met ongeveer 300.000 woningen die aan sanering of vervanging toe zijn.

Belangrijk hierbij is dat door de gezinsverdunding en door de vergrijzing van de bevolking een grotere behoefte zal ontstaan aan kleinere woningen. De hiervoor weergegeven tabellen 3 en 7 zijn wat dat betreft erg duidelijk: tussen 1970 en 1991 verdubbelde het aantal alleenstaanden (index 219,85) en dit aantal zal, naargelang de aangehouden prognose, verder stijgen met 14% tot 49% tijdens de periode 1992-2007. De kleine huishoudens zijn op dit ogenblik reeds in de meerderheid: 56% van de Vlaamse gezinnen bestaat uit één of twee personen (N.I.S., Volks- en woningtelling, 1991). De trend van een stijgend aandeel kleine huishoudens is duidelijk (in 1981 nog 52,8 %) en zal in de toekomst allicht worden verdergezet.

¹⁴ Zie: P. DE DECKER, 1993: p. 87.

Tot slot dient duidelijk vermeld te worden dat bij alle prognoses naar woningbehoefte enkel rekening werd gehouden met de hoofdverblijfplaats. Met bijkomende behoeften aan tweede verblijven werd aldus geen rekening gehouden. Aangezien er geen officiële noch eenduidige gegevens met betrekking tot de woningleegstand voorhanden zijn, wordt enkel de frictieleegstand in de woningbehoefteprognose ingebracht.

2.2. Werkgelegenheid

De ontwikkeling van de werkgelegenheid wordt voor wat betreft de aanbodzijde vooral bepaald door de algemene economische conjunctuur. De participatie van de potentiële beroepsbevolking aan de arbeidsmarkt wordt hoofdzakelijk bepaald door een viertal factoren:

- de ontwikkeling van de arbeidsgeschiktheid (o.a. opleiding);
- het tempo waarmee de participatiegraad van de vrouwen verder ontwikkelt;
- veranderingen in vervroegde uittreding en/of flexibele pensionering; ontwikkelingen in de arbeidsduur.

2.2.1. Methodiek en uitgangspunten

Binnen de voorliggende prognoses wordt bij de inschatting van de toekomstige werkgelegenheid vertrokken van volgende drie componenten.

- De prognose van het aandeel van de actieve bevolking tot het jaar 2007, gebaseerd op de globale bevolkingsprognoses en de resultaten van de beroepsbevolkingsenquêtes van het N.I.S.
- De prognose van de maximaal werkende bevolking naar werkgemeente, gebaseerd op de laatst gekende pendelbewegingen van het N.I.S.
- De waargenomen evoluties tussen de economische sectoren landbouw, industrie, tertiair profit en tertiair non-profit in de periode 1981-1991.

Actieve bevolking naar woongemeente (=woonactieven)

Op basis van de gesloten bevolkingsprognose (zonder migraties in rekening te brengen) wordt de actieve bevolking (19-65 jaar) naar woongemeente (dit is de zogenaamde woonactieve bevolking) berekend. Daarop worden dan de activiteitsgraden toegepast, die op basis van de N.I.S.-cijfers berekend zijn. Dit geeft ons de vraag naar arbeid in iedere gemeente.

Met uitzondering van een frictiewerkloosheid van 5%, wordt in wat hierna volgt uitgegaan van de hypothese van een volledige werkgelegenheid. Ook al situeert de huidige werkloosheidsgraad zich ver boven de aangehouden frictiewerkloosheid van 5%, de reden voor het aanhouden van dit basisuitgangspunt ligt in het streven

om de maximale ruimtevrage voor de werkgelegenheid te bepalen. Zonder twijfel is het mogelijk een aantal andere en tussenliggende hypothesen te ontwikkelen, zeker wat betreft de in de tijd vastgestelde verschuiving van de industriële sector naar de tertiaire sector.

De actieve bevolking naar werkgemeente (= werkactieven)

Als gevolg van de pendel en van de werkloosheid is de in de gemeente wonende actieve bevolking niet gelijk aan de in de gemeente werkende bevolking. Om de behoefte aan bedrijventerreinen te kunnen inschatten, moeten deze woonactieven eerst worden toegewezen aan een werkgemeente. Het is immers in deze werkgemeenten dat de behoefte aan terreinen zal bestaan.

Teneinde de woonactieven te spreiden over de werkgemeenten worden een aantal stappen gezet¹⁵.

Ten eerste wordt de populatie van de in de gemeente wonende loontrekkenden bepaald door:

- de zelfstandige werkgelegenheid van de woonactieven af te trekken (vermits ze bevolkingsvolgend is) en toe te wijzen aan de woongemeente¹⁶;
- het berekend aantal werklozen (frictiewerkloosheid van 5%) af te trekken van de woonactieven en eveneens toe te wijzen aan de woongemeente;
- de actieven in de primaire sector en in de overheidssector niet mee te rekenen bij de werkactieven. De reden hiervoor is te vinden in het feit dat deze werkactieven niet op bedrijventerreinen tewerkgesteld worden.

Ten tweede worden de in de vorige stap bekomen groep van loontrekkenden toegewezen aan een werkgemeente op basis van de op dit moment meest recente bekende pendelgegevens van de SERV (1985). Praktisch wordt vanuit iedere woongemeente voor het jaar 1985 gekeken naar welke werkgemeente er wordt gependeld en in welke mate. Dit wordt doorgetrokken naar 2007¹⁷.

Het zijn deze loontrekkenden naar de werkgemeente en de evolutie ervan die het toekomstig ruimtegebruik van de bedrijven zullen bepalen.

Verdeling over de grote economische sectoren

De loontrekkenden naar werkgemeente worden vervolgens qua tewerkstelling opgesplitst in een secundaire en een tertiaire groep. Hierbij worden twee prognoses weerhouden, die zich op de volgende hypothesen baseren.

15 De berekeningen worden volledig gebaseerd op de voorbereidende studie die P. CABUS (1994) in opdracht van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uitvoerde.

16 De toewijzing gebeurt op basis van de verhouding zoals die bestond in 1991 en conform de statistieken zoals opgemaakt door de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid voor zelfstandigen en vrije beroepen (RSVZ).

17 Een deel van de in Vlaanderen wonende beroepsbevolking pendelt naar Brussel, Wallonië en het buitenland en ook de omgekeerde beweging bestaat. De pendel naar en van Brussel, die sterk uitgesproken is, werd mee berekend in de cijfers. De pendel naar en van Wallonië en met het buitenland is veel minder uitgesproken en werd niet mee berekend. Aangezien er een positieve beweging richting Vlaanderen bestaat, is er dus geen globale overschatting mogelijk. Bron: SERV, 1985.

Prognose 1 (minimale prognose)

De evolutie van de tewerkstelling voor de verschillende sectoren zoals die zich in de jaren 1981-1991 heeft voorgedaan zet zich door tot 2007. Deze doortrekking gebeurt op basis van de evolutie van de aandelen van de landbouw, de industrie en de bouw (sectoren 0 en 2 t/m 5), de tertiaire profit sector (sectoren 6 t/m 8) en de tertiaire non-profit sector (sector 9) in de periode 1981-1991¹⁸.

Deze evolutie kenmerkt zich als een verder doorgaande tertiërisering. Onderstaande tabel 15 en figuur 3 geven hiervan een overzicht.

Tabel 15

Verdeling van de loon- en weddetrekkenden over de verschillende sectoren in Vlaanderen voor 1991 en bij een verdergaande tertiërisering tot 2007 (prognose 1) (uitgedrukt in %)

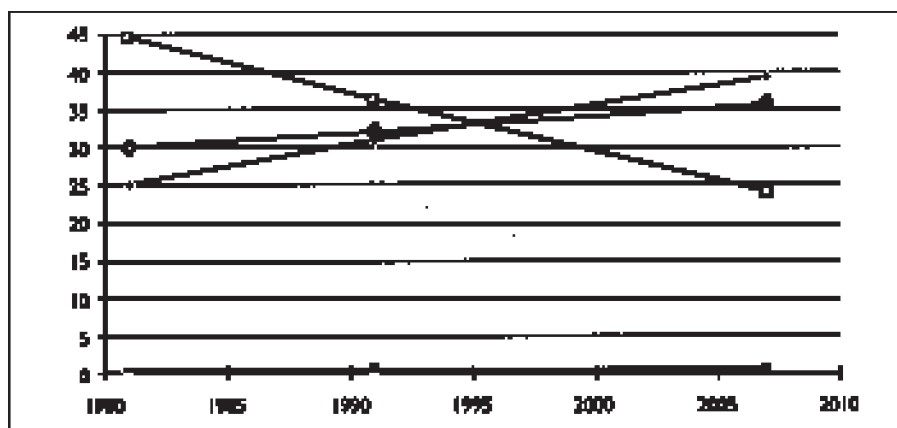
Vlaanderen	Landbouw	Industrie en bouw	Tertiair profit	Tertiair non-profit	Totaal
1991	0,6	36,2	31,0	32,1	100%
2007	0,8	24,1	39,3	35,8	100%

Bron: R.S.Z., 1991 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening prognose 1: De evolutie van de tewerkstelling voor de verschillende sectoren zoals die zich in de jaren 1981-1991 heeft voorgedaan zet zich door tot 2007. Deze evolutie kenmerkt zich als een verder doorgaande tertiërisering (zie 2.2.1.).

Figuur 3

Evolutie van de werkgelegenheid van de loon- en weddetrekkenden per sector in Vlaanderen over de periode 1981-2007 bij een verdergaande tertiërisering tussen 1991 en 2007 (prognose 1) (uitgedrukt in %)



Bron: R.S.Z. (1981, 1991) met bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning.

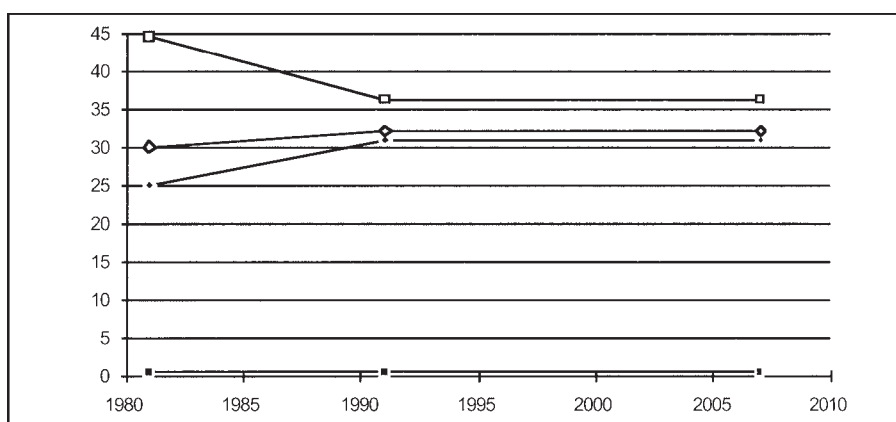
Berekening prognose 1: De evolutie van de tewerkstelling voor de verschillende sectoren zoals die zich in de jaren 1981-1991 heeft voorgedaan zet zich door tot 2007. Deze evolutie kenmerkt zich als een verder doorgaande tertiërisering (zie 2.2.1.).

Prognose 2 (maximale prognose)

Het aandeel van de diverse economische sectoren blijft gehandhaafd op het niveau van 1991. Met andere woorden, er is geen verdere tertiërisering. Onderstaande grafiek (figuur 4) geeft hiervan een overzicht en leert alleszins dat de evolutie na 1991 binnen deze hypothese sterk afwijkt van de periode ervoor. Tevens wijzen de meest recente gegevens van 1992 uit dat de eerste prognose (met een verdergaande tertiërisering) zich verder manifesteert. Het is met andere woorden een weinig waar-

Figuur 4

Evolutie van de werkgelegenheid van de loon- en weddetrekkenden per sector in Vlaanderen over de periode 1981-2007 bij een lineair doortrekken van de situatie van het jaar 1991 tot aan het jaar 2007 (prognose 2) (uitgedrukt in %)



Bron: R.S.Z., (1981, 1991) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening prognose 2: Het aandeel van de diverse economische sectoren blijft gehandhaafd op het niveau van 1991. Er is met andere woorden geen verdere tertiërisering. Dit is een weinig waarschijnlijke evolutie aangezien de tewerkstelling verhoudingsgewijs in de secundaire sector niet afneemt en deze in de tertiaire sector niet toeneemt. Deze prognose kan als een maximumplafond van het ruimtegebruik van de bedrijven worden beschouwd (zie 2.2.1.).

- landbouw
- industrie + bouw
- tertiair
- ◇— overig

2.2.2. Resultaten

Actieve bevolking naar woongemeente (=woonactieven)

In de tabellen 16 en 17 wordt het aantal woonactieven per arrondissement weergegeven voor de minimale respectievelijk maximale prognose.

Binnen de minimale prognose kunnen we, behalve voor de arrondissementen Veurne, Oudenaarde en Maaseik, voor alle Vlaamse arrondissementen gedurende de periode 1992-2007 een daling van de actieve bevolking naar woongemeente waarnemen. Op het niveau Vlaanderen kunnen we daarbij spreken van een afname van in totaal 89.066 eenheden. Gedurende de periode 1992-1997 is er in alle arron-

19 Wij baseren ons op de gegevens van het N.I.S. (Fiscale Statistieken (1991) en Kadastergegevens), die P. CABUS (1994) verwerkte in opdracht van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De verhouding benodigde oppervlakte per werknemer in de tertiaire sector tegenover de industrie ligt op 1 tegen 3,5. M. Van Naelten (1993) hanteert een andere verhouding tertiair/secundair, nl. van 1,6 tegen 4. Een toekomstige trend van toenemende groei van het ruimtegebruik per werknemer in de secundaire sector tegenover een status quo trend van het ruimtegebruik in de tertiaire sector wordt door beide analyses bevestigd. P. CABUS schat in dat de aangegeven verhouding in de toekomst zou evolueren naar een tertiair/secundair verhouding van één op vier. Zie ook verder 3.3.1.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

dissementen nog een lichte stijging waar te nemen, die echter volledig teniet gedaan wordt door een sterke daling in de periode erna, die tussen 2002 en 2007 voor heel Vlaanderen 74.983 eenheden bedraagt.

In absolute aantallen daalt de woonactieve bevolking het sterkst in het arrondissement Antwerpen, terwijl in relatieve cijfers de daling het sterkst is in Halle-Vilvoorde, Eeklo en Aalst.

Binnen de maximale prognose zal de actieve bevolking naar woongemeente blijven toenemen met 132.875 eenheden tot 2007. Deze stijging wordt voor alle arrondissementen verwacht, waarbij onderling sterke verschillen gelden: Halle-Vilvoorde en Eeklo kennen een eerder bescheiden aangroei, terwijl voor Veurne en Maaseik een relatief sterke aangroei te onderscheiden valt. De stijging is vooral sterk gedurende de periode 1992-2002, waarna ze op het Vlaamse niveau eerder bescheiden kan genoemd worden. Voor een aantal arrondissementen (Halle-Vilvoorde, Aalst, Dendermonde en Eeklo) en voor twee provincies (Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen) neemt het aantal woonactieven tijdens de periode 2002-2007 zelfs lichtjes af.

Tabel 16

Evolutie van de actieve bevolking (15-65 jaar) in Vlaanderen naar woongemeente tijdens de periode 1992-2007 per arrondissement en provincie (index: 1992 = 100) voor de minimale prognose

	1992	1997	2002	2007	1992-2007	Index
Antwerpen	353.242	353.616	347.271	336.995	-16.247	95,40
Mechelen	117.220	117.796	115.819	112.252	-4.969	95,76
Turnhout	160.144	163.181	161.965	157.328	-2.816	98,24
Prov. Antwerpen	630.607	634.593	625.056	606.574	-24.032	96,19
H.-Vilvoorde	220.410	221.093	215.102	205.425	-14.985	93,20
Leuven	174.802	176.645	173.863	167.572	-7.230	95,86
Prov. Vl. Brabant	395.212	397.738	388.965	372.997	-22.215	94,38
Brugge	103.836	104.749	102.914	99.549	-4.287	95,87
Diksmuide	18.071	18.101	17.861	17.393	-679	96,25
Ieper	40.396	40.481	39.708	38.381	-2.015	95,01
Kortrijk	111.071	111.498	109.464	105.634	-5.436	95,11
Oostende	52.243	53.263	52.987	51.866	-377	99,28
Roeselare	55.548	55.551	54.399	52.422	-3.126	94,37
Tielt	34.979	35.534	35.287	34.446	-533	98,48
Veurne	20.333	21.354	21.823	21.776	1.443	107,10
Prov. W. Vlaanderen	436.478	440.531	434.443	421.467	-15.010	96,56
Aalst	108.769	109.263	106.866	102.047	-6.722	93,82
Dendermonde	74.853	76.194	75.145	72.364	-2.489	96,68
Eeklo	30.528	30.657	29.892	28.561	-1.966	93,56
Gent	195.008	196.005	192.366	185.598	-9.410	95,17
Oudenaarde	44.975	46.246	46.193	45.217	242	100,54
Sint-Niklaas	86.127	87.706	86.800	84.436	-1.692	98,04
Prov. O. Vlaanderen	540.260	546.071	537.262	518.224	-22.036	95,92
Hasselt	144.633	146.152	144.191	139.146	-5.487	96,21
Maaseik	83.472	85.713	86.160	84.803	1.330	101,59
Tongeren	73.300	74.481	73.802	71.685	-1.615	97,80
Prov. Limburg	301.405	306.347	304.153	295.633	-5.772	98,08
Vlaanderen	2.303.961	2.325.280	2.289.878	2.214.895	-89.066	96,13

Bron: N.I.S., Volkstelling 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning.

Basis minimale prognose: de evolutie van de tewerkstelling in de verschillende sectoren, zoals die zich in de jaren 1981-1991 heeft voorgedaan, zet zich door tot 2007. Deze evolutie kenmerkt zich als een verder doorgaande tertiairizing (zie 2.2.1.).

Tabel 17

Evolutie van de actieve bevolking (15-65 jaar) in Vlaanderen naar woon-gemeente tijdens de periode 1992-2007 per arrondissement en provincie (index: 1992 = 100) voor de maximale prognose

	1992	1997	2002	2007	1992-2007	Index
Antwerpen	353.242	362.068	368.536	370.999	17.757	105,03
Mechelen	117.220	120.574	122.816	123.571	6.351	105,42
Turnhout	160.144	166.993	171.623	172.897	12.752	107,96
Prov. Antwerpen	630.607	649.635	662.975	667.467	36.860	105,85
H.-Vilvoorde	220.410	226.378	228.464	226.754	6.344	102,88
Leuven	174.802	180.784	184.375	184.591	9.789	105,60
Prov. Vl. Brabant	395.212	407.162	412.839	411.346	16.134	104,08
Brugge	103.836	107.259	109.169	109.466	5.630	105,42
Diksmuide	18.071	18.537	18.936	19.108	1.037	105,74
Ieper	40.396	41.464	42.141	42.214	1.818	104,50
Kortrijk	111.071	114.202	116.130	116.132	5.061	104,56
Oostende	52.243	54.544	56.201	57.026	4.783	109,16
Roeselare	55.548	56.909	57.706	57.566	2.018	103,63
Tielt	34.979	36.397	37.415	37.826	2.847	108,14
Veurne	20.333	21.868	23.138	23.905	3.571	117,56
Prov. W. Vlaanderen	436.478	451.181	460.837	463.243	26.766	106,13
Aalst	108.769	111.846	113.250	112.125	3.356	103,09
Dendermonde	74.853	78.006	79.708	79.567	4.714	106,30
Eeklo	30.528	31.396	31.700	31.363	835	102,74
Gent	195.008	200.673	203.994	204.114	9.106	104,67
Oudenaarde	44.975	47.352	48.977	49.670	4.695	110,44
Sint-Niklaas	86.127	89.823	92.149	92.868	6.741	107,83
Prov. O. Vlaanderen	540.260	559.096	569.779	569.707	29.448	105,45
Hasselt	144.633	149.604	152.883	153.066	8.433	105,83
Maaseik	83.472	87.719	91.294	93.193	9.721	111,65
Tongeren	73.300	76.231	78.250	78.814	5.514	107,52
Prov. Limburg	301.405	313.554	322.427	325.073	23.668	107,85
Vlaanderen	2.303.961	2.380.628	2.428.857	2.436.836	132.875	105,77

Bron: N.I.S., Volkstelling 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning.

Basis maximale prognose: het aandeel van de diverse economische sectoren blijft gehandhaafd op het niveau van 1991. Er is met andere woorden geen verdere tertiërisering. Deze prognose, die de tewerkstelling in de secundaire sector verhoudingsgewijs niet doet afnemen en deze in de tertiaire sector niet ziet toenemen, kan als een maximumplafond van het ruimtegebruik van de bedrijven worden beschouwd (zie 2.2.1.).

De actieve bevolking naar werkgemeente (= werkactieven)

Net zoals bij de prognose van het aantal woonactieven, werd bij de berekening van het aantal werkactieven²⁰ een minimale en een maximale inschatting gemaakt (tabellen 18 en 19).

Binnen de minimale prognose neemt het aantal werkactieven lichtjes toe tussen 1992 en 1997 om daarna tijdens de periode 1997-2007 sterk te dalen. Dezelfde trend kunnen we waarnemen op het niveau van de provincies, waarbij het aantal werkactieven in absolute termen in de provincie Antwerpen en in relatieve termen in de provincie Vlaams-Brabant het sterkst daalt. Binnen de minimale prognose stijgt het aantal werkactieven enkel in de arrondissementen Veurne en Maaseik. Over de totale periode 1992-2007 neemt het aantal werkactieven af met 60.504 eenheden.

²⁰ Bij de werkactieven worden enkel de loontrekkenden meegerekend. Dit wil zeggen dat de zelfstandigen, de actieven in de primaire sector en in de overheid, alsook de werklozen niet meegerekend worden. De reden hiervoor is te vinden in het feit dat deze werkactieven niet op bedrijventerreinen tewerkgesteld worden.

Tabel 18

Evolutie van de actieve bevolking (15-65 jaar) in Vlaanderen naar werkgemeente tijdens de periode 1992-2007 per arrondissement en provincie (index: 1992 = 100) voor de minimale prognose

	1992	1997	2002	2007	1992-2007	Index
Antwerpen	342.983	344.099	338.311	328.331	-14.652	95,73
Mechelen	79.524	79.979	78.659	76.207	-3.317	95,83
Turnhout	115.041	117.093	116.152	112.822	-2.219	98,07
Prov. Antwerpen	537.647	541.316	533.288	517.518	-20.130	96,26
H.-Vilvoorde	125.901	126.373	123.832	119.507	-6.394	94,92
Leuven	98.405	99.414	97.895	94.461	-3.944	95,99
Prov. Vl. Brabant	224.317	225.799	221.739	213.979	-10.338	95,39
Brugge	81.964	82.714	81.338	78.741	-3.223	96,07
Diksmuide	9.001	9.033	8.918	8.683	-318	96,47
Ieper	24.575	24.638	24.188	23.402	-1.174	95,22
Kortrijk	91.323	91.720	90.123	87.082	-4.241	95,36
Oostende	36.844	37.532	37.313	36.498	-345	99,06
Roeselare	43.354	43.424	42.585	41.099	-2.255	94,80
Tielt	22.008	22.314	22.116	21.552	-457	97,92
Veurne	14.309	14.933	15.184	15.097	788	105,51
Prov. W. Vlaanderen	323.450	326.423	321.932	312.369	-11.081	96,57
Aalst	55.535	55.848	54.681	52.318	-3.217	94,21
Dendermonde	40.586	41.250	40.659	39.168	-1.419	96,50
Eeklo	17.177	17.261	16.859	16.148	-1.028	94,01
Gent	162.256	163.277	160.344	154.735	-7.521	95,36
Oudenaarde	28.310	28.996	28.905	28.269	-41	99,85
Sint-Niklaas	53.595	54.504	53.895	52.376	-1.220	97,72
Prov. O. Vlaanderen	357.525	361.227	355.434	343.077	-14.448	95,96
Hasselt	138.903	140.658	139.098	134.635	-4.268	96,93
Maaseik	49.322	50.551	50.699	49.787	465	100,94
Tongeren	35.011	35.569	35.261	34.268	-743	97,88
Prov. Limburg	223.091	226.654	224.957	218.624	-4.467	98,00
Vlaanderen	1.664.740	1.680.139	1.656.048	1.604.236	-60.504	96,37

Bron: N.I.S., Volkstelling 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
 Berekening: uitgevoerd op basis van de pendelverhouding zoals door SERV weergegeven en een werkloosheidspercentage van 5% woonactieven. De werkactieven staan voor de som van loontrekkenden, met uitzondering van de tewerkgestelden in de primaire sector en in de overheidsadministratie en de werklozen, aangezien deze niet op bedrijventerreinen zijn tewerkgesteld.

Basis minimale prognose: de evolutie van de tewerkstelling voor de verschillende sectoren zoals die zich in de jaren 1981-1991 heeft voorgedaan zet zich door tot 2007. Deze evolutie kenmerkt zich als een verder doorgaande tertiairisering (zie 2.2.1.).

Binnen de maximale prognose neemt het aantal werkactieven tijdens de periode 1992-2007 toe met 96.317 eenheden. Relatief gezien het sterkst in de arrondissementen Veurne en Maaseik, absoluut gezien het sterkst in Antwerpen. De sterkste groei situeert zich in de periode 1992-2002 om daarna lichtjes toe te nemen naar 2007. Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen kennen gedurende de ganse periode relatief gezien de minst sterke aangroei, Limburg en West-Vlaanderen de meest sterke.

1. B Prognoses

Tabel 19

Evolutie van de actieve bevolking (15-65 jaar) in Vlaanderen naar werkgemeente tijdens de periode 1992-2007 per arrondissement en provincie (index: 1992 = 100) voor de maximale prognose

	1992	1997	2002	2007	1992-2007	Index
Antwerpen	342.983	352.240	358.805	361.112	18.129	105,29
Mechelen	79.524	81.850	83.374	83.820	4.296	105,40
Turnhout	115.041	119.827	123.074	123.979	8.937	107,77
Prov. Antwerpen	537.647	554.063	565.425	569.082	31.434	105,85
H.-Vilvoorde	125.901	128.849	130.083	129.495	3.594	102,85
Leuven	98.405	101.692	103.676	103.811	5.406	105,49
Prov. Vl. Brabant	224.317	230.553	233.773	233.321	9.004	104,01
Brugge	81.964	84.690	86.260	86.546	4.581	105,59
Diksmuide	9.0011	9.250	9.455	9.540	539	105,99
Ieper	24.575	25.228	25.645	25.697	1.122	104,56
Kortrijk	91.323	93.901	95.502	95.554	4.232	104,63
Oostende	36.844	38.430	39.564	40.109	3.265	108,86
Roeselare	43.354	44.482	45.168	45.131	1.7770	104,10
Tielt	22.008	22.854	23.449	23.665	1.657	107,53
Veurne	14.309	15.291	16.094	16.567	2.258	115,78
Prov. W. Vlaanderen	323.450	334.243	341.315	343.047	19.597	106,06
Aalst	55.535	57.156	57.922	57.440	1.906	103,43
Dendermonde	40.586	42.228	43.120	43.055	2.469	106,08
Eeklo	17.177	17.675	17.877	17.734	557	103,24
Gent	162.256	167.156	170.005	170.091	7.836	104,83
Oudenaarde	28.310	29.659	30.571	30.930	2.621	109,26
Sint-Niklaas	53.595	55.811	57.195	57.586	3.991	107,45
Prov. O. Vlaanderen	357.525	369.778	376.783	376.901	19.376	105,42
Hasselt	138.903	143.945	147.397	147.961	9.058	106,52
Maaseik	49.322	51.733	53.720	54.713	5.391	110,93
Tongeren	35.011	36.392	37.353	37.626	2.615	107,47
Prov. Limburg	223.091	231.943	238.364	240.222	17.132	107,68
Vlaanderen	1.664.740	1.719.268	1.754.261	1.761.057	96.317	105,79

Bron: N.I.S., Volkstelling 1991, N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
Berekening: uitgevoerd op basis van de pendelverhouding zoals door het N.I.S. weergegeven en een werkloosheidspercentage van 5% woonactieven. De werkactieven staan voor de som van de loontrekkenden, met uitzondering van de tewerkgestelden in de primaire sector en in de overheidsadministratie en de werklozen, aangezien deze niet op bedrijventerreinen worden tewerkgesteld.

Basis maximale prognose: het aandeel van de diverse economische sectoren blijft gehandhaafd op het niveau van 1991. Er is met andere woorden geen verdere tertiaarisering. Deze prognose, die de tewerkstelling in de secundaire sector verhoudingsgewijs niet doet afnemen en deze in de tertiaire sector niet ziet toenemen, kan als een maximumplafond van het ruimtegebruik van de bedrijven worden beschouwd (zie 2.2.1.).

Op basis van de aangenomen hypothesen zal de actieve bevolking naar werkgemeente in 2007 liggen tussen 1.604.236 en 1.761.057 actieven, naargelang de minimale dan wel maximale prognose gevolgd wordt. In het eerste geval betekent dit een afname met 60.504 eenheden ten opzichte van de situatie in 1992, in het laatste geval een toename van 96.317 eenheden.

2.3. Verkeer en vervoer

Hieronder wordt een overzicht gegeven van diverse inschattingen van de mogelijke ontwikkelingen van de mobiliteit, indien de te verwachten maatschappelijke ontwikkelingen zich op eenzelfde manier als de afgelopen decennia vertalen in een toenemende mobiliteit (zie tabel 20).

Tabel 20

Groei prognoses en verandering op jaarbasis van de mobiliteit in België voor de aangegeven vervoersmodi en referentieperiode, uitgedrukt volgens de mobiliteit van personen (basis = persoonkm.) en van goederen (basis = tonkm.) (in %)

Mobiliteit van personen				
Vervoerswijze	Referentieperiode	Groei (%)	Verand. /Jaar (%)	Bronnen
Weg	1990-2005	+44.....+53	+2,5.....+2,9	NCB, 1991
Openbaar	1990-2005	-18.....+24	-1,1.....+1,4	NCB, 1991
Spoor	1990-2020	+17	+0,8	NMBS, 1990
Weg	1987-2020	+39	+1,4	NMBS, 1990
Alle modi	1990-2005	+36.....+44	+2,1.....+2,5	NCB, 1991
Alle modi	1987-2020	+35	+0,9	NMBS, 1990
Alle modi	1987-2020	+28.....+45	+1,9.....+2,9	Meersman, 1991
Mobiliteit van goederen				
Vervoerswijze	Referentieperiode	Groei (%)	Verand. /Jaar (%)	Bronnen
Spoor	1987-2020	+36	+0,9	NMBS, 1990
Binnenscheepvaart	1990-2005	+12.....+69	+0,8.....+3,6	NCB, 1991
Spoor	1990-2005	-34.....+36	-2,0.....+2,1	NCB, 1991
Weg	1990-2005	+75.....+155	+3,8.....+6,4	NCB, 1991
Alle modi	1990-2005	+49.....+124	+2,7.....+5,5	NCB, 1991
Alle modi	1990-2005	+5.....+71%	+0,4.....+4,2	Meersman, 1991

Bron: Zie rechterkolom, bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

In een eerste benadering lijkt het redelijk te veronderstellen dat voor Vlaanderen de trendmatige ontwikkeling in de komende vijftien jaar een toename zal inhouden van 40% van de mobiliteit van personen en dat het goederenvervoer in deze periode in nog grotere mate zal toenemen. Een toename met 50% is daarbij een voorzichtige schatting. Net als in de voorbije decennia wordt deze groei grotendeels toegeschreven aan het wegverkeer. Zo moet er tegen het jaar 2007 terdege rekening worden gehouden met een mogelijke verdubbeling van het vrachtvervoer ten opzichte van het huidige niveau.

Recente buitenlandse prognoses gaan uit van een lagere groei op langere termijn. In de studie van het Nederlands Centraal Planbureau wordt bijvoorbeeld voor de periode 1990-2015 uitgegaan van een groei van het personenwagengebruik tussen 22% (bij een reële kostenstijging van het autogebruik met 40%) en 32% (zonder reële kostenstijging van het autogebruik). Anders is het gesteld met het goederenverkeer. Hier wordt tot 2015 een groei voorzien van 34% tot 95%.

Trendmatig zal het aandeel van het openbaar vervoer en het vervoer per fiets of te voet in Vlaanderen dalen. Zeker is dat op dit ogenblik de ontwikkeling van het binnenlands treinverkeer beperkt wordt door de beheersovereenkomst tussen de N.M.B.S. en de federale overheid, en door de impact van het inzetten van belang-

rijke middelen voor de Hoge-SnelheidsTrein (H.S.T.). De infrastructurele verbeteringen, voorzien in het STAR 21-plan²¹ en in het meerjarenprogramma²² van de N.M.B.S., worden zo naar een langere termijn verschoven. Binnen enkele jaren zullen zowel de N.M.B.S. als de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn daarenboven genoodzaakt worden reële prijsverhogingen door te voeren, om binnen de financiële marges van de respectievelijke federale en Vlaamse beheersovereenkomsten²³ te blijven. Voorlopig worden deze prijsverhogingen in omvang beperkt door besparingen in het weekendverkeer en door een verlaging van het aanbod op die lijnen die slechts een beperkt gebruik kennen. Gelet op de hoge negatieve lange-termijn-prijselasticiteiten van het openbaar-vervoergebruik, moet met een relatief belangrijke daling van het gebruik rekening worden gehouden. Deze daling is alleszins belangrijker dan in het verleden het geval is geweest²⁴.

Voor de binnenscheepvaart geven de prognoses over het algemeen slechts een lichte groei aan. Alleen op de Europese Zuid-Oost-route (tussen de Federale Republiek Duitsland en de Donaulanden) en de Europese Oost-West-route (naar en van het voormalige Oost-Duitsland) zou zich een belangrijke trafiekontwikkeling voordoen (zie tabel 21).

Tabel 21

Goederenstromen op de grote Europese binnenscheepvaartroutes: verkeer 1989 en prognose 2000 (in miljoen ton) en percentage toename tussen 1989 en 2000

Europese routes	Rijnroute route	Oost-West route	Noord-Zuid route	Zuid-Oost route
Verkeer 1989	297,5	8,3	47,3	2,7
Prognoses 2000	309,9	19,4	49,1	8 à 10
Toename (%)	4,2	133,8	3,8	200 à 300

Bron: Prognos en N.E.I., 1991

Er kan eveneens een belangrijke groei van het luchtverkeer verwacht worden. De Regie der Luchtwegen (R.L.W.) verwacht tegen het jaar 2010 een verdubbeling van het huidige aantal passagiers op de luchthaven van Zaventem (tot 20.000.000 passagiers). Voor de regionale luchthavens blijven de verwachtingen onder het miljoen passagiers.

Ook de verschillende havenbesturen verwachten een belangrijke trafiekontwikkeling voor wat betreft internationale scheepvaart²⁵. Steunend op de algemeen verwachtte economische evolutie voor de komende 20 jaar verwacht de haven van Antwerpen een jaarlijks groeicijfer van 2,2%. De prognose voor de globale trafiektijging impliceert een totaal van 127 miljoen ton in 2000, 140 miljoen ton in 2005 en 152 miljoen ton in 2010. Het havenbestuur van Gent ambieert een trafiektename van 25 miljoen ton in 1990 naar 41 miljoen ton in 2010. De prognoses van

21 Masterplan van de N.M.B.S. dat de toekomst van de spoorwegen voor de 21ste eeuw richt. Het plan werd opgemaakt op vraag van de Minister van Verkeerswezen en voor advies aan de Vlaamse Executieve voorgelegd op 15 november 1989.

22 Overeenkomst tussen de Belgische Staat en de N.M.B.S. van 7 augustus 1991, verschenen in het Belgisch Staatsblad op 4 september 1991.

23 Respectievelijk dd. 14 oktober 1992 en 1 september 1992.

24 Zie Dienst DVK, Centraal Planbureau 1992

25 Alle prognoses met betrekking tot de haventrafiek werden geput uit: SERV, 'Rapport over de uitwerking van een lange termijn strategie voor de Vlaamse havens.', 1992.

het havenbestuur van Zeebrugge zien er als volgt uit: 30 miljoen ton in 1990, 46 miljoen ton in 1995, 69 miljoen ton in 2000, 88 miljoen ton in 2005 en 103 miljoen ton in 2010. Voor de ro-ro-trafiek²⁶ in de haven van Oostende wordt door het havenbestuur uitgegaan van een groei van 4,5% voor de eerste 10 jaar en 4% voor het daaropvolgende decennium. Hierdoor zou de ro-ro-trafiek groeien van 1,4 miljoen ton in 1990 tot 7,1 miljoen ton in 2010.

Vervoer van elektriciteit en aardgas

De groei van het elektriciteitsverbruik tussen 1981 en 1991 bedroeg in het Vlaams gewest 48,5% (van 26.103 GWh in 1981 naar 38.781 GWh in 1991) of een gemiddelde groei van 4% per jaar. De voorziene groei voor de volgende 20 jaar is volgens Electrabel 2,5% op jaarbasis. Deze 2,5% groei op jaarbasis is ook de verwachte groei van het aardgasverbruik volgens Distrigas.

2.4. Toerisme en recreatie²⁷

2.4.1. Uitgangspunten

Demografische ontwikkelingen zullen ook het toeristisch-recreatieve gebeuren sterk beïnvloeden. Onder meer de toenemende vergrijzing en de tendens tot gezinsverdunding (een groot aantal kleinere gezinnen en vooral de één-persoonsgezinnen) zullen een impact hebben op het recreatieve gebeuren. Deze trends zullen, zoals in andere dienstensectoren, aanleiding geven tot nieuwe marktvormen.

Als gevolg van de gewijzigde maatschappelijke omstandigheden tekenen zich binnen het recreatieve gebeuren nieuwe trends af. Hierbij staat onder meer een grotere individualisering voorop. Steeds meer recreanten willen hun vrije tijd op een creatieve, natuurvriendelijke wijze besteden. Een en ander vertaalt zich in een groeiende vraag naar minder gestructureerde vormen van recreatie.

Er wordt ook steeds meer waarde gehecht aan de kwaliteit en de belevingswaarde van vrije-tijds-activiteiten. De 'vrije tijd' is een kostbaar goed en moet in die zin ook 'rendabel' worden ingevuld; rendabel in de zin van een intensieve en positieve belevingswaarde in verhouding tot investering in tijd en in (financiële) middelen.

Vermits de beschikbare vrije tijd voor de meeste bevolkingsgroepen niet spectaculair zal toenemen, zal, gegeven het toenemende aantal vakanties, de 'intensiteit' van het gebruik ervan wel toenemen. Dit gaat wellicht gepaard met een meer consumptieve ingesteldheid ten aanzien van de vrijetijdsbesteding. In een prognose

²⁶ Ro-ro staat voor roll-on-roll-off trafiek waarbij goederen al rijdend gelost en geladen worden.

²⁷ Dit deel werd gebaseerd op de volgende studies: Vlaams Commissariaat-Generaal Voor Toerisme (VCGT), (U. CLAEYS, ed.) 'Toerisme Vlaanderen', acco, 1993; VCGT, 'Toerisme in Vlaanderen, een toekomstbeeld', 1993 en de studie van M. JANSEN-VERBEKE (1994) in opdracht van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

waarin het besteedbaar inkomen vermoedelijk blijft toenemen, leidt dit tot meer bestedingen per tijdseenheid en niet zozeer tot meer dagtochten.

Korte vakanties bieden dit soort substituuft voor de snipperdagen en dagtochten. Dit impliceert tevens de bereidheid van mensen om een iets grotere afstand af te leggen om een bezoek te brengen aan iets unieks of éénmaligs (bijvoorbeeld evenementen).

2.4.2. Resultaten verblijfstoerisme en -recreatie

De belangrijkste groei wordt verwacht in de categorie van de korte vakanties. Zelfs onder minder gunstige economische omstandigheden lijken volgens M. Jansen-Verbeke (1994) mogelijkheden aanwezig waarbij een groter deel van de Vlaamse bevolking zichzelf een korte vakantie zal gunnen. Zeker voor de korte vakanties in de toeristische regio's zal gelden dat, ten opzichte van de gecombineerde vakanties, de eenzijdig georiënteerde verblijven in aantal zullen afnemen (zie tabellen 22 en 23).

Tabel 22

Evolutie van het aantal vakanties van de Belgen, naar type van vakantie en vakantiebestemming voor de periode 1991-2007, in duizendtallen (index: 1991 = 100)

	1991	1995	2000	2007	Toename 1991-2007	Index
<u>BINNENLAND</u>						
hoofdvakanties	1.854	1.906	1.954	1.952	98	105,29
nevenvakanties	1.382	1.553	1.898	2.070	688	149,78
korte vakanties	2.186	2.404	2.957	4.081	1.895	186,69
totaal	5.422	5.863	6.809	8.103	2.681	149,45
<u>BUITENLAND</u>						
hoofdvakanties	4.165	4.384	4.738	5.172	1.007	124,18
nevenvakanties	2.288	2.738	3.837	5.218	2.930	228,06
korte vakanties	1.256	1.382	1.700	2.346	1.090	186,78
totaal	7.709	8.504	10.275	12.736	5.027	165,21
<u>KUST</u>						
hoofdvakanties	1.084	1.113	1.137	1.132	48	104,43
nevenvakanties	641	725	912	1.042	401	162,56
korte vakanties	929	1.128	1.439	1.691	762	182,02
totaal	2.654	2.966	3.488	3.865	1.211	145,63
<u>ALLE BESTEMMINGEN</u>						
hoofdvakanties	6.019	6.290	6.692	7.124	1.105	118,36
nevenvakanties	3.670	4.291	5.735	7.288	3.618	198,58
korte vakanties	3.442	3.786	4.657	6.427	2.985	186,72
totaal	13.131	14.367	17.084	20.839	7.708	158,70

Bron: Westvlaams Economisch Studiebureau (W.E.S.), 1992, M. JANSEN-VERBEKE (1994) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Tabel 23

Evolutie van het aantal overnachtingen van de Belgen, naar type van vakantie en vakantiebestemming voor de periode 1991-2007, in duizendtallen (index: 1991 = 100)

	1991	1995	2000	2007	Toename 1991-2007	Index
<u>BINNENLAND</u>						
hoofdvakanties	27.068	27.065	26.422	24.865	-2.203	91,86
nevenvakanties	9.950	10.902	12.640	13.041	3.091	131,07
korte vakanties	4.591	5.048	6.210	8.570	3.979	186,67
totaal	41.609	43.015	45.272	46.476	4.867	111,70
<u>BUITENLAND</u>						
hoofdvakanties	62.615	64.140	65.927	67.747	5.132	108,20
nevenvakanties	19.448	22.568	29.799	37.975	18.527	195,26
korte vakanties	2.981	3.281	4.035	5.569	2.588	186,82
totaal	85.044	89.989	99.761	111.291	26.247	130,86
<u>KUST</u>						
hoofdvakanties	17.127	17.113	16.638	15.604	-1.523	91,11
nevenvakanties	5063	5584	6664	7.203	2.140	142,27
korte vakanties	2044	2.481	3.166	3.720	1.676	182,00
totaal	24.234	25.178	26.468	26.527	2.293	109,46
<u>ALLE BESTEMMINGEN</u>						
hoofdvakanties	89.683	91.205	82.349	92.612	2.929	103,27
nevenvakanties	29.398	33.470	42.439	51.016	21.618	173,54
korte vakanties	7.572	8.329	10.245	14.139	6.567	186,73
totaal	126.653	133.004	135.033	157.767	31.114	124,57

Bron: W.E.S., 1992, M. JANSEN-VERBEKE (1994) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
Onder vakantie wordt verstaan een verblijf van minstens vier opeenvolgende nachten buiten de woning, om andere redenen dan beroepsdoeleinden, ziekte of overlijden van een familielid, in een hospitaal of kostschool. Het verschil tussen hoofd- en nevenvakanties wordt gemaakt op basis van het aantal overnachtingen. Korte vakanties zijn verblijven van één tot maximaal drie overnachtingen buiten de woning, om andere redenen dan beroepsdoeleinden, ziekte of overlijden van een familielid, verblijf in een hospitaal of kostschool (VCGT, 1993: p. 28).

2.4.3. Resultaten dagtoerisme en -recreatie

Ook wat de daguitstappen betreft mag verwacht worden dat de Vlaamse bevolking in de toekomst actiever zal deelnemen. De belangrijkste verschuivingen kunnen worden verwacht naar aanleiding van de groter wordende groep senioren.

Zowel voor de sportieve als voor de culturele recreatie en voor het recreatief winkelen wordt een niet te verwaarlozen groei verwacht, terwijl naar alle waarschijnlijkheid daguitstappen naar het strand en naar zwemgelegenheden niet verder zullen toenemen. Alhoewel het aanbod van en de belangstelling voor attractie- en pretparken het laatste decennium aanzienlijk is toegenomen, zal het marktaandeel van dit type toeristische dagtochten op lange termijn eerder afzwakken omwille van demografische ontwikkelingen.

Rekening houdend met de grote weersgevoeligheid van openluchtrecreatie, is het moeilijk prognoses te amken met betrekking tot deze vorm van recreatie. Met betrekking tot de landgebonden recreatie moet worden vermeld dat de belangstelling voor het wandelen in Vlaanderen sterk toeneemt en dit zowel wat de georgani-

seerde vormen (gordelen rond Brussel) als de niet-georganiseerde vormen betreft. Ook de lange afstandswandelroutes krijgen steeds meer belangstelling en kunnen mits een strategische marketing aanpak heel goed tot een toeristisch produktetelement voor Vlaanderen worden ontwikkeld. Zowel in functie van toeristische als recreatieve doeleinden wordt eveneens vastgesteld dat het fietsen steeds meer gewaardeerd wordt. Deze activiteit past in de trend van gezonde vrijetijdsbesteding, terug-naar-de-natuur-vakantie en milieuvriendelijk toerisme. Naast de beroeps- en quasi professionele paardesport (wedrennen), ontwikkelt het paardrijden zich daarenboven van een sportieve ontspanning tot een zelfstandige activiteit binnen het openluchtrecreatiegebeuren. Naast de routegebonden vormen van recreatie zijn er meerdere 'plaatsgebonden' vormen van recreatie die vaak als recreatief medegebruik van zowel de open als van de stedelijke ruimte bijzondere aandacht verdienen omwille van een toenemende vraag: hengelsport, plankzeilen, golf, ...

2.5. Landbouw

2.5.1. Uitgangspunten

De ontwikkelingen tussen 1980 en 1993 in de beteelde landbouwoppervlakten verschillen naargelang de teelt. De beteelde oppervlakte voor graan- en meelgewassen is relatief sterk gedaald, net als de teeltvrije gronden. Ook voor nijverheidsgewassen is de oppervlakte verminderd, terwijl die voor voedergewassen ongeveer even groot is gebleven. Een relatief sterke stijging werd waargenomen van de oppervlakten voor groenteteelt, bloemeteelt, fruitteelt en glasteelt. Ook de oppervlakte voor de aardappelteelt nam toe.

De landbouwsector wordt echter op dit ogenblik geconfronteerd met een aantal structurele beleidswijzigingen op internationaal, Europees en gewestelijk niveau. Het doortrekken van de trend uit het verleden is bijgevolg niet zinvol. De toekomstverkenningen binnen de landbouwsector beperken zich dan ook tot het jaar 2000.

De aangenomen ontwikkelingsprognose voor het jaar 2000 tracht de toekomstige ontwikkelings-tendensen welke de sector op dit moment in Vlaanderen kenmerken, te projecteren naar het jaar 2000. De prognose geldt voor de toekomstige ontwikkeling van zowel de produktie als van het areaal.

De ontwikkelingsprognose is als volgt opgebouwd²⁸.

- De structurele bedrijfsveranderingen uit het verleden vormen het algemeen kader en geven een richting aan de toekomstige ontwikkelingen. De structurele bedrijfsveranderingen hebben betrekking op het beroeps- versus gelegenheids-

²⁸ Gebaseerd op: VIAENE J., DE CRAENE A., DEVOLDER V., 'Landbouw en ruimte in Vlaanderen.', 1993

karakter van de sector, de landbouw- versus tuinbouwactiviteiten van de bedrijven, de bedrijfstypes, de leeftijdsopbouw in de sector;

- De effecten van externe factoren met name de hervorming van het Europese Gemeenschappelijk Landbouwbeleid, de General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), de milieuproblematiek, de gewijzigde consumptie en de buitenlandse handel met Oost-Europa en de EVA-landen (Europese Vrijhandelsassociatie) op de verschillende produktierichtingen worden in rekening gebracht.
- Op macro-vlak wordt, op basis van een gemiddelde inwerking van de externe factoren, de potentiële groei of afbouw van de produktierichtingen bepaald en wordt het produktieniveau van de onderscheiden richtingen geschat naar 2000 toe. De evolutie van de produktie wordt gelijkgesteld met de evolutie van het areaal voor de grondgebonden produktierichtingen. Dit is een aanvaardbare benadering omdat, afgezien van de melkveehouderij, geen significante produktiviteitswijzigingen worden verwacht.
- Binnen het vooropgestelde produktieniveau op macro-vlak worden de structurele ontwikkelingen op micro vlak geprojecteerd. Het gaat om de verwachte aanpassingen van de bedrijfsgrootte en -structuur enerzijds en de produktiviteitstoename anderzijds voor de onderscheiden produktierichtingen²⁹. Uitgaande van de tellingscijfers naar bedrijfsgrootte in 1982, 1985, 1988 en 1991 wordt een projectie gemaakt voor 1994, 1997 en 2000. De produktiviteitstoename voor de toekomst is gebaseerd op de beschikbare kennis, onderzoeksresultaten en de mogelijke ontwikkeling van technische resultaten.
- Uitgaande van het ruimtelijk gebruik door de landbouw in 1991 enerzijds en de geraamde ontwikkelingen op macro- en micro-vlak anderzijds worden de ruimtelijke aanspraken voor de toekomst bepaald.

2.5.2. Resultaten

Voor de analyse worden 7 types ‘agro-business-complexen’ onderscheiden, 6 grondgebonden complexen (met name: akkerbouw, groenteteelt in volle grond, fruitteelt in laagstamboomgaarden, glastuinbouw, niet-eetbare tuinbouwgewassen en grondgebonden veehouderij) en één niet grondgebonden (niet-grondgebonden veehouderij). Voor ieder van deze complexen worden op basis van bovenstaande werkwijze de volgende, meestal beperkte ontwikkelingen voorzien voor de periode tussen 1991 en 2000 (tabel 24).

²⁹ De ontwikkeling van de bedrijfsgrootte en -structuur wordt bepaald door middel van de methode van de Markov-reeksen.

1 B Prognoses

Tabel 24

Procentuele ontwikkelingen van zeven types 'agro-business-complexen', uitgedrukt in termen van het globale produktieniveau, voor de periode 1991-2000

Agro-business-complex	Onderdeel	Evolutie
Akkerbouw	graangewassen	- 8%
	suikerbieten	- 3%
	aardappelen	/
Groenteteelt in volle grond	voor industrie	+ 20%
	vers gebruik	+ 20%
	aardbeien	+ 10%
Fruitteelt in laagstamboomgaarden		+ 10%
Glastuinbouw	groenten	+ 20%
	aardbeien	+ 10%
Niet-eetbare tuinbouwgewassen (NET)	/	/
Grondgebonden veehouderij	melkkoeien	- 4%
	vleesrunderen	- 15%
	schapen, geiten, paarden	/
Niet-grondgebonden veehouderij	mestkalveren	/
	vleeskippen	+ 20%
	leghennen	- 10%
	varkens	/

Bron: VIAENE J., DE CRAENE A., DEVOLDER V., 'Landbouw en ruimte in Vlaanderen.', 1993, Landbouwstatistieken N.I.S. 1980, 1985, 1991 en 1993 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning.
Berekening: / = geen data voorhanden.

De akkerbouwteelten zouden over het algemeen achteruit gaan, de graanteelt met 8% en de suikerbietenteelt met 3%. De overige akkerbouwteelten zouden zich handhaven.

De groenteteelt in volle grond zou een toename kennen, met name 20% voor volle-grondsgronten voor industrie en voor volle-grondsgronten voor vers gebruik en 10% voor aardbeien in volle grond. Dat zelfde geldt voor de glastuinbouw, met name aardbeien onder glas kennen een toename van 10% en groenten onder glas een toename van 20%. De fruitteelt in laagstamboomgaarden zou met 10% in omvang toenemen.

Bij de grondgebonden veehouderij wordt in de rundveehouderij een afname voorzien van 15% en in de melkveehouderij een afname van 4%. Het houden van andere grondgebonden dieren (schapen, geiten, paarden) zou op het huidige niveau gehandhaafd blijven.

In de niet-grondgebonden veehouderij zou het aantal mestkalveren en het aantal varkens niet in omvang wijzigen, het aantal leghennen zou met 10% afnemen en het aantal vleeskippen zou met 20% toenemen.

De uitgewerkte prognose wordt als de meest waarschijnlijke voor de landbouw in Vlaanderen in het jaar 2000 beschouwd. Andere prognoses zijn mogelijk. Zo bijvoorbeeld de prognose die uitgaat van een sterke opkomst van energieteelten zoals granen, maïs, bieten, koolzaad of nieuwe specifieke gewassen (bio-energetische prognose). Een andere prognose zou rekening kunnen houden met een doelbewust afremmen van de produktiviteit waardoor grotere grondbehoefte ontstaat om de zelfde produktie te behouden (extensiveringsprognose). Over dergelijke prognoses zijn tot nog toe onvoldoende wetenschappelijke studies voorhanden die de mogelijke ontwikkelingen van het landbouwareaal inschatten.

2.6. Overige

2.6.1. Waterwinning

In 1986 werd er in Vlaanderen gemiddeld 1.045.000 m³ drinkwater per dag verbruikt. Vier jaar later, in 1990, was dit gestegen tot 1.180.000 m³ per dag. Het grootste deel hiervan wordt niet gebruikt als drinkwater. Indien rekening gehouden wordt met een lineaire toename van het gemiddeld waterverbruik van de voorbije tien jaren, stijgt de toekomstige behoefte aan drinkwater in Vlaanderen elk jaar met gemiddeld 3%³⁰. Deze stijging heeft consequenties i.v.m. de beschikbaarheid van ruwwaterbronnen.

2.6.2. Ontgroning

Wat de kleibevoorrading betreft begroot het Bestuur Natuurlijke Rijkdommen en Energie de totale verwerkingscapaciteit van de bestaande installaties op 2,8 miljoen m³ per jaar (1991). In de 30 jaar hoogconjunctuur die voorafging aan de bouwcrisis van de jaren tachtig, bleef de behoefte aan baksteen rond de 2,5 miljoen m³ per jaar hangen. Sinds de bouwcrisis is dit peil nog niet bereikt, zodat een behoefte van 2,5 miljoen m³ per jaar realistisch en veilig is voor de volgende decennia.

Voor de winning van grind in Vlaanderen geldt voor de bevoorrading een afbouw tegen het jaar 2006. Tot dan wordt de winning van 60 miljoen ton grind voorzien. Tot op heden bedraagt de maximale jaarlijkse produktie een tiental miljoen m³. Voor de winning van wit-zand bestaat een behoefte van ongeveer 4 miljoen ton per jaar. De behoefte aan andere zanden in Vlaanderen is sterk conjunctuurgevoelig zodat een tendens moeilijk aan te geven is. Hierbij wordt vastgesteld dat voor de hoogwaardige beton- en metselzanden jaarlijks 10 miljoen ton uit Nederland wordt ingevoerd.

³⁰ Dit betekent een dagelijks meerverbruik van 29.500 m³ Bron: AMINAL, 'De drinkwatervoorziening in Vlaanderen - Richtnota', Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (1992).

1.B

Prognoses

III Ruimtelijke ontwikkelingen

3.1. Algemene ontwikkelingen in het ruimtegebruik

De bebouwde gekadastreerde oppervlakte is tussen 1980 en 1994 in Vlaanderen toegenomen met 63.888 ha, met name van 133.727 ha in 1980 tot 197.615 ha in 1992³¹. De omzetting van onbebouwde grond naar bebouwde grond heeft zich konstant doorheen de beschouwde periode doorgezet. De gemiddelde bebouwde ruimte per inwoner is in de periode van 1980 tot 1992 toegenomen van 238 m² naar 335 m², wat een stijging van 41% betekent.

Naar schatting is er over die korte periode per jaar gemiddeld 8,1 m² meer per inwoner als bebouwd ingenomen. Indien aan dit tempo wordt doorgegaan, verliest men per inwoner en per 10 jaar ongeveer 81 m². Indien we er van uit gaan dat de bevolking stabiel blijft op 6,1 miljoen inwoners, betekent dit dat tussen 1992 en 2007 bijkomend 143.500 ha nodig zijn. Anders uitgedrukt en op langere termijn betekent dit dat in de helft van volgende eeuw iets minder dan een kwart van de nu nog resterende niet-bebouwde ruimte zou opgebruikt worden als bebouwde ruimte. Indien dan een bevolkingsaantal van 6.807.000 inwoners zou worden gehaald, wat volgens de maximale prognoses van het N.I.S. mogelijk is, dan zou zelfs meer dan 33% van de nu onbebouwde ruimte ingenomen zijn.

Opvallend is dat in de onderzochte periode jaarlijks op een quasi constante wijze gemiddeld 5.131 ha onbebouwde ruimte werd omgezet naar bebouwde. Dat is meer dan de gemiddelde oppervlakte van een Vlaamse gemeente. Er is op dit ogenblik geen zekerheid dat dit groeitempo zal verzwakken en er is evenmin enige zekerheid over de ruimtelijke verdeling van de bestaande druk.

3.2. Ruimte voor wonen

In Vlaanderen staan er meer dan 2,2 miljoen woningen, die gezamenlijk meer dan 128.000 ha ruimte gebruiken (1991). Dat is 9% van de totale oppervlakte van Vlaanderen. 70% van de woningvoorraad werd gebouwd na de Tweede Wereldoorlog en ongeveer 33% van de woningen is slechts 20 jaar oud³². De woningen zijn in hoofdzaak door particulieren gebouwd. De rol van de overheid is steeds beperkt geweest: zo bestaat slechts 5% van de woningvoorraad uit sociale huurwoningen. Binnen de ruimtelijke ordening zijn het dan ook vooral de particuliere gezinnen en immobiliaire professionelen die op het terrein een belangrijke invloed hebben gehad op het ruimtegebruik in Vlaanderen. Het resultaat is een ruimtelijke spreiding van het wonen met de volgende kenmerken:

³¹ De totale oppervlakte van het Vlaamse Gewest verschilt nogal sterk naargelang de bron. Binnen de analyses van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt uit voorzichtigheidsoverwegingen de kleinste waarde als uitgangspunt genomen. Deze bedraagt 1.352.225 hectare (N.I.S., Fiscale Statistiek, 1992).

³² Bron: Diverse N.I.S.-Woningtellingen, verwerkt door P. DE DECKER (1993) in opdracht van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

- een versnipperde locatie van verkavelingen;
- de lintbebouwing die een sterk morfologisch verstedelijkt effect geeft: men heeft de indruk zich steeds door een verstedelijkte ruimte te bewegen;
- de kavelgrootte van woningen, die steeds meer in halfopen en open bebouwing worden gebouwd, is sterk in oppervlakte toegenomen.

Inzake infrastructuur en collectieve dienstverlening leidt deze ruimteconsumptie tot hoge kosten, met steeds meer oppervlaktegebruik per activiteit en per persoon, en staat ze in nauwe relatie met de concentratie van kwalitatief vaak erg slechte woningen in de stadscentra. Bij een keuze voor een definitief woonstatuut zal veelal voor de 'zekerheid' van de suburbane verkaveling worden gekozen, aangezien de woonkwaliteit daar het minst is bedreigd. De stadsvlucht en een verdergaande aftakeling van de binnensteden zijn hiervan het resultaat.

3.2.1. Methodiek en uitgangspunten

Vanuit de bestaande ruimtelijke gegevenheid (die het resultaat is van de hiervoor beschreven evoluties) wordt een prognose gemaakt van de ruimte die nodig is om te voldoen aan de in 2.1.2. omschreven woningbehoeften. Deze behoefte is vooral afhankelijk van twee verschillende ontwikkelingen. Enerzijds is er een tendens tot vergroting van de oppervlakte van de bebouwde percelen; anderzijds is er een tendens tot het verhogen van het aandeel appartementen.

Beide tendensen verdienen verdere toelichting³³.

- De gemiddelde oppervlakte van een voor bewoning bebouwd perceel is tussen 1982 en 1992 in oppervlakte toegenomen van 519 m² naar 596 m². De perceelsoppervlakte voor appartementen en buildings evolueerde in dezelfde periode van gemiddeld 76 m² naar 88 m²; die van woningen en hoeven van gemiddeld 583 m² naar 690 m².
- Tussen 1980 en 1991 nam de gemiddelde oppervlakte van de verkochte bouwgronden voor nieuwe woningen toe van 1.180 m² naar 1.290 m².
- Het aandeel van de appartementen in de bewoonde woningvoorraad bedraagt 21% in 1991. Uitschieters naar boven toe zijn te vinden in de arrondissementen Antwerpen (46%) en Oostende (39%). In de arrondissementen Diksmuide, Ieper, Roeselare, Tielt, Aalst, Eeklo en Oudenaarde is het aandeel minder dan 10%.
- Volgens de Volkstelling waren er in 1991 ongeveer 470.750³⁴ bewoonde appartementen. Het gemiddelde ruimtebeslag per appartement is ongeveer 44 m².
- Meer dan grotere gezinnen geven kleinere gezinnen en alleenstaanden een voorkeur aan een appartement.

Indien op basis van deze ontwikkelingen van het ruimtegebruik een prognose wordt gemaakt, dan zijn volgende tegengestelde uitgangspunten denkbaar:

³³ Gebaseerd op N.I.S.-Fiscale Statistieken (1991). De aangegeven categorieën verwijzen qua inhoud dan ook naar de door het N.I.S. al dan niet expliciet uitgewerkte definities.

³⁴ Dit cijfer is het resultaat van een correctie voor de niet-beantwoorde enquêtes.

Tabel 25

Aantal woningen en
toename van het aantal
woningen in Vlaanderen
tussen 1992 en 2007
per woonarrondissement,
rekening houdend met
de frictieleegstand
(prognose 3)

		frictie-leegstand		aantal woningen		toename				index '07
		1992	1997	2002	2007	92-97	97-02	02-07	92-07	
arr. Antwerpen	3,50	406.817	427.341	446.411	461.780	20.523	19.070	15.369	54.962	113,51
arr. Mechelen	3,00	118.857	125.235	131.164	135.905	6.377	5.930	4.741	17.048	114,34
arr. Turnhout	2,50	143.491	155.950	167.214	176.579	12.428	11.294	9.366	33.088	123,06
prov. Antwerpen		669.166	708.495	744.789	774.264	39.329	36.294	29.475	105.098	116,71
arr. Halle-Vilvoorde	3,50	215.965	230.380	242.424	251.034	14.415	12.044	8.609	35.069	116,24
arr. Leuven	3,00	178.723	190.462	201.137	209.572	11.739	10.675	8.436	30.850	117,26
prov. Vl. Brabant		394.688	420.842	443.661	460.606	26.154	22.719	17.045	65.919	116,70
arr. Brugge	3,00	107.737	114.308	120.381	125.025	6.571	6.073	4.643	17.287	116,05
arr. Diksmuide	2,50	17.540	18.454	19.311	19.971	914	857	661	2.431	113,86
arr. Ieper	2,50	39.089	40.762	42.378	43.587	1.672	1.616	1.209	4.498	111,51
arr. Kortrijk	2,50	107.354	113.692	119.610	124.162	6.338	5.918	4.552	16.807	115,66
arr. Oostende	3,50	61.611	65.594	69.226	71.988	3.983	3.633	2.761	10.377	116,84
arr. Roeselare	2,50	52.046	54.958	57.737	59.819	2.912	2.779	2.082	7.773	114,93
arr. Tielt	3,00	31.753	33.590	35.360	36.888	1.837	1.771	1.528	5.136	116,17
arr. Veurne	3,50	22.638	24.501	26.245	27.577	1.863	1.744	1.332	4.939	121,82
prov. West-Vl.		439.769	466.859	490.249	509.017	26.090	24.390	18.768	69.248	115,75
arr. Aalst	2,50	101.606	107.779	113.162	116.943	6.172	5.383	3.781	15.337	115,09
arr. Dendermonde	2,50	70.732	75.759	80.353	83.828	5.027	4.594	3.474	13.095	118,51
arr. Eeklo	2,50	30.601	32.069	33.506	34.501	1.469	1.437	995	3.901	112,75
arr. Gent	3,00	202.599	213.807	224.348	232.791	11.208	10.541	8.444	30.192	114,90
arr. Oudenaarde	3,00	43.416	45.0849	48.247	50.274	2.433	2.398	2.027	6.858	115,80
arr. Sint-Niklaas	2,50	83.595	89.698	95.266	99.937	6.103	5.568	4.671	16.342	119,55
prov. Oost-Vl.		532.549	664.961	594.882	618.274	32.412	29.921	23.392	85.725	116,10
arr. Hasselt	2,50	135.649	147.006	157.404	165.740	11.357	10.398	8.336	30.091	122,18
arr. Maaseik	2,50	72.041	79.764	87.187	93.651	7.723	7.423	6.463	21.610	130,00
arr. Tongeren	3,00	68.280	74.183	79.675	84.104	5.903	5.492	4.428	15.824	123,17
prov. Limburg		275.970	300.953	324.266	343.494	24.983	23.313	19.228	67.524	124,47
Vlaanderen		2.312.142	2.461.109	2.597.748	2.705.655	148.967	136.639	107.908	393.514	117,02

Bron: N.I.S., Volkstellingen 1981 en 1991, N.I.S.-Planbureau (1993), Pascal De Decker (1993) en bewerkingen van AROHM-afdeling Ruimtelijke Planning.
Berekeningen prognose 3: De ontwikkelingen die zich tussen 1981 en 1991 hebben voorgedaan worden ongewijzigd doorgetrokken tussen 1992-2007, met uitzondering van het aandeel jonge mannelijke gezinshoofden, dat identiek blijft op het niveau van 1991.

- ofwel stabiliseert het aandeel appartementen zich op het huidige peil (1991), ofwel neemt het aandeel appartementen toe, in de mate dat het aandeel van de kleinere gezinnen toeneemt;
- ofwel stabiliseert zich de oppervlakte per gemiddelde woning of appartement op het huidige niveau (1992) ofwel ontwikkelt de oppervlakte zich lineair verder, zoals in de periode 1982 en 1992.

Er wordt geopteerd voor het weerhouden van drie prognoses, die gebaseerd zijn op de volgende hypothesen:

Prognose 1 (maximale prognose)

De trend naar steeds ruimere verkochte bouwkavels wordt doorgetrokken naar 2007, waarbij het aandeel van de appartementen zich stabiliseert op het niveau van 1991. Dit kan een maximale prognose genoemd worden.

Prognose 2 (minimale prognose)

Het ruimtegebruik van nieuwe woningen (zowel ééngezinwoningen als appartementsgebouwen) stabiliseert zich op het niveau van het gemiddelde ruimtegebruik van de woonkavels in 1992. Het aandeel van de appartementen neemt toe in dezelfde mate als het aandeel eenpersoonsgezinnen. Deze prognose kan minimaal genoemd worden.

Prognose 3 (middenprognose)

Deze prognose, die een voorzichtige middenprognose kan genoemd worden, hanteert de volgende hypothesen (tabel 25):

- voor de eerste periode 1992-1997 wordt het ruimtegebruik voor woongelegenheden afgeleid uit de hypothese dat er zich een stabilisatie van de verhoudingen tussen woningen en appartementen voordoet en dat de ruimtelijke ontwikkelingen zich verderzetten. Er wordt met andere woorden een maximale inschatting gemaakt, die gevoed wordt door de volgende elementen:
 - de huidige voorraad aan onbebouwde kavels;
 - een beleidsoptie van zuinig ruimtegebruik genereert nog niet meteen voldoende resultaten;
 - gelet op het ontbreken van de noodzakelijke middelen en instrumenten kan een beleidsoptie inzake sanering of vervanging van bestaande slechte woningen op korte termijn nog geen voldoende vruchten afwerpen;
- voor de tweede periode (1997-2002) wordt voor het ruimtegebruik door de woningen voor een tussenhypothese geopteerd (tussen de maximale en de minimale hypothese);
- voor de derde periode (2002-2007) wordt er van uit gegaan dat de beleidsopties inzake zuinig ruimtegebruik en sanering of vervanging van bestaande slechte woningen op kruissnelheid draaien, waardoor de toename in ruimtegebruik voor wonen kan worden afgeremd.

3.2.2. Resultaten

In de tabellen 26, 27 en 28 worden de resultaten weergegeven voor de maximum-, minimum- en tussenprognose.

Prognose 1 (tabel 26) geeft een totale ruimtebehoefte tussen 1992 en 2007 van 56.957 ha, verdeeld over 97,7% voor ééngezinswoningen en 2,3% voor appartementen. De middenprognose (prognose 3) heeft minder dan de helft van het aantal hectaren (25.978 ha) van de maximale prognose en geeft een procentuele verhouding ééngezinswoningen/ appartementen van 93,8/6,2 (tabel 26). De minimale prognose (prognose 2) geeft een sterk verschillende verhouding ééngezinswoningen/appartementen, met name 77,2/22,8, wat zich onmiddellijk laat vertalen naar een veel kleiner ruimtegebruik in termen van oppervlakte: 5.872 ha (tabel 27).

1.B Prognoses

Tabel 26

Maximale prognose
(prognose 1) van de netto-
behoeften aan ruimte voor
woningen in Vlaanderen
(1992-2007) (in hectare),
opgedeeld naar type van
gebouw en naar arrondis-
sement en provincie

Type gebouw Arrondissement	Behoefte 1992-1997			Behoefte 1997-2002			Behoefte 2002-2007			Totaal 1992-2007		
	Huis	Apparte- ment	Totaal	Huis	Apparte- ment	Totaal	Huis	Apparte- ment	Totaal	Huis	Apparte- ment	Totaal
Antwerpen	1.889	134	2.023	1.981	139	2.120	1.958	136	2.094	5.829	409	6.238
Mechelen	898	10	909	932	10	942	913	10	922	2.743	30	2.774
Turnhout	2.070	9	2.079	2.144	8	2.152	2.116	6	2.122	6.330	23	6.353
Prov. Antwerpen	4.858	153	5.011	5.057	157	5.215	4.987	152	5.139	14.902	462	15.364
Halle-Vilvoorde	1.782	49	1.831	1.764	48	1.813	1.645	45	1.690	5.191	142	5.334
Leuven	1.892	26	1.918	1.947	27	1.974	1.885	26	1.911	5.724	79	5.803
Prov. Vl. Brabant	3.674	75	3.749	3.711	75	3.787	3.530	71	3.601	10.915	222	11.137
Brugge	656	-4	652	660	-8	653	602	-13	589	1.919	-25	1.894
Diksmuide	187	0	186	188	0	188	172	0	172	547	-1	546
Ieper	289	0	289	298	0	297	273	0	272	860	-1	859
Kortrijk	669	-3	666	683	-5	679	636	-6	630	1.988	-14	1.974
Oostende	244	55	300	246	59	304	225	59	284	715	173	888
Roeselare	386	9	395	396	10	406	361	10	371	1.143	29	1.172
Tielt	277	0	278	280	0	280	261	0	261	818	1	819
Veurne	202	10	212	210	10	219	64	-2	61	475	17	492
Prov. W. Vlaanderen	2.911	67	2.978	2.960	66	3.026	2.594	46	2.641	8.465	180	8.645
Aalst	829	23	852	834	24	858	772	23	795	2.436	69	2.505
Dendermonde	603	9	613	620	10	629	584	9	593	1.806	28	1.835
Eeklo	270	0	271	283	0	283	261	0	261	814	0	815
Gent	1.338	29	1.367	1.382	30	1.412	1.332	29	1.361	4.052	88	4.140
Oudenaarde	468	1	468	492	1	493	482	1	483	1.442	2	1.444
Sint-Niklaas	702	1	703	722	0	721	710	-2	708	2.134	-1	2.133
Prov. O. Vlaanderen	4.211	64	4.274	4.333	64	4.397	4.141	60	4.201	12.685	188	12.872
Hasselt	1.251	19	1.27	11.260	19	1.279	1.176	17	1.193	3.687	55	3.742
Maaseik	971	-2	969	1.010	-4	1.007	984	-6	978	2.965	-12	2.953
Tongeren	704	11	715	720	11	732	680	11	691	2.104	33	2.137
Prov. Limburg	2.926	28	2.954	2.991	27	3.018	2.839	22	2.861	8.756	77	8.833
Vlaanderen	18.490	434	18.923	18.986	442	19.428	18.186	419	18.606	55.662	1.295	56.957

Bron: N.I.S.-PLANBUREAU (1993), tabel 13 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Basis prognose 1: De trend naar steeds ruimere verkochte bouwkvavels zet zich door tot 2007 en het aandeel appartementen stabiliseert zich op het niveau van 1991

Tabel 27

Minimale prognose
(prognose 2) van de netto-
behoeften aan ruimte voor
woningen in Vlaanderen
(1992-2007) (in hectare),
opgedeeld naar type van
gebouw en naar arrondis-
sement en provincie

Type gebouw Arrondissement	Behoefte 1992-1997			Behoefte 1997-2002			Behoefte 2002-2007			Totaal 1992-2007		
	Huis	Apparte- ment	Totaal	Huis	Apparte- ment	Totaal	Huis	Apparte- ment	Totaal	Huis	Apparte- ment	Totaal
Antwerpen	-160	115	-45	-166	111	-56	-168	93	-76	-495	318	-177
Mechelen	66	28	94	52	27	79	29	23	52	148	78	226
Turnhout	406	49	455	332	47	379	250	41	291	988	137	1.125
Prov. Antwerpen	312	192	504	218	185	403	112	156	268	642	533	1.174
Halle-Vilvoorde	217	80	297	130	73	203	43	58	100	390	210	601
Leuven	239	50	290	188	48	236	117	40	157	544	139	683
Prov. Vl. Brabant	456	130	587	318	121	439	160	98	258	934	349	1.283
Brugge	84	69	153	65	67	132	30	55	84	179	190	369
Diksmuide	30	4	35	26	4	30	16	3	19	72	12	84
Ieper	25	6	31	24	6	30	9	5	14	58	18	76
Kortrijk	99	36	135	83	35	118	48	29	77	231	100	330
Oostende	5	33	38	-2	32	29	-11	26	15	-8	91	82
Roeselare	59	21	80	53	20	73	28	17	45	140	58	198
Tielt	66	8	73	61	8	68	50	7	56	176	22	198
Veurne	29	26	55	24	25	49	-52	1	-51	1	51	53
Prov. W. Vlaanderen	397	204	601	333	196	529	118	142	260	848	542	1.390
Aalst	113	41	154	82	38	120	34	31	65	229	110	340
Dendermonde	105	28	133	86	27	114	52	23	75	243	78	322
Eeklo	23	6	29	22	6	29	7	5	12	52	17	70
Gent	103	49	152	82	47	130	43	40	83	228	136	364
Oudenaarde	64	8	72	62	8	70	48	7	55	173	23	196
Sint-Niklaas	111	35	146	89	34	123	67	29	96	267	98	365
Prov. O. Vlaanderen	519	168	687	423	161	584	251	134	385	1.193	463	1.656
Hasselt	267	48	315	215	46	261	144	39	183	627	133	760
Maaseik	297	32	329	267	32	299	220	29	248	783	93	876
Tongeren	166	26	192	141	25	167	100	22	122	408	73	481
Prov. Limburg	730	106	836	624	104	727	464	90	554	1.818	299	2.117
Vlaanderen	2.053	767	2.821	1.588	735	2.323	893	165	728	4.534	1.337	5.872

Bron: N.I.S.-PLANBUREAU (1993), Tabel 13 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Basis prognose 2: Het ruimtegebruik van nieuwe woningen stabiliseert zich op het niveau van 1992 en het aandeel appartementen neemt in dezelfde mate toe als het aandeel eenpersoonsgezinnen

1.B Prognoses

Tabel 28

Voorzichtigheidsprognose
(prognose 3) van de netto-
behoeften aan ruimte voor
woningen in Vlaanderen
(1992-2007)
in hectare), naar type van
gebouw en naar arrondis-
sement en provincie

1992-2007	Behoefte 1992-1997			Behoefte 1997-2002			Behoefte 2002-2007			Totaal		
	Huis	Apparte- ment	Totaal	Huis	Apparte- ment	Totaal	Huis	Apparte- ment	Totaal	Huis	Apparte- ment	Totaal
Type gebouw												
Arrondissement												
Antwerpen	1.889	134	2.023	208	86	294	-190	102	-88	1.907	322	2.229
Mechelen	898	10	909	188	17	205	33	24	57	1.119	51	1.171
Turnhout	2.070	9	2.079	660	28	688	279	41	319	3.009	77	3.086
Prov. Antwerpen	4.858	153	5.011	1.056	130	1.187	121	167	288	6.036	450	6.485
Halle-Vilvoorde	1.782	49	1.831	416	49	465	47	64	111	2.245	162	2.407
Leuven	1.892	26	1.918	487	32	519	130	45	174	2.509	103	2.612
Prov. Vl. Brabant	3.674	75	3.749	903	81	985	177	108	285	4.754	265	5.019
Brugge	656	-4	652	209	38	247	31	50	82	897	84	981
Diksmuide	187	0	186	63	2	65	16	3	20	266	5	271
Ieper	289	0	289	80	3	83	10	5	14	379	8	387
Kortrijk	669	-3	666	206	18	224	52	26	78	927	41	968
Oostende	244	55	300	61	27	88	-12	31	20	294	113	407
Roeselare	386	9	395	126	13	139	30	20	50	542	42	584
Tielt	277	0	278	126	4	130	51	6	58	455	11	465
Veurne	202	10	212	64	17	81	-57	1	-56	209	27	236
Prov. W. Vlaanderen	2.911	67	2.978	935	122	1.057	122	142	264	3.968	332	4.300
Aalst	829	23	852	207	26	233	38	37	75	1.074	86	1.160
Dendermonde	603	9	613	183	17	200	57	25	82	843	51	895
Eeklo	270	0	271	66	3	69	7	5	12	344	8	352
Gent	1.338	29	1.367	325	32	357	47	43	90	1.709	105	1.814
Oudenaarde	468	1	468	141	4	146	52	7	59	661	12	673
Sint-Niklaas	702	1	703	207	19	226	73	27	101	983	48	1.030
Prov. O. Vlaanderen	4.211	64	4.274	1.129	102	1.231	274	144	419	5.614	310	5.924
Hasselt	1.251	19	1.271	473	30	503	154	40	194	1.878	90	1.968
Maaseik	971	-2	969	460	17	476	234	25	258	1.664	40	1.704
Tongeren	704	11	715	274	17	291	108	24	131	1.085	51	1.137
Prov. Limburg	2.926	28	2.954	1.206	64	1.270	495	89	584	4.627	181	4.808
Vlaanderen	18.490	434	18.923	4.917	499	5.416	975	663	1.639	24.382	1.595	25.978

Bron: N.I.S.-PLANBUREAU (1993), tabel 13 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Basis prognose 3: Vertrekt van een maximale prognose (prognose 1) tijdens 1992-1997; een tussenprognose tijdens 1997-2002 en een minimale prognose (prognose 2) tijdens 2002-2007

3.3. Ruimte voor bedrijven en andere economische activiteiten

3.3.1. Ruimte voor bedrijven

Het inschatten van het toekomstig ruimtegebruik voor bedrijven is geen eenvoudige opdracht. Noch m.b.t. het inschatten van de vraag noch m.b.t. het inschatten van het bestaande aanbod aan terreinen is er in Vlaanderen een traditie die het mogelijk maakt om binnen een redelijke tijdshorizon een raming te maken van de nettobehoeften aan bijkomende bedrijventerreinen. In wat volgt wordt per arrondissement een eerste inschatting gemaakt van het toekomstig ruimtegebruik voor bedrijven.

3.3.1.1. Methodiek en uitgangspunten

In Vlaanderen bestaan m.b.t. de raming van de behoefte aan bedrijventerreinen drie soorten analyses, die telkens uitgaan van specifieke hypothesen:

1. In een eerste set hypothesen wordt gewerkt met een te verwachten evolutie in de actieve bevolking en in de activiteitsgraden. De ruimtenoden worden in deze context vooral beïnvloed door mogelijke verdere verschuivingen van de secundaire sector naar de tertiaire sector.
2. In een tweede set hypothesen wordt gewerkt met verwachtingen inzake werkgelegenheid. Hier wordt een band gelegd tussen de groei van het BNP en die van de werkgelegenheid.
3. Een derde set hypothesen gaat uit van een gemiddelde extrapolatie van de verkoop van industriegronden gedurende de laatste tien jaar met een mengeling van sterke en zwakke jaren. Deze methodiek wordt bepleit door de GOM's en door de sector economie.

Doel van de berekening is inzicht te verwerven in de ruimtelijke vraag naar bedrijventerreinen. Daarbij is het van belang om een evenwichtige methodiek te volgen die een ruimtelijke vertaling maakt van achterliggende maatschappelijke en internationale trends. Dit betekent dat inzicht verworven dient te worden in de ruimte-vraag (per economische sector) en de ontwikkelingen op het vlak van de werkgelegenheid. Er werd daarom geopteerd voor een inschatting van de behoefte aan bedrijventerreinen via de eerste soort analyse.

Een inschatting van het toekomstig ruimtegebruik gebeurt in deze prognose via de vraagzijde. Met betrekking tot de aanbodzijde zijn, zoals in de beschrijving van de bestaande toestand bleken de gegevens te ongelijk om hieruit een eenduidige conclusie te kunnen trekken. Over de nettobehoeften, dat wil zeggen de behoefte aan bijkomende gronden, bovenop bestaande of op het gewestplan voorziene bedrijventerreinen, kunnen op dit ogenblik nog geen uitspraken worden gedaan. De sec-

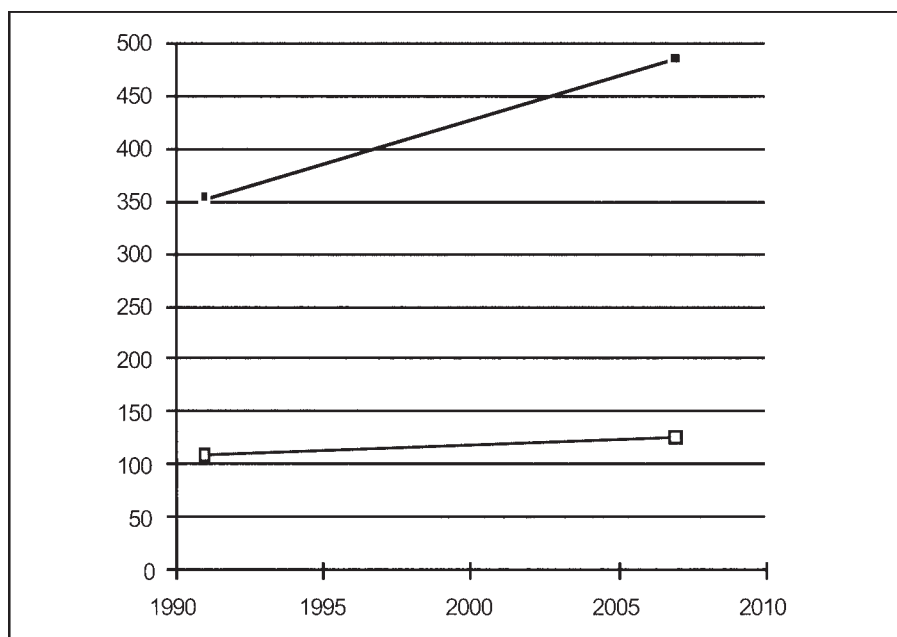
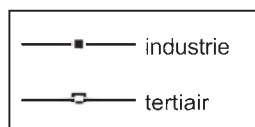
1. B Prognoses

tor economie berekende de ruimtebehoeften op basis van de benodigde oppervlakte per werknemer in de industrie en de tertiaire sector en analyseerde de evolutie ervan. Voor deze berekening worden enkel de industrie en de tertiaire sector als hierboven omschreven meegerekend. De benodigde oppervlaktes per werknemer in 1991 zijn in de industrie 352,6 m² en in de tertiaire sector 108,9 m². Uit gegevens van de sector economie blijkt ook dat de ruimtebehoeften met 8,25 m² per jaar toenemen terwijl dat in de tertiaire sector 1 m² is. De ruimtebehoefte in de industrie is dus veel groter dan in de tertiaire sector en neemt bovendien sterker toe. Dit heeft voor gevolg dat daar waar in 1991 de verhouding ruimtebehoefte industrie/tertiair nog ongeveer 3,5 m² tegen 1 m² was, deze verhouding nog zal toenemen tot bijna 4 m² tegen 1 m² in 2007³⁵.

Genoemde evolutie wordt in figuur 5 verder verduidelijkt. Vanzelfsprekend heeft dit een grote invloed op de resultaten van de berekeningen van het totale ruimtegebruik voor bedrijven, naargelang de uitgetekende prognose vertrekt van een verdere tertiarisering (prognose 1) dan wel van een tertiarisering die zich op het niveau van 1991 stabiliseert (prognose 2).

Figuur 5

Evolutie van de specifieke ruimtebehoeften in de industrie en de tertiaire sectoren in Vlaanderen voor de periode 1991-2007 (in m² per werknemer)



Bron: N.I.S. (1991) en P. CABUS (1994)

Voor wat de werkgelegenheid betreft worden de volgende twee prognoses weerhouden (zie ook deel 2.2.1):

Prognose 1

De evolutie van de tewerkstelling voor de verschillende sectoren zoals die zich in de jaren 1981-1991 heeft voorgedaan, zet zich door tot 2007. Deze doortrekking

³⁵ Zie: N.I.S. (1991), P. CABUS (1994) en M. VAN NAELTEN (1993) in prognose 2 in 2.2.1.

gebeurt op basis van de evolutie van de aandelen van de landbouw, de industrie en de bouw (sectoren 2 t/m 5), de tertiaire profit sector (sectoren 6 t/m 8) en de tertiaire non-profit sector (sector 9) in de periode 1981-1991³⁶. Deze evolutie kenmerkt zich als een verdergaande tertiarisering.

Prognose 2

Het aandeel van de diverse economische sectoren blijft gehandhaafd op het niveau van 1991. Dit betekent dat er geen verdere tertiarisering bestaat. Deze evolutie vertegenwoordigt een maximum ruimtegebruik. Inderdaad, aangezien het ruimtegebruik per werknemer in de tertiaire sector ongeveer een derde lager ligt dan in de secundaire sector³⁷, kan deze prognose, die de tewerkstelling in de secundaire sector verhoudingsgewijs niet doet afnemen en deze in de tertiaire sector niet ziet toenemen, als een maximumplafond van het ruimtegebruik van de bedrijven worden beschouwd.

3.3.1.2. Resultaten

Onderstaande tabellen geven een synthese van het toekomstig bijkomend ruimtegebruik. Hierbij wordt wel aangenomen dat vrijkomende ruimte voor 2007 niet voor andere dan economische doeleinden kan geschikt gemaakt worden. M.a.w. er kan geen negatieve behoefte ontstaan.

Tabel 29

Toekomstig bijkomend ruimtegebruik voor bedrijven in Vlaanderen voor de periode 1992-2007 indien de tertiariseringstrend tussen 1981 en 1991 zich doorzet tot in 2007 (minimale prognose) (in ha)

Sector	1992-1997	1997-2002	2002-2007	Totaal
Secundair	216	95	57	368
Tertiair	1.182	980	788	2.950
Totaal	1.398	1.075	845	3.318

Bron: R.S.Z.V. (1991), N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
Berekening: (zie 2.2.1.).

Het toekomstig ruimtegebruik binnen de secundaire sector voor de minimale prognose neemt na de periode 1992-1997 sterk af. Binnen de tertiaire sector neemt de behoefte eveneens af, doch in minder sterke mate. De behoefte binnen deze laatste sector is sowieso heel wat sterker dan binnen de secundaire sector. Aangezien het hier een minimale prognose betreft wordt de behoefte naar beneden toe afgerond en vastgelegd op 3.300 ha.

³⁶ Deze sectoren verwijzen naar de officieel gehanteerde NACE-codes.

³⁷ Wij baseren ons op de gegevens van het N.I.S. (Fiscale Statistieken (1991) en Kadastergegevens) die P. CABUS (1994) verwerkte in opdracht van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De verhouding benodigde oppervlakte per werknemer in de tertiaire sector tegenover de industrie ligt 1 tegen 3,5. M. VAN NAELEN (1993) hanteert een andere verhouding van 1,6 tegen 4 tertiair/secundair. Een toekomstige trend van toenemende groei van het ruimtegebruik per werknemer in de secundaire sector tegenover een status quo trend van het ruimtegebruik in de tertiaire sector wordt door beide analyses bevestigd. P. CABUS schat in dat de aangegeven verhouding in de toekomst zou evolueren naar een tertiair/secundair verhouding van één op vier. Zie ook verder 3.3.1.

Tabel 30

Toekomstig bijkomend ruimtegebruik voor bedrijven in Vlaanderen voor de periode 1992-2007 indien de tertiariserings-trend stopt op het niveau van 1991 (maximale prognose) (in ha.)

Sector	1992-1997	1997-2002	2002-2007	Totaal
secundair	2.637	2.517	2.199	7.353
tertiair	761	668	505	1.934
totaal	3.398	3.185	2.704	9.287

Bron: R.S.Z.V. (1991), N.I.S.-PLANBUREAU (1993) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
Berekening: Basis maximale prognose = het aandeel van de diverse economische sectoren blijft gehandhaafd op het niveau van 1991. Deze prognose, die de tewerkstelling verhoudingsgewijs in de secundaire sector niet doet afnemen en deze in de tertiaire sector niet ziet toenemen, kan als een maximumplafond van het ruimtegebruik van de bedrijven worden beschouwd (zie 2.2.1.).

Binnen de maximale prognose springt vooral de behoefte aan ruimte voor de secundaire sector in het oog. Ze is ruim drie maal hoger dan voor de tertiaire sector. Er is een graduele dalende trend waar te nemen wat de behoefte betreft, maar deze is niet uitgesproken sterk te noemen. Aangezien het hier een maximale behoefte-raming betreft werden de cijfers afgerond naar boven en vastgelegd op 9.300 ha.

Zonder te willen stellen dat de behoefte weergegeven in de tweede prognose een grote overschatting inhoudt, kan toch aangenomen worden dat het weinig waarschijnlijk is dat de tertiarisering zou stoppen op het niveau van 1991. Recent gepubliceerde cijfers bevestigen trouwens de verdergaande tertiariseringstrend. Wel kan er de volgende jaren een afzwakking komen van de trend tot tertiarisering als gevolg van een afname van de tendens tot filialisering en van een afname van de werkgelegenheid in die tertiaire sectoren, die sterk afhangen van de industrie. Daarenboven zal ook hier de trend naar een verdere rationalisering plaatsvinden en zal het aantal werknemers dalen, terwijl de produktiviteit per werknemer stijgt. Het resultaat zal steeds een stijgend ruimtegebruik per tewerkgestelde zijn.

Op basis van dit alles en mede vanuit een realistische voorzichtigheids-overweging kan daarom ook een middenprognose (prognose 3) naar voor worden geschoven.

Deze middenprognose hanteert de volgende uitgangspunten.

- Voor de hele periode 1992-2007 wordt vertrokken van de hypothese die een stabilisatie van de verhoudingen tussen de secundaire en tertiaire sector vooropstelt op het niveau van 1992.
- Voor wat betreft het ruimtegebruik van bedrijven wordt voor de periode 1992-1997 een maximale inschatting gemaakt, zoals dat in de tweede prognose werd gedaan. Deze maximale inschatting is gevoed door volgende elementen:
 - op sommige plaatsen in Vlaanderen zal er in de toekomst een feitelijk tekort aan terreinen bestaan³⁸;
 - een beleids optie die vertrekt van een zuinig ruimtegebruik kan in de aanloopperiode mogelijk nog onvoldoende resultaten genereren;

³⁸ Indien de G.O.M.-gegevens met betrekking tot de bezetting van de terreinbehoeften een correcte weergave zijn van de feiten op het terrein. Zie: G.O.M.-Vlaams Brabant, 1994.

- een beleidsoptie inzake hergebruik van terreinen kan, gelet op het ontbreken van de leegstandsinventaris, op korte termijn onvoldoende vruchten afwerpen.
- Met betrekking tot de groei van het ruimtegebruik van bedrijven wordt tijdens de tweede periode (1997-2002) een halvering voorzien.
- Voor de derde periode (2002-2007) wordt er van uit gegaan dat de beleidsopties inzake zuinig ruimtegebruik en hergebruik van terreinen effectief doorwerken, waardoor het ruimtegebruik door bedrijven optimaal kan geregeld worden.

Het resultaat van deze middenprognose valt af te lezen in tabel 31.

Tabel 31

Toekomstig bijkomend ruimtegebruik voor bedrijven in Vlaanderen voor de periode 1992-2007, wanneer de prognose 3 (middenprognose) gevolgd wordt (in ha)

Sector	1992-1997	1997-2002	2002-2007	Totaal
Industrie	2.637	1.465	100	4.202
Tertiair	761	438	50	1.249
Totaal	3.398	1.903	150	5.451

Bron: R.S.Z.V. (1991), N.I.S.-PLANBUREAU (1993), P. CABUS (1994) en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning

Berekening: Basis prognose 3 = voor de hele periode 1992-2007 wordt vertrokken van de hypothese die een stabilisatie van de verhoudingen tussen de secundaire en tertiaire sector vooropstelt op het niveau van 1992. Voor wat betreft de evoluties in het ruimtegebruik wordt er een onderscheid gemaakt per tijdsperiode van vijf jaar (zie 3.3.1.)

Binnen de middenprognose blijft de ruimtebehoefte sterker binnen de secundaire sector. Beide sectoren kennen een sterke daling in de ruimtebehoefte naar 2007 toe. De totale behoefte wordt afgerond op 5.500 ha gebracht.

De berekening van de behoefte aan bedrijventerreinen is ruim geïnterpreteerd; hieronder worden enkele factoren aangegeven die kunnen leiden tot een overschatting. Ook worden enkele factoren aangegeven die tot een onderschatting van de reële behoeften kunnen leiden.

Overschatting van de behoefte kan het gevolg zijn van:

- het opnemen van de tewerkstelling in de zeehavengebieden in de berekening, maar de berekende terreinbehoefte volledig buiten de zeehavengebieden gesitueren;
- het opnemen van de tewerkstelling die niet gevestigd is op bedrijventerreinen in de berekening;
- een onderschatting van de structurele werkloosheid;
- een zeer extensief ruimtegebruik van de bedrijven (ondermeer als gevolg van lintbebouwing);
- het opvangen van de feitelijke terreinbehoefte door uitbreiding van bestaande bedrijven die niet gelokaliseerd zijn op bedrijventerreinen;
- het moeilijk op gang komen van de saneringsmogelijkheden op bestaande bedrijventerreinen

Onderschatting kan het gevolg zijn van:

- differentiatie van bedrijventerreinen waardoor meer ruimte wordt vereist;
- de noodzaak een aantal grotere terreinen (opp. 100 tot 200 ha) te reserveren voor mogelijke belangrijke nieuwe vestigingen of voor herlokalisatie van bestaande;

- de noodzaak een ijzeren voorraad (3 x het berekende jaargemiddelde van de verkopen van bedrijventerreinen in de laatste tien jaar) aan te leggen in de verschillende provincies;
- een versneld herlokalisieren van bedrijven uit de woonzone naar bedrijventerreinen mogelijk te maken.

3.3.2. Ruimte voor handel en kantoren

3.3.2.1. Methodiek en uitgangspunten

Voor wat betreft het toekomstig ruimtegebruik voor handel en kantoren worden er geen specifieke prognoses uitgewerkt. Wel wordt er vertrokken van de hypothese dat de tertiairiserings-trend, zoals die zich tussen 1980 en 1992 voordeed, zich verderzet tot 2007.

3.3.2.2. Resultaten

De uitwaaiering van kleinhandel in linten is een feitelijkheid die zich duidelijk laat aflezen van de bestaande ruimtelijke structuur. Uit onderstaande tabel 32 blijkt bovendien dat het om forse oppervlakten gaat en dat de ontwikkeling nog sterk kan doorgaan. Indien de trend tijdens de periode 1980-1992 tot in 2007 zou doorgetrokken worden, dan zou er ongeveer 3.512 ha extra ruimte nodig zijn voor kleinhandelsconcentraties.

Tabel 32

Toekomstig bijkomend ruimtegebruik in Vlaanderen voor handelszaken indien de tertiairiserings-trend tussen 1980 en 1992 zich doorzet tot in 2007 (prognose 1), naar provincies (in ha.)

Provincie	1982	1990	1992	2007	Toename 1992-2007
ANTWERPEN	1.089	1.614	1.701	2.619	918
BRABANT	699	958	1.022	1.507	485
WEST-VLAANDEREN	1.116	1.568	1.667	2.495	828
OOST-VLAANDEREN	1.127	1.544	1.609	2.334	724
LIMBURG	674	992	1.045	1.602	557
TOTAAL VLAANDEREN	4.704	6.675	7.045	10.557	3.512

Bron: N.I.S., Fiscale Statistieken 1982, 1990 en 1992 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
Berekening: zie 2.2.1.

Kantoren, daarentegen zijn dé stedelijke voorzieningen voor concentratie bij uitstek. Bovendien produceren zij niet te verwaarlozen verkeersstromen. Het gaat immers om een dicht ruimtegebruik (een groot aantal werknemers per oppervlakte-eenheid). Trendmatig is haast nog een verdubbeling van de kantoorruimte te verwachten, waarvan vier vijfde in de steden. Deze ruimtebehoefte richt zich niet naar bedrijventerreinen, maar is te situeren in verwevenheid met andere functies in stedelijke gebieden. De onderstaande berekening in tabel 33 heeft een louter indicatieve waarde, aangezien werd gesteund op de hypothese dat de tertiairiserings-trend tussen 1980 en 1992 doorgaat tot 2007 en er geen bijkomende prognoses werden uitgewerkt.

Tabel 32

Toekomstig bijkomend ruimtegebruik in Vlaanderen voor kantoren indien de tertiariserings-trend tussen 1980 en 1992 zich doorzet tot in 2007 (prognose 1), naar provincie (in ha)

Provincie	1982	1990	1992	2007	Toename 1992-2007
ANTWERPEN	105	162	193	327	133
BRABANT	38	111	176	383	207
WEST-VLAANDEREN	46	82	99	180	80
OOST-VLAANDEREN	43	80	93	167	74
LIMBURG	32	53	72	131	59
TOTAAL VLAANDEREN	263	488	633	1.188	555

Bron: N.I.S., Fiscale Statistieken 1982, 1990 en 1992 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
Berekening: zie 2.2.1.

3.3.3. Ruimte voor havenprojecten

Om de verwachte trafiekgroei in de internationale scheepvaart te kunnen opvangen zijn er in de Vlaamse havens diverse aanpassingen noodzakelijk. De verschillende havenbesturen hebben in verband hiermee allerlei, al dan niet ambitieuze plannen en projecten voorgesteld. Hierna geven we deze projecten voor elk van de vier zeehavens weer³⁹. Er wordt geen uitspraak gedaan over de wenselijkheid of haalbaarheid van deze projecten. Enkel het feit dat ze door de verschillende havenbesturen worden voorgesteld, is hierna aan de orde.

De haven van Antwerpen

Volgens de planning van het havenbestuur van Antwerpen dient tegen 2000 de infrastructuur van de haven als volgt te worden uitgebouwd of aangepast: een tweede containerterminal op de Schelde, een volledig gerenoveerde havenzone rond het Albertdok en het 1°, 2° en 3° havendok op de rechteroever, de bouw van een nieuwe Royerssluis, een wachtdok voor lichters aan het Amerikadok. Op de linkeroever wordt, na de aanleg van het Verrebroekdok, de bouw en uitrusting van het Doeldok en het Waaslandkanaal nodig geacht. Ondertussen zou het verdiepingprogramma voor de Westerschelde afgewerkt zijn en zou dan reeds een aanvang gemaakt zijn met de bouw van de Baalhoeksluis en het Baalhoekkanaal. In de periode na 2000 wordt de volledige (resp. gedeeltelijke) afwerking van de volgende grote projecten voorzien: de afwerking van de renovatie van de middensector op de rechteroever, de bouw van het Kieldrechtokkanaal op de linkeroever, en de aanleg van containerterminals aan de Schelde-linkeroever.

De haven van Gent

Het havenbestuur van Gent plant de volledige uitbouw van een nieuwe zeesluis te Terneuzen, de aanpassing van het kanaal, de aanleg van de havenzone op de linkeroever, de afwerking van de renovatie en de bouw van nieuwe kaaimuren in de bestaande havenzone (Petroleumdok, Rodenhuizedok).

³⁹ Alle prognoses met betrekking tot de havenverkeer werden geput uit: SERV, 'Rapport over de uitwerking van een lange termijn strategie voor de Vlaamse havens.', 1992.

De haven van Zeebrugge

Voor Zeebrugge wordt de volledige invulling van de voor- en achterhaven voorzien. Het Wielingendok en de noordelijke kaaimuur in het containerdok, de volledige afwerking van het noordelijk en zuidelijk insteedok en de aanleg van een kaaimuur op de oostelijke oever van het Boudewijnkanaal zijn hierbij noodzakelijk geachte infrastructuurwerken. Daarnaast wordt de verdieping tot '55 en de bouw van een tweede zeesluis voorgesteld.

De haven van Oostende

Het renovatieprogramma van het havenbestuur van Oostende omvat de aanleg van een nieuwe sluis en de herstructurering van de terreinen achter de diepwaterkade. Bij elk van de voorgestelde havenprojecten werd geen specifieke directe noch indirecte (bijvoorbeeld de berging van baggerslib) ruimtebehoefte weergegeven.

3.4. Ruimte voor recreatie

Met betrekking tot toerisme en recreatie in Vlaanderen hebben de toekomstverwachtingen belangrijke ruimtelijke repercussies voor Vlaanderen aangezien zowel de korte vakanties als de daguitstappen het binnenland als hoofdbestemming hebben. Naar de drie traditionele toeristische regio's toe (met name de Kust, de Kempen met het Maasland en de kunststeden) kunnen deze toekomstige ontwikkelingen als volgt worden vertaald⁴⁰.

3.4.1. Ontwikkelingen aan de Kust

Over de periode 1991-2007 zal de verblijfstoeristische vraag voor de kust niet spectaculair stijgen. Gezien de groei van de nevenvakanties en vooral die van de korte vakanties kan evenwel nog een groei in het aantal overnachtingen verwacht worden. Deze zullen echter meer over het jaar gespreid voorkomen en zullen zich tevens meer in de hotelaccommodatie situeren. Door een toenemende vraag naar tweede woningen, geïnspireerd door recreatieve en immobiliaire motieven zal de bestaande bouwdruk wel behouden blijven.

De sanering van kampeer- en weekendverblijfparken aan de kust (met grotere oppervlakte per standplaats) zal automatisch leiden tot een verhoging van de prijs per standplaats en zal aldus een negatief effect teweegbrengen op de vraag. Tevens wordt verwacht dat de vraag naar strand- en zwemrecreatie zal afnemen en dat de openluchtrecreatie zich meer zal gaan richten naar de directe woonomgeving en groenvoorziening binnen kort bereik. Specifieke problemen voor de kust

⁴⁰ VCGT, (U. CLAEYS, ed.) 'Toerisme Vlaanderen', acco, 1993, VCGT, 'Toerisme in Vlaanderen, een toekomstbeeld', 1993 en de studie van M. JANSEN-VERBEKE in opdracht van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

zouden zich op die manier voor een stuk vanzelf kunnen oplossen. Ondanks dit vooruitzicht zal de kust op nationaal niveau een belangrijke recreatieve functie blijven vervullen. Dit wordt mede in de hand gewerkt door het steeds meer substitueren van de openluchtrecreatie door de uitbouw van weersonafhankelijke voorzieningen. Diverse onderzoeken wijzen echter uit dat dit soort voorzieningen niet in staat zijn het seizoenspatroon van vakanties grondig te beïnvloeden. Consumentenonderzoek heeft ook aangetoond dat de substituuutwerking die men hiervan verwacht, op langere termijn, eerder beperkt zal zijn. De bijdrage van de dagtochtenmarkt aan de rentabiliteit van dit soort weersonafhankelijke voorzieningen is in elk geval beperkt.

3.4.2. Ontwikkelingen in de Kempen

Het trendskenario toont aan dat de toekomst geen specifieke positieve perspectieven biedt voor de kampeer- en weekendverblijfparken en dat er bijgevolg geen additionele ruimtevrage voor deze recreatieve vorm verwacht wordt. Nochtans vormt deze vorm van accommodatie een niet onaanzienlijk deel van het huidige verblijfstoeristisch apparaat in de Kempen. Anderzijds mag nog een groei worden verwacht in de vraag naar goed uitgeruste vakantie dorpen en dit vanuit het omliggende sterk verstedelijkt gebied, zowel in Vlaanderen als daarbuiten.

3.4.3. Ontwikkelingen in de Kunststeden

De hoger geschetste toename van korte vakanties en dagtochten zal hoofdzakelijk voelbaar zijn in de kunststeden. Historische steden en dito sites, musea en culturele evenementen zijn in trek en de aantrekkingskracht hiervan voor korte vakanties en dagtochten zal nog verder toenemen. Alle trendanalyses en prognoses, zowel wat het verblijfs- als wat het dagtoerisme betreft, wijzen op de mogelijkheden om de kunststeden te ontwikkelen tot culturele knooppunten en trekpleisters voor recreatief winkelen en horecabezoek, evenwel rekening houdend met hun specifieke draagkracht. Hierbij wordt geen extra ruimtebehoefte vastgesteld en kan de ontwikkeling binnen de bestaande structuren gebeuren.

3.5. Ruimte voor landbouw

De in tabel 34 weergegeven regionaal gedifferentieerde ruimtelijke aanspraken van de landbouwsector zijn het resultaat van een toetsing tussen de vraag van de landbouwsector (zie prognose voor het jaar 2000 in 2.5) en het ruimtelijk aanbod, gebaseerd op de bodemgeschiktheidskaarten voor ieder van de verschillende beschouwde agrarische activiteiten⁴¹.

De analyse beperkt zich tot de grondgebonden produktierichtingen. De aangegeven landbouwoppervlakte van 1991 wordt beschouwd als een bovengrens voor het toe te kennen areaal. Dit betekent dat door de landbouwsector a priori geen aanspraken worden geformuleerd betreffende de open ruimte die in gebruik is voor andere doeleinden⁴².

Met het oog op de berekening van de ruimte voor landbouw werd op basis van de in tabel 34 weergegeven cijfers voor 1991 en 2000 een prognose voor 2007 uitgewerkt. Hiervoor wordt uitgegaan van de meest recente cijfers (1994) van de netto-landbouwnuttige oppervlakte⁴³. De netto-landbouwnuttige oppervlakte in 2007 wordt dan berekend door de restoppervlakte in het jaar 2000 (ca 55.000 ha)⁴⁴ af te trekken van de netto-landbouwnuttige oppervlakte in 1994 (ca 610.000 ha). Dit impliceert dat de restoppervlakte in 2007 wordt gelijkgesteld met de geraamde restoppervlakte van 2000. Als kwantitatief ontwikkelingsperspectief voor de landbouwsector kan dus op basis van de prognose voor het jaar 2000 (zie J. Viaene (1993) en 2.5 hogerop) en de analyseresultaten van J. Feyen (1993) een streefcijfer van ca 555.000 ha netto-landbouwnuttige oppervlakte worden vooropgesteld.

Deze netto-landbouwnuttige oppervlakte kan worden omgerekend naar een bruto-landbouwnuttige oppervlakte, door de netto-landbouwnuttige oppervlakte te vermeerderen met de 'andere delen' van de landbouwbedrijven, zoals deze bekend waren in de landbouwtellingen van 15 mei 1993. Deze 'andere delen' bedragen circa 30.000 ha⁴⁵. De bruto-landbouwnuttige oppervlakte omvat dan in totaal ca 585.000 ha. Deze berekening gaat ervan uit dat de huidige oppervlakte van de delen van de landbouwbedrijven buiten de cultuuroppervlakte, ongewijzigd blijft in het jaar 2007.

41 Deze toetsing gebeurde met behulp van het 'ILIAS'-programma. Zie: 'Naar een Structuurschema landbouw voor het Vlaamse Gewest', Instituut voor Land- En Waterbeheer, VAN ORSHOVEN J., GRILLET A., FEYEN J., K.U.Leuven, 1993. Niet geschikte gronden voor een beschouwde agrarische activiteit worden niet weerhouden.

42 Uit de gerealiseerde toetsing blijkt dat door de landbouwsector op circa 55.000 ha landbouwoppervlakte in gebruik in 1991, geen aanspraak meer wordt gemaakt in het jaar 2000 (zie vorige voetnoot).

43 De landbouwnuttige oppervlakte wordt gedefinieerd als de oppervlakte welke een agrarisch of para-agrarisch bedrijf aan cultuurgrond bezit. De landbouwnuttige oppervlakte in Vlaanderen is de cultuurgrond van de agrarische of para-agrarische bedrijven in Vlaanderen.

44 Zie: 'Landbouw en Ruimte in Vlaanderen', VIAENE J. ET AL., 1993 en FEYEN, J. (1993).

45 De bruto-landbouwnuttige oppervlakte is de netto-landbouwnuttige oppervlakte vermeerderd met de 'andere delen' van de agrarische en para-agrarische bedrijven. Andere delen zijn de permanent niet meer gebruikte oppervlakten cultuurgrond, de beboste oppervlakten, de oppervlakten kerstbomen en de oppervlakten bedoeld voor gebouwen met erf, wegen, vijvers, luthoven, parken, grasperken en woeste gronden.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Tabel 34

Landbouwoppervlakte voor 1991 en toekomstig ruimtegebruik voor landbouw in Vlaanderen in het jaar 2000 voor verschillende bodemgebruiken, naar arrondissement en provincie (in ha)

	1991		2000					
	Totale landbouw oppervlakte	Akkerbouw	Grondgebond. veeh.	Glas-tuinbouw	Groenten volle grond	Fruit-teelt	Niet eetb. tuinb. gew.	Rest (niet benut)
Antwerpen	25.161	551	18.660	323	198	239	67	5.123
Mechelen	13.232	816	7.547	299	1.399	43	63	3.065
Turnhout	41.753	2.089	29.264	202	681	172	15	9.330
Prov. Antw.	80.146	3.456	55.472	825	2.277	455	145	17.516
Halle-Vilv.	39.728	17.805	16.259	10	1.810	218	90	2.833
Leuven	47.213	27.455	11.174	21	1.802	3.122	20	3.620
Prov. Vl. Br.	86.236	45.259	27.432	30	3.613	3.341	109	6.452
Brugge	37.413	9.158	25.213	77	1.490	0	82	1.393
Diksmuide	27.446	8.647	16.381	0	2.329	0	0	90
Ieper	46.119	20.444	22.470	11	2.779	56	34	325
Kortrijk	18.388	8.164	8.178	3	1.459	19	24	541
Oostende	17.252	6.964	8.507	11	697	0	14	1.059
Roeselare	17.563	5.775	7.233	127	3.537	0	36	855
Tielt	24.333	4.902	15.871	42	3.208	36	14	261
Veurne	19.894	11.663	7.413	0	446	0	0	373
Prov. W. Vl.	208.408	75.716	111.269	269	15.946	110	204	4.894
Aalst	19.557	5.701	12.338	0	306	48	55	1.109
Denderm.	13.730	1.423	10.112	26	129	80	130	1.830
Eeklo	22.408	6.059	13.296	0	224	128	26	2.675
Gent	43.773	6.659	31.457	49	558	94	749	4.207
Oudenaarde	24.738	12.244	11.856	0	296	69	3	270
Sint-Nikl.	22.795	7.143	12.956	63	126	709	65	1.733
Prov. O. Vl.	147.001	39.227	92.016	136	1.636	1.126	1.026	11.834
Hasselt	23.966	8.195	6.307	22	908	4.418	1	4.115
Maaseik	25.207	1.778	13.847	3	564	44	9	7.200
Tongeren	30.449	13.934	11.627	2	552	2.596	26	1.712
Prov. Limb.	77.860	23.905	31.780	27	2.025	7.057	36	13.030
Totaal	602.118	187.563	317.968	1.288	25.497	12.090	1.521	53.724
Totaal					545.927			

Bron: VAN ORSHOVEN, J., GRILLET, A., FEYEN, J., 1993 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning
 Berekening: Alle niet geschikte gronden worden geweerd als aanbodgebied. De "totale landbouwoppervlakte" staat voor de landbouwnuttige oppervlakte, aangegeven door de N.I.S.-Statistieken van het jaar 1991 en beperkt gecorrigeerd (maximum 1% correctie) voor de niet-gekarteerde oppervlakte op de bodemgeschiktheidskaart. Dit areaal is aldus de netto-landbouwnuttige oppervlakte in 1991. Voor de aangegeven oppervlakte werd uitgegaan van gegevens op gemeentelijk niveau. De aantallen grondgebonden dieren zijn omgezet naar oppervlakten aan de hand van de coëfficiënt: '4.85 dieren per ha weiland, voedermais of haver'. De laatste kolom in deze tabel geeft het deel van het landbouwareaal aan dat in 1991 als dusdanig werd gebruikt, maar dat in het jaar 2000 aan geen enkele landbouw produktierichting kon worden toegewezen omwille van de niet geschiktheid van de bodem of de afwezigheid van een vraag. Deze restoppervlakte zal in het jaar 2000 53.724 ha bedragen.

Alle berekeningen zijn onderhevig aan afrondingen.

Er moet worden opgemerkt dat bij deze prognose geen rekening werd gehouden met de ruimtevraag vanwege het Agro-business-complex "niet-grondgebonden landbouw", omdat voor deze produktietak op zich relatief weinig ruimte noodzakelijk is. De gewijzigde mestwetgeving (met strengere bemestingsnormen) heeft echter een verhoging van de ruimtelijke aanspraken tot gevolg, omwille van een grotere behoefte aan gronden voor mestspreading.

3.6. Ruimte voor natuurontwikkeling

Trendmatig (extrapolerend uit het verleden), zouden de ruimteclaims van de sector 'natuur' eerder beperkt zijn. Tussen 1970 en 1983 verdubbelde de oppervlakte aan natuurreservaten, maar tussen 1983 tot 1992 bedroeg de toename slechts 12%. Op dit ogenblik worden 6.193 ha door private verenigingen voor natuurbehoud beheerd, terwijl 3.573 ha het statuut van staatsnatuurreservaat heeft.

De gebiedsaanspraken van de natuursector zijn weergegeven in de kaarten van de "Groene Hoofdstructuur" (Administratie Natuurbehoud en Instituut voor Natuurbehoud, 1993). Aan de basis hiervan ligt het 'Milieubeleids- en Natuurontwikkelingsplan voor Vlaanderen' (1990) van de Vlaamse Regering, waarmee op lange termijn wordt getracht de negatieve ontwikkeling in bio-diversiteit en natuurkwaliteit tegen te gaan.

In dit plan wordt voor de periode 1990-1995 een natuurbeleid vooropgesteld met de volgende hoofdlijnen:

- een gebiedsgericht beleid (groene hoofdstructuur en ecologische infrastructuur);
- een soortgericht beleid;
- een op ecologische kwaliteit gericht beleid;
- een doelgroepenbeleid;
- een ondersteunend beleid.

Het gebiedsgericht beleid streeft naar de aanwijzing van een samenhangend en georganiseerd geheel van gebieden waarin het beleid inzake het behoud en de ontwikkeling van de natuur wordt gestimuleerd door de overheid, rekening houdend met de specifieke biologische waarden, de toekomstmogelijkheden, de bestaande gebruiksvormen en de ruimtelijke planning.

In 1990 stelde het Instituut voor Natuurbehoud vanuit wetenschappelijke invalshoek de eerste ontwerpen van een schetskaart voor een groene hoofdstructuur op, op basis van de Biologische Waarderingskaart, de bodemassociatie-kaart, de bodemgeschiktheidskaart, de afbakening van reservaten, de vogelrichtlijngebieden, de gerangschikte landschappen en de wetenschappelijke gegevens van het Instituut voor Natuurbehoud, de Nationale plantentuin, diverse universitaire instellingen en van de belangrijkste natuurverenigingen.

Op basis van de nota van het Instituut voor Natuurbehoud 'Een pragmatische onderbouwing voor het verder invullen van de provinciale kaarten van de Groene Hoofdstructuur' (1990), werd door elk van de provinciale buitendiensten van de Administratie voor Natuurbehoud deze kaart op 1/100.000 hertekend op basis van de in het Natuurontwikkelingsplan aangegeven gebiedscategorieën (natuurkerngebied, natuurontwikkelingsgebied, natuurverbindingsgebied). Hierrond werd in een eerste adviesronde overleg georganiseerd met de bij het open-ruimte-

beleid betrokken besturen en instellingen en het Instituut voor Natuurbehoud. Dit overleg resulteerde in een tweede versie ontwerpkaarten van de Groene Hoofdstructuur per provincie (1/100.000) met aanduiding van natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden, natuurverbindingsgebieden en de vogelrichtlijnggebieden (1993). Deze kaarten werden in een tweede adviesronde aan de bevolking voorgesteld.

De natuurkerngebieden beslaan op deze kaarten een oppervlakte van circa 150.000 ha. De natuurontwikkelingsgebieden hebben een oppervlakte van circa 205.000 ha.

Op deze voorstellen werd door de MINA-raad het hiernavolgende advies⁴⁶ geformuleerd, inclusief een realisatieprogramma tot 2005. Teneinde een kwantitatieve prognose te kunnen maken, werden de verhoudingen, zoals die door de MINA-raad werden geadviseerd, toegepast op de oppervlakten die zijn terug te vinden op de kaarten van de Groene Hoofdstructuur (1993). Deze oppervlakten zijn tussen haakjes aan het MINA-advies toegevoegd en nemen in totaal ca 275.000 ha in beslag.

Advies MINA-raad:

- de realisatie van 50% van de natuurkerngebieden(NKG) (ca 75.000 ha);
- het doorschuiven van 50% van de natuurkerngebieden naar andere categorieën (ca 75.000 ha);
- het realiseren van 1/4 van de natuurontwikkelingsgebieden(NOG) als natuurontwikkelingsproject met evolutie naar natuurkerngebied (ca 50.000 ha);
- het realiseren van 1/3 van de natuurontwikkelingsgebieden als blijvend natuurontwikkelingsgebied voor natuur, landbouw en bosbouw in nevenschikkend verband (ca 75.000 ha).

Tabel 35

Overzicht van de oppervlakte-doelstellingen binnen de Groene Hoofdstructuur, opgemaakt door de Administratie en het Instituut voor Natuurbehoud en de MINA-raad

Administratie en Instituut voor Natuurbehoud (Ontwerpkaart GHS)	MINA-raad (advies)
NKG: 149.403 ha	1/2 als NKG 1/2 als andere
NOG: 204.118 ha	1/4 als NOG > NKG 1/3 als NOG

Bron: ADMINISTRATIE VOOR NATUURBEHOUD EN INSTITUUT VOOR NATUURBEHOUD, 1993 (tweede versie ontwerpkaarten Groene Hoofdstructuur) en het ADVIES VAN DE MINA-RAAD dd. 19/01/1993 en bewerking door AROHM - afdeling Ruimtelijke Planning.

Op basis van deze gegevens wordt er voor de prognose van ruimte voor natuurontwikkeling aangesloten bij het advies van de MINA-raad. De prognose voor de kwantitatieve ontwikkelingsperspectieven van de natuurlijke structuur is dus gebaseerd op het gebiedsgericht beleid dat streeft naar de aanwijzing van een

⁴⁶ Advies van de MINA-Raad van 19/01/1993 inzake de richtnota Groene Hoofdstructuur van Vlaanderen.

samenhangend en georganiseerd geheel van gebieden waarin het beleid inzake het behoud en de ontwikkeling van de natuur wordt gestimuleerd door de overheid, rekening houdend met de specifieke biologische waarde, de toekomstmogelijkheden, de bestaande gebruiksvormen en de ruimtelijke planning.

3.7. Ruimte voor bosuitbreiding

De bebossingsindex in Vlaanderen bedraagt ongeveer 8%⁴⁷. België heeft een bebossingsindex van 20% en de Europese Unie heeft een gemiddelde bebossingsindex van 24%.

Vanuit een integrale benadering van de behoeften aan bos, vanuit de verschillende functies en vanuit het ecosysteem bos op zich in relatie tot de andere ecosystemen, wordt 30% beboste oppervlakte in de laaglanden en 50% bos in berggebieden zowel door wetenschappers (Hasel, 1971) als door internationale organisaties (UNEP, WWF en IUCN in Caring for Earth, Second Draft, 1990) als noodzakelijk naar voor geschoven.

In het Lange-termijnplan Bosbouw wordt het bereiken van de doelstelling van een bebossingsindex in Vlaanderen van 30% op een gefaseerde wijze voorgesteld⁴⁸, met volgende tussenliggende bebossingsindexen :⁴⁹

- het jaar 2000 : 10%
- het jaar 2010 : 12%
- het jaar 2025 : 15%
- het jaar 2050 : 20%
- het jaar 2075 : 25%
- het jaar 2100 : 30%

In het advies van de MINA-raad dd. 10 november 1994⁵⁰ wordt aangegeven dat de vooropgestelde doelstelling van 30% tegen 2100 misschien verdedigbaar is als sectorvisie, maar voor het overige wellicht problematisch. Als eerste probleem signaleert de MINA-raad dat er telkens uitgegaan wordt van een actuele bebossingsindex van ongeveer 8%. In sommige schattingen loopt dit op tot 10 à 12%, afhankelijk van de gehanteerde definitie van bos. Als tweede probleem signaleert de MINA-raad dat de vooropgestelde bebossingsindex van 12%, gegeven een bestaande index van 10% à 12% wel eens te weinig ambitieus zou kunnen zijn. De MINA-raad stelt daarom voor de doelstelling uit te drukken als een uitbreiding van

47 De bebossingsindex = de beboste oppervlakte/totale oppervlakte. Dit komt overeen in Vlaanderen met 105.600 ha (1994).

48 Het Lange-TermijnPlan Bosbouw werd uitgevoerd door Mens en Ruimte vzw en het Laboratorium voor Bosbouw van de UG (1993).

49 Dit komt overeen met een uitbreiding van ca 50.000 ha of een totale oppervlakte van ca 155.600 ha.

50 Over het Lange-TermijnPlan Bosbouw en het Actieplan Bosbouw van de Hoge Bosraad.

het voor het beleid relevante bos met ongeveer 50.000 ha ten aanzien van het huidige bestand. De MINA-raad geeft aan dat dit nog steeds een aangroei van ongeveer 3.000 ha per jaar is, wat volgens deze raad ambitieus kan genoemd worden.

In het advies van de Vlaamse Hoge Bosraad⁵¹ wordt met betrekking tot het vooropgestelde bebossingsprogramma aangegeven dat omwille van de andere ruimtevragen de vooropgestelde bebossingsindex van 30% wellicht niet haalbaar is. Het streven naar een bebossingsindex van 12% in een eerste actieprogramma wordt ondersteund.

In de hier voorgestelde prognose met betrekking tot ruimte voor bosbouw wordt, zonder een uitspraak te doen over de geformuleerde doelstelling tegen het jaar 2100, de voorgestelde fasering gehanteerd om de kwantitatieve ontwikkelingsperspectieven tegen de planhorizon van 2007 te formuleren, met name een bebossingsindex van 12%. De prognose voor de kwantitatieve ontwikkelingsperspectieven voor de bosstructuur is dus gebaseerd op een integrale benadering van de behoeften aan bos, op de invulling van de verschillende functies die aan bos worden gesteld en op het functioneren van het ecosysteem bos op zich.

3.8. Ruimte voor lijninfrastructuren

Ook de verschillende subsectoren van verkeer en vervoer hebben met betrekking tot de lijninfrastructuren hun wensen voor de toekomst. Hierna worden de projecten weergegeven zoals die door de verschillende sectoren naar voor worden geschoven. Er wordt geen uitspraak gedaan betreffende de wenselijkheid of haalbaarheid ervan.

3.8.1. Wegen

De volgende wegen worden door het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van de Vlaamse Administratie gepland:

- een aantal grote nieuwe infrastructuurwerken, nl. de R2 (grote ring) waaronder de verbinding tussen de A12 en de E34 te Antwerpen, de verlenging van de A2 (Rotselaar-Zemst-Aalst), de AX (Brugge-Westkapelle), het doortrekken van de E40 (A18) tussen Veurne en de Franse grens, het doortrekken van de A19 (Ieper-E40) en het doortrekken van de A24 in Limburg. Als alternatief voor de verlenging van de A2 wordt ook een verbinding tussen Rotselaar en Aalst vooropgesteld;

⁵¹ Ontwerpadvies dd. 29/11/1994 bij het uitgewerkte Lange-TermijnPlan Bosbouw en het Actieplan Bosbouw.

- de omschakeling tot autosnelweg van de resterende delen van de A12 en van de N49 tussen Antwerpen en Maldegem;
- nieuwe verbindingswegen zijn o.a. de N37 (Roeselare-Ieper), de N382 (Waregem-Ingelmunster), de N41 (tussen de N70 en de N49 (Sint-Niklaas-Stekene) enerzijds, en tussen de N47 en de N416 (Wetteren-Dendermonde) anderzijds, de N10 (Mechelen-Heist-o.d.-Berg);
- tientallen kleinere verbindingen, en stedelijke en gemeentelijke omleidingswegen.

3.8.2. Waterwegen

Om echt functioneel te kunnen zijn, wordt door het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van de Vlaamse Administratie voorgesteld het Vlaams waterwegen-net volgens de Europese normeringen uit te bouwen. Voor Vlaanderen zijn de infrastructurale prioriteiten:

- finalisering van de modernisering van het Albertkanaal voor konvooien tot 9.000 ton. Voor de sectie Wijnegem-Antwerpen beperkt de beoogde capaciteit zich vooralsnog tot duwkonvooien tot 4.500 ton;
- de gedeeltelijke verruiming van de Leie tot een capaciteit van 1.350 ton;
- de afwerking van de sluis te Hingene en de voltooiing van de modernisering van het kanaal Brussel-Rupel;
- de ontsluiting van de haven van Zeebrugge door modernisering van het kanaal Gent-Brugge en de aanleg van het Noorderkanaal (Schipdonkkanaal);
- de modernisering van de vaarweg Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Lozen.

In het kader van de waterbeheersing en waterkering worden prioriteiten gelegd in het Gentse, op de verbinding Gent-Brugge, langs de verschillende tijrivieren en langsheen de Maas.

3.8.3. Spoorwegen

De geplande infrastructuurwerken van de N.M.B.S. werden vastgelegd in respectievelijk het STAR 21-plan, het 10-jaren-plan, het strategisch plan en in de beheersovereenkomst met de federale overheid. Globaal luiden de hierin voorkomende opties als volgt:

- de uitbouw van een HST-net dat grotendeels over de bestaande lijnen verloopt. Uitzondering hierop vormt het traject Leuven-Luik, dat vanaf Bierbeek de E40 volgt. Ten noorden van Antwerpen lagen oorspronkelijk twee tracés voor (havenweg en E19). In een beslissing van de Vlaamse Regering dd. 23 mei 1996 werd ervoor geopteerd het laatste tracé te weerhouden.
- de capaciteits- en snelheidsverbetering tussen de grotere steden.

Omwille van de grote budgettaire consequenties worden door de N.M.B.S. alle investeringsmiddelen gericht op het uitbouwen van het HST-net. De voorgenomen capaciteits- en snelheidsverbeteringen worden daardoor verschoven tot na de eeuwwisseling.

Binnen de beheersovereenkomst werd vastgelegd dat de bijdragen van de federale overheid aan de N.M.B.S. geplafonneerd zijn. De niet-indexering van deze bijdragen impliceert waarschijnlijk dat zal moeten worden bespaard op de dienstverlening; dat lijnen, halteplaatsen en weinig gebruikte stations zullen worden gesloten en/of dat de tarieven jaarlijks zullen stijgen in reële termen. Verschillende sporenbundels, diverse goederenkoersen en kleinere stations zouden bijgevolg op termijn kunnen vrijkomen voor andere ruimtelijke ontwikkelingen.

3.8.4. Stads- en streekvervoer

De beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en de vervoersmaatschappij de Lijn stelt dat deze laatste in 1993 minstens evenveel kilometers-aanbod moet realiseren dan in 1992, terwijl er een reizigerstoename moet worden nagestreefd van minstens 2%. De Lijn zal waarschijnlijk dezelfde rationaliseringstendenzen doormaken als hierboven werd aangegeven voor de N.M.B.S.

3.8.5. Luchthavens

Om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen, zal op de luchthaven van Zaventem op termijn een landingsbaan moeten worden verlengd. Ook werden beperkte uitbreidingen aangevraagd van de in het gewestplan vastgelegde gebieden. Het is eveneens wenselijk dat er in de aanvliegeroutes een veiligheidszone wordt voorzien waarin bebouwing wordt geweerd.

Op de luchthaven van Oostende werd de landingsdrempel van baan 26 verplaatst. De operationele lengte van deze landingsbaan werd van 2.200 m op 2.800 m gebracht, waardoor de allergrootste vliegtuigen met volledige lading kunnen landen. Ten Zuidoosten van de luchthaven wordt op dit ogenblik de eerste fase van de aanleg van een industrieterrein voor specifieke luchtvaartgebonden bedrijven opgestart en de verbindingsrolbaan tussen de startbaan en het industriegebied. Voor de luchthaven van Antwerpen wordt een studie uitgevoerd naar een mogelijke verlenging van de startbaan van 1.475 tot 2.000 m.

3.8.6. Elektriciteitsleidingen

Door Electrabel worden in 1993-1998 5 nieuwe lijnen voorzien op het 380 kV-net, nl. Eksel-Overpelt, een aftakking van Drogenbos te Mekingen, een lijn Izegem-Zedelgem-Brugge-Zuienkerke-Zeebrugge, een lijn Tihange-Landen en een lijn Masenhoven-Merksem. Er werden ook 17 nieuwe lijnen of aansluitingen op het 150 kV-net voorzien.

3.8.7. Pijpleidingen

De groei van het aardgasverbruik bedraagt ca 2% per jaar. Voor de uitbouw van het aardgasnet zijn de voornaamste opties van Distrigas de onderzeese aanvoerlijnen naar Zeebrugge, de afvoer vanaf Zeebrugge met doorverbinding naar het oosten (Duitsland), een nieuwe doorvoerlijn naar Frankrijk, eventueel een ringlijn rond Brussel en de uitbreiding van de ondergrondse opslagcapaciteit te Loenhout. Op het net moeten op regelmatige plaatsen technische installaties kunnen worden geplaatst (drukaanpassing). Op internationaal vlak zou de intentie bestaan om van België een "hub" te maken voor de internationale uitwisseling van aardgas, ook al wordt de tweede verbinding tussen de Noorse gasvelden en het Europese continent aangeland in Duinkerke.

Voor de andere pijpleidingen zouden geen lange-termijnvooruitzichten kunnen worden geformuleerd: men speelt in op de wensen van de klanten.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Deel 2: Gewenste Ruimtelijke Structuur - richtinggevend gedeelte

2

Inhoudstafel

INLEIDING	309
Opbouw van de “gewenste ruimtelijke structuur”.	309
Een samenwerking tussen de drie niveaus op basis van subsidiariteit	310
De gewenste ruimtelijke structuur in nationaal en internationaal perspectief	312
I: VISIE OP DE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN VLAANDEREN	315
1. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding	317
2. Vlaanderen: open en stedelijk	319
3. Vier basisdoelstellingen	320
II: RUIMTELIJKE PRINCIPES VOOR DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	321
1. Gedeconcentreerde bundeling	323
2. Poorten als motor voor ontwikkeling	324
3. Infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten	325
4. Fysisch systeem ruimtelijk structurerend	326
III: GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	329
III.1. DE STEDELIJKE GEBIEDEN	331
1. Algemene benadering	331
1.1. Begrippen met betrekking tot de stedelijke ontwikkeling	331
1.2. Beleidsmatige benadering	332
2. Doelstellingen	334
2.1. Het stimuleren en concentreren van activiteiten	334
2.2. Het vernieuwen van de stedelijke woon- en werkstructuur door strategische stedelijke projecten	334
2.3. Het ontwikkelen van nieuwe woningtypologiën en kwalitatieve woonomgevingen	335
2.4. Het leefbaar en bereikbaar houden door andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid	335
2.5. Het verminderen van het ongeordend uitzwermen van functies	335
3. Selectie, afbakening en nadere uitwerking	336
3.1. Selectie en afbakening van stedelijke gebieden	336
3.2. Selectie en nadere uitwerking van stedelijke netwerken	349
4. Ontwikkelingsperspectieven	356
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	356
4.2. Minimale woningdichtheden	361
4.3. Differentiatie en verbetering van de woningvoorraad	362

2 Inhoudstafel

4.4. Versterken van de multifunctionaliteit	364
4.5. Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer	366
4.6. Afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied	366
4.7. Bundelen van de kleinhandel	367
4.8. Optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik	368
4.9. Zorg voor collectieve en openbare ruimten	371
4.10. Behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke	371
4.11. Waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden	372
4.12. Behoud en uitbouw van cultureel-maatschappelijke en historisch waardevolle elementen in de stedelijke gebieden	373
4.13. Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid	373
4.14. Gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	375
5. Instrumenten	377
5.1. Strategische stedelijke projecten	377
5.2. Stadsrenovatie en -vernieuwing	379
III.2. BUITENGEBIED	381
1. Algemene benadering	381
1.1. Ontwikkelingen en begrippenkader	381
1.2. Beleidsmatige benadering	382
2. Doelstellingen	383
2.1. Het vrijwaren van het buitengebied voor de essentiële functies	383
2.2. Het tegengaan van de versnippering van het buitengebied	384
2.3. Het bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied	384
2.4. Het inbedden van landbouw, natuur en bos in goed gestructureerde gehelen	384
2.5. Het bereiken van een gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied	385
2.6. Het afstemmen van het ruimtelijk beleid en het milieubeleid op basis van het fysisch systeem	386
2.7. Het bufferen van de natuurfunctie in het buitengebied	386
3. Afbakening en ontwikkelingsperspectieven voor de natuurlijke structuur	387
3.1. Afbakening	388
3.2. Ontwikkelingsperspectieven	393
4. Afbakening en ontwikkelingsperspectieven voor de agrarische structuur	395
4.1. Afbakening	397
4.2. Ontwikkelingsperspectieven	401
5. Ontwikkelingsperspectieven voor de nederzettingsstructuur	404
5.1. Differentiatie van de nederzettingsstructuur	404

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	405
5.3. Wonen en werken concentreren in de kernen van het buitengebied	409
5.4. Selectieve bundeling van groei in bebouwde perifere landschappen	411
5.5. Geen verdere groei van linten en verspreide bebouwing	412
6. Ontwikkelingsperspectieven voor het landschap	413
6.1. Specifieke ordening van elementen en componenten	413
6.2. Landschap als gegeven bij de afweging van ruimtelijke ingrepen	414
7. Ontwikkelingsperspectieven voor de andere functies van het buitengebied	417
7. 1. Recreatie en toerisme	417
7.2. Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	423
7.3. Waterwinning en ontginning	426
8. Instrumenten voor het buitengebied	429
8.1. Geïntegreerd plattelandsbeleid	429
8.2. Landinrichting	430
8.3. Ruimtelijke ondersteuning van het integraal waterbeheer	431
8.4. Maatregelen op het bouwen in het buitengebied	431
8.5. Strategische projecten voor het buitengebied	431
III. 3. GEBIEDEN VOOR ECONOMISCHE ACTIVITEITEN	433
1. Algemene benadering	433
1.1. Begrippen	433
1.2. Beleidsmatige benadering	434
2. Doelstellingen	434
2.1. Het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten	434
2.2. Het ondersteunen van de economische sterkte van iedere subregio	435
2.3. Het ruimtelijk beleid ondersteunen met het economisch ontwikkelingsbeleid	435
3. Economische knooppunten	435
3. 1. Selectie	436
3.2. Ontwikkelingsperspectieven	441
3.3. Instrumenten	458
4. Poorten	459
4.1. Selectie en afbakening	459
4.2. Ontwikkelingsperspectieven	464
III. 4. LIJNINFRASTRUCTUUR	469
1. Algemene benadering	469
1.1. Probleemstelling: bereikbaarheid en leefbaarheid in gevaar	469
1.2. Begrippen mobiliteit	471

2 Inhoudstafel

1.3. Duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling	471
1.4. Beleidsmatige benadering	472
2. Doelstellingen mobiliteit en lijninfrastructuur	477
2.1. Versterking van alternatieven voor het autoverkeer	477
2.2. Optimalisering door categorisering van het wegennet	477
2.3. Een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer	478
3. Wegeninfrastructuur	478
3.1. Categorisering van wegen naar gewenste functie	478
3.2. Selectie en ontwikkelingsperspectieven	484
3.3. Instrumenten	497
4. Spoorinfrastructuur	498
4.1. Selectie	500
4.2. Ontwikkelingsperspectieven	504
5. Infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied	509
5.1. Ontwikkelingsperspectieven	509
6. Waterwegeninfrastructuur	511
6.1. Selectie	511
6.2. Ontwikkelingsperspectieven	512
7. Pijpleidingen en elektriciteitsleidingen	515
7.1. Selectie	516
7.2. Ontwikkelingsperspectieven	516
IV: VOORWAARDEN, MAATREGELEN EN INSTRUMENTEN MET EEN ALGEMENE DRAAGWIJDTE	519
1. Creëren van een breed maatschappelijk draagvlak	521
2. Creëren van structurele vormen van samenwerking en onderlinge ondersteuning	522
3. Voeren van een aangepast en effectief grond- en pandenbeleid	522
4. Versterken van de ruimtelijke-ordeningsadministraties in de verschillende bestuursniveaus en het ondersteunen van de andere overheidssectoren die voor de doorwerking een verantwoordelijkheid dragen	524
5. Geïntegreerd benaderen van de ruimtelijke-, de economische-, de milieu-, de mobiliteits- en de sociaal-culturele aspecten van maatschappelijke activiteiten met een ruimtelijke impact	525
5.1. Mogelijkheden voor meer integratie tussen ruimtelijk beleid en sectoraal beleid	525
5.2. Evaluatie van de MER bepalingen	526
5.3. Evaluatie van de VLAREM-bepalingen en Bodemsanerings-decreet	526
6. Opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen en -instrumenten	

vanuit een gelijktijdige en gelijkwaardige benadering van de ruimtebehoeften van de maatschappelijke activiteiten	527
7. Het vernieuwen van het wetgevend en decretaal kader inzake het ruimtelijke-ordeningsbeleid	528
8. Uitvoeren en implementeren van beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek inzake het ruimtelijke-ordeningsbeleid	529
V: RUIMTEBOEKHOUDING	531
1. Kwantitatieve opties met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van verschillende activiteiten en functies	533
2. Vertaling van kwantitatieve opties in oppervlaktewijzigingen van gewestplanbestemmingen	534
2.1. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot wonen in een oppervlaktewijziging van de gewestplanbestemmingen voor wonen	534
2.2. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot bedrijvigheid in een oppervlaktewijziging van de gewestplanbestemmingen voor bedrijvigheid	534
2.3. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot natuur en bos in een oppervlaktewijziging van de gewestplanbestemmingen voor natuur en bos	535
2.4. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot landbouw in een oppervlaktewijziging van de gewestplanbestemmingen voor landbouw	536
2.5. Oppervlakte(wijzigingen) van recreatieve bestemmingen	536
2.6. Oppervlakte (wijzigingen) van overige bestemmingen	536
3. Ruimteboekhouding	537
BIJLAGE - BEGRIPPENLIJST	539

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 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.

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 ruimteboekhouding 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 in het perspectief van 2007. 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

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

de taak);

- 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.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

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 infrastructuren 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 Ruimtelijke 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 hypothekeren.

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 behoedzaamheid 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.

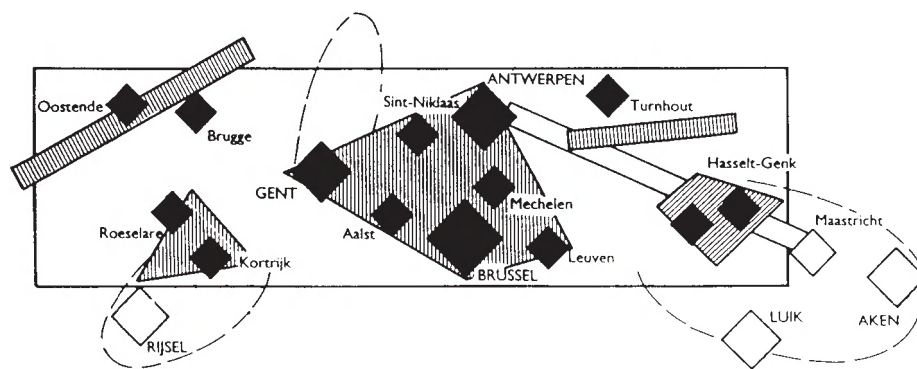
II Ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur

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.

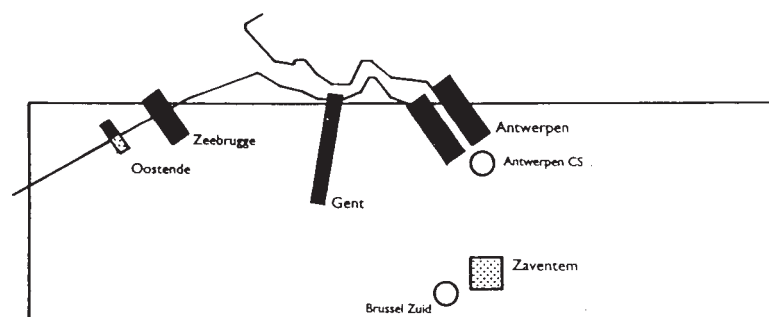
De bundeling streeft een selectieve concentratie na van de groei van het wonen, het werken en van de andere maatschappelijke functies in de steden en in de kernen van het buitengebied, steeds met respect voor de draagkracht van de stedelijke gebieden. Verweving van activiteiten en functies staat daarbij 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

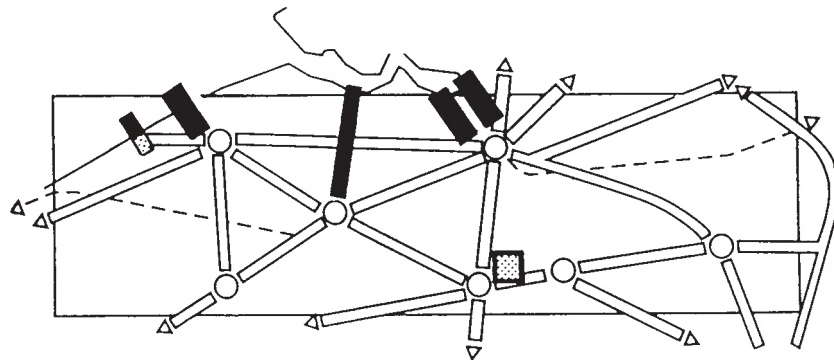
Gewenste ruimtelijke structuur

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.

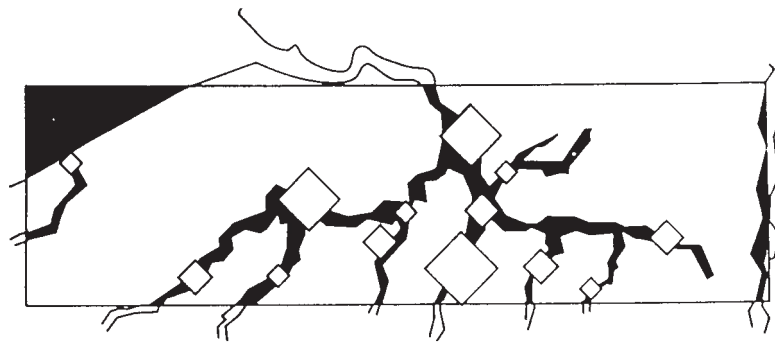
3. Infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten



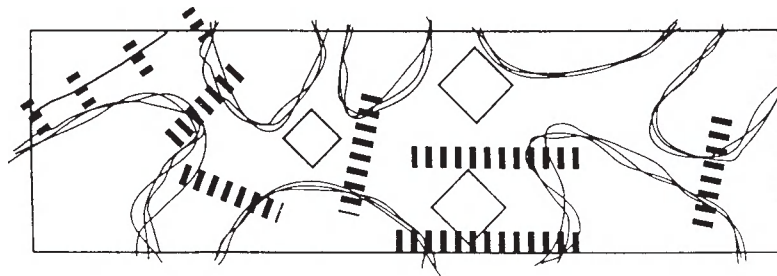
Het grotendeels reeds bestaande stelsel van spoor- en autosnelwegen, aangevuld met waterwegen, verbindt de Vlaamse groot- en regionaalstedelijke gebieden onderling, met Brussel en met de stedelijke gebieden in Wallonië, Nederland, Frankrijk en Duitsland en doet dat via de Kanaaltunnel met Groot-Brittannië. 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

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

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.

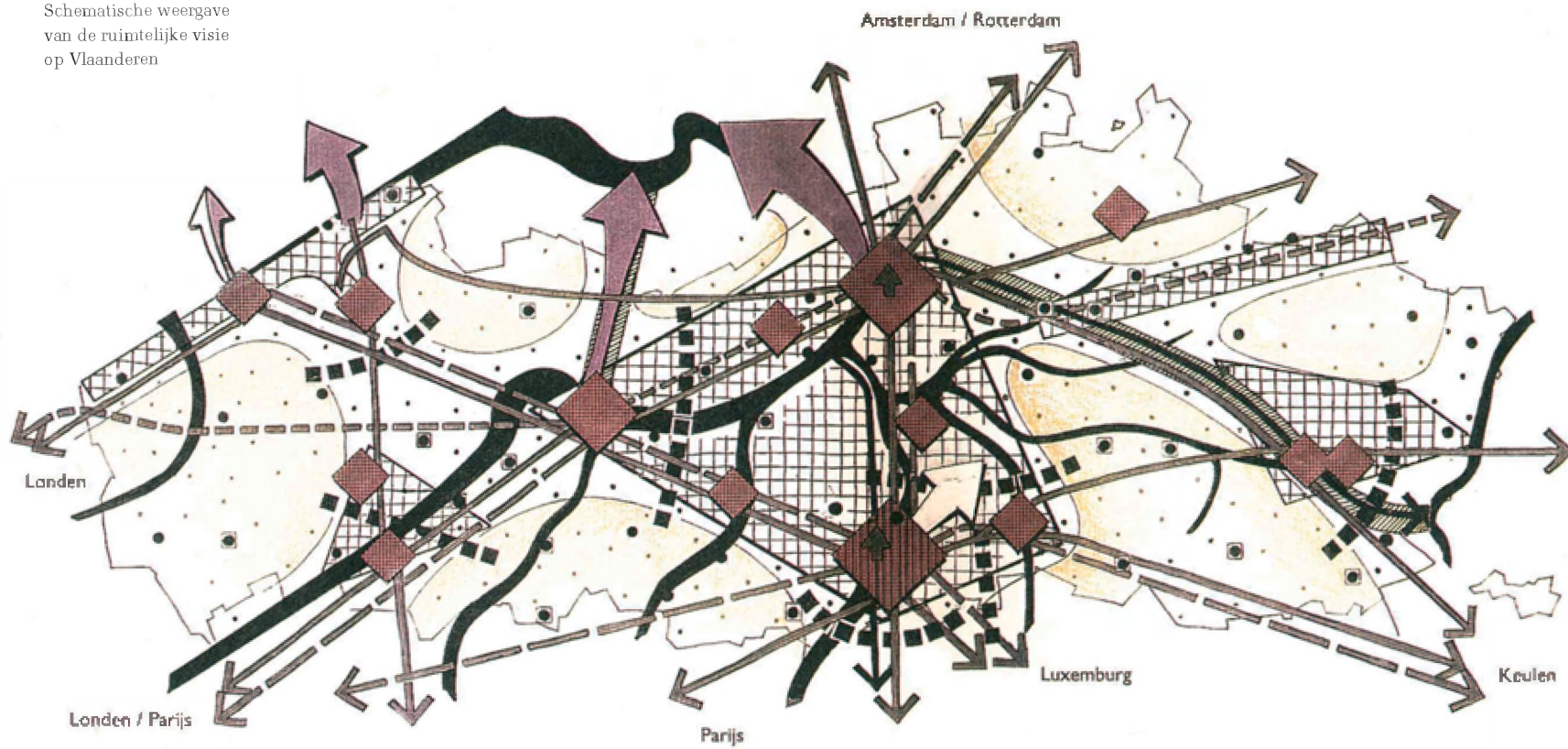
In Vlaanderen wordt de ruimtelijke structuur van het buitengebied vandaag bepaald door het samenhangend geheel van rivier- en beekvalleien, grote en aaneengesloten natuur- en boscomplexen, belangrijke landbouwgebieden, de nederzettingsstructuur, het landschap en de infrastructuren....

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.

Kaart 1

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.

¹ 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 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 structurende 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 uitzwerming, 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, spoorwegemplacements 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 gezinsverdunding 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 automobilititeit 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 bui-

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.

tengebied. Vanuit deze beleidsmatige benadering kan het principe van de gedeconcentreerde bundeling worden waargemaakt en de druk op het buitengebied worden verminderd.

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 stedelijk 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 stedelijk gebied rond Brussel. Het Vlaams stedelijk 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-Oppem 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 stedelijk gebied rond Brussel).

Opgemerkt moet worden dat binnen het Vlaams stedelijk 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 stedelijk 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 stedelijk 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 stedelijk 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 stedelijk 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 categoriën “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 groot- en 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) opgevaardigd 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 stedelijk 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 functioneel-hiërarchische benadering als niet-stedelijke kern aangeduid - beleidsmatig opgevalueerd 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 functioneel-hiërarchische 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 Mijng gebied en binnen het economische netwerk van het Albertkanaal.]

(toegevoegd bij herziening van 12 december 2003)

– 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 Leopoldsborg worden om deze reden opgevalueerd 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.

* **Leopoldsborg** 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 van moet 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:

(geschrapd bij herziening van 12 december 2003)

– 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 structuurondersteunende 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.

(geschrapd bij herziening van 12 december 2003)

* **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.

* [...]

(geschrapd bij herziening van 12 december 2003)

* **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 woongelegenheden, 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 woongelegenheden, 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 als dusdanig. 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

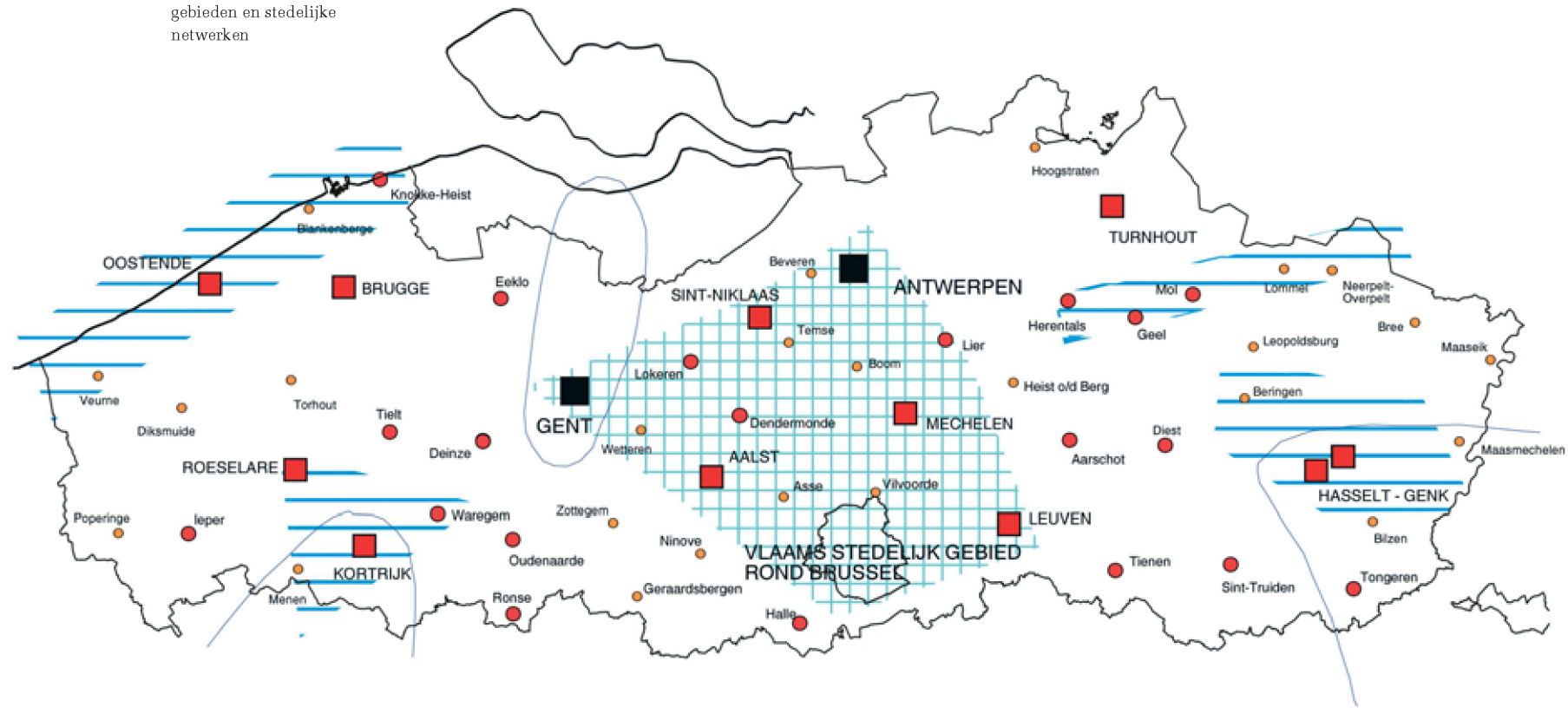
De afbakening van de stedelijke gebieden wordt als een essentiële beleidsmaatregel vooropgesteld om de stedelijke leegloop en de lintontwikkeling te stoppen, een “aanbodbeleid” inzake bijkomende woningen en ruimte voor economische activiteiten te kunnen realiseren en het buitengebied te vrijwaren van 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 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.

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 afbakeningsproces 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.

Kaart 2

Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken



SELECTIE STEDELIJKE GEBIEDEN EN STEDELIJKE NETWERKEN

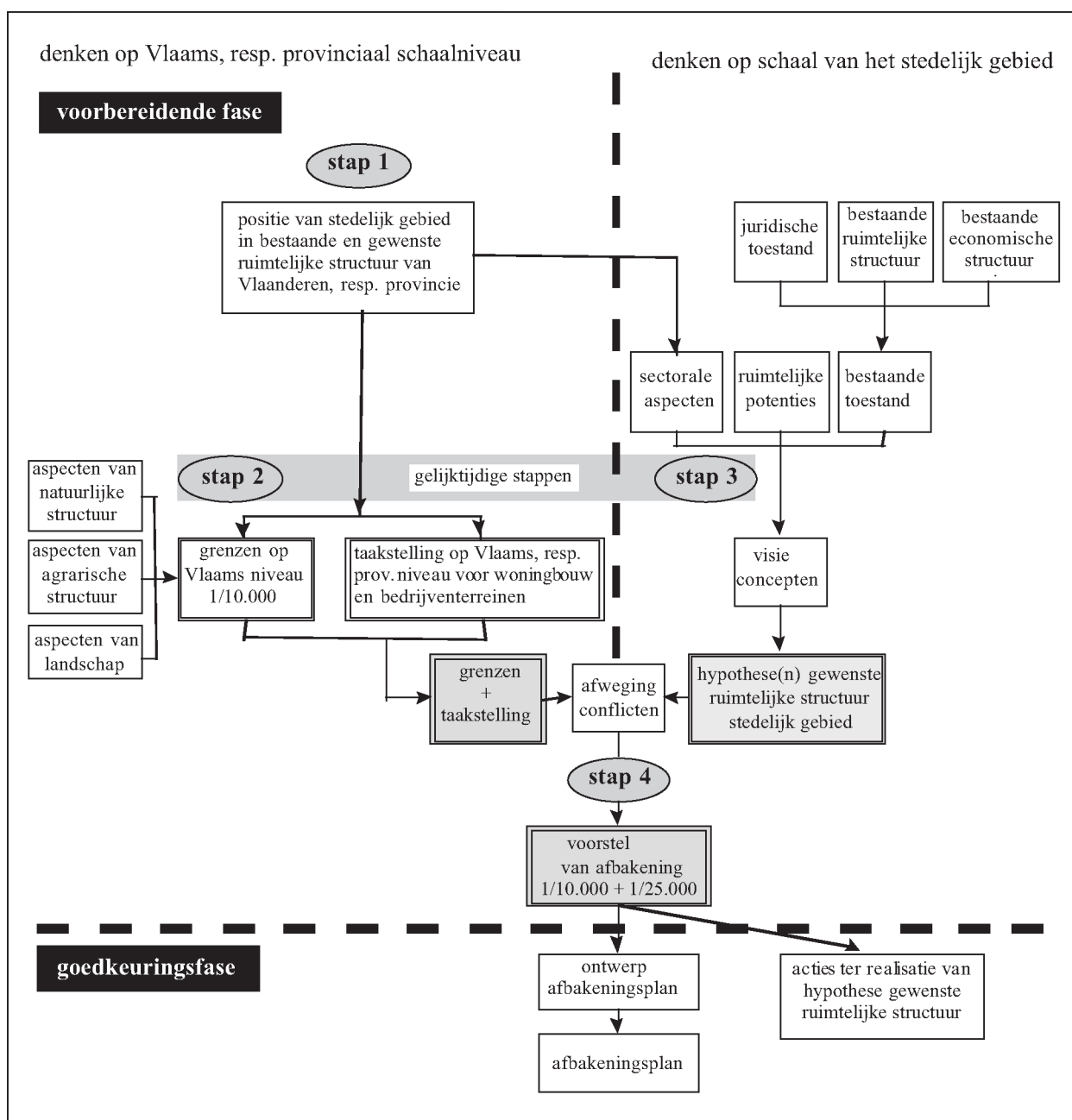
- Grootstedelijk gebied / Vl. stedelijk gebied rond Brussel
- Regionaalstedelijk gebied
- Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied
- Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau
- +++ Stedelijk netwerk van internationaal niveau
- Stedelijk netwerk van Vlaams niveau
- Grensoverschrijdend stedelijk netwerk

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Het afbakeningsproces

Het afbakeningsproces voor de grootstedelijke gebieden, het Vlaams stedelijk 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 landschappelijke 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 stedelijk 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 stedelijk 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 Rüsselheim), Rijn-Ruhr (met Essen, Düsseldorf, Duisburg, Keulen, Dortmund, Bonn, Bergische Städtedreieck) en de Randstad (met Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Dordrecht en Leiden).

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

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 stedelijk 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, Oplabbeek en Dilsen-Stokkem er deel van uit.

(gewijzigd, respectievelijk toegevoegd, respectievelijk geschrapt bij herziening van 12 december 2003)

- * 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]**

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

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 2007. 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.

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

Er werd een prognose gemaakt naar de behoefte aan bijkomende woningen tussen 1991 en 2007. Onder het begrip woningen worden woongelegenheden verstaan. Uitgaande van het recente cijfermateriaal van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) met betrekking tot de ontwikkelingen inzake gezinsgrootte en de ontwikkelingen inzake bevolkingsomvang, werden verschillende ramingen van de behoefte aan bijkomende woningen gemaakt. Hieruit is een voorzichtige prognose weerhouden. Elementen van deze prognose zijn de raming van het aantal gezinnen op basis van een prognose die de trend volgt, en een frictielegstand van 3% die in functie van de migratiedruk verhoogt of verlaagt.

In tabel 1 wordt de geraamde behoefte aan bijkomende woningen in de periode tussen 1991 en 2007 voorgesteld. Daaruit blijkt dat Vlaanderen in 2007 ongeveer 400.000 woningen (woongelegenheden) of 18% meer nodig zal hebben dan in 1991. Tot 2007 betekent dit een gemiddelde jaarlijkse uitbreiding van de woning-

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

voorraad met ca 25.000 woningen.

Deze relatief omvangrijke uitbreiding van de woningvoorraad wordt ondermeer veroorzaakt door de gezinsverdunding. Belangrijk hierbij is ook dat, door die gezinsverdunding en door de vergrijzing van de bevolking, een grotere behoefte zal ontstaan aan kleinere woningen. Het is weinig waarschijnlijk dat de behoefte aan bijkomende woningen kan worden opgevangen door opdeling van bestaande huizen.

Naast de behoefte aan bijkomende woningen bestaat een renovatie- en vernieuwbouwbehoefte van ongeveer 300.000 woningen of ongeveer 15% van de voorraad. Deze woningen bevinden zich in hoofdzaak in de centrale delen van de stedelijke gebieden.

Stap 1: Verdeling 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

Provincie	% van de behoefte	Behoefte aan bijkomende woningen in 2007
Antwerpen	26	105.098
Vlaams Brabant	17	65.919
West-Vlaanderen	18	69.248
Oost-Vlaanderen	22	85.725
Limburg	17	67.524
Vlaanderen	100	393.514

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. (gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

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%

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

De verschillen tussen de provincies kunnen worden verklaard door de verschillen in het bestaande nederzettingpatroon (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]

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

Het is de bedoeling dat het Vlaams Gewest (voor de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden) en de provincie (voor de kleinstedelijke gebieden en de gemeenten van het buitengebied) op basis van trends, prognoses en een ruimtelijk gedifferentieerde visie een kwantitatieve optie inzake het te realiseren aanbod aan woningbouw tot 2007 [voor de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren] en de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren vooropstelt (een zogenaamde taakstelling). Deze kwantitatieve optie kan niet als quotum worden gehanteerd voor het afleveren van vergunningen binnen de woongebieden. De kwantitatieve optie moet fungeren als toetskader voor de planning (op alle niveaus).

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

De implementatie van de taakstelling zal gebeuren in het afbakeningsproces van het stedelijk gebied (zie proces afbakening stedelijke gebieden, stap 1). Voor de gemeenten waar een buitengebiedbeleid moet worden gevoerd, wordt de kwantitatieve optie naar iedere gemeente uitgewerkt in de provinciale ruimtelijke structuurplannen.

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 tot 2007 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 woongelegenge-

den 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 maximaal aantal 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 wonen maximaal wordt gerealiseerd en de kwalitatieve ontwikkelingsperspectieven voor het stedelijke gebied worden ingevuld.]

(toegevoegd bij herziening van 12 december 2003)

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 tot 2007 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 uitvoeringsplan-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

nen 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 trendbreuksce-nario 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 ruimteboekhouding. 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 in 2007 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 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.]

(toegevoegd bij herziening van 12 december 2003)

4.2. Minimale woningdichtheden

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 streven naar minimale dichtheden;

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 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. 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

2

Gewenste ruimtelijke structuur

eigen aan een woonkern te beschouwen.

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 creë-

ren en het buitengebied van verdere residentiële bebouwing te vrijwaren. Anderzijds moet een kwalitatieve woning- en woonomgeving uitgewerkt worden zodat de woonfunctie blijvend behouden wordt en voldoende attractief is.

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.

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. Eveneens moet per stedelijk gebied een taakstelling inzake sociale woningbouw worden ontwikkeld waarbij de verhouding wordt bepaald in functie van de bestaande verhouding tussen woonnood en woonbehoeften van de zwakkere bevolkingsgroepen in het stedelijk gebied en in het buitengebied. Deze verhoudingen kunnen sterk verschillen van regio tot regio.

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 locaties 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.

2 **Gewenste ruimtelijke structuur**

Voor de vernieuwing van het bestaande woningpatrimonium (renovatie en vernieuwbouw geraamd op ca 300.000 tegen 2007) 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 cumulatie 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 activiteiten 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 VLAREM noodzakelijk, maar moeten tevens de gevolgen van het Bodemsaneringsdecreet 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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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.

4.6. Afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied

Geopteerd wordt de aan het wonen gerelateerde gemeenschaps- en nutsvoorzieningen⁷ te concentreren in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied. 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,...).

⁷ 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 telecomminfrastructuur, container-park, ...

4.7. Bundelen van de kleinhandel

Almaar 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 kleinhandel⁸ 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 niveau 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 eco-

⁸ 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 verkoopsoppervlakte. Dit zijn onder meer (kleine) winkels, discounts, grootwinkelbedrijven, shoppingscentra, baanwinkels, ...

2

Gewenste ruimtelijke structuur

nomische 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.

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 ste-

delijke 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 beschouwd⁹. 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

⁹ 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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 gebieden¹⁰.

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 voorzieningen met bijkomend ruimtegebruik mogelijk.

Aanpassingen aan nieuwe functionele noden en nieuwe marktfragen kunnen echter niet zonder meer en overal gepaard gaan met een bijkomende ruimtevraag 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-, werken-ontspanningsmilieu betekent dat een integrale visie op het stedelijk gebied wordt ontwikkeld waarin toerisme en recreatie gelijkwaardig wordt. 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

¹⁰ 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.

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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 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 land-

bouwactiviteiten 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 cultureel-maatschappelijke 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 verzaakt. 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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 automobiliteit 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 vervoersysteem (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.

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 stedelijk gebied rond Brussel

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het Vlaams stedelijk 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 stedelijk 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 aanwezigheid 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 stedelijk 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 "nega-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

tieve" elementen is het aangewezen dat wordt aangegeven dat op specifieke locaties de (grote) troeven van het Vlaams stedelijk 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 stedelijke gebieden rond Brussel (tussen Zaventem en Groot-Bijgaarden) moeten de specifieke ontwikkelingen steunen op:

- het grootstedelijk vestigingsmilieu. Het Vlaams stedelijke 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 stedelijk 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 stedelijk gebied rond Brussel essentieel is. Vanuit dit principe moet worden aangegeven onder welke voorwaarden onbebouwde ruimte in het bestaande woongebied een "open ruimte" bestemming kan krijgen.

Dit betekent ook dat het Vlaams stedelijk 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 stedelijk 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 stedelijk gebied rond Brussel wordt prioritair rekening gehouden met de doelstellingen van Vlabinvest. Ook worden in het afbakeningsproces van het Vlaams stedelijk 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 weginfrastructuur 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 stedelijk 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;

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- 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.

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-ordeningsbeleid 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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 organisatie- 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.

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 fysieke 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 geadviseerd 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 afvalbeheer/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 infrastructuren 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 generaliseerd 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).

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-, punt- en vlakvormige natuurelementen, door kleinere natuur- en boscomplexen en door parkgebieden.

Het begrip natuurlijke structuur wordt in haar ruimtelijke betekenis gehanteerd¹¹. 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 ecotopen¹². Bovendien staat de natuurlijke structuur mee in voor buffering en regeneratie van de natuurlijke hulpbronnen, zoals onder meer het grondwater.

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

¹¹ 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.

¹² Ecotoop: ruimtelijk begrensde ecologische eenheid met een karakteristieke homogeniteit.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 volgende¹³.

¹³ 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 natuurverbindingsgebieden en natuurverwevingsgebieden tot het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk.

De grote eenheden natuur

Een grote eenheid natuur is een aaneengesloten gebied

- waar de natuurfunctie bovengeschied is aan de andere functies en natuur als hoofdgebruiker voorkomt¹⁴;
- waar momenteel een overwegend hoge biologische waarde¹⁵ en een hoge toekomstwaarde¹⁶ 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 bovengeschied 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;
- waar op termijn een secundaire kern kan gevormd worden of een bestaande kern kan versterkt worden die de duurzame instandhouding van ecotopen kan garanderen.

14 - Bovengeschied, ondergeschied, nevensgeschied duidt op het onderling belang van de verschillende functies. Bovengeschied = van betrekkelijk meer betekenis; nevensgeschied = als gelijke naast elkaar gesteld; ondergeschied = van betrekkelijke mindere betekenis.

- Hoofdgebruiker, nevengebruiker duidt op het ruimtelijk voorkomen van de verschillende functies.

15 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.

16 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

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.

De meerderheid van de bestaande bossen zal worden opgenomen in de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden. Daarnaast wordt in ruimtelijke uitvoeringsplannen bosgebied en bosuitbreidingsgebied afgebakend waar het beleid gericht is op de uitbreiding van het bosareaal.

3.1.3. Een kwantitatieve optie voor de afbakening van de gebieden van de natuurlijke structuur.

In totaal worden in de ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de gebieden van de natuurlijke structuur van Vlaams belang 125.000 ha grote eenheden natuur en

2 Gewenste ruimtelijke structuur

grote eenheden natuur in ontwikkeling in overdruk afgebakend en 150.000 ha natuurverwevingsgebied, waarvan maximaal 70.000 ha tegelijkertijd behoren tot de agrarische structuur. 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.

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 in toekomstige bosgebieden en bosuitbreidingsgebieden de nodige ruimte wordt voorzien voor ongeveer 10.000 ha nieuw bos. 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 valleien

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 aandacht krijgt;
 - * het strand gelegen in de omgeving van natuurgebieden kan afgesloten worden voor recreatie;

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- * 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-overwelfen.

3.2.3. 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.

3.2.4. 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.

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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 natuurverbingsgebieden. 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 aangehaald 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 landbouwgebruik 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 beroepslandbouw¹⁷. 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.

¹⁷ Beroepslandbouw : beroepsmatige landbouwbedrijfsvoering : het voortbrengen (kweken) van planten en/of dieren in hoofd- of nevenberoep.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

4.1.3. Differentiatie van de agrarische bebouwingmogelijkheden 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 aanvoeld 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. bebouwingmogelijkheden 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).

Bouwvrije zones

Voor de differentiatie van de gebieden van de agrarische structuur, in functie van de bebouwingmogelijkheden, betekent 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 zijn verkoop van hoeveproducten, bewerken van eigen producten, eigen mestverwerking, hoevetoerisme. 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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 veevoeder- 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 bedrijven¹⁸ te stimuleren, kan er in sommige gevallen worden voorgesteld nieuwe grondloze agrarische bedrijven in te planten op specifiek te ontwikkelen agrarische bedrijvenzones (zie 4.2.2).

¹⁸ 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.

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; als bestemming van het wonen, los van de agrarische functie, in de gebieden van
- 3) de agrarische structuur mits het beantwoordt aan de grenzen gesteld aan zonevreemde 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.

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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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, onderzoeksinstituten) 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 programmering 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 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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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.

– 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 infrastructuren (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 uitwaaiering 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.

5.2. **Trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden: 60% in de [gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren] en 40 % in de kernen van [de gemeenten volledig tot het buitengebied behoren]**

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

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 2007. 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 woonegelegenheden 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.]

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Er werd een prognose gemaakt naar de behoefte aan bijkomende woningen tussen 1991 en 2007. Onder het begrip woningen worden woongelegenheden verstaan. Uitgaande van het recente cijfermateriaal van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) met betrekking tot de ontwikkelingen inzake gezinsgrootte en de ontwikkelingen inzake bevolkingsomvang, werden verschillende ramingen van de behoefte aan bijkomende woningen gemaakt. Hieruit is een voorzichtige prognose weerhouden. Elementen van deze prognose zijn de raming van het aantal gezinnen op basis van een prognose die de trend volgt, en een frictieleegestand van 3% die in functie van de migratiedruk verhoogt of verlaagt.

In tabel 3 wordt de geraamde behoefte aan bijkomende woningen in de periode tussen 1991 en 2007 voorgesteld. Daaruit blijkt dat Vlaanderen in 2007 ongeveer 400.000 woningen (woongelegenheden) of 18% meer nodig zal hebben dan in 1991. Tot 2007 betekent dit een gemiddelde jaarlijkse uitbreiding van de woningvoorraad met ca 25.000 woningen.

Deze relatief omvangrijke uitbreiding van de woningvoorraad wordt ondermeer veroorzaakt door de gezinsverdunding. Belangrijk hierbij is ook dat, door die gezinsverdunding en door de vergrijzing van de bevolking, een grotere behoefte zal ontstaan aan kleinere woningen. Het is weinig waarschijnlijk dat de behoefte aan bijkomende woningen kan worden opgevangen door opdeling van bestaande huizen.

Naast de behoefte aan bijkomende woningen bestaat een renovatie- en vernieuwbouwbehoefte van ongeveer 300.000 woningen of ongeveer 15% van de voorraad. Deze woningen bevinden zich in hoofdzaak in de centrale delen van de stedelijke gebieden.

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

Provincie	% van de behoefte	Behoefte aan bijkomende woningen in 2007
Antwerpen	26	105.098
Vlaams Brabant	17	65.919
West-Vlaanderen	18	69.248
Oost-Vlaanderen	22	85.725
Limburg	17	67.524
Vlaanderen	100	393.514

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.

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

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%

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

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.

Stap 3: Kwantitatieve optie voor de [gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren]

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

Het is de bedoeling dat het Vlaams Gewest (voor de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden) en de provincie (voor de kleinstedelijke gebieden en de gemeenten van het buitengebied) op basis van trends, prognoses en een ruimtelijk gedifferentieerde visie een kwantitatieve optie inzake het te realiseren aanbod aan woningbouw tot 2007 voor [de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren] vooropstelt (een zogenaamde taakstelling). Deze kwantitatieve optie kan niet als quotum worden gehanteerd voor het afleveren van vergunningen binnen de woongebieden. De kwantitatieve optie moet fungeren als toetskader voor de planning (op alle niveaus).

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

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 tot 2007 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 diffe-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

rentiatie 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 ruimteboekhouding.

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) woongebie-den 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 woningpatrimo-nium in het buitengebied (en dus verdere versnippering) en de enorme beleidsma-tige 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 ker-nen 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.]

(toegevoegd bij herziening van 12 december 2003)

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, ...).

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 gemeente-

2

Gewenste ruimtelijke structuur

lijke ruimtelijke uitvoeringsplannen wijzigingen worden aangebracht, binnen de globale opties van de ruimteboekhouding.

Lokale bedrijventerreinen in principe aansluitend bij hoofdorpen - 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 milieu-oogpunt 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 hoofdorpen.
- 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. Veeleer 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 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

2

Gewenste ruimtelijke structuur

- 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.

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 elementen¹⁹ en componenten²⁰ 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, ...

¹⁹ Landschapselementen zijn discrete objecten in het landschap : een gebouw, een perceel, een boom, een meer, een rivier (ANTROP, 1989).

²⁰ 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).

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 wegenpatroon, 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.

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).

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 gevrijwaard 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 perceleering.

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 relictten 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 Bochoolt, het Maasland, het Hageland, Haspengouw, het Land van Herve, de Brabantse bossen en in een aantal grote valleien.

Bij de gave landschappen staan het behoud en de versterking van de structurende 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 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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 ruimtevraag
- 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 inschatten, wordt er op basis van de categorieën 'toerisme en recreatie' en de subcategorieën 'verblijf' en 'dag'²¹ 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 draagkracht²².

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-economisch 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

21 Verblifstoerisme en verblifrecreatie 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

22 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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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;
- 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 infrastructures die een uitspraak op Vlaams niveau behoeven

Omwille van hun ruimtelijke impact en complexiteit behoeven een aantal specifieke toeristisch-recreatieve infrastructures 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 ontwikkelingsperspectieven 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.

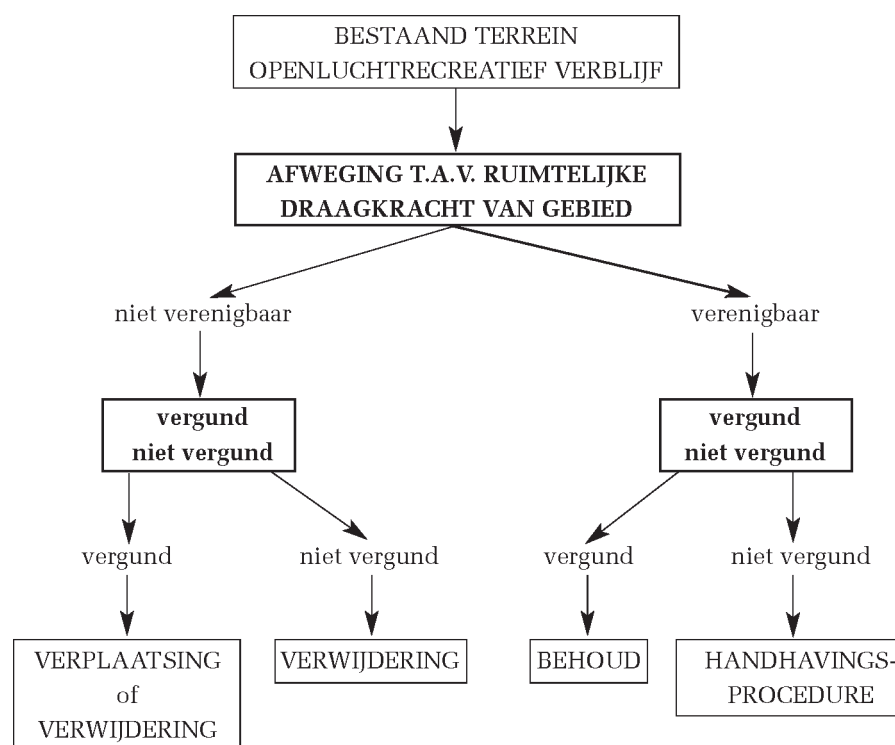
In de praktijk kan de evaluatie leiden

- 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 handhavingprocedure
 - 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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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

Vanwege de grote oppervlakte die golfterreinen beslaan, behoren zij tot de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructures die een uitspraak op Vlaams niveau behoeven. Ten aanzien van de lokalisatie van bijkomende terreinen in het buitengebied gelden de ruimtelijke voorwaarden die worden gesteld aan de hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur. In het kader van de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen zullen bestaande golfterreinen worden geëvalueerd ten opzichte van de structuurbepalende functies en activiteiten van het buitengebied.

Door hun lokalisatie en inplanting moeten golfterreinen een ruimtelijke meerwaarde creëren en moeten ze zoveel mogelijk worden opengesteld voor bepaalde vormen van recreatief medegebruik zoals wandelen en fietsen. Belangrijke voorwaarde hierbij is dat het medegebruik de hoog-dynamische functie (golf) niet aantast, bijvoorbeeld door het beperken van de laag-dynamische functies tot ingerichte fiets- en wandelpaden.

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.

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 onderschreven²³. Technologische verbeteringen kunnen slechts worden waargemaakt door een geleidelijke en voortdurende aanpassing van het consumptiegedrag en van de productiemethoden. Op de tweede plaats wordt gekozen voor hergebruik en op de derde plaats voor recyclage van afvalstoffen.

Afvalstoffen die niet kunnen worden hergebruikt of gerecycleerd²⁴ zullen, indien mogelijk, moeten worden verbrand. Verbrandingsassen en afvalstoffen die niet kunnen worden verbrand zullen moeten worden gestort.

²³ 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.

²⁴ Onder afvalverwerking wordt het nuttig toepassen (hergebruik of recyclage) of het verwijderen (verbranding of storten) van afval verstaan.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 mobiliteits-effect, 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 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 wordt het volgende opties vooropgesteld:

– **Huishoudelijke afvalstoffen**

In functie van het in voorbereiding zijnde stortverbod²⁵ 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 BATNEEC²⁶-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 ruimtelijke 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.

²⁵ 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).

²⁶ BATNEEC = Best Available Technology Not Entailing Excessive Costs (Best beschikbare technologie die geen buitensporige kosten meebrengt).

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 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 (industrieel 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 situeren²⁷ (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 Vlaanderen²⁸ 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 geïnfiltrerd of geïnjecteerd oppervlaktewater, kunnen geïntroduceerd worden en ze kunnen gekoppeld worden aan natuurontwikkeling.

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.

²⁸ Besluit van de Vlaamse Executieve van 21 oktober 1987 tot vaststelling van de kwaliteitsdoelstellingen voor alle oppervlaktewateren.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 delfstoffen-gebied. 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 delfstoftype kan aangetoond worden (= behoefte waarbij rekening wordt gehouden met de exclusiviteitswaarde, de vervangbaarheid 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 ont-

- ginningsgebieden binnen dezelfde delfstoffenzone;
- 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

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 inspraaksysteem 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 aanwezig 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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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.

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 herkaliseren 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's²⁹ 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-

²⁹ 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.

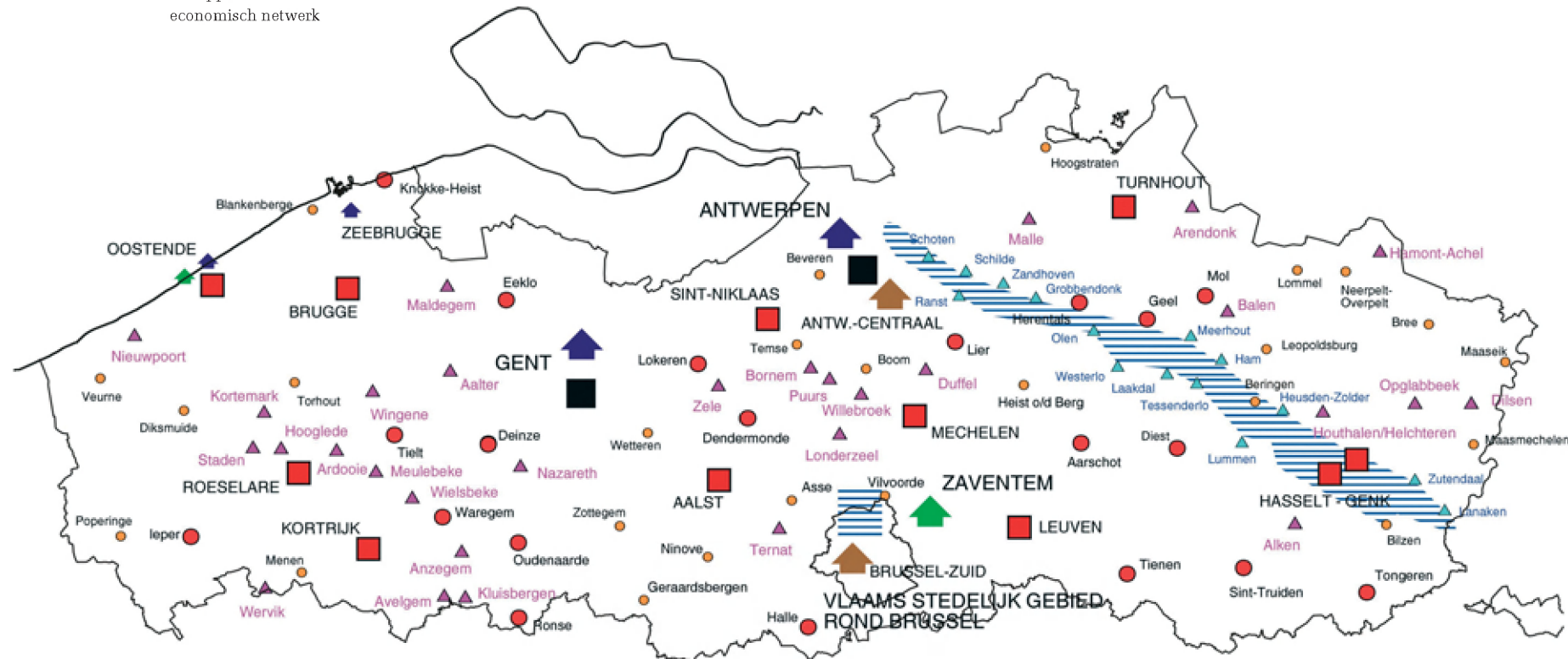
3.1. Selectie

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.

Kaart 3

Selectie economische knooppunten en economisch netwerk



SELECTIE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN EN ECONOMISCHE NETWERKEN

- ■ ■ Stedelijke gebieden
- ▬▬▬ Economisch netwerk
- ▲▲▲ Poort (zeehavens, luchthavens, HST-station)
- ▲ Economisch knooppunt buiten stedelijke gebieden en buiten economische netwerken
- ▲ Economisch knooppunt in economische netwerken

2

Gewenste ruimtelijke structuur

- 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.

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 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 langs 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.

(toegevoegd en geschrapt bij herziening van 12 december 2003)

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 arbeidsbalans³⁰ van meer dan 60.

Volgende gemeenten worden geselecteerd: Aalter, Alken, Anzegem, Ardoioie, 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 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 bete-

30 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

kent 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.

3.2. 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 in 2007 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 ruimtevrage 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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 tegen 2007 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;
- 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 ruimtebalans³¹) 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-tewerkstellingscijfers³² (oa zonder de tewerkstelling in zeehavens). De verhouding in de totale Vlaamse tewerkstelling tussen de provincies

³¹ De in dit hoofdstuk opgenomen ruimtebalans heeft alleen betrekking op bedrijventerreinen. In Hoofdstuk V is een volledige ruimteboekhouding 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.

³² RSZ-tewerkstelling: het aantal tewerkgestelden volgens de gegevens van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 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 voorraad³³ voor Vlaanderen. Anderzijds blijkt dat deze reserve sterk ongelijkmatig verspreid is over de vijf provincies.

³³ 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 buffer-oppervlakte in de ruimtebalans voor economische activiteiten.

	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)		(309)	(306)	(3)		(5)	(5)	(0)		(16)	(10)	(6)		(77)	(43)	(34)		(679)			
- Tijdelijk niet realiseerbaar	(254)	(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		1056	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		1056				746	-632	-114		528	-343	-183		581	-554	-27					
In reservegebieden	-1457	-1282	-175		-524				-968	-794	-174		-978	-792	-186		-769	-585	-185					
TOTAAL	-2927				532				-1715				-1504				-1350				-6964			
(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, verminderd 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

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).

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 gedesaffecteerd 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 scheeffrekking gebeuren van de globale vergelijking tussen vraag en aanbod.

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 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 allerhande activiteiten daarbuiten te vermijden. Voor bepaalde economische knooppunten zoals voor het grootstedelijk gebied Antwerpen en het Vlaams stedelijk 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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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:

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 Albertkanaal³⁴ (= **pakket 2**)
 - een pakket voor de kleinstedelijke gebieden en de economische knooppunten buiten de pakketten 1 en 2³⁵ (= **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

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

³⁴ 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.

³⁵ De economische knooppunten die reeds binnen pakket 2 werden opgenomen vallen hier uiteraard buiten.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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.

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. Een historisch gegroeid bedrijf kan omschreven worden als een bedrijf, dat morfologisch en ruimtelijk verweven is met de omgeving en dat een specifieke sociaal-economische relatie heeft met de omgeving.

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 activi-

teiten (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), cargo-behandeling, 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 kleinhandelsactiviteiten³⁶; 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 dienstzones.** Zij worden specifiek voorbehouden voor kantoorfuncties en dienstverlenende activiteiten zonder loketfuncties;
- **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.

Voor historisch gegroeide bedrijven wordt het bedrijventerrein voor historisch gegroeide bedrijven ontwikkeld. Op Vlaams niveau wordt 500 ha voorzien voor de herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven binnen de gemeenten die niet als economisch knooppunt zijn geselecteerd. Het Vlaams Gewest baken, in overleg met de provincie en de gemeente, de bedrijventerreinen af voor de herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven buiten de economische knooppunten. Het bedrijventerrein voor historisch gegroeide bedrijven sluit aan bij de huidige vestiging of de kern van het buitengebied.

Het locatiebeleid moet voorop staan bij differentiatie van bedrijventerreinen. Dit betekent met name dat de ontwikkeling van kantoor- en dienstzones en klein-

³⁶ 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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

handelszones 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, gezamenlijke 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 reservebedrijventerreinen 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;

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

- 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 rioleringsstelsel) 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 hoofdorpen kunnen voorkomen zijn meerdere lokale bedrijventerreinen mogelijk mits motivering 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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

Bedrijventerrein voor historisch gegroeide bedrijven

Op Vlaams niveau wordt 500 ha voorzien voor de herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven; deze 500 ha maakt deel uit van de behoefte van 10.000 ha ruimte voor economische activiteiten tot 2007. Volgende principes gelden voor de lokalisatie en inrichting van bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven :

- 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;
- mogelijk in gemeenten die niet als economisch knooppunt zijn geselecteerd; de vermelde 500 ha voor historisch gegroeide bedrijven heeft alleen betrekking op de oppervlakte voor herlokalisatie of omvangrijke (meer dan 5 ha) uitbreiding ter plaatse van een historisch gegroeid bedrijf in een gemeente die niet is geselecteerd als economisch knooppunt.
- afbakening door het Vlaams Gewest, in overleg met de provincie en de gemeente
- aansluitend bij de huidige vestiging en/of de kern van het buitengebied.

Regionaal bedrijventerrein

Volgende principes gelden voor de lokalisatie en inrichting van nieuwe regionale bedrijventerreinen:

- lokalisatie uitsluitend in de stedelijke gebieden, de gemeenten van het netwerk Albertkanaal en de overige economische knooppunten;
- lokalisatie bij voorkeur aansluitend bij de bestaande bedrijventerreinen;
- verantwoording vanuit een globale ruimtelijke visie op het economisch knooppunt en de positie van het economisch knooppunt in Vlaanderen en in de provincie; in het bijzonder wordt in ieder economisch knooppunt een gewenste ruimtelijk-economische structuur uitgewerkt;
- afstemming van de oppervlakte van het regionaal bedrijventerrein op de reikwijdte en het belang van het economisch knooppunt en de spreiding van bedrijventerreinen in de overige economisch knooppunten in de provincie;
- afstemming van het bereikbaarheidsprofiel van de locatie op het mobiliteitsprofiel van de voorziene bedrijven (= locatiebeleid); naast de uitwerking van het locatiebeleid dienen ook de in te zetten instrumenten (waaronder ook niet - ruimtelijke instrumenten zoals het organiseren van openbaar en collectief vervoer) te worden aangegeven;
- geen kleinhandelsbedrijven op regionale bedrijventerreinen, tenzij op deze die gedeeltelijk als kleinhandelszone zijn afgebakend;
- ontsluiting uitsluitend en rechtstreeks via primaire wegen of secundaire wegen;
- maximale algemene uitrusting (telecommunicatie, water, gas en electriciteitsvoorziening, waterzuivering en riolering) en maximale specifieke uitrusting voor de respectievelijke specifieke regionale bedrijventerreinen.

3.2.6. Ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen

Ook bestaande bedrijven (zone-eigen of zonevreemde bedrijven³⁷ 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:

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.

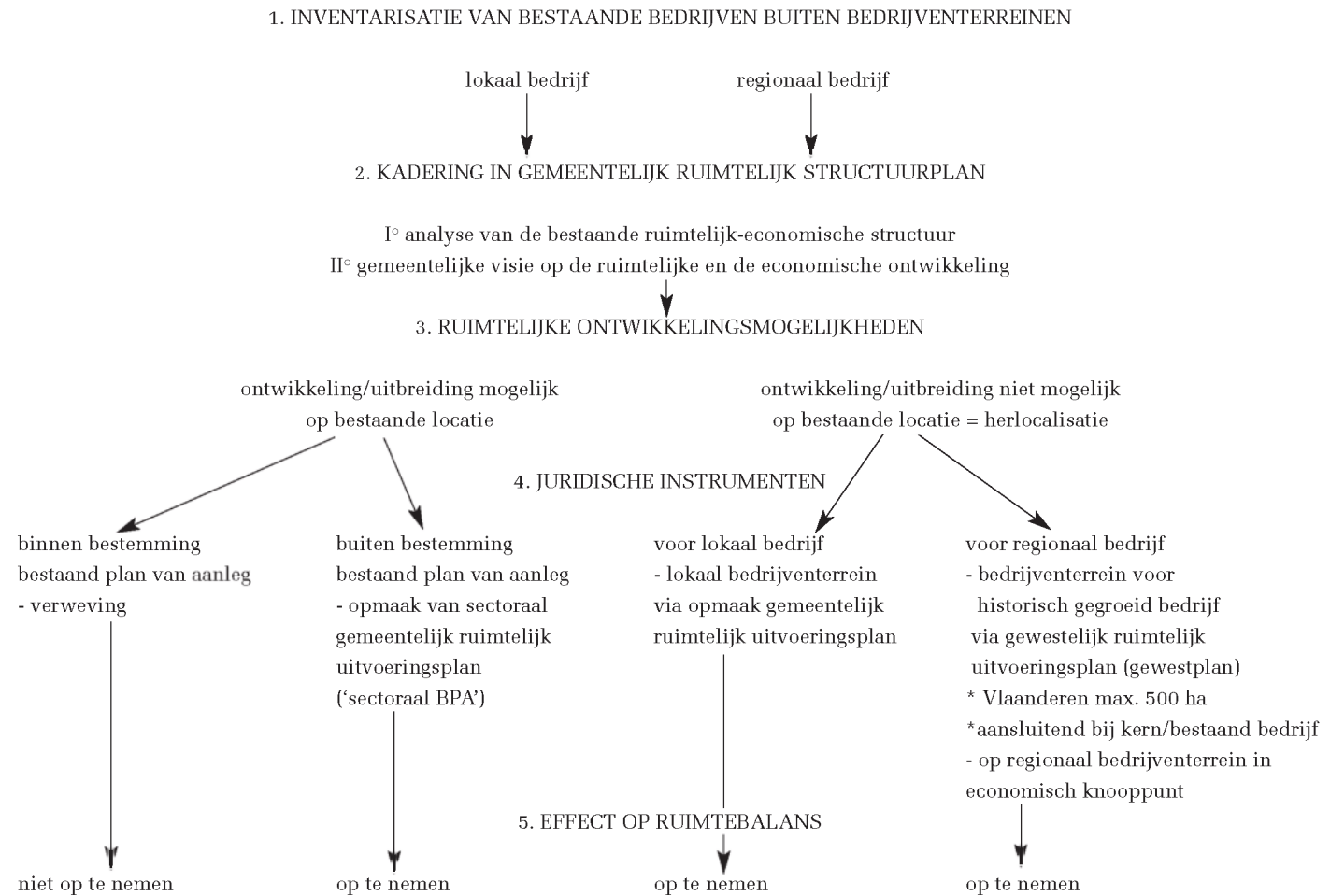
- Een maximale verweving van economische activiteiten met de activiteiten in haar (bebouwde of onbebouwde) omgeving wordt nagestreefd; goed nabuurschap moet het uitgangspunt vormen; voor het principe goed nabuurschap kan, net zoals voor het principe ruimtelijke draagkracht, geen algemeen geldende objectieve 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.

³⁷ 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).

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Tabel 6

Ontwikkelingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen



Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

- 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 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 ruimteba-

2

Gewenste ruimtelijke structuur

lans 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 Vlaamse wetgeving in functie van sterkere verweving kan gebeuren.

[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 ruimteboekhouding. 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 6 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.]

(toegevoegd bij herziening van 12 december 2003)

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 tot 2007. 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.

Om het zeehavengebied exclusief voor deze zeehavenactiviteiten (met name zee-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

havengebonden 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 lokaliserings 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 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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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-Belstor 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.

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, vliegtuigparkings, platformen en vrije ruimten, gebouwen, hangars, inschepingspiëren, controletoeren, uitrusting);
- 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 tot in 2007 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 verbindingfunctie naar het betrokken stedelijk gebied en naar de andere stedelijke gebieden in Vlaanderen (open-

2

Gewenste ruimtelijke structuur

- baar vervoer, weg, spoor (HST-station));
- de laagwaardige omgevingskwaliteiten ten aanzien van luchthavenactiviteiten;
- de uiterst beperkte draagkracht van de ruimte vooral op milieuhygiënisch 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, capaciteits-

uitbreidingen 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 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 bereikbaar-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

heid gegarandeerd;

- geen verdere ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toegelaten in de ker-
nen, 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 lucht-
havengebonden voorzieningen via nieuwe toegangen voor het wegverkeer vanaf
de E40 (Brussel-Leuven) en de E19 (Brussel-Antwerpen) en voor het spoorver-
keer 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 hogesnelheids-
reïnerverkeer en het internationale luchtverkeer op lange afstand wordt de com-
plementariteit van beide vervoerswijzen maximaal aangewend en wordt de
internationale luchthaven goed aangesloten op het HST-net. Rechtstreekse ver-
bindingen 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 strate-
gisch 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 lucht-
haven een grote verantwoordelijkheid bij het toestaan van vestigingen. Het is
aangewezen een strikte selectiviteit toe te passen om latere ontwikkelingsbe-
hoeften 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 bedrijven-
terreinen 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 modali-
teiten 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 lawaaï-
hinder.

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 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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

- 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.

III. 4. Lijninfrastructuur

1. Algemene benadering

1.1. Probleemstelling: bereikbaarheid en leefbaarheid in gevaar

De verhoogde bereikbaarheid³⁸ 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 verkeersleefbaarheid³⁹ 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.

³⁸ De bereikbaarheid is de mate waarmee een betreffende plaats gemakkelijk kan worden bereikt.

³⁹ 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 omgevingshinder⁴⁰) ligt in de functiemenging: de huidige gewestwegen hebben vrijwel steeds zowel een verbindende als een verzamel functie 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 langsheen 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).

⁴⁰ 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.

Anderzijds is bekend dat een uitbreiding van infrastructuur leidt tot een toename van de (auto)mobiliteit.

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, abonnementbezit, 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 :

2

Gewenste ruimtelijke structuur

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen, omwille van de belangrijke impact ervan op de economische ontwikkeling ;
- 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 alsdusdanig de uitdrukking en het gevolg van de mobiliteit van personen en goederen.

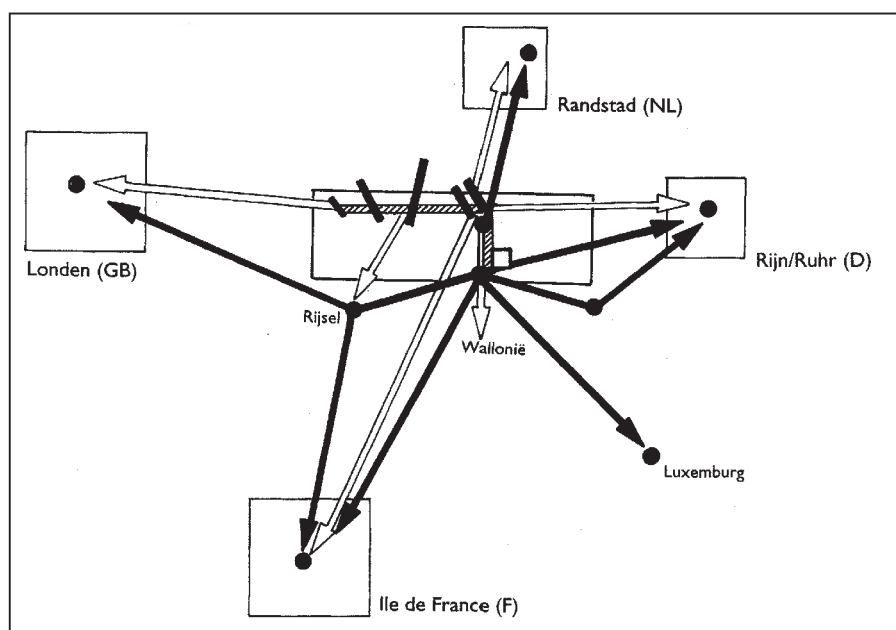
De drie ruimtelijke principes voor de hoofdinfrastructuur zijn de verdere uitwerking van het ruimtelijk principe voor de gewenste ruimtelijke structuur "infrastructuur als bindteken en als basis voor locatiebeleid".

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.

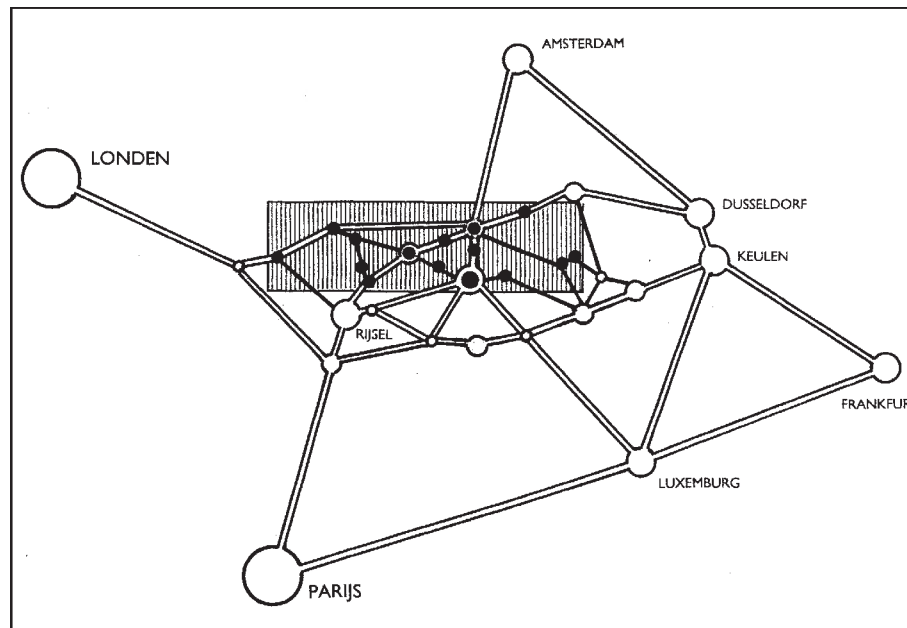
Tussen de Vlaamse zeehavens wordt een wegverbinding voorzien en worden in het bijzonder de spoor- en waterverbindingen verbeterd. Via Schelde en Leie wordt een rechtstreekse verbinding op het structureel verbeterde Noord-Franse waterwegennet uitgebouwd en via de IJzeren Rijn wordt in een rechtstreekse 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 hoofdinfrastructuren wordt in principe niet aangevuld met bijkomende wegeninfrastructuur maar wordt optimaal uitgerust op basis van vervoers- en verkeersmanagement en met eventuele capaciteitsuitbreiding.

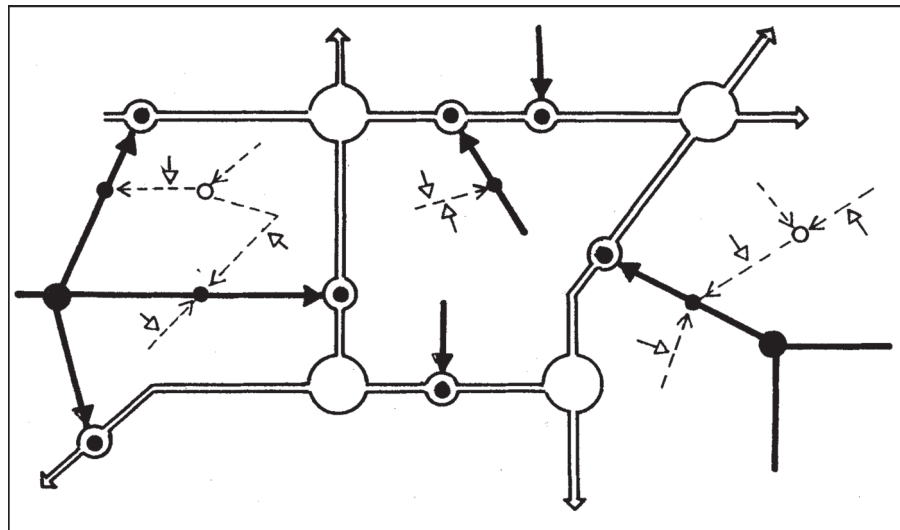
Deze hoofdinfrastructuur vervult niet alleen een belangrijke rol bij de externe maar tevens bij de interne ontsluiting van groot- en regionaalstedelijke gebieden en in het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit. Er is een stijgende verweving van het internationale, gewestelijke en lokale niveau, waarbij bepaalde 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 (nationaal en internationaal) gaat domineren. Dit zijn onder meer de autosnelwegen bin-

2 Gewenste ruimtelijke structuur

nen 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 hoofdinfastructuren



De ontsluiting van de kleinstedelijke gebieden en de overige economische knooppunten is gericht op het samenhangend netwerk van hoofdinfastructuren.

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 gelocaliseerd in de stedelijke gebieden en economische knooppunten nabij het samenhangend netwerk van de hoofdinfastructuur.

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

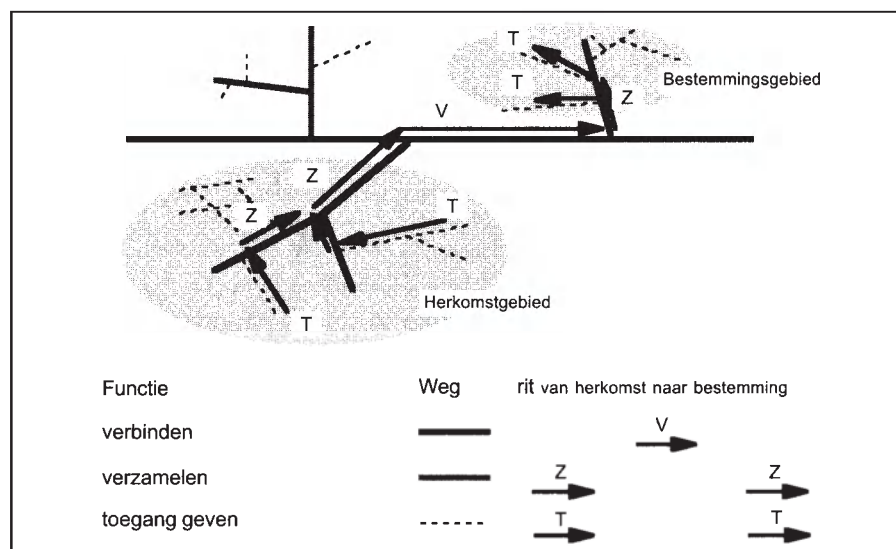
3.1. Categorisering van wegen naar gewenste functie

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



Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

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.

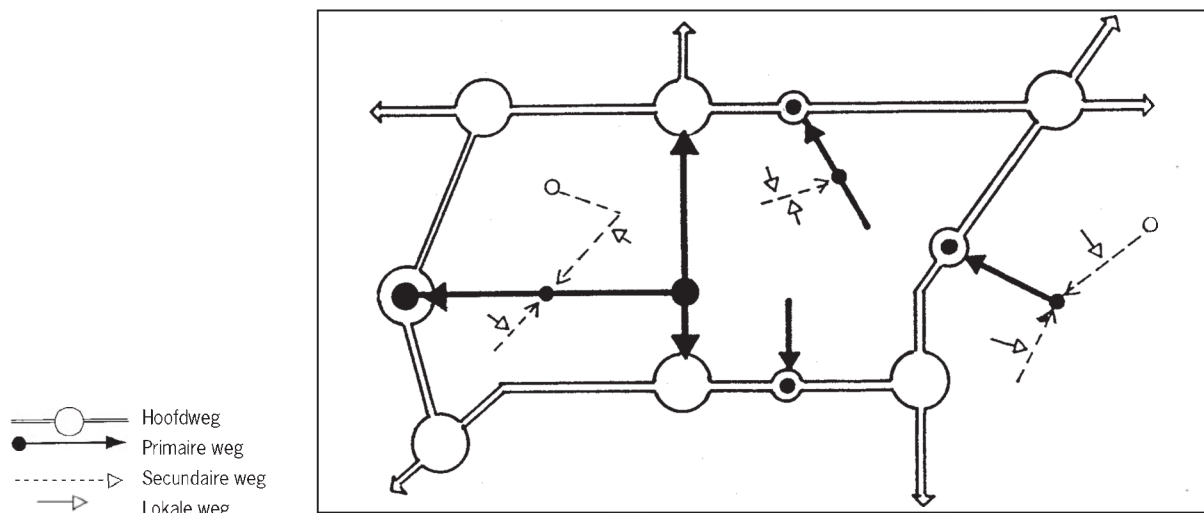
Aan de specifieke functie van de weg zijn aldus zowel ruimtelijke gevolgen (= vorm / inrichting) als gebruikskarakteristieken verbonden. Voor een goed functioneren van de weg is een evenwicht tussen de componenten functie, vorm/inrichting en gebruikskarakteristieken noodzakelijk. De omgeving legt hierbij 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 hoofdwegennet 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 hoofdwegennet 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 hoofdwegennet 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.**

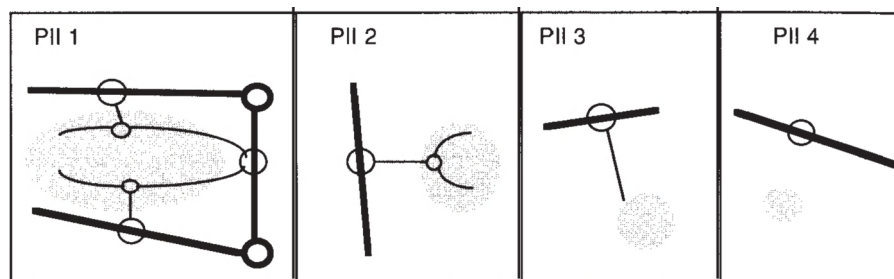
De weg verzorgt de verzamel functie voor een kleinstedelijk of regionaalstedelijk gebied, of toeristisch-recreatief knooppunt van Vlaams niveau. De weg wordt geselecteerd als primaire weg II vanaf het aansluitpunt op de hoofdweg tot aan de aansluiting met een secundaire weg.

– **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.

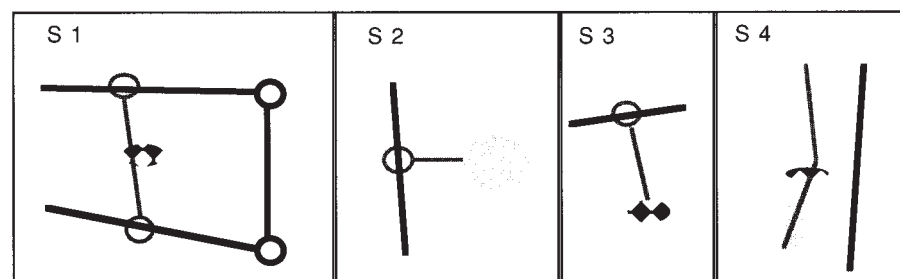
- **Type 3.**

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 toeganggevende 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 hoofdwegennet).

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 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 en de aanleg of de opwaardering aangewezen lijkt na 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 gaan naar de weg, maar eveneens naar de omgevende ruimte zodat na (her)inrichting de aanwezige 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 op- en 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.

Kaart 4

Categorisering
hoofd- en primair
wegennet



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 (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 ⁴¹ :	(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 ⁴² : te ontwerpen		van R1(Merksem)	tot A13 (Wommelgem)
AX ⁴³ : te ontwerpen		van N31 (Brugge-Blauwe Toren)	tot N49/A11 (West-kapelle)

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 wegverbindingen met een (inter)nationale functie, die niet geselecteerd zijn als hoofdweg, worden geschrapt. Dit belet echter niet dat aan de gereserveerde tracés een andere functie en bestemming kan gegeven worden, bv. voor pijpleidingen.

Ontwikkelingsperspectieven voor de hoofdwegen: bundeling van het verkeer op een goed uitgerust hoofdwegennet

Op het bestaand hoofdwegennet 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 hoofdwegennet hoger gehouden dan op de primaire, secundaire en lokale wegen. Hierdoor wordt afwenteling van verkeersintensiteit naar primaire, secundaire en lokale wegen vermeden.

41 A8 : de verbinding Brussel - Halle wordt gerealiseerd binnen het bestaande tracé, geen nieuw zuidelijk traject.

42 A102 : vooraleer de A102 effectief kan worden aangelegd als hoofdweg moeten de alternatieven uittend worden benut. Deze alternatieven zijn o.m. een optimalisering van de bestaande wegen door inrichtingsmaatregelen, het invoeren van maatregelen voor de ontlasting van het woon-werkverkeer op het hoofdwegennet (vooral de R1) en de uitbouw van het hoofdwegennet als een net van 'slimme autosnelwegen' waarvan de verkeerskwaliteit door aanwending van telematica en informatica structureel wordt verbeterd.

43 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

Om gedurende alle ogenblikken van de dag tot het jaar 2007 een vlotte verkeersafwikkeling te garanderen, is basiskwaliteit gewenst op het hoofdwegennet. 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 hoofdwegennet dan voor de primaire wegen. De argumentatie hiervoor is meervoudig.

- Het hoofdwegennet verbindt de grootstedelijke- en regionaalstedelijke gebieden en de poorten. De minimale afwikkelingskwaliteit (uitgedrukt in een maximale filekans) op dat wegennet garandeert en ondersteunt de gewenste ontwikkelingsmogelijkheden van deze stedelijke gebieden.
- Op het hoofdwegennet 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 aantrekkend 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 hoofdwegennet 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 hoofdwegennet wordt dan ook uitgebouwd als een volwaardig autosnelwegennet. De ruimtelijke gevolgen hiervan worden in eerste instantie bepaald door de specifieke karakteristieken verbonden aan een autosnelweg.

Het hoofdwegennet wordt ook bij voorkeur een net van 'slimme autosnelwegen' waarvan de verkeerskwaliteit via telematica en informatica structureel wordt verbeterd.

Aangezien de internationale en gewestelijke verbindingfunctie primeert op dit hoofdwegennet, 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.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

- De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers.
- Er zijn geen toegangsmogelijkheden tot particulier terrein.
- Langsheen de hoofdweg wordt een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdiens-
baarheid opgelegd. Er wordt buiten de stedelijke gebieden en kernen in het bui-
tengebied een bouw- en gebruiksvrije zone als erfdiensbaarheid opgelegd van
100m (van langsgracht 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 aange-
houden. Dit kan worden gerealiseerd met een netwerk van doorgaande verbin-
dingen 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.

R4-West en B402 N423	van A10 (Drogen) 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)
Aansluiting luchthaven Zaventem ⁴⁴ : te ontwerpen	van aansluiting 12 (A1)	tot parking luchthaven Zaventem tot parking in het westen
Aansluiting luchthaven Zaventem ⁴⁵ : te ontwerpen noordelijke sluiting Ring (R1) : te ontwerpen	van A3 van A11/N49	tot parking in het oosten R1

⁴⁴ De aansluitingen van de luchthaven Zaventem mogen geen doorverbinding vormen.

⁴⁵ Idem

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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.

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 verbindingfunctie 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%
- 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 erf dienstbaarheid (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 erf functies en belasting met lokaal verkeer moeten omgebouwd worden naar een 2x1 autoweg met parallel rijbanen voor erf functies 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 geselecteerd voor een bespreking per maas.

<p>Maas 1 Westhoek N32 A19-N38-R33-N38 N36 N58 : te ontwerpen</p> <p>N369</p> <p>R32 R34 : gedeelte te ontwerpen</p>	<p>van aansluiting 2 A19 (Menen) van klaverblad A17/A19 van aansluiting 6 A17 (Rumbeke) van geplande aansluiting 2a A19 (Menen) van aansluiting 4 A18 (Middelkerke) van N32 (Roeselare-Zuid) van N32 (Torhout-Zuid)</p>	<p>tot N8 (Menen-Oost) tot Franse grens tot N32/R32 (Roeselare) tot grens met Waals gewest</p> <p>tot Handzamevaart (Diksmuide)</p> <p>tot N32 (Roeselare-Noord) tot aansluiting 10 A17 (Torhout-Noord)</p>
<p>Maas 2 Kortrijk-Deinze-Tielt N35 N36 N36 N37 N37/N35 N37 N382 A19 R8-noord</p>	<p>van aansluiting 7 A14 (Deinze) van aansluiting 6 A17 (Rumbeke) van aansluiting 4 A14 (Deerlijk) van aansluiting 11 A10 (Aalter) van Ringlaan (N35/N37) (Tielt) van Pittem van aansluiting 5 A14 (Waregem) van klaverblad A17/A19 van N19 (Kortrijk-West)</p>	<p>kruispunt voor Petegem kruispunt Izegem/Sint-Elooiswinkel tot N43 (Harelbeke) tot N35/N37 (Tielt) tot Pittem tot aansluiting 8 A17 (Ardoeie) tot N43 (Waregem) tot R8 tot aansluiting 2 A14 (Kortrijk-Oost)</p>
<p>Maas 3 Gent-Brugge-Eeklo B401. N466</p> <p>N424</p> <p>N397 (Koning Albertlaan) N351 (Bevrijdingslaan) R30-West R43 : gedeelte te ontwerpen R4 Oost R4 (binnen- en buitenring) R4/Rodenhuizetunnel : te ontwerpen</p>	<p>van aansluiting 9 A14 (Gent) van aansluiting 13 A10 (Drongen, Gent-West) van aansluiting 1 R4 (Kanaalzone-Oost) van N31 (Zuid) van N31 (Noord) van N351 (Brugge-West) van N499 (Eeklo-Ursel) van A14/E17 van aansluiting R4 (Melle) van R4-Kennedylaan</p>	<p>tot R40 (Sint-Lievenspoort) tot R40 (Rooigemlaan)</p> <p>tot R40 (Dampoort)</p> <p>tot R30 (Brugge) tot R30 (Brugge) tot N50 (Brugge-Zuid) tot A11/N49 tot A11/N49 (Zelzate-Oost) tot B402 (Flanders Expo) tot R4-West</p>
<p>Maas 4 Kust N33 R31 : te ontwerpen N377 N9 N371 N49 N34 N8 N330 N355 N369</p> <p>N325 N341 N34 en N34b havenweg Oost : te ontwerpen</p>	<p>van aansluiting 5 A18 (Gistel) van R31 (Oostende rondpunt) van aansluiting 6A10 (Jabbeke) van AX (Brugge) van AX (Brugge) van AX (Westkapelle) van aansluiting 1bis A18 van aansluiting 1 A18 van aansluiting 2 A18 van aansluiting 3 A18 van aansluiting 4 A18 (Middelkerke) van N369 (Slijpe) van N33 (Oostende) van N31 (Zeebrugge) van N34b (Zeebrugge)</p>	<p>tot N341 (Oostende) tot kruispunt De Bolle tot N9 (Vijfwege) tot N316 (Bredene) tot N335 (Blankenberge) tot N359 (Knokke) tot Meli-attractiepark tot N396 (Koksijde) tot N396 (Oostduinkerke) tot N396 (Nieuwpoort) tot N325 (Slijpe)</p> <p>tot N324 (Middelkerke) tot N318 (Oostende-luchthaven) tot havenweg Oost tot AX</p>
<p>Maas 5 Waasland N419</p>	<p>van aansluiting 16 A14 (Kruibeke)</p>	<p>tot N70 (Zwijndrecht)</p>

2 Gewenste ruimtelijke structuur

N16	van aansluiting 15 A14 (Sint-Niklaas/Temse)	tot N70 (Sint-Niklaas)
N41	van aansluiting 14 A14 (Dendermonde)	tot N70 (Sint-Niklaas)
N47	van aansluiting 12 A14 (Lokeren/Zelee)	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 (Zelee-Lokeren)	tot N445 (Zelee)
R22	van aansluiting 20 A3 (Kraainem)	tot J.F. Willemsstraat (Cargovil)
Maas 7 Zuid-Oost-Vlaanderen		
N42 ⁴⁶	van aansluiting 17 A10 (Wetteren)	tot N460 (Schendelbeke)
N45	van aansluiting 19 A10 (Aalst)	tot N8 (Ninove)
Maas 8 Turnhout		
N140	van aansluiting 23 A21 (Turnhout-West)	tot R13 (Turnhout)
N19	van aansluiting 24 A21 (Turnhout-centrum)	tot R13 (Turnhout)
N144	van aansluiting 2 A1 (Hoogstraten)	tot N115 (Hoogstraten)
R11	van aansluiting 18 A13 (Wijnegem)	tot N12 (Schilde)
R13	van N12 (Turnhout-West)	tot N119 (Turnhout-Noord)
Maas 9 Kempen		
N19	van aansluiting 24 A21 (Turnhout-centrum)	tot R14 (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 en met brug over Willemsvaart
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	van N152 (Herentals)	tot Kwaadmechelen
Maas 10 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 spoorlijn Antwerpen-Brussel
R6 : gedeelte te ontwerpen	van aansluiting 9 A1 (Mechelen-Noord)	tot N15 (Sint-Katelijne-Waver)
R12	van N1 (Mechelen-station)	tot N15 (Mechelen-Nekkerspoel)
R25	van N223 (Aarschot-zuid)	tot N10 (Aarschot-Noord)
R16	van N14 (Lier; Lisp-Noord)	tot N13 (Lier-Oost)
Maas 11 Sint-Truiden		
N25	van aansluiting 23 A3 (Haasrode)	tot N3 (Korbeek-Lo)
N264	van aansluiting 15 A2 (Leuven-centrum)	tot R23 (Leuven)

46 De selectie van de N42 tot aan het bedrijventerrein te Schendelbeke (ter hoogte van de N460) noopt tot verder tracé-onderzoek.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

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 Grijpenveld	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)
Maas 12 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)
R71 (Hasselt)		
N702	van R71 (Hasselt-Oost)	tot N76 (Genk-Noord)
N700	van aansluiting 31 A13 (Hoesel/Bilzen)	tot N2 (Bilzen)
Maas 13 Antwerpen		
R10 (Singel)	van een te verbeteren verbinding met N180 (Noorderlaan) en N101 (Scheldelaan)	tot een te verbeteren aansluiting op N113 (Amerikalei)
N49a	van aansluiting 7 R11 (Linkeroever)	tot eerste kruispunt binnen bebouwde kom (Halewijnlaan)
N101 (Scheldelaan)	van aansluiting 18/19 A12 (Noordlandbrug)	tot Royersluis en via een te verbeteren verbinding tot R10 (Singel) en N180 (Noorderlaan)
N180 (Noorderlaan)	van aansluiting 17 R2 (Tijmsmanstunnel)	tot N129 (Groenendaallaan, Merksem) en via een te verbeteren verbinding tot R10 (Singel) en N101 (Scheldelaan)
N180 (Antwerpsebaan)	van aansluiting 17 R2 (Tijmsmanstunnel)	tot aansluiting lokale weg naar Berendrecht
G geplande en bestaande ontsluitingswegen Waaslandhaven		

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 herin-richting behoeven.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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) / 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 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 mobiliteitsconvenantenbeleid⁴⁷ 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 Leopoldsburg-Oost
N72	van N29 (Beringen)	tot N73 (Leopoldsburg-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 A&é (Geel)	tot N10 (Aarschot)

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.

Ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen

De inrichting van de secundaire wegen wordt bepaald door:

- de verbindingfunctie 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

⁴⁷ 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 typebijakten uitgebreid zodat quasi volledig het fysisch programma wegeninfrastructuur erdoor wordt gevat.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 hoofdwegennet (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 erf functies 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.

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 langs- heen 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.

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 rytuigen) 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 vastgelegd⁴⁸.

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

⁴⁸ 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 dichterbij 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 daarbij horende 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 spooraansluitingen 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

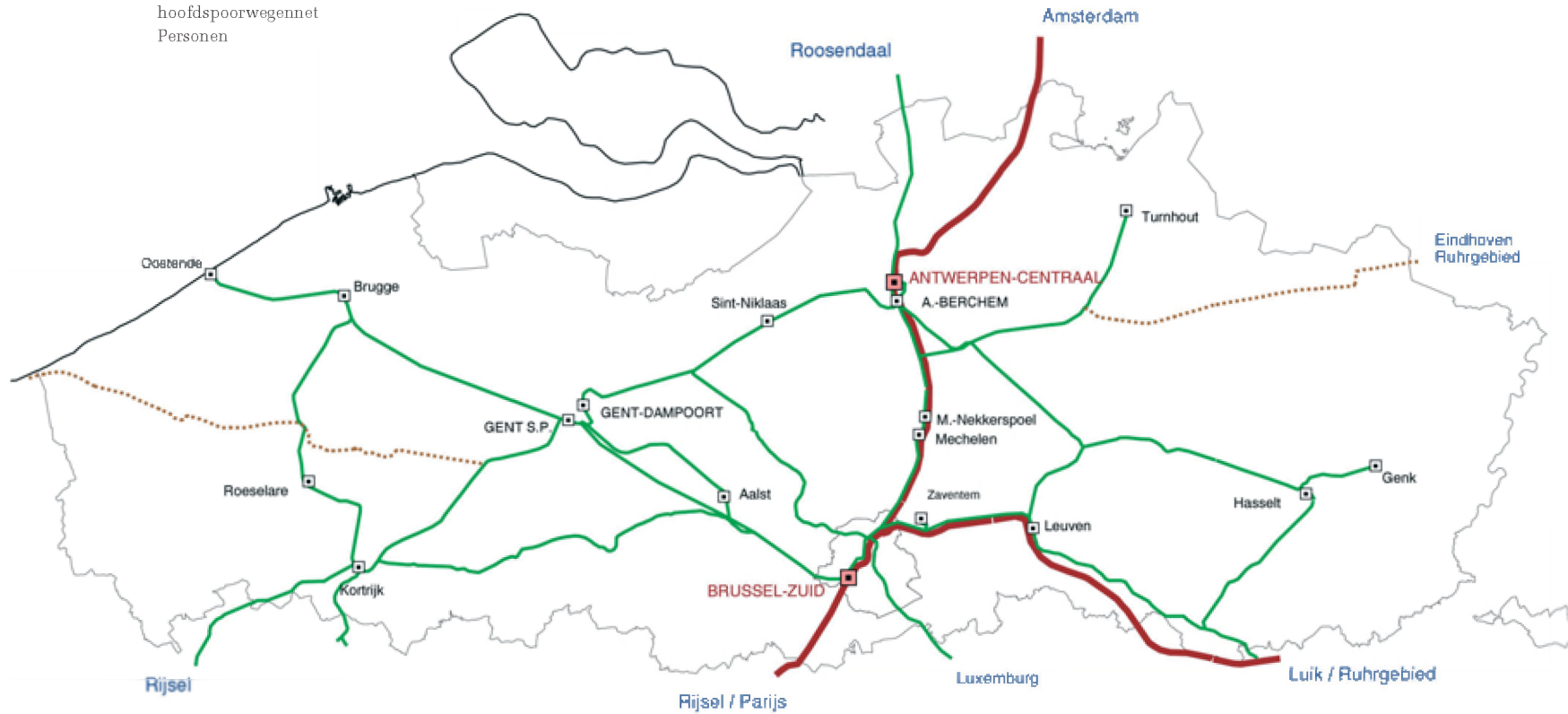
De selectie van het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer is limitatief.

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 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 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;
 - 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.

Kaart 5

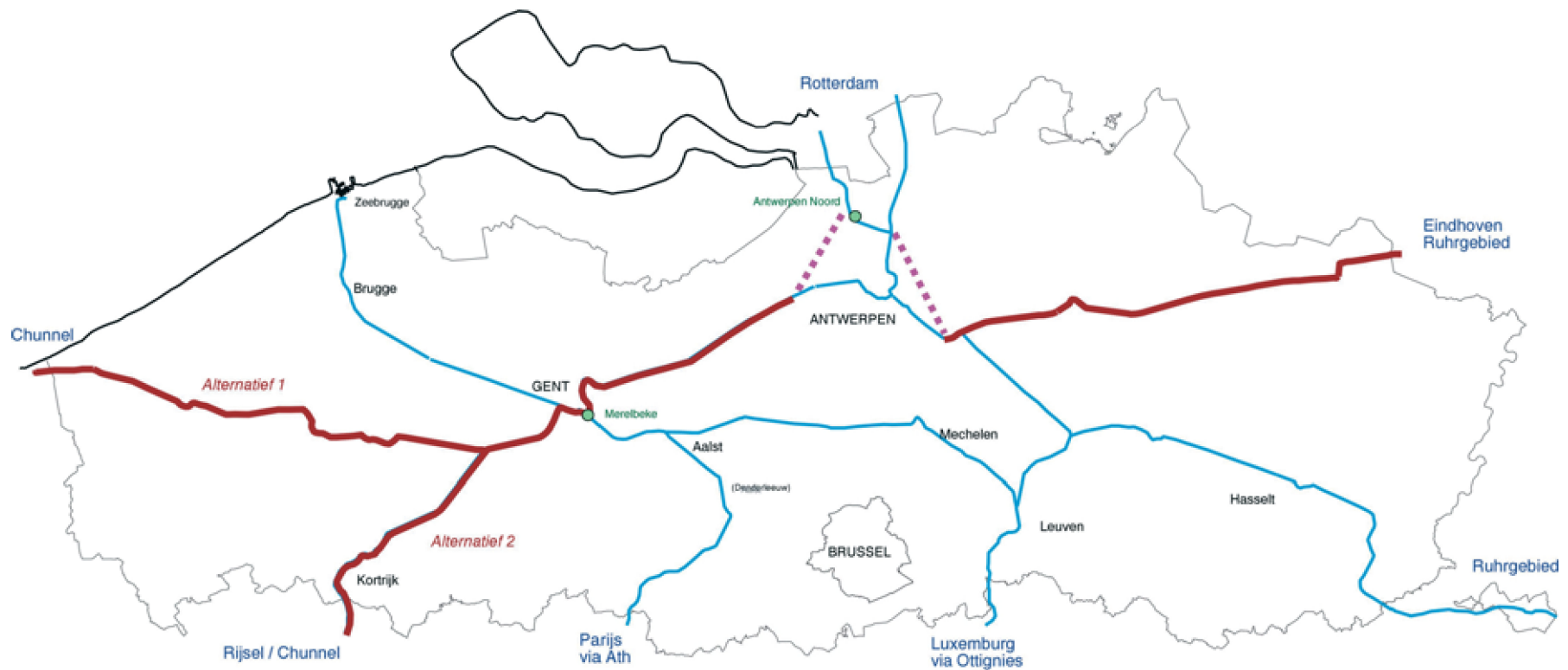
Selectie
hoofdspoorwegennet
Personen



SELECTIE HOOFDSPOORWEGENNENET Personen

-  H.S.L. (en H.S.L. station)
-  Hoofdspoorweg (en hoofdstation)
-  Te onderzoeken verbinding

Selectie
hoofdspoorwegennet
Goederen



Schaal 1 : 1.000.000

SELECTIE HOOFDSPOORWEGENNET Goederen

- · · · IJzeren Rijn
- Hoofdspoorweg
- Vormingsstation

4.1.2. Hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer

Het hoofdspoorwegennet voor het goederenvervoer is limitatief en bevat:

- de te herwaardenen 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 en Merelbeke.

4.1.5. Hoofdstations

Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid worden uitgekozen als internationaal HST-station. 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.

Ook de volgende hoofdstations zijn structuurbepalend voor Vlaanderen:

2

Gewenste ruimtelijke structuur

- Antwerpen-Berchem;
- Gent-Sint-Pieters, aangevuld door Gent-Dampoort.

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 NMBS⁴⁹.

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:

- 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

⁴⁹ Via de samenwerkingsovereenkomst dd. 18/3/97 tussen de Vlaamse Regering, de NMBS en De Lijn.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 langsheen 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 invloedradius 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.

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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 marktvrage 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, schoolcomplex, 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.

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. Een Gewestelijk Expressnet voor 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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

Dit Gewestelijk Expressnet gaat er vanuit dat geen nieuwe infrastructures worden aangelegd, alleen eventueel een uitbreiding van het aantal sporen. Maximaal gebruikmakend van deze bestaande spoorweglijnen kan een verbinding verzorgd worden over een afstand van 30 kilometer. Bijkomende randinfrastructuur mag echter geen bijkomende mobiliteit genereren in het Vlaams stedelijk 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.

5.1.2. Perspectieven voor voorstedelijk vervoer in Antwerpen

Het stedelijk openbaar vervoer in Antwerpen heeft een reikwijdte van slechts 10 tot 15 km en is overwegend centraal georiënteerd. Dit leidt ertoe dat in de rand van het stedelijk gebied geen alternatief van openbaar en collectief vervoer beschikbaar is voor de belangrijke verkeersstromen.

In noord-zuidrichting biedt het spoor belangrijke perspectieven, na de ondergrondse doortrekking van de spoorlijnen 12 (Antwerpen-Roosendaal), 25 (Antwerpen-Mechelen) en 52 (Antwerpen-Boom) en na aanvulling met (snel-) tramlijnen.

In de oost-westrichting biedt de uitbouw van een sneltramnet de mogelijkheid om in het bebouwd perifeer landschap ten noordoosten van Antwerpen en in het oostelijke en zuidelijk gelegen gefragmenteerd gebied een ruimtelijke bundeling tot stand te brengen. De bestaande spoorverbindingen over Lier (lijnen 15 (AntwerpenHerentals-Mol) en 16 (Lier-Aarschot)) worden hierin ingepast.

Deze opties moeten worden geanalyseerd in het multimodale verkeers- en vervoersmodel.

5.1.3. Onderzoek naar voorstedelijk vervoer in Gent

In een multimodale verkeers- en vervoerstudie moeten de mogelijkheden worden onderzocht voor de uitbouw van het voorstedelijk vervoer in het grootstedelijk gebied Gent.

5.1.4. 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.

5.1.5. Ondersteuning voor collectief en openbaar vervoer in het buitengebied

Er wordt geopteerd voor een ondersteuning van het collectief en openbaar in het buitengebied. Deze optie wordt slechts mogelijk door nieuwe ontwikkelingen gebundeld te concentreren in de bestaande hoofddorpen en woonkernen. Op deze wijze wordt het ruimtelijk draagvlak vergroot voor de uitbouw van een sys-

teem van stamlijnen door de Lijn en de NMBS, waarop een minimaal aanbod kan gerealiseerd blijven. Dit net van stamlijnen wordt aangevuld met toevoorzieningen. De vervoerstechniek op deze toevoorzieningen toegepast, is afhankelijk van de vervoersvraag. Om financiële, ruimtelijke en milieu-redenen kan geopteerd worden voor gewone bussen, buurtbussen, belbussen, beltaxi's, lijntaxi's, enz.

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. Hoofdwatwegennet

Naast zijn (inter)nationale verbindende functie ontsluit het hoofdwatwegennet⁵⁰ de belangrijkste economische knooppunten zoals de zeehaven van Antwerpen en

⁵⁰ De functietoekenning aan de waterweg, in de ruimtelijke zin, wordt niet automatisch bepaald door de vaarwegklasse.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 IV⁵¹. 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.

6.2. Ontwikkelingsperspectieven

6.2.1. Verbeteringen aan en plaatselijke capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwaterwegennet

De lokale knelpunten in het hoofdwaterwegennet worden op korte termijn weggevoerd om het net zijn internationale verbindingfunctie te geven. Investerings in waterbouwkundige werken worden prioritair besteed aan het hoofdwaterwegennet.

Deze prioriteitsstelling mag echter geen afbreuk doen aan de verdere rendabilisering van reeds gedane investeringen in het secundair waterwegennet. De secundaire waterwegen kunnen nog een economisch functie uitoefenen; zo bv. kunnen langs secundaire waterwegen watergebonden bedrijventerreinen worden aange-

⁵¹ Maximale lengte schepen 80 m, maximale breedte schepen : 9,5 m, maximale diepgang schepen : 2,5m, maximale doorvaarhoogte : 4,4 m, maximaal laadvermogen schepen : 1.000 ton.

legd 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 kwalitatievere 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

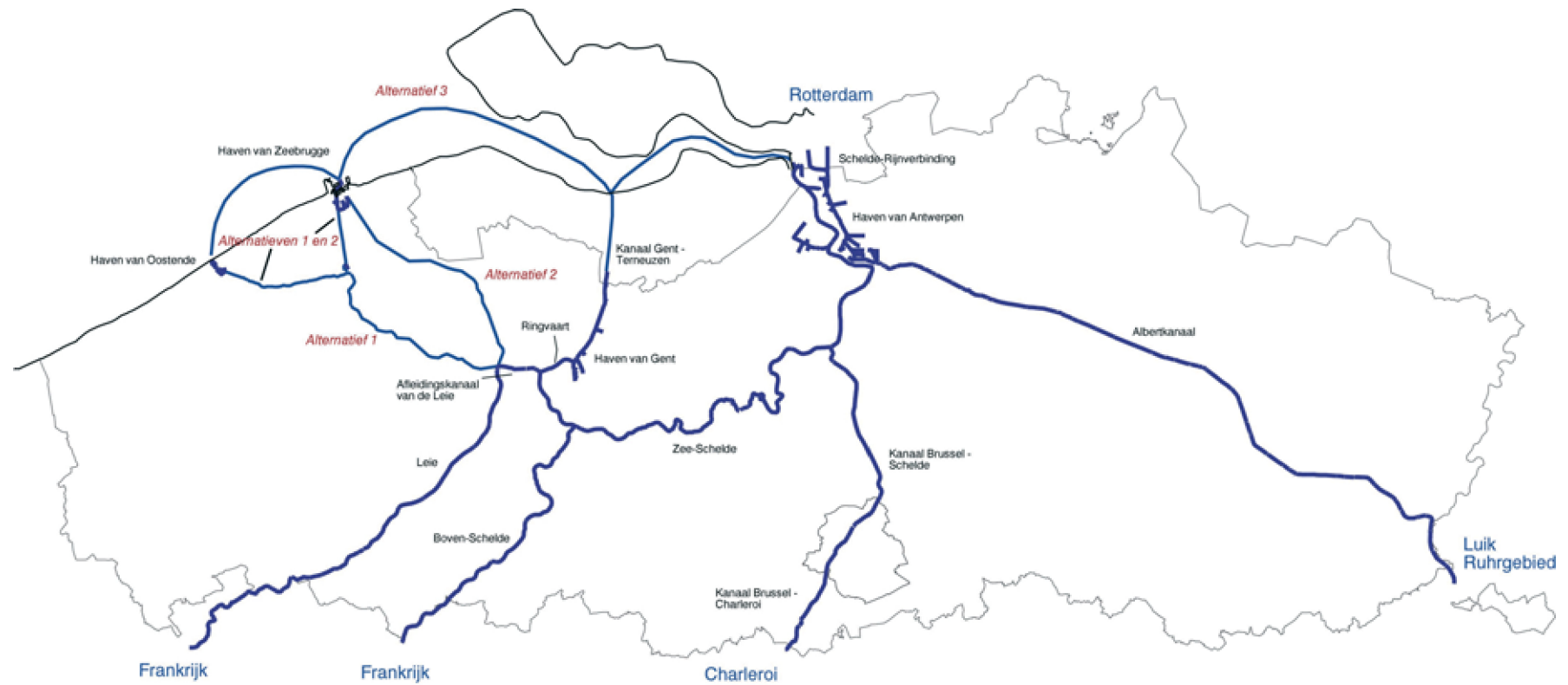
Om in de toekomst een waterweg met een internationale verbindingfunctie tussen de zeehaven en het hoofdwatwegennet mogelijk te maken, worden drie mogelijke alternatieven gereserveerd. Deze zijn met name:

- 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 hoofdwatwegennet 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

Selectie
hoofdwatwegennet



SELECTIE HOOFDWATERWEGENNET

- Hoofdwatwegennet
- Alternatieven ontsluiting havens van Zeebrugge en Oostende

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.

7. Pijpleidingen en elektriciteitsleidingen

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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 een hoofdnet van 150 kV leidingen en meer geselecteerd en in ruimtelijke uitvoeringsplannen vastgelegd. Het elektriciteitsnet tussen 70 kV en 150 kV wordt in de provinciale ruimtelijke structuurplannen aangegeven.

7.2. Ontwikkelingsperspectieven

7.2.1. Reservatie van leidingstroken voor pijpleidingen

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.

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 elektriciteitsleidingen op 150kV met lijninfrastructuur en het bestaande net

De aan de elektriciteitsvoorziening gebonden ontwikkelingen zoals rationeel energiegebruik (r.e.g.) e.d., leveren onrechtstreeks een bijdrage aan het beperken van de ruimtelijke neveneffecten en aan een duurzame ontwikkeling.

Rekening houdend met de beslissing van de Federale Regering worden de volgende principes voor de aanleg van nieuwe elektriciteitsleidingen vooropgesteld.

- De voorziene nieuwe 380 kV-leidingen met name de lijn Eksel-Overpelt en de lijn Izegem-Ardoeie-Zedelgem, met inbegrip van de 150 kV aftakking Ardoeie-Beveren, worden naar 150 kV spanning omgezet en ondergronds aangelegd;
- Bijkomende elektriciteitsleidingen moeten worden gebundeld langsheen bestaande lijninfrastructuren en met bestaande lijnen waaronder de bestaande 380kV en 150kV leidingen.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

- De totale lengte van het bovengronds 150kV-net wordt niet uitgebreid ('stand still'- principe).
- De rechtstreekse verbinding tussen de drie nucleaire elektriciteitsproductie-eenheden wordt niet weerhouden.

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-impuls 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;
- het herstructureren van kleinhandelslinten;
- het traceren en inrichten van wegeninfrastructuur;

2

Gewenste ruimtelijke structuur

- 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 erfdiensbaarheidszone
- ...

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. Voeren van een aangepast en effectief grond- en pandenbeleid

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 (bv. 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 in geval van oververhitting van grondprijzen regulerend kan optreden), een grondinventaris, heffingen op onbebouwde gronden op bedrijventerreinen of in woongebieden,

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);
- Begunsten 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). Investerings in stedelijke gebieden kunnen begunstigd worden. De reglemen-

2 **Gewenste ruimtelijke structuur**

tering inzake locatie- en of projectgebonden subsidies kan geheroriënteerd worden. 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 verkopeningen alsook bij onteigeningen, het bevorderen van grondruiloperaties, het operationaliseren van de compensatieregeling en het invoeren van een planbatenregeling

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 kunnen verwerven 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.

4. Versterken van de ruimtelijke-ordeningsadministraties in de verschillende bestuursniveaus en het ondersteunen van de andere overheidssectoren die voor de doorwerking een verantwoordelijkheid dragen

Het voeren van een ruimtelijke-ordeningsbeleid 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-ordeningsadministraties 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.

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-orderingsbeleid 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-orderingsbeleid wederzijds

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 Bodemsanerings-decreet

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 afstandsregels 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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

7. Het vernieuwen van het wetgevend en decretaal kader inzake het ruimtelijke-ordeningsbeleid

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-ordeningsbeleid 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 planbatenstelsel 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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

V Ruimte- boekhouding

De kwantitatieve opties met betrekking tot het ruimtegebruik door functies en activiteiten kunnen worden vertaald in wijzigingen van de oppervlakte van de huidige gewestplanbestemmingen⁵². In deze ruimteboekhouding wordt er met andere woorden uitgegaan van een herziening van de gewestplannen in functie van de kwantitatieve opties van de Gewenste Ruimtelijke Structuur. Vervolgens wordt de zo bekomen oppervlakte van de verschillende gewestplanbestemmingen in 2007 vergeleken met de oppervlakte van de gewestplanbestemmingen op 1/1/1994. Met de gewestplanbestemmingen in 2007 worden de bestemmingen in gewestplannen of ruimtelijke uitvoeringsplannen bedoeld.

⁵² In de oppervlakte van de gewestplanbestemmingen die in de ruimteboekhouding worden gehanteerd, is de oppervlakte aan openbaar en privaat domein steeds inbegrepen. De oppervlakte van de gewestplanbestemming moet aldus beschouwd worden als een bruto-oppervlakte.

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 beleidsop-ties geformuleerd met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van verschillende activiteiten en functies in Vlaanderen.

- De behoefte aan bijkomende woningen tot 2007 wordt geraamd op 400.000 woongelegenheden. Daarnaast bestaat er een renovatie- en vernieuwbouwbehoefte van 300.000 woongelegenheden. De behoefte aan bijkomende woningen tot 2007 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 gewest-plan worden opgevangen (woongebied, woonuitbreidingsgebied, woongebied met landelijk karakter en woongebied aangegeven in de aanvullende stede-bouwkundige voorschriften).
- 125.000 ha grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling en 150.000 ha natuurverwevingsgebied worden afgebakend in gewestelijke ruimte-lijke uitvoeringsplannen.
- Er wordt rekening gehouden met een bosuitbreidingsdoelstelling van 10.000 ha tegen 2007.
- In gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt 750.000 ha agrarisch gebied, ruimtelijk bestemd voor beroepslandbouw, afgebakend.
- De behoefte aan uit te rusten bedrijventerreinen tegen 2007 wordt beleidsmatig vastgesteld op 10.000 ha en afgebakend.

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 tot 2007 wordt geraamd op 400.000 woongelegenheden. Daarnaast bestaat er een renovatie- en vernieuwbouwbehoefte van 300.000 woongelegenheden. De behoefte aan bijkomende woningen tot 2007 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 in 2007 zal dan ook dezelfde zal zijn als die in 1994: 227.500 ha

2.2. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot bedrijvigheid in een oppervlaktewijziging van de gewestplanbestemmingen voor bedrijvigheid

De oppervlakte gewestplanbestemmingen voor bedrijvigheid bedraagt op 1/1/1994 ca. 55.000 ha.

De oppervlakte uit te rusten bedrijventerreinen tot 2007 wordt beleidsmatig vastgelegd op 10.000 ha, waarvan 6.000 ha af te bakenen als bedrijventerrein en 4.000 ha als reserve-bedrijventerrein.

Gelet op de huidige reserve aan bedrijventerreinen in de plannen van aanleg, zal de oppervlakte gewestplanbestemmingen voor bedrijvigheid in 2007 bijgevolg $55.000 + \text{ca. } 7.000 = 62.000$ ha bedragen. Daarvan worden de tijdelijk niet-realiseerbare terreinen, in de huidige gewestplannen voorzien, (1.400 ha) niet uitgerust en als ijzeren voorraad beschouwd. Deze oppervlakte kan tegen 2007 een andere bestemming krijgen.

2.3. Vertaling van de kwantitatieve optie met betrekking tot natuur en bos in een oppervlaktewijziging van de gewestplanbestemmingen voor natuur en bos

De oppervlakte van de gewestplanbestemmingen natuurgebied en reservaatgebied bedraagt momenteel ca. 112.000 ha. De oppervlakte van de gewestplanbestemmingen voor bos bedraagt momenteel ca. 43.000 ha. De oppervlakte van de overige groene bestemmingen (groengebied, parkgebied, bufferzone) bedraagt momenteel ca. 34.000 ha.

Beleidsmatig wordt geopteerd voor de realisatie van 125.000 ha grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling, 150.000 ha natuurverwevingsgebied en 10.000 ha ecologisch verantwoorde bosuitbreiding.

Een groot gedeelte van de grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling zal samenvallen met de bestaande natuur- en reservaatgebieden : deze oppervlakte zou ca. 87.000 ha bedragen. Om de kwantitatieve optie van 125.000 ha te realiseren, zal bijgevolg nog $125.000 - 87.000 = 38.000$ ha als natuur- en reservaatgebied dienen te worden afgebakend.

De oppervlakte van de gewestplanbestemmingen natuur- en reservaatgebied zal in 2007 bijgevolg $112.000 + 38.000 = 150.000$ ha bedragen. De gebieden met bestemming natuur- en reservaatgebied dienen een ruimtelijk samenhangend geheel te vormen.

Natuurverwevingsgebieden zullen worden afgebakend bovenop de gewestplanbestemmingen, waarbij binnen de afbakening een beleid zal worden gevoerd dat gericht zal zijn op de ruimtelijke ondersteuning van de verweving tussen natuur, bos en landbouw. Van de gebieden die op het gewestplan bestemd zullen zijn voor landbouw, bos, overig groen en recreatie, zal een gedeelte eveneens in natuurverwevingsgebied gesitueerd zijn. De indicatieve verdeling is als volgt : 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.

De bosuitbreidingsdoelstelling van 10.000 ha zal worden opgevangen binnen bijkomende bestemmingen bosuitbreidingsgebied en bosgebied. De oppervlakte van de gewestplanbestemmingen bosgebied en bosuitbreidingsgebied zal in 2007 bijgevolg 43.000 (bosgebied) + $10.000 = 53.000$ ha bedragen. 40.000 ha van het bosgebied zal in natuurverwevingsgebied worden gesitueerd ; van het bosuitbreidingsgebied zal niets in natuurverwevingsgebied worden gesitueerd.

Er wordt verondersteld dat de oppervlakte van de overige groene gewestplanbestemmingen (groengebieden, parkgebieden, buffergebieden) in 2007 dezelfde zal zijn als die in 1994 : 34.000 ha. Hiervan zal 30.000 ha in natuurverwevingsgebied worden gesitueerd.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 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 in 2007 bijgevolg 750.000 ha bedragen.

2.5. Oppervlakte(wijzigingen) van recreatieve bestemmingen

De oppervlakte gewestplanbestemmingen voor recreatie zal met 1.000 ha toenemen.

De oppervlakte gewestplanbestemmingen voor recreatie zal in 2007 bijgevolg $17.500 + 1.000 = 18.500$ ha bedragen.

10.000 ha van deze oppervlakte zal in natuurverwevingsgebied worden gesitueerd.

2.6. Oppervlakte (wijzigingen) van overige bestemmingen

De oppervlakte van de overige bestemmingen⁵³ in 2007 zal dezelfde zijn als die in 1994. De oppervlakte overige gewestplanbestemmingen zal in 2007 bijgevolg 57.000 ha bedragen. De ontginningsgebieden, ook deze met nabestemming natuurgebied, worden niet in de oppervlakte natuur- en reservaatgebied opgenomen, maar blijven deel uitmaken van de oppervlakte voor overige gewestplanbestemmingen.

⁵³ Onder overige bestemmingen wordt verstaan : dienstverleningsgebieden (dienstverleningsgebieden, gebieden hoofdzakelijk bestemd voor de vestiging van grootwinkelbedrijven), militaire domeinen, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen, abdijgebied, ontginningsgebieden, klei-ontginningsgebieden, andere gebieden, opspuitings- en ontginningsgebieden, opspuitingsgebieden, uitbreiding van ontginningsgebieden, reservegebied voor klei-ontginning, waterwinningsgebieden, autosnelwegen, bestaande autosnelwegen, aan te leggen autosnelwegen, bestaande luchtvaartterreinen, vliegveld van Deurne, waterwegen, bestaande waterwegen, gebied voor wachtbekken, aan te leggen waterwegen, overig (1.300 ha).

3. Ruimteboekhouding

In de ruimteboekhouding worden de kwantitatieve opties met betrekking tot wonen, werken, natuur, bos en landbouw in 2007 verrekend in toenames en afnames van de oppervlakten van bestemmingscategorieën. De kwantitatieve beleids-optie met betrekking tot een functie wordt met andere woorden verdeeld over de bestemmingscategorieën die voor de betrokken functie momenteel van toepassing zijn. De kwantitatieve beleids-optie met betrekking tot bos wordt zo verdeeld over de bestemmingscategorieën die momenteel voor bos van toepassing zijn : natuur- en reservaatgebied, bosgebied, bosuitbreidingsgebied en overige groene bestem-mingen (groengebied, parkgebied, bufferzone).

Tabel 7

Oppervlakte gewestplan-
bestemmingen op de
huidige gewestplannen
en op de gewestplannen
in 2007.

Bestemming	Huidige gewest- plannen (ha)	Gewestplannen in 2007 (ha)	Natuurverweings gebied
Wonen	227.500	227.500	
Industrie	55.000	62.000	
Recreatie	17.500	18.500	10.000
Overige bestemmingen	57.000	57.000	
Landbouw	806.000	750.000	70.000
Bosbouw	43.000	53.000	40.000
Reservaat en Natuur	112.000	150.000	
Overig groen	34.000	34.000	30.000
Totaal	1.352.000	1.352.000	150.000

2 Gewenste ruimtelijke structuur

WONEN	400.000 nieuwe woningen/300.000 renovatie en vernieuwbouw					
	Bestemming wonen					
WERKEN	6.000 ha bedrijventerrein/4.000 ha reservegebied					
	Bestemming bedrijventerrein					
NATUUR	125.000 ha GEN en GENO					
	Bestemming N- en R-gebied	Bestemming bosgebied	Bestemming groengebied, parkgebied, buffer			
BOS	Behoud bestaande bosareaal + 10.000 ha ecologisch verantwoorde bosuitbreiding					
	Bestemming N- en R-gebied	Bestemming bosgebied	Bestemming groengebied, parkgebied, buffer			
LANDBOUW	Huidige beroepsmatige landbouwbedrijfsvoering					
	Bestemming agrarisch gebied					
	Bestemming wonen 227.500 ha bestaand : 227.500	Bestemming bedrijventerrein 62.000 ha bestaand : 55.000 plus : 7.000	Bestemming N- en R-gebied 150.000 ha bestaand : 112.000 plus : 38.000	Bestemming bos/bosuitbrgeb. 53.000 ha bestaand: 43.000 plus: 10.000	Bestemming overig groen 34.000 ha bestaand : 34.000	Bestemming agrarisch gebied 750.000 ha bestaand : 806.000 min : 56.000

Beleidsmatig wordt geopteerd om de oppervlakte op het gewestplan voor recreatie tegen 2007 te vermeerderen met 1.000 ha. Voor de overige functies en activiteiten wordt de oppervlakte op het gewestplan constant gehouden.

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. Bakken

Bakken 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 uitwaaiering van allerlei functies en activiteiten (wonen, verzorging, commerciële activiteiten, industrie, ...). In een be-

bouwd perifeer landschap komt de bebouwing voor als fragmenten in een onge-definieerd patroon van allerhande types van bebouwing (linten, hoofdorpen, woonkernen (verkavelingen), ...) 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 bebouwingsdichtheid is de dichtheid die de bebouwing aanneemt. Deze kan met verschillende kengetallen worden uitgedrukt:

- woningdichtheid = aantal woningen/totale oppervlakte (woningen/ha)
- bruto-bebouwingscoëfficiënt = bebouwde oppervlakte/totale oppervlakte
- netto-bebouwingscoëfficiënt = 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 bedrijventoneel waarbij wordt getracht het gebruik van alternatieve vervoerswijzen door de werknemers te stimuleren door o.a. opzetten van carpoolsysteem (d.m.v. een carpooldatabank), 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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Beleidscategorie

Zie ruimtelijke beleidscategorie.

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 waterwinningengebieden

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/shuttle trein

Bloktreinen of shuttle treinen 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/ nevangeschild

De begrippen bovengeschild, ondergeschild en nevangeschild duiden op het onderling belang van de verschillende functies. Bovengeschild betekent : van betrekkelijk meer betekenis; nevangeschild 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

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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.

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 wegennet

De functionele categorisering van het wegennet 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 hetzij herbestemd worden, hetzij ter beschikking komen voor een andere gebruiksvorm. Effectief gedesaffecteerde 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 woonwagengebruikers 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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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.

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 bedrijfzone 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.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 bovengeschied 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 :

- waar de natuurfunctie bovengeschied 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 alsdusdanig 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

Hoevetoerisme

Hoevetoerisme 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.

Hoofdnet voor elektriciteitsleidingen

De electriciteitsleidingen met een spanning van 150kV en meer worden beschouwd als het hoofdnet.

Hoofdinfrastructuur

De hoofdinfrastructuur is het geheel van de lijninfrastructuur op Vlaams niveau.

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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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.

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 hoofdspoorwegennet 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 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).

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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- /hoogdynamische 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,...

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Landschapselement

Een landschapselement is een discreet object in het landschap : een gebouw, een perceel, een boom, een meer, een rivier,...

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, ..

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 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 nevens geschikt 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

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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.

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 verbindingfunctie 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 hoofdwegen.

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 com-

2

Gewenste ruimtelijke structuur

municatienetwerk (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 verbindingfunctie (water-, weg-, spoor, pijpleiding, telematica-infrastructuur);
- de omgevingskwaliteiten (met name stedelijkheid in de stationsomgevingen), de infrastructuren in de zeehavens (kaaimuren, kranen, opslagruimtes, logistiek, ...), de hoogwaardige luchthaveninfrastructuren en luchthavengebonden functies (hotels, businesspark,...);
- de draagkracht van de omgeving zowel op milieuhygiënisch-, als op ruimtelijk vlak

Poorten zijn aldus een beleidsmatig begrip.

PRAT

Plan regional d'aménagement du territoire. Indicatief gewestelijk 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 Mijng gebied 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 Ordenings- en Milieubeleid in een bepaald gebied, bijvoorbeeld het ROM-project voor de Gentse kanaalzone.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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.

Ruimteboekhouding

De ruimteboekhouding 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.

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 zonevreemde 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 zonevreemde 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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 hoofdwatwegennet 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 functioneel 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 personenvervoergerichte 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 stedelijke 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.

Stedelijkgebiedbeleid

Stedelijkgebiedbeleid 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 allerhande 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, ..

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 infrastructuren (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 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 openluchtrecreatieve-verblijven" omvat de kampeerterreinen, de kampeerverblijfparken en de vakantieparken waarvoor een sectorale omkadering bestaat.

2

Gewenste ruimtelijke structuur

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 hoofdwegennet toegepaste verkeersreguleringstrategie die als doel heeft verkeerscongestie te vermijden op het hoofdwegennet.

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 distributiezone

Een transport- en distributiezone 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 distributiezone 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 transport- en 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.

Verblijfstoerisme en verblijfsrecreatie

Verblijfstoerisme 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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

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 planningsdecreet 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 com-

plementariteiten 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.

Verzamelnet voor goederenvervoer

Het uitbouwen van het regionaal spoorwegnet voor goederenvervoer tot een verzamelnet komt er op neer dat het spoorlijnnennet 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.

2 Gewenste ruimtelijke structuur

Woningpatrimonium

Het woningpatrimonium is het geheel van voor het wonen beschikbare gebouwen.

Woongelegenheid

Een woongelegenheid 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 éénsgezinswoningen, 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 woongelegenheid 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 binnenschepen 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

Bindende Bepalingen

3

Inhoudstafel

INLEIDING	580
Draagwijdte en werking van de bindende bepalingen	580
Opbouw	582
BINDENDE BEPALINGEN IN VERBAND MET DE STEDELIJKE GEBIEDEN	583
1. Selectie en indeling in categorieën van de stedelijke gebieden	583
2. Afbakening van de stedelijke gebieden	583
3. Selectie en indeling in categorieën van de stedelijke netwerken	587
4. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in de stedelijke gebiede	587
BINDENDE BEPALINGEN IN VERBAND MET HET BUITENGEBIED	585
1. Omschrijving van het buitengebied	585
2. Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en de agrarische structuur	585
3. Differentiatie van de nederzettingsstructuur	586
4. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in het buitengebied	586
BINDENDE BEPALINGEN IN VERBAND MET DE GEBIEDEN VOOR ECONOMISCHE ACTIVITEITEN	587
1. Selectie van economische knooppunten	587
2. Selectie van poorten	588
3. Differentiatie van bedrijventerreinen	588
4. Afbakening van bedrijventerreinen	589
5. De zeehavens, de luchthaven van Zaventem en de logistieke parken	589
BINDENDE BEPALINGEN IN VERBAND MET DE LIJNINFRASTRUCTUREN	591
1. Wegeninfrastructuur	591
2. Spoorweginfrastructuur	593
3. Waterweginfrastructuur	595
BINDENDE BEPALING VOOR GROND- EN PANDENBELEID	595

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 stedelijk gebied rond Brussel. Stedelijke gebieden kunnen één of meer gemeenten of delen ervan bevatten.

1.1. Vlaams stedelijk 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.

(toegevoegd bij herziening van 12 december 2003)

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 samen-

3 Bindende bepalingen

spraak met de betrokken bestuursniveau's door het Vlaams Gewest in de gewestplannen afgebakend.

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 tot 2007, 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:

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

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 (gemiddelde)	60 %

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

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

Het Vlaams Gewest bakt in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen in overdruk 75.000 tot 100.000 ha als grote eenheden natuur en 25.000 tot 50.000 ha als grote eenheden natuur in ontwikkeling. De gezamenlijke oppervlakte van grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling bedraagt 125.000 ha.

Ten aanzien van de oppervlakte met bestemming natuur- en reservaatgebied op de gewestplannen (112.000 ha), betekent dit een toename van 38.000 ha tot een totaal van 150.000 ha.

2.2. Agrarisch gebied

Het Vlaams Gewest bakt in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen 750.000 ha agrarisch gebied, ruimtelijk bestemd voor de beroepslandbouw, af.

Binnen de 750.000 ha worden bouwvrije zones aangeduid. Bouwvrije zones zijn samenhangende zones die veeleer beperkt zijn in oppervlakte.

2.3. Bosuitbreidingsgebied

Het Vlaams Gewest bakt in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen 10.000 ha als bijkomend bosgebied of bosuitbreidingsgebied af waarbinnen ecologisch verantwoorde bosuitbreiding plaatsvindt.

Ten aanzien van de oppervlakte met bestemming bosgebied op de gewestplannen (43.000 ha), betekent dit een toename van 10.000 ha tot een totaal van 53.000 ha.

2.4. Natuurverwevingsgebied

Het Vlaams Gewest bakt in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen 150.000 ha in overdruk als natuurverwevingsgebied af.

3 Bindende bepalingen

3. Differentiatie van de nederzettingsstructuur

In het buitengebied worden qua nederzettingsstructuur de volgende beleidscategorieën onderscheiden:

- kernen : 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.

4. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in het buitengebied

Wat betreft de ruimtelijke verdeling van de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden tot 2007, 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:

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

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 %

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

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)

(geschrapt respectievelijk vervangen bij herziening van 12 december 2003)

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

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 distributiezone;
 - * watergebonden bedrijventerrein;
 - * luchthavengebonden bedrijventerrein;
 - * kleinhandelszone;
 - * kantoor- en dienstenzone;
 - * bedrijventerrein voor agro-industrie;
 - * zone voor afvalverwerking en recyclage;

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. [...]

(geschrapt bij herziening van 12 december 2003)

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

In gemeenten buiten de economische knooppunten kunnen maximaal 500 ha als bedrijventerrein voor historisch gegroeide bedrijven worden afgebakend.

De verdeling binnen iedere provincie van de bovenvermelde verhouding is als volgt:

Antwerpen	83-88	12-17
Limburg	84-89	11-16
Oost-Vlaanderen	77-82	18-23
Vlaams-Brabant	71-76	24-29
West-Vlaanderen	76-81	19-24
Vlaanderen	80-85	15-20

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 overige 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.

5. De zeehavens, de luchthaven van Zaventem en de logistieke parken

5.1. De zeehavens

Voor de zeehavens bakent het Vlaamse Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen als zeehavengebied af.

3 Bindende bepalingen

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.

5.3. De internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken

Voor de geselecteerde multimodale internationaal georiënteerde logistieke parken bakt 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.

[6. Vertaling van de kwantitatieve opties met betrekking tot economische activiteiten in de ruimteboekhouding

De oppervlakte aan bestemde industrieterreinen in plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen kan ten opzichte van de in de plannen van aanleg op 1/1/1994 bestemde industrieterreinen toenemen met een maximum van 7000 ha tot een totaal van 62 000 ha.]

(toegevoegd bij herziening van 12 december 2003)

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 (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: te ontwerpen		van N31 (Brugge - Blauwe Toren)	tot N49/A11 (West-kapelle)

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 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	van A14 (Zevergem)	tot grens met Waals Gewest
N74 N19 N71 : gedeelte te ontwerpen	van A2 (Houthalen) van aansluiting 23 A13 (Geel) van N19 - R14 (Geel)	tot Nederlandse grens tot R14 (Geel) tot N74 (Neerpelt)
A201 Aansluiting luchthaven Zaventem: te ontwerpen	van R0 van aansluiting 12 (A1)	tot parking luchthaven Zaventem tot parking in het westen
Aansluiting luchthaven Zaventem: te ontwerpen noordelijke sluiting Ring (R1) : te ontwerpen	van A3 van A11/N49	tot parking in het oosten R1

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).

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.

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;
 - * Zeebrugge-Gent-Denderleeuw-Aat-Parijs;
 - * Zeebrugge-Gent-Dendermonde-Mechelen-Leuven-Ottignies-Luxemburg;

3 Bindende bepalingen

- * 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 bepaling voor grond- en pandenbeleid

Het Vlaams Gewest neemt maatregelen om het grond- en pandenbeleid verder decretaal uit te bouwen.

3

Bindende bepalingen

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen



Dit is een uitgave van :

Afdeling Ruimtelijke Planning
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting,
Monumenten en Landschappen
Koning Albert IIaan 20
1000 Brussel

www.ruimtelijkeordering.be