



Dit provinciaal ruimtelijk structuurplan is op 10 december 2003 definitief vastgesteld door de Oost-Vlaamse provincieraad en is het resultaat van een zorgvuldige afweging van de ruimtelijke noden in onze provincie, waarbij een evenwicht werd nagestreefd tussen de harde en zachte sectoren, tussen wonen en werken enerzijds, vrijetijdsbesteding en natuurbeleving anderzijds. Het is bovendien het allereerste beleidsdocument waarin een globale ruimtelijke visie op het Oost-Vlaams grondgebied wordt ontwikkeld.

Na publicatie in het Belgisch Staatsblad (10 maart 2004) werd het provinciaal ruimtelijk structuurplan op 24 maart 2004 van kracht.

De goedkeuring van dit provinciaal ruimtelijk structuurplan brengt belangrijke nieuwe bevoegdheden mee voor het provinciebestuur. Voortaan is de bestendige deputatie bevoegd om de gemeentelijke ruimtelijke structuur- en uitvoeringsplannen goed te keuren en kan de provincieraad provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opstellen.

Deze provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen zijn de hefboom en het instrument om de ruimtelijke ambities van ons provinciaal structuurplan te realiseren.

Tot slot geef ik u mee dat dit structuurplan geregeld bijgestuurd of, naar gelang de noodzaak zich voordoet, gedeeltelijk of zelfs geheel herschreven zal worden. Derwijze zal de zorg voor de ruimtelijke kwaliteit een permanente beleidsoefening vormen voor het provinciebestuur.

*Marc De Buck,
gedeputeerde van ruimtelijke ordening*

Inhoudsopgave

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan werd op 18 februari 2004 goedgekeurd door de Vlaamse minister bevoegd voor Ruimtelijke Ordening, met uitsluiting van een aantal bepalingen. Het goedkeuringsbesluit vindt u integraal op pagina 534. De bepalingen die door de minister werden uitgesloten, werden niet meer opgenomen in deze uitgave. Deze uitgave is dan ook een lay-out versie van het structuurplan dat door de minister werd goedgekeurd. De minimale verschillen tussen de versie die de minister heeft goedgekeurd en deze versie hebben geen enkel inhoudelijk gevolg. Wijzigingen werden m.a.w. enkel om redenen van lay-out aangebracht. Bij eventuele betwistingen geldt de authentieke versie die door de minister werd goedgekeurd.

▶	INLEIDING	27
	1. Voorgeschiedenis	27
	2. Inhoud en juridische draagwijdte	27
	3. Informatief, richtinggevend en bindend gedeelte	28
	4. Werken met deelstructuren en deelruimten	28
	4.1. Deelstructuren	28
	4.2. Deelruimten	29
▶	INFORMATIEF GEDEELTE	31
→	Hoofdstuk 1 : Nederzettingsstructuur	33
	1. Definitie	33
	2. Ruimtelijke ontwikkeling van de nederzettingsstructuur	34
	3. Bestaande nederzettingsstructuur	34
	3.1. Structurerende elementen van de bestaande nederzettingsstructuur	34
	— Oost-Vlaanderen gedomineerd door de grootsteden Gent, Brussel en Antwerpen	34
	— Aalst en Sint-Niklaas als regionale steden	35
	— Dendermonde en Oudenaarde als kleine steden met een belangrijke centrumfunctie	35
	— Een ruimtelijk evenwichtig net van kleine steden	35
	— Niet-stedelijke centra als aanvulling van het hiërarchisch stedennet en grote kernen als zelfvoorzienende nederzettingen	36
	— Grote en kleine nederzettingen in het landelijk gebied	36
	3.2. Algemeen beeld van de nederzettingsstructuur van Oost-Vlaanderen	37
	4. Trends	40
	4.1. Een sterke toename van het aantal gezinnen	40
	4.2. Een verderzettende suburbanisatie en rurbanisatie	40
	4.3. Het ontstaan van regionale woningmarkten	41
	4.4. Recente evolutie bijgekomen woningen	43
	5. Problemen	46
	5.1. Problemen verbonden aan suburbanisatie en rurbanisatie	46
	5.2. De kwaliteit van het woningpatrimonium	46
	6. Potenties	48
→	Hoofdstuk 2 : Openruimtestructuren	49
	1. Inleiding	49
	2. Natuurlijke structuur	50
	2.1. Definitie	50
	2.2. Het fysisch systeem	50
	2.3. Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en Ramargebieden	51
	2.4. Bestaande natuurlijke structuur	54

— Zeeuws-Vlaamse Polders en het Krekengebied	54
— De Scheldepolders van de Linkeroever	54
— Zandstreek ten noordwesten van Gent en zandig deel van Schelde-Leie interfluvium	55
— Zandstreek ten noordoosten van Gent	55
— Alluvium van de Leie	56
— Alluvium van de Beneden-Schelde en de Durme	56
— Alluvium van de Boven-Schelde	56
— Zandleemstreek ten zuiden van Gent	57
— Zandleemstreek van zuidelijk Oost-Vlaanderen – de Vlaamse Ardennen	57
— Zandleemstreek van oostelijk Oost-Vlaanderen met bovenloop van de Dender	58
2.5. Methodiek en concepten voor de gewenste natuurlijke structuur	60
— Aanduiden van de natuuraandachtszones	60
— Aanduiden van de natuurverbindingengebieden	62
— Aanduiding van ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	62
— Gewenste bosstructuur	64
2.6. Trends	65
— Afname van de open ruimte	65
— Trends inzake de erkenning en oprichting van natuurreservaten	65
— Trends inzake het bosareaal	66
— Trends inzake recreatief medegebruik open ruimte	66
2.7. Problemen	66
— Toename van de oppervlakte natuurreservaat, maar in globo nog steeds verdere achteruitgang van de natuurwaarden	66
— Systematische afname van de bosoppervlakte en weinig biologische waarde	66
— Afname van de kleine landschapselementen en verlies van ecologische infrastructuur	67
— Versnippering van de open ruimte, barrièrevorming, rustverstoring en isolatie van populaties	67
— Afname van de gebieden met een goed natuurlijk akoestisch klimaat	67
— Vermesting en verdroging	68
— Nagenoeg afwezigheid van autonoom functionerende ecosystemen	68
— Resultaat: afname van de biodiversiteit	68
2.8. Potenties	70
3. Agrarische structuur	71
3.1. Definitie	71
3.2. Kenmerken van de Oost-Vlaamse land- en tuinbouw	71
— Bedrijven, tewerkstelling en totale land- en tuinbouwoppervlakte	71
— Teeltoppervlakte	72
— Veehouderij	74
— Bruto Standaard Saldo	74
— Ruimtelijk-functioneel aan de landbouw gerelateerde bedrijven	77
3.3. Ontwikkelingssturende elementen	80

— Intrinsieke bodemgeschiktheid	80
— Ruilverkaveling, landinrichting, natuurinrichting en strategische inrichtingsprojecten	80
— Afzet- en toeleveringsfaciliteiten	81
3.4. Bestaande agrarische structuur	85
— Polders van het Meetjesland en het Waasland	85
— Zandstreek ten noordwesten van Gent	85
— Zandstreek ten noordoosten van Gent	86
— Zandleemstreek van oostelijk Oost-Vlaanderen	87
— Zandleemstreek van zuidelijk Oost-Vlaanderen	87
— Valleigebieden van Schelde, Leie, Dender, Durme en Moervaart	88
3.5. Problemen	88
— Afname en structurele aantasting van het landbouwareaal	88
— Nood aan locaties voor mestverwerking	89
— Gebrek aan ontwikkelingsmogelijkheden voor de glastuinbouw	90
— Problematiek van land- en tuinbouwbedrijven gelegen in gebieden waar land- en tuinbouw niet de hoofdfunctie is	90
— Problematiek van aan de land- en tuinbouw aanverwante activiteiten	91
3.6. Potenties	91
— Kansen voor een duurzame ontwikkeling van de land- en tuinbouw	91
— Kansen op vlak van plattelandsverbreding en -ontwikkeling	92
4. Landschappelijke structuur	92
4.1. Definitie	92
4.2. Ontstaan van de landschappelijke structuur	93
4.3. Omschrijving van de onderscheiden landschapseenheden	93
— Traditionele landschappen	94
— Gave landschapsrelicten in de provincie	102
— Nieuwe landschappen in de provincie	104
4.4. Ruimtelijk structurerende landschapselementen en –componenten van bovenlokaal belang	107
4.5. Het bodemarchief als ondergronds landschap	109
4.6. Trends	109
— Het ontstaan van nieuwe landschappen	109
— De explosieve groei van lintlandschappen	110
4.7. Problemen	110
— Versnippering van de landschappelijke samenhang door lintbebouwing en verspreide bebouwing	110
— Landschappelijke nadelen bij het ontstaan van nieuwe landschappen	110
— Bedreiging van het landschap door functieverdringingsprocessen op microschaal	110
— Degradatie en versnippering van cultuurhistorische en archeologische waarden	112
4.8. Potenties	113

→	Hoofdstuk 3 : Toeristisch-recreatieve structuur	115
	1. Definitie	115
	2. Toeristisch-recreatieve elementen van provinciaal niveau	115
	2.1. Selectiecriteria	115
	2.2. Selecties	117
	— Selectie van dagtoeristische of -recreatieve elementen	117
	— Selectie van verblijfstoeristische elementen	118
	— Selectie van natuur- en landschapselementen	119
	3. Bestaande toeristisch-recreatieve structuur	122
	3.1. Gent en de Leiestreek	122
	3.2. Het Meetjesland	123
	3.3. Het Waasland	123
	3.4. De Schelde- en Denderstreek	124
	3.5. De Vlaamse Ardennen	124
	4. Trends	126
	5. Problemen	126
	— Tekort aan kleinschalige verblijfsmogelijkheden	126
	— Vergunningsproblematiek voor openluchtrecreatieve verblijven	126
	— Onvoldoende faciliteiten voor vaartoerisme	127
	— Zonevreemde recreatieve elementen	129
	— Beperkte draagkracht van de ruimte en gevaar voor toeristisch-recreatieve druk op bepaalde gebieden	129
	— Jeugdtoerisme	129
	— Motorsporten met geluidshinder	129
	6. Potenties	130
	6.1. Recreatief medegebruik	130
	6.2. Streekgebonden potenties	130
	6.3. Water en reliëf als bindende elementen	130
	6.4. Aandacht voor de historische en archeologische rijkdom van de Vlaamse steden en historische kernen	130
→	Hoofdstuk 4 : Ruimtelijk-economische structuur	131
	1. Definitie	131
	2. Profiel van de Oost-Vlaamse economie	131
	2.1. Een groeiende economie	131
	2.2. Werkgelegenheid	132
	— Werkgelegenheid en ondernemingen	133
	— Werkgelegenheid sectoraal	133
	— De werkgelegenheidsgraad	135
	— Werkloosheid	136
	3. Bestaande ruimtelijk-economische structuur	136
	3.1. Historische evolutie van de industriële activiteit in Oost-Vlaanderen	136

	3.2. Concentratiegebieden van economische activiteiten	136
	— Twee havens als zwaartepunten in de Vlaamse economie	137
	— De haven van Gent	137
	— De Waaslandhaven	137
	— Grootstedelijk gebied Gent als belangrijkste tewerkstellingspool in de provincie	138
	— Aalst en St.-Niklaas als regionale steden met een belangrijke tewerkstellingsfunctie	138
	— Kleine steden als economische concentratiepunten en verzorgende subregionale centra	139
	— Een aantal niet-stedelijke gemeenten met een belangrijke werkgelegenheid	139
	3.3. Algemeen beeld van de ruimtelijk-economische structuur	139
	— De havens als specifiek ruimtelijk-economisch landschap en motor voor economische ontwikkelingen	139
	— Gent en omgeving als economisch kerngebied van Oost-Vlaanderen	139
	— De E17 als nieuwe economische ontwikkelingsas	140
	— De Dender als historische ontwikkelingsas	140
	— De Schelde als historische ontwikkelingsas	140
	3.4. Kleinhandel van bovenlokaal belang	142
	— Definitie	142
	— Inventarisatie van de kleinhandel van bovenlokaal belang	142
	— Typologie van de kleinhandelsconcentraties	143
	— Problematiek van de kleinhandel van bovenlokaal belang buiten de stedelijke kernen	154
	4. Trends	156
	4.1. Tertiarisering van de economie	156
	4.2. Ontstaan van de netwerkonderneming en de ruimtelijke gevolgen ervan	156
	5. Problemen	157
	5.1. Globale maar ongelijkmatig verdeelde schaarste aan industrieterreinen in de provincie	157
	5.2. Verlaten, vervuilde en onbenutte terreinen	159
	5.3. Fragmentatie van de ruimtelijk-economische structuur	160
	5.4. Groei van de tewerkstelling maar concentraties van industriële sectoren in regressie	160
	6. Potenties	161
→	Hoofdstuk 5 : Lijninfrastructuren en mobiliteit	163
	1. Inleiding	163
	2. Historische en recente ontwikkeling van de lijninfrastructuren	163
	3. De bestaande lijninfrastructuren	164
	3.1. Structurerende lijninfrastructuren	164
	— Autosnelwegen	164
	— De N-wegen	164

— Trolley- en tramlijnen	165
— Spoorwegen als slagaders van het openbaar vervoer	165
— Waterwegen, vooral historisch sterk structurerend	166
— Het hoogspanningsnet	166
— Routes voor langzaam verkeer	166
3.2. Structuurbepalende mobiliteitssystemen in de provincie	168
— Bundels van infrastructuur langs E40 en E17	168
— Gent als knooppunt van de belangrijkste lijninfrastructuren	168
— Het gebied ten noordwesten van Gent	168
— De Kanaalzone	169
— Het Waasland	169
— Het Dendermondse infrastructuurnet	169
— De Denderbundel	169
— Het westelijke deel van Zuid-Oost-Vlaanderen	169
— Het oostelijke deel van Zuid-Oost-Vlaanderen	169
4. Trends	171
4.1. Geconcentreerde pendelbewegingen vanuit en in de provincie in het kader van het woon-werkverkeer	171
4.2. Een te verwachten toename van het vrachtverkeer met verschuivingen in de modi	172
4.3. Toenemende verkeersintensiteit	173
5. Problemen	175
5.1. Beperkte alternatieven voor het wegverkeer	175
5.2. Toename van verkeersonleefbaarheid, verkeersonveiligheid, congestie	175
5.3. Ontoereikende infrastructuur voor langzaam verkeer	176
6. Potenties	177
6.1. Potenties voor alternatieven voor het wegverkeer	177
6.2. Gebiedsspecifieke potenties mits afstemming van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid	177
— Netwerken voor langzaam verkeer	177
→ Hoofdstuk 6 : Globale bestaande ruimtelijke structuur	181
→ Hoofdstuk 7 : Indeling in deelruimten	185
1. De noodzaak van de indeling naar deelruimten	185
2. Uitgangspunten en indeling in deelruimten	185
2.1. Deelruimten met hoofdzakelijk stedelijke en economische potenties	186
2.2. Deelruimten met hoofdzakelijk openruimtepotenties	186
3. Karakteristieken van deelruimten met hoofdzakelijk stedelijke en economische potenties	187
3.1. Het Oost-Vlaams Kerngebied	187
— Situering	187
— Kenmerken	187

— Potenties	188
3.2. Het E17-netwerk	188
— Situering	188
— Kenmerken	188
— Potenties	189
3.3. De Waaslandhaven	190
— Situering	190
— Kenmerken	190
— Potenties	190
3.4. De Dendersteden	190
— Situering	190
— Kenmerken	190
— Potenties	191
4. Karakteristieken van deelruimten met hoofdzakelijk openruimtepotenties	192
4.1. De Leieruimte	192
— Situering	192
— Kenmerken	192
— Potenties	193
4.2. Het Oostelijk Rastergebied	193
— Situering	193
— Kenmerken	193
— Potenties	194
4.3. De Scheldevallei	194
— Situering	194
— Kenmerken	194
— Potenties	194
4.4. Het Noordelijk Openruimtegebied	195
— Situering	195
— Kenmerken	195
— Potenties	196
4.5. Het Westelijk Openruimtegebied	196
— Situering	196
— Kenmerken	196
— Potenties	197
4.6. Het Zuidelijk Openruimtegebied	197
— Situering	197
— Kenmerken	197
— Potenties	198
→ Hoofdstuk 8 : Verbanden met andere planningsniveaus	201
1. Internationale planningscontext: Europees beleid en Tweede Benelux Structuurschets	201
1.1. Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP)	201

1.2. Tweede Benelux Structuurschets (TBS)	202		
2. De Vlaamse planningscontext: het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	205		
2.1. Het RSV en de nederzettingsstructuur	205		
2.2. Het RSV en de openruimtestructuren	206		
2.3. Het RSV en de ruimtelijk-economische structuur	207		
2.4. Het RSV en de lijninfrastructuren	208		
3. De provinciegrensoverschrijdende planningscontext: structuurplannen van aangrenzende streken en provincies	212		
3.1. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen	212		
3.2. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen	213		
3.3. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant	215		
3.4. Streekplan Zeeland	216		
3.5. Schéma de Développement de l'Espace Régional	216		
4. Sectorale studies en beleidsdocumenten	217		
▶ RICHTINGGEVEND GEDEELTE	221		
→ Hoofdstuk 1 : Algemene uitgangspunten	223		
1. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als beleidskader en duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding	223		
2. Een ruimtelijk beleid gebaseerd op ruimtelijke draagkracht en gericht op ruimtelijke kwaliteit	223		
3. Concrete invulling van het begrip 'duurzame ruimtelijke ontwikkeling' in het provinciaal ruimtelijk beleid	224		
3.1. Herstel van het evenwicht in de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende functies, door een gebiedsgerichte afweging en complementaire ontwikkelingsperspectieven	224		
3.2. Omgaan met de eindigheid van de ruimte door verweving van functies en samengebruik van de ruimte	225		
3.3. De historische ruimtelijke context en de bestaande ruimtelijke structuur als aanknopingspunt en randvoorwaarde voor een kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling	225		
3.4. Het aanvaarden en aanwenden van de mobiliteit als ruimtelijk ordenend principe in een netwerksamenleving	226		
→ Hoofdstuk 2 : Globale ontwikkelingsvisie	227		
1. Een gedifferentieerde rol voor elke deelruimte	227		
1.1. Globale ontwikkelingsvisie voor de Oost-Vlaamse deelruimten in de Vlaamse Ruit	227		
1.2. Globale ontwikkelingsvisie voor de openruimtegebieden in Oost-Vlaanderen	228		
2. Een samenhangende ontwikkeling van de deelstructuren over de deelruimten heen	228		
		→ Hoofdstuk 3 : Ontwikkelingsvisies voor de deelruimten	233
		1. Het Oost-Vlaams Kerngebied, groeipool in Oost-Vlaanderen	233
		— Een stedelijk lichaam met omgevende dorpen	233
		— Openbaar vervoer, de relatie tussen stad en dorpen	233
		— Open ruimte als band tussen stad en buitengebied	234
		— Regionale tewerkstelling op goed ontsloten locaties	234
		2. Het E17-netwerk als stedelijk netwerk op provinciaal niveau	236
		— Structureren van de interne en externe bereikbaarheid	236
		— Wonen en woonondersteunende functies bundelen en verweven in de kernen	236
		— Openruimtecorridors, buffer tussen de stedelijke ontwikkelingen	236
		— Regionale economie op goed ontsloten plekken en gekoppeld aan de centrale plaatsen	237
		— Groenverbindingen in riviervalleien en tussen de groene stapstenen, als ecologische en recreatieve assen door het netwerk	237
		3. De Waaslandhaven, poort en motor voor ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen	240
		— De Waaslandhaven, motor voor ontwikkeling in het E17-netwerk	240
		— Contrasten tussen haven en polders bufferen	240
		4. De Dendersteden, stedelijke concentratiepunten in de ontwikkelingen tussen Gent en Brussel	216
		— Versterking van de Dendersteden als kwalitatieve stedelijke kerngebieden	242
		— Herstel van de economische rol op basis van de bestaande ontsluitingspotenties en de bereikbaarheid vanuit het eigen ommeland	242
		— De Dender als ruggengraat en randvoorwaarde in de stedelijke ontwikkeling	243
		5. De Leieruimte, bufferfunctie in het spanningsveld tussen stedelijke netwerken	245
		— Gedifferentieerde rollen voor de openruimtedelen	245
		— Wonen en ondersteunende functies gekoppeld aan de Leie en infrastructuur voor openbaar vervoer	245
		— Regionale bedrijvigheid gekoppeld aan hoofdinfrastructuur	245
		6. Het Oostelijk Rastergebied	247
		— Maximaal gebruik van de openruimte kamers voor de openruimte functies	247
		— Gedeconcentreerde bundeling van wonen in een ruime selectie van kernen en enkele duidelijke centrale plaatsen	247
		— Een verkeerssysteem vertrekkend vanuit openbaar vervoer en gericht naar de centrale plaatsen	247
		7. De Scheldevallei, groene slagader van Vlaanderen	247
		— Openruimteactoren ingeschakeld in het landschapsbeheer en de natuurversterking	247
		— Stedelijke kernen en grote dorpen als poorten tussen het stedelijk netwerk en het regionaal park	247
		— Dorpen en verlaten bedrijfsgebouwen ingeschakeld in het toeristisch-recreatief en educatief medegebruik	247
		8. Het Noordelijk Openruimtegebied, buitengebied tussen verstedelijkte zones	251

— Het fysisch systeem als kapstok voor de ontwikkeling van de openruimtefuncties	251
— Wonen en werken op lokale schaal	251
— Een beperkte toegankelijkheid tegen verdere verstedelijking	251
9. Het Westelijk Openruimtegebied, onderdeel van een grensoverschrijdend openruimtegeheel met diverse kenmerken en functies	254
— Gebiedsgerichte afstemming tussen landbouw, bos, natuur en recreatie op basis van de landschappelijke differentiatie	254
— Bundeling van wonen en woonondersteunende functies in een beperkt aantal kernen	254
— Evenwichtige geografische spreiding van de economie gekoppeld aan centrale plaatsen met de geschikte ontsluitingspotenties	254
— Een gebiedsontsluiting gericht op de belangrijkste centrale kernen	254
10. Het Zuidelijk Openruimtegebied, landelijk landschap en groene long van bovenregionaal belang	256
— Het fysisch systeem als kapstok voor de landschapsvormende functies bos, natuur en landbouw	256
— Behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon en de cultuurhistorische waarde van de nederzettingen	257
— De kleine steden als ontwikkelingspolen in de regio	257
— Een ontsluitingssysteem gericht op de leefbaarheid van de stedelijk-economische structuur en op het vrijwaren van het rustig karakter van het buitengebied	257
→ Hoofdstuk 4 : Gewenste nederzettingsstructuur	259
1. Inleiding	259
2. Doelstellingen	259
— Het voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan woonmogelijkheden	259
— Tegengaan van het ongeordend uitzwermen van functies	259
— De leefbaarheid en attractiviteit van de stedelijke gebieden vergroten	259
— De leefbaarheid van de buitengebiedkernen garanderen	260
3. De gewenste nederzettingsstructuur	260
4. Selecties en ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende onderdelen van de nederzettingsstructuur	262
4.1. Stedelijke netwerken op provinciaal niveau	262
— Selectie van het E17-netwerk als stedelijk netwerk op provinciaal niveau	262
— Ruimtelijk beleid voor het E17-netwerk	262
4.2. Stedelijke gebieden	264
— Definitie en selectie	264
— Visie op het geheel van de stedelijke gebieden	264
— Visie op de kleinstedelijke gebieden in het E17-netwerk	265
— Visie op de kleinstedelijke gebieden van de Dendersteden	266
— Visie op de kleinstedelijke gebieden van het Zuidelijk Openruimtegebied	267
— Visie op de kleinstedelijke gebieden in het Westelijk Openruimtegebied	268

— Visie op de kleinstedelijke gebieden in de Leieruimte	269
— Visie op de kleinstedelijke gebieden in het Oostelijk Rastergebied	269
— Ruimtelijk beleid t.o.v. de stedelijke gebieden	269
4.3. Hoofddorpen en woonkernen	270
— Definities	270
— Selectie van hoofddorpen, meerkernige hoofddorpen en woonkernen	271
4.4. Bebouwde perifere landschappen op provinciaal niveau	301
4.5. Ruimtelijk beleid met betrekking tot de bewoning in het buitengebied	301
— Ruimtelijk beleid t.a.v. de hoofddorpen en woonkernen	301
— Ruimtelijk beleid met betrekking tot de verspreide gegroepeerde en individuele bebouwing in het buitengebied	303
5. Taakstellingen inzake woonbehoeften	305
5.1. Verdeling van de behoeften aan bijkomende woningen	305
— Werkwijze voor de verdeling van de woonbehoeften volgens scenario 1	306
— Hypothese afbakening stedelijke gebieden voor de doorrekening van de woonbehoeften	309
— Beleid ten aanzien van de taakstellingen voor wonen	310
— Taakstellingen wonen voor de kleinstedelijke gebieden en het buitengebied	312
— Werkwijze voor de verdeling van de woonbehoeften volgens scenario 2	314
5.2. Voorzieningen voor woonwagenvolking	317
— Selectiemethodiek	317
— Ruimtelijk beleid m.b.t. de woonwagenterreinen	318
→ Hoofdstuk 5 : Gewenste openruimtestructuren	321
1. Inleiding	321
2. Doelstellingen	321
— Maximale ontwikkelingsmogelijkheden voor de openruimtestructuren	321
— Vorm geven aan een kwalitatief landschap	321
3. Gewenste openruimtestructuur	322
— Behoud van een open Kreken- en Poldergebied	322
— Versterken van de verschillen in het gedifferentieerd openruimtelandschap	322
— Maximaal behoud van de openruimtekamers in het Oostelijk Rastergebied	324
— Versterking van de landschappelijke waarde van het heuvellandschap	324
— Behoud van de omgevingswaarde van het Oost-Vlaams Kerngebied	325
— Riviervalleien als groene vingers	325
4. Gewenste landschappelijke structuur	327
4.1. Inleiding	327
4.2. Doelstellingen	327
4.3. Ontwikkelings- en valorisatieperspectieven voor de onderscheiden landschapseenheden in Oost-Vlaanderen	327
— Algemeen kader	327
— Selectie van relictzones en ankerplaatsen	328

— Valorisatieperspectieven voor de onderscheiden eenheden van de traditionele landschappen	336
4.4. Selectie van de structuurbepalende landschapselementen en -componenten van provinciaal belang	340
— Selectie en ontwikkelingsperspectieven van structuurbepalende reliëfelementen	340
— Selectie en ontwikkelingsperspectieven van structuurbepalende hydrografische elementen	341
— Selectie en ontwikkelingsperspectieven van andere structuurbepalende elementen	343
4.5. Selectie en ontwikkelingsperspectieven van openruimtecorridors	348
4.6. Ontwikkelingsperspectieven voor sites van archeologisch belang	348
4.7. Verdere doorwerking van de gewenste landschappelijke structuur en de geformuleerde ontwikkelingsperspectieven	348
5. Gewenste natuurlijke structuur	350
5.1. Taakstelling	350
5.2. Doelstellingen	351
— Doelstellingen m.b.t. natuurverbindingsgebieden	351
— Doelstellingen m.b.t. ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	351
5.3. Gebiedsgerichte selecties	352
— Het Bekken Brugse Polders	353
— Het Bekken Gentse kanalen	354
— Het Beneden-Scheldebekken	357
— Het Leiebekken	359
— Het Boven-Scheldebekken	360
— Het Denderbekken	363
5.4. Ontwikkelingsperspectieven, instrumenten en mogelijke acties	368
— Ontwikkelingsperspectieven	368
— Instrumenten	369
— Mogelijke acties	370
5.5. Bosuitbreiding	371
— Dekzandruggen en zandig Vlaanderen	372
— Riviervalleien en depressies	372
— Zandleemgebied	372
— Vlaamse Ardennen en Zwalmstreek	372
5.6. Stillegebieden	373
— Ontwikkelingsperspectieven voor een stillegebied	373
5.7. Integraal waterbeleid	373
— Mogelijke acties	373
6. Gewenste agrarische structuur	374
6.1. Taakstelling	374
6.2. Doelstellingen	374
— Ruimtelijk-structureel versterken van het agrarisch gebied	374
— Realiseren van gebiedsgebonden potenties in de land- en tuinbouw	375

— Strategie voor het behoud van de landbouw in de valleigebieden	375
— Coherent beleid t.a.v. de verbrede taakstelling van de land- en tuinbouw	375
— Creëren van ontwikkelingsmogelijkheden voor land- en tuinbouwbedrijven gelegen in gebieden waar land- en tuinbouw niet de hoofdfunctie is en voor en voor aan de land- en tuinbouw aanverwante activiteiten	375
6.3. Gewenste agrarische structuur	376
— Polders van het Meetjesland en het Waasland	376
— Zandstreek ten noordwesten van Gent	377
— Zandstreek ten noordoosten van Gent	378
— Zandleemstreek van oostelijk Oost-Vlaanderen	379
— Zandleemstreek van zuidelijk Oost-Vlaanderen	379
— Valleigebieden van Schelde, Dender, Leie, Durme en Moervaart	380
— Stedelijke gebieden	380
6.4. Differentiatie van de gebieden van de agrarische structuur	381
— Ruimtelijk beleid bij vrijkomen van agrarische landbouwbedrijven	381
— Locaties voor mestverwerking	381
— Locaties voor glastuinbouw	383
— Afbakenings- en inrichtingsplannen t.b.v. de agrarische structuur	383
6.5. Aanwijzingen voor differentiatie van agrarische gebieden van lokaal belang	384
— Open landbouwgebieden van lokaal belang	384
— Multifunctionele landbouwgebieden van lokaal belang	385
6.6. Acties voor de provincie	385
→ Hoofdstuk 6 : Gewenste toeristisch-recreatieve structuur	387
1. Taakstelling	387
2. Doelstellingen	387
— Het ondersteunen van het economisch en maatschappelijk belang van toerisme en recreatie	387
— Het streven naar een duurzame en kwalitatieve ontwikkeling van toerisme en recreatie	387
— Aandacht voor de eigenheid van de streek en gebiedsgerichte werking	387
— Bevorderen van de samenhang in toeristisch-recreatieve netwerken	387
— De versterking van de recreatieve voorzieningen omwille van het ruimtelijk-functioneel belang	388
3. Gewenste toeristisch-recreatieve structuur	388
4. Selecties en categorisering binnen de ruimtelijke toeristisch-recreatieve structuur	389
4.1. Gebieden van primair toeristisch-recreatief belang	389
— Definitie en selectie	389
— Ruimtelijk beleid	389
4.2. Toeristisch-recreatieve netwerken	390
— Definitie en selectie	390
— Ruimtelijk beleid	391

4.3. Toeristisch-recreatief aandachtsgebied	392		
— Definitie en selectie	392		
— Ruimtelijk beleid	392		
4.4. Toeristisch-recreatief hoofroutenetwerk en transferia	394		
— Definitie en selectie	394		
— Ruimtelijk beleid	395		
4.5. Toeristisch-recreatieve knooppunten van provinciaal belang	395		
— Dagrecreatieve knooppunten	396		
— Verblijfstoeristische knooppunten buiten de stedelijke gebieden	400		
— Natuur- en landschapsknooppunten	400		
5. Ruimtelijk beleid ten aanzien van specifieke toeristisch-recreatieve infrastructuur	401		
5.1. Bevoegdheden van het Vlaamse Gewest	401		
5.2. Plattelandstoerisme	401		
5.3. Watertoerisme	402		
5.4. Gemotoriseerde sporten	403		
5.5. Andere geluidsproducerende sporten	404		
5.6. Terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven en weekendverblijven	405		
→ Hoofdstuk 7 : Gewenste ruimtelijk-economische structuur	407		
1. Inleiding	407		
2. Doelstellingen	407		
— Bundelen van economische activiteiten met aandacht voor het buitengebied	407		
— Voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan bedrijventerreinen	407		
— Efficiënt en doordacht ruimtegebruik op bedrijventerreinen	407		
— Een sturend ruimtelijk-economisch beleid door een aanbod- en locatiebeleid	408		
3. De gewenste ruimtelijk-economische structuur	408		
4. Ontwikkelingsperspectieven voor de gewenste ruimtelijk-economische structuur	409		
4.1. De behoefte aan bijkomende ruimte voor economische activiteiten	409		
4.2. Ontwikkelingsmogelijkheden voor de economische knooppunten	412		
— Verdeling van de taakstelling naar de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten	412		
— Visie op de economische knooppunten van provinciaal belang	413		
— Taakstelling voor de economische knooppunten	413		
4.3. Ruimte voor lokale bedrijvigheid in gemeenten buiten de economische knooppunten	421		
— Een pakket voor nieuwe lokale bedrijventerreinen en terreinen voor herlokalisatie	421		
— Een reservepakket voor zonevreemdheid, uitbreiding van bestaande bedrijven...	421		
4.4. Ruimtelijk beleid m.b.t. bedrijventerreinen	422		
— Kwantitatieve en kwalitatieve analyse van het aanbod in de gemeente	424		
— Analyse van de vraag naar ruimte voor lokale bedrijvigheid in de gemeente	425		
— De behoefte aan ruimte voor lokale bedrijvigheid in de gemeente, vraag versus aanbod	425		
			— Ruimtelijke visie op bedrijvigheid in de gemeente
			425
		5. Ontwikkelingsperspectieven voor de kleinhandel	427
		5.1. Ruimtelijk beleid voor nieuwe kleinhandelsontwikkelingen	427
		5.2. Ruimtelijk beleid voor bestaande kleinhandelsconcentraties van bovenlokaal belang	427
		— Kleinhandelsconcentraties in een stedelijk gebied	427
		— Kleinhandelsontwikkelingen van bovenlokaal niveau in het buitengebied	428
		— Geïsoleerde kleinhandel van bovenlokaal belang	428
→		Hoofdstuk 8 : Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren	429
		1. Taakstellingen	429
		2. Doelstellingen	429
		— Versterken van de alternatieven voor wegverkeer	429
		— Optimalisering door categorisering van het wegennet	429
		— Mobiliteitsbeleid gericht op het beheersen van het verkeer	429
		— Differentiëren van de bereikbaarheid zowel ruimtelijk als modaal: 'selectieve bereikbaarheid'	430
		3. Gebiedsgerichte mobiliteitsvisie	430
		— Oost-Vlaams Kerngebied: optimaliseren van interne en externe bereikbaarheid	430
		— E17-netwerk, opgehangen aan de infrastructuurbundel langs de E17	431
		— Waaslandhaven gericht op Havenweg en vervoersalternatieven	433
		— Dendersteden in het Regionaal Openbaar Vervoersnet rond Brussel	434
		— Leieruimte, opgehangen aan de infrastructuurbundel langs de E17	434
		— Oostelijk Rastergebied: dicht spoorwegennet naar stedelijke gebieden	435
		— Scheldevallei: combinatie van openruimte kwaliteiten met haar transportfunctie	435
		— Noordelijk Openruimtegebied: beperkte toegankelijkheid - ontsluiting naar de randen van het gebied	436
		— Westelijk Openruimtegebied: ontsluiting naar de centrale plaatsen	436
		— Zuidelijk Openruimtegebied: benutten dicht spoorwegennet	437
		— Samenhang tussen de gebiedsgerichte mobiliteitsvisies	438
		4. Ontwikkelingsperspectieven van de lijninfrastructuren per vervoersmodus	440
		4.1. Openbaar vervoer	440
		— Uitgangspunten	440
		— Selectie en categorisering van het openbaar vervoer	441
		4.2. Wegverkeer	454
		— Definitie en uitgangspunten van functionele categorisering	454
		— Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	455
		— Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan - Secundaire wegen	455
		— Randvoorwaarden bij selectie en categorisering	459
		— Inrichtingsprincipes secundair wegennet	459
		— Wegencategorisering in Oost-Vlaanderen	461
		— Hoofdwegen	462
		— Primaire wegen type I	462

Figuren

— Primaire wegen type II	462	Figuur 1: Bestaande nederzettingsstructuur	39
— Selectie van secundaire wegen in Oost-Vlaanderen	465	Figuur 2: Uitbreidingsbehoefte 1991 - 2007 volgens open prognose	41
— Lokale wegen	477	Figuur 3: Regionale woningmarkten in Oost-Vlaanderen	43
4.3. Fietsverkeer	479	Figuur 4: Te vervangen woningen (toestand 1991) in absolute cijfers en relatief t.o.v. bestaande woningvoorraad	47
— Algemeen	479	Figuur 5: Fysische structuur	52
— Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk	479	Figuur 6: Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en Ramsargebieden	53
— Hiërarchie bovenlokaal fietsroutenetwerk	480	Figuur 7: Bestaande natuurlijke structuur	59
— Verruiming fietsroutenetwerk naar netwerk voor trage wegen	481	Figuur 8: Natuuraandachtzones	63
4.4. Waterwegen	482	Figuur 9: Bosareaal per inwoner en gemeente (1990)	69
— Hoofdwaterwegennet	482	Figuur 10: Versnijdingsindex per gemeente (1985)	69
— Secundair waterwegennet	482	Figuur 11: Spreiding van de glastuinbouw in Oost-Vlaanderen	73
4.5. Hoogspanningsleidingen	485	Figuur 12: Spreiding van het B.S.S. rundvee in Oost-Vlaanderen	76
		Figuur 13: Spreiding van het B.S.S. varkens- en pluimvee in Oost-Vlaanderen	76
► BINDEND GEDEELTE	487	Figuur 14: Spreiding van het B.S.S. akkerbouw, fruitteelt en extensieve groenteteelt in Oost-Vlaanderen	76
		Figuur 15: Spreiding van het B.S.S. sierteelt incl. boomkwekerij en intensieve groenteteelt in Oost-Vlaanderen	76
1 : Doorwerking van het PRS Oost-Vlaanderen	488	Figuur 16: Indeling van de Oost-Vlaamse gemeenten op basis van het aantal potentiële 'wijkers' in de periode 2000 – 2015	79
2 : Selecties en bepalingen per deelstructuur	489	Figuur 17: Kaart met bodemstreken in Oost-Vlaanderen	82
2.1. De nederzettingsstructuur	489	Figuur 18: Overzicht van de ruilverkavelingen, het landinrichtingsproject, de natuur-inrichtingsprojecten en de strategische inrichtingsprojecten in Oost-Vlaanderen	83
— Selectie van stedelijke netwerken van provinciaal niveau	489	Figuur 19: Diverse ontwikkelingssturende elementen	84
— Selectie van hoofddorpen en woonkernen	489	Figuur 20: Indeling van de provincie volgens de traditionele landschappen	95
2.2. De natuurlijke structuur	495	Figuur 21: Relicten en ankerplaatsen in Oost-Vlaanderen	103
2.3. De agrarische structuur	495	Figuur 22: Nieuwe landschappen in Oost-Vlaanderen	106
2.4. De landschappelijke structuur	496	Figuur 23: Structurerende landschapskenmerken	108
2.5. De economische structuur	496	Figuur 24: Toeristisch-recreatieve elementen van provinciaal niveau	121
2.6. De lijninfrastructuren	496	Figuur 25: Bestaande toeristisch-recreatieve structuur	125
— Selectie van secundaire wegen	496	Figuur 26: Bestaande ruimtelijk-economische structuur	141
— Selectie van de secundaire wegen type I	496	Figuur 27: Lokalisatie van de kleinhandelsconcentraties	155
— Selectie van secundaire wegen type II	497	Figuur 28: Werkloosheid t.o.v. totale bevolking	161
— Selectie van secundaire wegen type III	498	Figuur 29: Belang van de industriële sectoren in regressie in de tewerkstelling	161
— Selectie van knooppunten in het regionaal openbaar vervoersnet	499	Figuur 30: Autosnelwegennet en N-wegen binnen Oost-Vlaanderen	167
— Acties en maatregelen	499	Figuur 31: Spoorwegennet binnen Oost-Vlaanderen	167
3 : Strijdige bepalingen uit het bindend gedeelte van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen	503	Figuur 32: Waterwegennet binnen Oost-Vlaanderen	167
		Figuur 33: Hoogspanningsnet binnen Oost-Vlaanderen	167
► BEGRIPPENLIJST	505	Figuur 34: Bestaand mobiliteitssysteem	170
		Figuur 35: Richting van de pendelstromen naar de belangrijkste tewerkstellingscentra	171
► BIBLIOGRAFIE	527	Figuur 36: Verkeersintensiteit in 2010 volgens trendprognose (in pae)	174
		Figuur 37: Ontwerp van Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	179
► GOEDKEURINGSBESLUIT	534		

Figuur 38: Globale bestaande structuur	183
Figuur 39: Deelruimten in de provincie	199
Figuur 40: Oost-Vlaanderen in de gewenste Benelux-structuur	204
Figuur 41: Oost-Vlaanderen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	211
Figuur 42: Deelruimten in de omgevende provincies	218
Figuur 43: Globale ontwikkelingsvisie	231
Figuur 44: Ruimtelijke visie voor het Oost-Vlaams Kerngebied	235
Figuur 45: Ruimtelijke visie voor het E17-netwerk	238
Figuur 46: E17-netwerk (vervolg)	239
Figuur 47: Ruimtelijke visie m.b.t. de Waaslandhaven	241
Figuur 48: Ruimtelijke visie voor de Dendersteden	244
Figuur 49: Ruimtelijke visie voor de Leieruimte	246
Figuur 50: Ruimtelijke visie voor het Oostelijk Rastergebied	248
Figuur 51: Ruimtelijke visie voor de Scheldevallei	250
Figuur 52: Ruimtelijke visie voor het Noordelijk Openruimtegebied	252
Figuur 53: Ruimtelijke visie voor het Noordelijk Openruimtegebied (vervolg)	253
Figuur 54: Ruimtelijke visie voor het Westelijk Openruimtegebied	255
Figuur 55: Ruimtelijke visie voor het Zuidelijk Openruimtegebied	258
Figuur 56: Gewenste nederzettingsstructuur	261
Figuur 57: Selectie van de hoofddorpen en woonkernen in Oost-Vlaanderen	300
Figuur 58: Gewenste openruimtestructuur	326
Figuur 59: Relictzones en ankerplaatsen	335
Figuur 60: Selecties van structuurbepalende reliëfelementen	345
Figuur 61: Selecties van structuurbepalende hydrografische elementen	346
Figuur 62: Selecties van andere structuurbepalende landschapselementen	347
Figuur 63: Natuurverbindingengebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	366
Figuur 64: Beleidscategorieën toeristische en recreatieve structuur	406
Figuur 65: Gewenste ruimtelijk-economische structuur	420
Figuur 66: Gewenste lijninfrastructuur	439
Figuur 67: Gewenst openbaar vervoersnet	452
Figuur 68: Selectie secundaire wegen	478
Figuur 69: Waterwegen	484

Grafieken

Grafiek 1: Evolutie van de werkgelegenheid (1982-2000)	132
Grafiek 2: Werkgelegenheid (RSZ) naar sector, 2000	134
Grafiek 3: Evolutie van de werkgelegenheid per sector 1994-2000	134

Schema's

Schema 1: Verdeling van het trendgedeelte naar de gemeenten	306
Schema 2: Verdeling van het sturingsgedeelte naar de gemeenten	307
Schema 3: Correctie van het tekort voor het grootstedelijk gebied Gent	308
Schema 4: Correctie van het tekort voor de andere stedelijke gebieden	309
Schema 5: Verdeling van de bijkomende bedrijventerreinen naar de pakketten 1, 3 en 4	311
Schema 6: Verbinden van locaties en verzamelen binnen een gebied	440

Tabellen

Tabel 1:	Evolutie van de particuliere gezinnen tussen 1991 en 2001	43	Tabel 32:	Selectie voor het Bekken Gentse kanalen van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	356
Tabel 2:	Oppervlakte per teeltgroep	72	Tabel 33:	Selectie voor het Beneden Scheldebekken van de natuurverbingsgebieden	358
Tabel 3:	Oppervlakte tuinbouw in open lucht en onder glas of plastic	72	Tabel 34:	Selectie voor het Beneden Scheldebekken van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	358
Tabel 4:	B.S.S. van Oost-Vlaanderen per teeltgroep (in miljoen euro)	74	Tabel 35:	Selectie voor het Leiebekken van de natuurverbingsgebieden	359
Tabel 5:	Traditionele landschappen in Oost-Vlaanderen: structuurbepalende kenmerken en erfgoedwaarden	96	Tabel 36:	Selectie voor het Leiebekken van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	359
Tabel 6:	Knelpunten per landschapsregio	111	Tabel 37:	Selectie voor het Boven-Scheldebekken van de natuurverbingsgebieden	361
Tabel 7:	Faciliteiten voor vaartoeisme versus de hoofdbestemming van het gewestplan	127	Tabel 38:	Selectie voor het Boven-Scheldebekken van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	362
Tabel 8:	Bruto toegevoegde waarde tegen basisprijs, in lopende prijzen (1999) voor de Oost-Vlaamse arrondissementen	131	Tabel 39:	Selectie voor het Denderbekken van de natuurverbingsgebieden	364
Tabel 9:	Bruto toegevoegde waarde tegen basisprijs, in lopende prijzen (1999) voor de Vlaamse provincies	132	Tabel 40:	Selectie voor het Denderbekken van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	365
Tabel 10:	Ondernemingen en werknemers naar dimensieklassen, per arrondissement (2000) (% in totaal)	133	Tabel 41:	Selectie van dagrecreatieve knooppunten	397
Tabel 11:	Werkgelegenheid naar bedrijfstakken (RSZ, 2000)	135	Tabel 42:	Selectie van specifieke dagrecreatieve knooppunten	398
Tabel 12:	Kleinhandelsconcentraties buiten de kernen	142	Tabel 43:	Selectie van verblijfstoeristische knooppunten buiten de stedelijke gebieden	400
Tabel 13:	Categorisering van de kleinhandelsconcentraties op basis van typologie	146	Tabel 44:	Initiële verdeling van de bijkomende ruimte voor economische activiteiten	413
Tabel 14:	Wijzigingen voor de ruimte voor economische activiteiten sinds 1 januari 1994	158	Tabel 45:	Taakstelling voor de economische knooppunten voor lokale en regionale bedrijventerreinen	419
Tabel 15:	Selectie van hoofdwegen in Oost-Vlaanderen	208	Tabel 46:	Functionele categorisering wegennet	461
Tabel 16:	Selectie van primaire wegen I in Oost-Vlaanderen	209	Tabel 47:	Suggesties aan het Vlaams Gewest i.v.m. wijzigingen voor de primaire wegen II	463
Tabel 17:	Selectie van primaire wegen II in Oost-Vlaanderen	209	Tabel 48:	Selectie van secundaire wegen voor het Oost-Vlaams Kerngebied	465
Tabel 18:	Selectie van aansluitpunten als primair II in Oost-Vlaanderen	210	Tabel 49:	Selectie van secundaire wegen voor het E17-netwerk	467
Tabel 19:	Criteria voor de selectie van hoofddorpen en woonkernen	278	Tabel 50:	Selectie van secundaire wegen voor de Dendersteden	468
Tabel 20:	Selectie van hoofddorpen en woonkernen	294	Tabel 51:	Selectie van secundaire wegen voor de Leieruimte	470
Tabel 21:	Taakstelling inzake wonen van de stedelijke gebieden, periode 1991-2007 scenario 1	312	Tabel 52:	Selectie van secundaire wegen voor het Oostelijk Rastergebied	471
Tabel 22:	Taakstelling inzake woonbehoeften voor de periode 1991-2007, per fusiegemeente scenario 1	313	Tabel 53:	Selectie van secundaire wegen voor het Noordelijk Openruimtegebied	472
Tabel 23:	Taakstellingen wonen voor de gemeenten geheel of gedeeltelijk deel uitmakend van een stedelijk gebied, periode 1991 – 2007 scenario 2	315	Tabel 54:	Selectie van secundaire wegen voor het Westelijk Openruimtegebied	473
Tabel 24:	Taakstelling inzake woonbehoeften voor de periode 1991-2007, per fusiegemeente – scenario 2	316	Tabel 55:	Selectie van secundaire wegen voor het Zuidelijk Openruimtegebied	475
Tabel 25:	Capaciteit voor de doortrekkersterreinen en residentiële terreinen overeenkomstig het inwonersaantal van de gemeenten	318	Tabel 56:	Selectie van hoofddorpen en woonkernen	489
Tabel 26:	Relictzones in Oost-Vlaanderen	229	Tabel 57:	Selectie van de secundaire wegen type I	496
Tabel 27:	Ankerplaatsen in Oost-Vlaanderen	332	Tabel 58:	Selectie van de secundaire wegen type II	496
Tabel 28:	Ruimtelijke valorisatieperspectieven per landschapsregio	336	Tabel 59:	Selectie van secundaire wegen type III	498
Tabel 29:	Selectie voor het Bekken Brugse Polders van de natuurverbingsgebieden	353	Tabel 60:	Suggesties aan het Vlaams Gewest i.v.m. wijzigingen voor de primaire wegen II	500
Tabel 30:	Selectie voor het Bekken Brugse Polders van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	354			
Tabel 31:	Selectie voor het Bekken Gentse kanalen van de natuurverbingsgebieden	355			

Afkortingen

Lijst van afkortingen

apa:	Algemeen plan van aanleg
B.S.S.:	Bruto Standaard Saldo
bpa:	Bijzonder plan van aanleg
DK:	Dagrecreatieve knooppunten
EIB:	Ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang
GEN:	Grote Eenheid Natuur
GENO:	Grote Eenheid Natuur in ontwikkeling
GRUP:	Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan
GMP:	Gemeentelijk Mobiliteitsplan
GRS:	Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan
GSG:	Grootstedelijk Gebied
H:	Hoofddorp
HST:	Hoge Snelheidstrein
IVON:	Integraal Verwevings en Ondersteunend Netwerk
KBR:	Kruibeke – Bazel - Rupelmonde
KSG:	Kleinstedelijk Gebied
MH:	Meervoudig hoofddorp
N:	Niet verder te ontwikkelen kern
NLK:	Natuur- en Landschapsknooppunten
NVG:	Natuurverbindingsgebied
OV-as:	Openbaar vervoersas
P&R:	Park and Ride
PRS:	Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan
PRUP:	Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan
RK:	Recreatief knooppunt
RSG:	Regionaal Stedelijk Gebied
RSV:	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP:	Ruimtelijk Uitvoeringsplan
SG:	Stedelijk Gebied
SPEK:	Specifiek Economische Knooppunten
VEN:	Vlaams Ecologisch Netwerk
VK:	Verblijfsrecreatieve / toeristische knooppunten
W:	Woonkern

Inleiding

1. VOORGESCHIEDENIS

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) werd uitgewerkt in vier grote fasen.

De **startfase** vormde de vertrekbasis voor het planningsproces. De Startnota gaf inzicht in de toen bestaande kennis m.b.t. de aspecten die in het ruimtelijk structuurplan aan bod moeten komen. Over de Startnota werd in 1998 een uitgebreide overlegronde georganiseerd.

In de **voorontwerpfase** werd verder onderzoek uitgevoerd als aanvulling op de Startnota. Eerst werd een concept Informatief Gedeelte uitgewerkt met een eerste globale aanzet tot visie, waarover in 1999 een overlegronde werd gehouden. Rekening houdend met de opmerkingen werd de visie verder uitgewerkt in een concept Richtinggevend Gedeelte. Dit werd in mei/juni 2000 besproken. In juli 2000 werd een concept voorontwerp structuurplan door het studiebureau neergelegd bij het provinciebestuur; daarin waren technische aanpassingen verwerkt naar aanleiding van opmerkingen uit de overlegroendes.

In de **aanpassingsfase** tijdens het daaropvolgende jaar werd het concept voorontwerp Structuurplan uitgebreid besproken binnen de provinciale administratie en door de provinciale beleidsverantwoordelijken. Rekening houdend met de politieke besluitvorming werden de verschillende delen aangepast en geredigeerd tot een tweede concept van voorontwerp dat in de zomer van 2001 afgewerkt werd.

Op basis van het tweede concept van voorontwerp werd ten slotte, door de eigen provinciale diensten, het voorliggende Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan opgemaakt.

2. INHOUD EN JURIDISCHE DRAAGWIJDTE

Volgens het decreet van 18 mei 1999 wordt er een provinciaal ruimtelijk structuurplan opgemaakt. Dit provinciaal structuurplan bevat volgens artikel 18, 2° de structuurbepalende elementen van provinciaal belang. Tevens worden de planologische taakstellingen omschreven en wordt er aangeduid welke taken door provincie en gemeente moeten worden uitgevoerd. Het provinciaal structuurplan richt zich naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en focust zich op de problemen van bovenlokaal belang.

Deze taakstellingen worden duidelijk omschreven in de omzendbrief RO/96/06. De verdeling van de verschillende taakstellingen is gebaseerd op het principe van de subsidiariteit. Dit principe houdt in dat de beslissingen worden genomen op het meest geschikte en geëigende beleidsniveau.

Het provinciaal structuurplan bevat een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte. De gewenste ruimtelijke structuur is richtinggevend voor de overheid. De overheid kan er alleen maar van afwijken op basis van een aantal zeer duidelijke motieven. Het bindend gedeelte bepaalt concreet de maatregelen waarmee de provincie de gewenste ruimtelijke structuur wil realiseren. De provincie en de gemeenten kunnen hier niet van afwijken. De structuurplannen vormen geen beoordelingsgrond bij het beoordelen van stedenbouwkundige vergunningen.

▶ 3. INFORMATIEF, RICHTINGGEVEND EN BINDEND GEDEELTE

Zoals elk ruimtelijk structuurplan bestaat het ruimtelijk structuurplan uit een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte.

In het informatief gedeelte wordt een beeld geschetst van de provincie Oost-Vlaanderen. Het beschrijft de bestaande ruimtelijke structuur (aan de hand van deelstructuren en deelgebieden).

In het richtinggevend gedeelte wordt een visie geschetst van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie, worden de principes en de gewenste ruimtelijke structuur geformuleerd. In dit onderdeel worden voor de verschillende taakstellingen een aantal te realiseren doelstellingen opgesomd. Die taakstellingen worden per deelgebied uitgewerkt. Dat alles wordt vertaald in een synthese van de gewenste ruimtelijke structuur voor de hele provincie.

In het bindend gedeelte worden de verschillende beleidsmaatregelen kernachtig geformuleerd. De beslissingen i.v.m. de te realiseren taakstellingen en de verschillende selecties worden opgesomd.

▶ 4. WERKEN MET DEELSTRUCTUREN EN DEELRUIMTEN

Bij de uitwerking van het provinciaal structuurplan werd ervoor geopteerd om zowel vanuit deelstructuren als vanuit deelruimten te werken.

4.1. Deelstructuren

Het werken vanuit deelstructuren refereert naar de opbouw en inhoud van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en naar de taakstellingen voor het provinciaal structuurplan.

De deelstructuren beslaan de volledige Oost-Vlaamse ruimte. Deze aanpak is erop gericht de functionele samenhang tussen verschillende ruimtebehoevende activiteiten (wonen, werken) te vatten. De deelstructuren beschrijven de samenhang tussen gebieden van gelijke aard en voorkomen: ruimte voor groen, economische activiteiten, enz. De beschrijving geeft een inzicht in de aard en omvang van de te realiseren taakstellingen. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen volgende deelstructuren:

- de nederzettingstructuur;
- de openruimtestructuur, bestaande uit de natuurlijke structuur, de agrarische structuur en de landschappelijke structuur;
- de toeristisch-recreatieve structuur;
- de ruimtelijk-economische structuur;
- de verkeers- en vervoersstructuur.

Tussen de verschillende deelstructuren bestaan er talloze relaties. De natuurlijke structuur bepaalt in hoge mate de nederzettingstructuur. De verkeersstructuur vertoont een duidelijke samenhang met wonen en werken. Die samenhang wordt materieel geconcretiseerd in de landschappelijke structuur.

4.2. Deelruimten

De provincie is begrensd op administratieve basis en vormt geen ruimtelijk systeem op zichzelf. Op het grondgebied van Oost-Vlaanderen kunnen verschillende deelruimten onderscheiden worden. Zij hebben geen strak omliggende grenzen. Elke deelruimte bezit een aantal typische kenmerken en kwaliteiten. In feite benadrukken de deelruimten de ruimtelijke diversiteit van de provincie. De typische kenmerken van elke deelruimte zijn ontstaan door verschillen in de onderlinge wisselwerking van de deelstructuren per gebied.

Door ook met deelruimten te werken, kan de onderlinge wisselwerking tussen de deelstructuren geduid worden en kan een integraal ruimtelijk beleid per gebied uitgewerkt worden. De deelruimten leveren als het ware het werkveld waarbinnen de verschillende taakstellingen (wonen, bedrijven, open ruimte) tegenover elkaar afgewogen moeten worden. De deelruimten worden geselecteerd in het informatief gedeelte. De deelruimten worden verder beleidsmatig uitgewerkt in het richtinggevend gedeelte.



INFORMATIEF GEDEELTE

Het informatief gedeelte vertrekt vanuit een analyse van de structuurbepalende deelstructuren:

- ▶ de nederzettingsstructuur (hoofdstuk 1);
- ▶ de openruimtestructuren, met name de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, het landschap (hoofdstuk 2);
- ▶ de toeristisch-recreatieve structuur (hoofdstuk 3);
- ▶ de ruimtelijk-economische structuur (hoofdstuk 4);
- ▶ de lijninfrastructuren (hoofdstuk 5).

De analyse van de deelstructuren leidt tot een synthese van de bestaande ruimtelijke structuur. Vanuit gebiedseigen kenmerken in de bestaande ruimtelijke structuur wordt een aantal deelruimten in de provincie onderscheiden en beschreven (hoofdstuk 6).

1

Hoofdstuk 1:

Nederzettingsstructuur

► 1. DEFINITIE

De nederzettingsstructuur omvat de gebieden waar 'wonen in ruime zin' de ruimte bepaalt. Met 'wonen in ruime zin' wordt het wonen bedoeld, met de daaraan gekoppelde of ondersteunende functies, zoals handel en voorzieningen. De nederzettingsstructuur omvat dus naast een fysieke component ook een functionele component.

Een kern is een landschapsdeel dat aaneensluitend bebouwd is met huizen en hun hovingen, openbare gebouwen, kleine industriële of handelsuitrustingen, met inbegrip van de tussenliggende verkeerswegen, parken, sportterreinen, enz. Het wordt begrensd door landbouwgrond, bos, braakliggende en woeste gronden, waartussen zich eventueel een verspreide bewoning bevindt. De functionele component omvat de aanwezige woonondersteunende voorzieningen, zoals handel en diensten.

Afhankelijk van de fysieke en functionele uitrustingsgraad, kunnen kernen op verschillende niveaus bestaan. Aldus maakt men bijvoorbeeld een onderscheid tussen een stedelijke kern (morfologische agglomeratie) en een niet-stedelijke kern (een dorp of landelijke nederzetting).

In dit deel wordt het wonen geanalyseerd vanuit ruimtelijk morfologisch standpunt. Het wordt voornamelijk onderzocht aan de hand van de elementen woonlocatie ('waar woont men') en huisvesting ('hoe woont men').

► 2. RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN DE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

In verschillende fasen van de geschiedenis veranderde niet alleen de economische basis (industriële ontwikkeling), maar ook de verkeersligging (naarmate waterwegen aan belang inboetten door de aanleg van straatwegen, van spoorwegen en nog later van autowegen). Dit bepaalde de evolutie van bestaande steden en de uitgroei van andere nederzettingen tot vergelijkbare steden.

Het spreidingspatroon van de Oost-Vlaamse steden blijkt nog in grote mate overeen te stemmen met een historisch gegroeide spreiding van centrale plaatsen van verschillende uitrustingsgraad. De hiërarchische structuur werd weliswaar ondermijnd door de functionele versterking van stedelijke centra na WO II en later ook door de sterke vergroting van de uitrustingsgraad van grotere dorpen.

Momenteel is een nieuwe fase van schaalvergroting ingetreden, die zich uit in de aanleg van grote havens, een HST-net en internationale luchthavens. Sterk gesimplificeerd kan men stellen dat de sociaal-economische ontwikkeling - en de ruimtelijke weerslag ervan - op West-Europees niveau gestuurd wordt vanuit een aantal wereldsteden en conurbaties (Londen, Parijs - Ile de France, Rijn-Ruhrgebied in Duitsland, de Nederlandse Randstad, de Vlaamse Ruit). Zij bepalen de structuur en werking van het verkeersnet op West-Europese schaal. De ligging ten opzichte van dat verkeersnet werkt selectief in op de ontwikkeling van gebieden en grootsteden op het 'nationale' niveau, waarbij vooral het wegennet sterk structurerend is. Op hun beurt zullen de grootsteden de structuur en werking van het nationale wegennet bepalen, dat selectief inwerkt op de ontwikkeling van de kleinere steden.

De schaalvergroting komt niet enkel tot uiting in het spreidingspatroon en de functionele ontwikkeling van de steden, maar ook in de omvang, de vorm en het weefsel van de nederzettingen. De vroegere dualiteit tussen dorp en stad heeft plaatsgemaakt voor een complex samenspel van kleine agglomeraties, stadsgewesten, stedelijke conglomeraten en een verstedelijkt platteland. Dit is een gevolg van suburbanisatie en rurbanisatie, maatschappelijke schaalvergroting, schaalverkleining en verspreiding van centrale functies, en de grotere actieradius van gezinnen en gezinsleden.

▶ 3. BESTAANDE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

3.1. Structurerende elementen van de bestaande nederzettingsstructuur

De nederzettingsstructuur omvat, zoals gezegd, een fysieke component (de bebouwde ruimte als morfologische entiteit) en een functionele component (die bepaald wordt door de aanwezige voorzieningen). Niet alle voorzieningen binnen een nederzetting functioneren echter op hetzelfde niveau. Voor een grote stad zoals Gent zullen drie invloedssferen onderscheiden worden, naargelang de beschouwde functies: een grootstedelijke, een regionaalstedelijke en een kleinstedelijke. Op basis van deze componenten kunnen nederzettingen ingedeeld worden in verschillende niveaus, naargelang het ommeland of de invloedssfeer:

- Alle steden hebben een functie als centrale plaats en zijn te beschouwen als structurerende elementen van de nederzettingsstructuur, weliswaar op verschillende schaalniveaus.
- Daarnaast zijn er niet-stedelijke centra en nederzettingen die geen centrale plaats zijn voor omliggende nederzettingen, maar wel zelfvoorzienend zijn op een eigen kleinstedelijk uitrustingsniveau.
- Ten slotte zijn er - vanuit het oogpunt van de functie wonen - afhankelijke nederzettingen die niet of slechts voor een beperkt aantal functies zelfvoorzienend zijn.

→ OOST-VLAANDEREN GEDOMINEERD DOOR DE GROOTSTEDEN GENT, BRUSSEL EN ANTWERPEN

Drie steden – Brussel, Antwerpen en Gent - domineren als grootstedelijke centra heel de provincie Oost-Vlaanderen. Ze zijn structuurbepalend, zowel inzake de ruimtelijk-economische structuur, de ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur als inzake de nederzettingstructuur.

Het overgrote deel van de provincies Oost- en West-Vlaanderen behoort tot de grootstedelijke invloedssfeer van Gent. De stedelijke en economische ontwikkeling van Brugge en Kortrijk (mede door de goede verkeersverbindingen met Brussel) zwakken de invloed van Gent in West-Vlaanderen wel enigszins af. In het oosten en het zuiden wordt de grootstedelijke invloedssfeer van Gent beperkt door Antwerpen en Brussel, waarvan de grootstedelijke invloedssfeer zich uitstrekt tot respectievelijk Sint-Niklaas en de Denderstreek. Die invloed komt tot uiting in de processen van suburbanisatie en rurbanisatie, gedragen door migratiebewegingen en pendel.

De invloed van die grootsteden manifesteert zich ruimtelijk als een waarneembare verstedelijking en bevolkingstoename in een brede gordel van voorheen meer landelijke gemeenten. Die invloed verzwakt naarmate men de grens van de invloedszones nadert.

Zo kan men rond Gent een onderscheid maken tussen een stedelijke ruimte (de kernstad met agglomeratie, woonlobben en lintvormige uitwaaieringen langs de steenwegen), een aantal nederzettingen met een sterk verstedelijkt karakter, maar nog omringd door open ruimte (bv. De Pinte, Heusden, Destelbergen, Oostakker, Melle, Drogen) en minder verstedelijkte nederzettingen van uiteenlopende aard en omvang (St.-Martens-Latem, Deurle, Lochristi, kleine kernen in de deelgemeente Drogen). Ook een aantal gemeenten in het Land van Waas staan onder inwijkingdruk vanuit Antwerpen (Kruibeke, Beveren, St.-Gillis-Waas, Temse). De invloed van Brussel tekent zich eerder af onder de vorm van rurbanisatie en pendel, omdat de Denderstreek in het vorige decennium al een sterke bevolkingsgroei kende onder invloed van Brussel.

→ AALST EN SINT-NIKLAAS ALS REGIONALE STEDEN

In het oosten hebben Aalst en Sint-Niklaas een invloed als middelgrote steden met een regionaalstedelijke functie.

Ze hebben voor hun economische ontwikkeling en hun ontwikkeling als centrale plaats voordeel gehaald uit hun verkeersligging op de verbindingswegen tussen de grootstedelijke centra (voor Aalst speelde ook de ligging aan de Dender een belangrijke rol). In vergelijking met andere Vlaamse regionale steden hebben zij evenwel moeite zich als volwaardige regionale stad te profileren, door de relatief korte afstand tot de grootstedelijke centra van Brussel (voor Aalst) en Antwerpen (voor Sint-Niklaas). De regionale invloedssfeer van Aalst en Sint-Niklaas blijft voornamelijk beperkt tot de omliggende gemeenten en is niet veel groter dan hun kleinstedelijke invloedssfeer.

Rond de regionale steden doen zich gelijkaardige ruimtelijke processen van suburbanisatie en rurbanisatie voor, weliswaar binnen een meer beperkte perimeter dan rond de grootsteden. De agglomeratie van Aalst is lineair uitgegroeid tot in Gijzegem, Wieze, Erpe en Terjoden, en dreigt aaneen te groeien met Haaltert en Denderleeuw. Sint-Niklaas is nog behoorlijk compact gebleven, maar bezit tentakels van verlating naar alle omringende nederzettingen (Velle, Nieuwkerken, Belsele, Puivelde, Sint-Pauwels).

→ DENDERMONDE EN OUDENAARDE ALS KLEINE STEDEN MET EEN BELANGRIJKE CENTRUMFUNCTIE

Dendermonde en Oudenaarde zijn twee kleine steden met een subregionale centrale functie. Het zijn kleine steden die onder meer functies uitoefenen als hoofdplaats van gerechtelijke arrondissementen, waardoor ze zich van de andere kleine steden onderscheiden. Dendermonde is één van de best uitgeruste kleine steden. Oudenaarde is niet voor alle functies in die mate uitgerust, maar het bevindt zich in een meer landelijke omgeving, waardoor het toch een belangrijk ommeland verzorgt.

→ EEN RUIMTELIJK EVENWICHTIG NET VAN KLEINE STEDEN

Tezamen met Dendermonde en Oudenaarde vormen 9 andere kleine steden een ruimtelijk evenwichtig uitgebouwd net van kleine steden, elk met een beperkt ommeland: Deinze, Eeklo, Lokeren, Ronse, Geraardsbergen, Ninove, Wetteren, Zottegem en Beveren. Enkel in het westelijk deel (tussen Eeklo en Deinze) ontbreekt a.h.w. een schakel in het stedenet.

Het ommeland van deze steden is kleiner dan de invloedssferen van Gent, Sint-Niklaas en Aalst, en in sommige gevallen zelfs niet groter dan de fusiegemeente. In het westen van de

provincie dringt plaatselijk het stedelijk ommeland van Brugge en Waregem door tot in Oost-Vlaanderen. Ronse, Geraardsbergen en in beperkte mate ook Ninove hebben dan weer een invloedsfeer die over de provinciegrens heen reikt.

→ NIET-STEDELIJKE CENTRA ALS AANVULLING VAN HET HIËRARCHISCH STEDENNET EN GROTE KERNEN ALS ZELFVOORZIENENDE NEDERZETTINGEN

Naast de steden vervullen enkele dorpen een centrale functie voor naburige nederzettingen, vooral in meer landelijk gebleven gebieden. In het zuiden van de provincie vullen Brakel, Gavere en Herzele als niet-stedelijke centra het net van kleine steden aan. In de rest van de provincie is er ook een groot aantal dorpen die verzorgend optreden, maar slechts voor één of twee kleine naburige nederzettingen (bv. Melle, Sint-Laureins, enz.).

Een aantal nederzettingen beschikt over een aanbod aan voorzieningen dat de vergelijking met dat in de kleinste steden kan doorstaan, maar hun ommeland reikt veelal niet verder dan de eigen deelgemeenten. Ze kunnen worden beschouwd als grote, zelfvoorzienende kernen. Het betreft Aalter, Denderleeuw, Hamme, Maldegem, Temse, Zele en Zelzate.

→ GROTE EN KLEINE NEDERZETTINGEN IN HET LANDELIJK GEBIED

Het 'platteland' is ruimtelijk complementair met de nederzettingen met centrale functies (steden, niet-stedelijke centra en grote zelfvoorzienende kernen). Het historisch onderscheid tussen stad en platteland is zowel fysiek als functioneel aan het vervagen. Tot voor enkele decennia bestond er immers een nauw verband tussen de plaats van een nederzetting in de hiërarchie en de morfologische kenmerken (omvang van het bebouwd gebied, stedenbouwkundige samenhang, vormgeving van het openbaar domein, typologie van de woningen, enz.). Deze historische landelijke nederzettingsstructuur raakt echter verwaterd door nieuwe morfologische ontwikkelingen – vooral onder de vorm van lintbebouwing – als gevolg van sub-urbanisatie en rurbanisatie.

Een aantal kernen onderscheidt zich van de landelijke nederzettingen op basis van het groot inwoneraantal (meer dan 5000 gezinnen). De meeste bevinden zich in sterk verstedelijkte gebieden: nabij Sint-Niklaas (Belsele), nabij Dendermonde (Baasrode, Buggenhout, Grembergen, Lebbecke), nabij Aalst (Lede, Mere-Haaltert) en rond Gent (De Pinte, Heusden, Lochristi, Drongen, Lovendegem, Evergem, Oostakker). Door het aaneengroeien van kernen in lineaire structuren zijn op sommige plaatsen langgerekte kernen ontstaan (bv. Mere/Haaltert/Kerksken, Kruikebeke/Bazel/Rupelmonde). In het zuidelijk landelijk gebied zijn er, buiten de steden en niet-stedelijk centra, nagenoeg geen kernen met een groot aantal inwoners.

Op basis van morfologie kan een onderscheid gemaakt worden tussen straatdorpen, rijdorpen, stratennetdorpen en kernen, verspreide bewoning en lintbebouwing (als nieuwsoortig nederzettingenpatroon). De landelijke bebouwing in de provincie kan schetsmatig als volgt aangegeven worden:

- In het uiterste noorden (polders) en in het westen van de provincie treft men veelal verspreide bebouwing met enkele kernen aan.
- Het noordelijk deel van de provincie (tussen polders en Schelde en polders en Gentse agglomeratie) wordt gekenmerkt door overwegend lineair uitgebouwde dorpen van rijdorpen en straatdorpen met nieuwe lintvormige uitlopers tot grote aaneengeregen

lineaire kernen. Het gebied Sint-Niklaas/Stekene/Beveren is uitgegroeid tot een echt lintlandschap.

- Het zuiden van de provincie wordt gekenmerkt door lintbebouwing en verspreide bebouwing tussen stratennetdorpen van verschillende vorm. De lintbebouwing gaat (grofweg van zuidwest naar noordoost) van losse fragmentaire lintvorming, over aanrijging van kernen tot het ontstaan van lintlandschappen.
- In de driehoek Gent/Dendermonde/Denderleeuw neemt het nederzettingenpatroon de vorm aan van een echt lintlandschap. Het is een rastergebied van bebouwingslinten, waar de verlinting veralgemeend is ten oosten van de Lede en nog enigszins getemperd ten westen ervan.

3.2. Algemeen beeld van de nederzettingsstructuur van Oost-Vlaanderen

Op basis van de morfologische en functionele verstedelijkingsgraad kan in globaal onderstaand beeld van Oost-Vlaanderen geschetst worden.

→ 1) EEN ZUIDELIJK LANDELIJK GEBIED, RUWWE TEN ZUIDEN VAN E17 EN E40/N9

Het is een gebied van kleine steden met de functie van subregionale of kleine centra en van niet-stedelijke centrale plaatsen, omgeven door vele landelijke nederzettingen.

Men kan volgende onderdelen onderscheiden:

- 1a het Schelde/Leie-interfluvium met een minder dicht nederzettingenpatroon waar bovendien ofwel verspreide bewoning, ofwel nagenoeg aaneengegroeide linten van losse bebouwing overheersen;
- 1b de Scheldevallei (ten zuiden van Gent);
- 1c het zuidwesten tussen Scheldevallei/Oudenaarde/Ronse/Brakel;
- 1d het typische zuidelijk landelijk gebied met een algemeen dicht nederzettingenpatroon van stratennetdorpen;
- 1e de zuidelijke omgeving van Aalst, waar zich een streek bij aansluit met bebouwing gebundeld langs twee assen (parallele weg en spoorweg). Deze zone kan worden beschouwd als overganggebied tussen het 'zuidelijk landelijk gebied' en het 'oostelijk rastergebied'. Hier is een sterke morfologische verstedelijking voelbaar onder invloed van Aalst.

→ 2) EEN NOORDELIJK LANDELIJK GEBIED, BEGRENSD DOOR DE WESTELIJKE CENTRALE DEKZANDRUG MET DE STEDELIJKE VERDICHTING MALDEGEM/EEKLO EN DOOR DE STEDELIJKE VERDICHTING LOKEREN/BEVEREN IN HET OOSTEN

Het betreft:

- 2a een noordelijke strook van landelijke grensgemeenten in de Zeeuws-Vlaamse Polders;
- 2b het Meetjesland en de westelijke centrale dekzandrug met een combinatie van kernen, rijdorpen en lineaire ontwikkelingen;
- 2c de oostelijke centrale dekzandrug met welhaast aaneengegroeide straatdorpen;
- 2d het lintlandschap van Stekene (tot de Nederlandse grens en van Kemzeke/St.-Gillis-Waas tot Vrasene);
- 2e de landelijke grensgemeenten in de Scheldepolders (met de Waaslandhaven en de daarbijbehorende druk op de omgeving);
- 2f het straatdorpengebied ten noorden van de spoorlijn Gent-Antwerpen.

→ 3) EEN WESTELIJK LANDELIJK GEBIED, OMRINGD DOOR DE STEDELIJKE VERDICHTING MALDEGEM/EEKLO EN DE STEDELIJKE VERDICHTING TUSSEN E17 EN LEIEVALLEI

Dit gebied wordt door het Afleidingskanaal verdeeld in twee te onderscheiden delen:

- 3a een westelijk bosrijk onderdeel met dominantie van verspreide bebouwing en beperkte lintbebouwing; doorbroken door enkele uitvergroete stratennetdorpen (Knesselare, Ursel, Zomergem) en door de grote zelfvoorzienende kern Aalter;
- 3b een oostelijk deel gekenmerkt door (dreigende) aaneengroeiing van lineair ontwikkelde, dikwijls grote nederzettingen.

→ 4) HET STEDELIJK CONGLOMERAAT-IN-WORDING GENT MET HET HAVENGEBIED

→ 5) HET VERSTEDELIJKT GEBIED TUSSEN LEIEVALLEI EN E17, MET EEN LINEAIRE ONTWIKKELING MET STEDELIJKE VERDICHTING IN GROTE KERNEN EN DE KLEINE STAD DEINZE

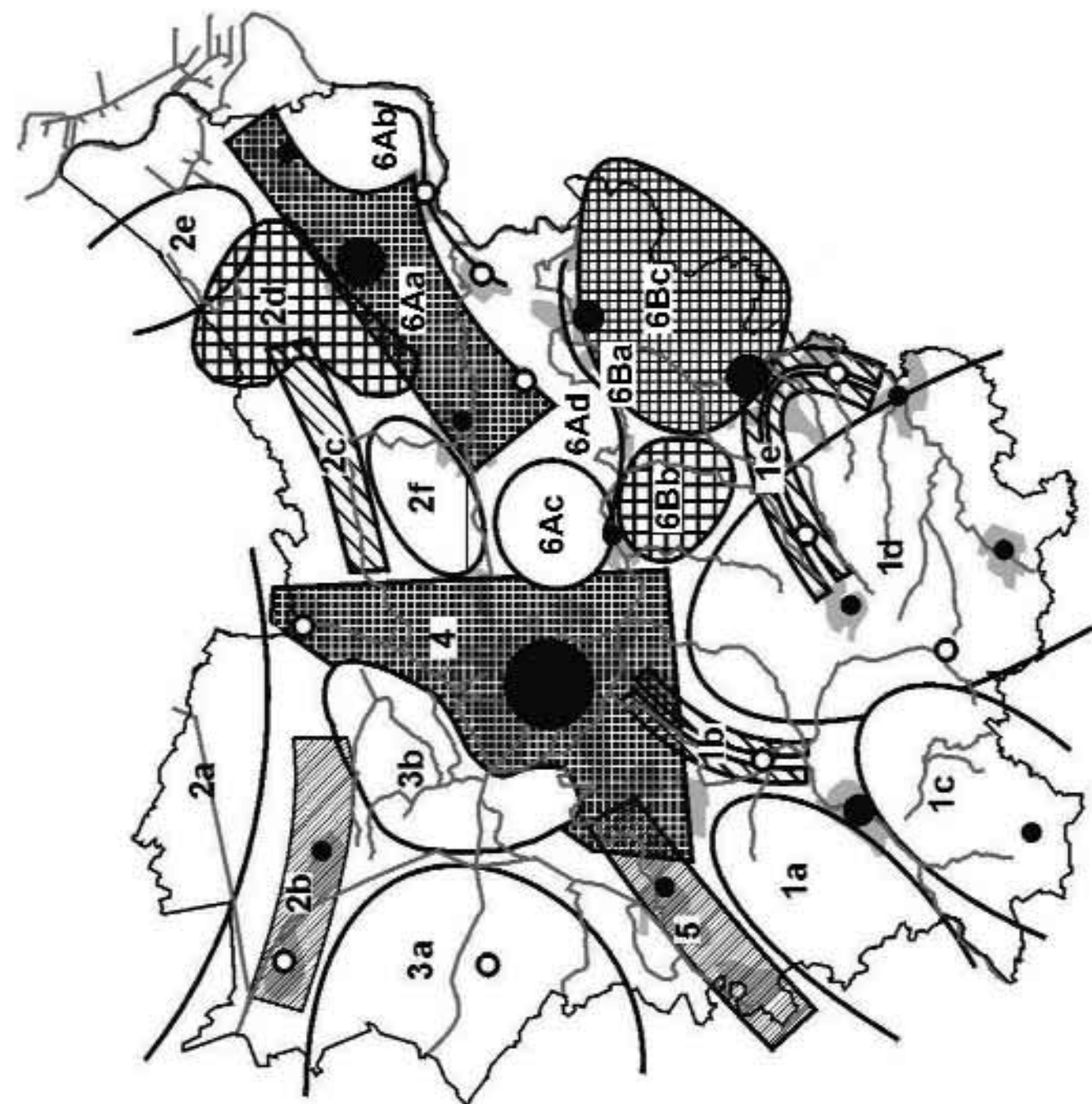
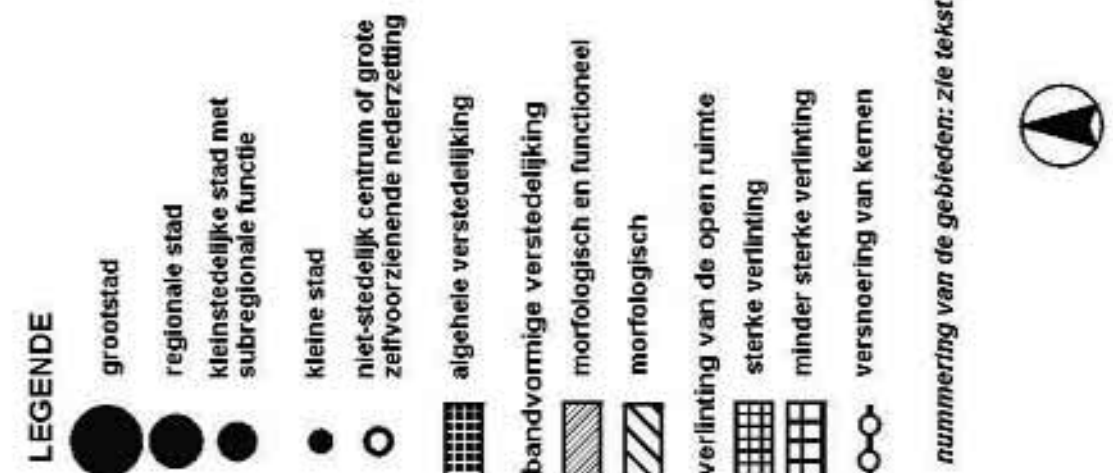
→ 6) HET GEBIED TUSSEN GENT-ANTWERPEN-BRUSSEL (OOST-VLAAMSE DEEL VAN VLAAMSE RUIT)

Het gebied kan worden onderverdeeld in twee subgebieden:

- 6A) ten noorden van de Schelde: de stedelijke verdichting Lokeren/Sint-Niklaas/Beveren (6Aa), de aaneenrijging van kernen langs de Schelde en de Durme (6Ab), een zuidelijk straat-dorpengebied (6Ac) en de Scheldevallei zelf met een aantal relatief geïsoleerde nederzettingen (6Ad);
- 6B) ten zuiden van de Schelde: een rastervormig patroon van woonlinten met in het noorden het lint van Baasrode tot Wetteren (6Ba) en interne verschillen qua dichtheid van het lintlandschap tussen het westen (6Bb) en het oosten (6Bc). Dendermonde - als kleine stad met subregionale functies omgeven door grote kernen - en Aalst - middelgrote stad met sterk verlinte noord-, zuid- en westwaartse uitbouw - bevinden zich in dit gebied.

Globaal geeft dit volgend beeld:

- een algehele verstedelijking rond Gent (met inbegrip van de havenzone) en langs de E17 tussen Lokeren/Zelee/Hamme/Beveren;
- bandvormige 'verstedelijkingen' in verschillende gradaties:
 - tussen Leie en E17 (morfologische en functionele verstedelijking);
 - langs de belangrijkste infrastructuur tussen Gavere/Gent, Zottegem/Aalst en Ninove/Aalst (vnl. morfologische verstedelijking);
 - op de dekzandruggen in het noorden (Maldegem/Eeklo zowel morfologisch als functioneel, Waarschoot/Stekene vooral morfologisch);
- verlinting van de open ruimte door verstedelingsdruk tussen Schelde/E40 (sterk tot Lede en minder sterk tussen Lede/Wetteren) en ten noorden van St.-Niklaas;
- in het zuiden een hiërarchisch net van stedelijke centra met daartussen kleine landelijke nederzettingen;
- in het westen een gebied met grote dorpen met een toenemende verstedelingsdruk naar het Gentse;
- in het uiterste noorden landelijke polderdorpen;
- een open ruimte met straatdorpen in een strook tussen de verstedelijking rond Gent en Lokeren/Zelee met nog enkele grote geïsoleerde kernen in het noorden van de Scheldevallei;
- de versnoering van kernen aan de Schelde (van Baasrode tot Wetteren, en van Kruibeke tot Hamme).



[Figuur 1: Bestaande nederzettingsstructuur]

► 4. TRENDS

4.1. Een sterke toename van het aantal gezinnen

In 1998 (cijfers 1 januari 1998) telde Oost-Vlaanderen 1 357 576 inwoners, een stijging met 3,6% tegenover 1981. In dezelfde periode nam het aantal Oost-Vlaamse gezinnen toe tot 544 632 huishoudens (1 januari 1998). Dit is een toename van 16,2% tegenover 1981. De toename van het aantal huishoudens (en bijgevolg de nood aan woongelegenheden) blijkt dus veel hoger te zijn dan de toename van het bevolkingscijfer (4,5 maal hoger).

De verklaring hiervoor is de gezinsverdunding. Gezinsverdunding staat voor een veelheid van ontwikkelingen die de gemiddelde woningbezetting doen dalen. Dit betekent dat er meer woningen nodig zijn dan de bevolkingsaan groei laat uitschijnen. Die ontwikkelingen zijn bijvoorbeeld:

- een toename van het aantal uitgebloeide gezinnen (ouderen leven gemiddeld langer en leven ook langer zelfstandig, eerst samen en later vaak een tijd alleen);
- een toename van fenomenen als alleenwonenden, of personen die op vrij jonge leeftijd het huis verlaten om te gaan samenwonen (waar men vroeger langer bij de ouders bleef en pas ging samenwonen na het huwelijk);
- een toenemend aantal echtscheidingen;
- een toenemend aantal kinderloze gezinnen (o.a. omwille van de toenemende geboortebeperving, toegenomen onderwijsparticipatie en toetreding tot de arbeidsmarkt van de vrouw);
- een dalend aantal kinderen per gezin doordat vrouwen pas op latere leeftijd hun eerste kind krijgen.

De belangrijkste vaststelling blijft dat, zelfs indien het inwoneraantal slechts licht zal stijgen, er ook in de toekomst een aanzienlijke groei van het aantal gezinnen verwacht mag worden en dus ook een behoefte aan bijkomende woningen.

4.2. Een verderzettende suburbanisatie en rurbanisatie

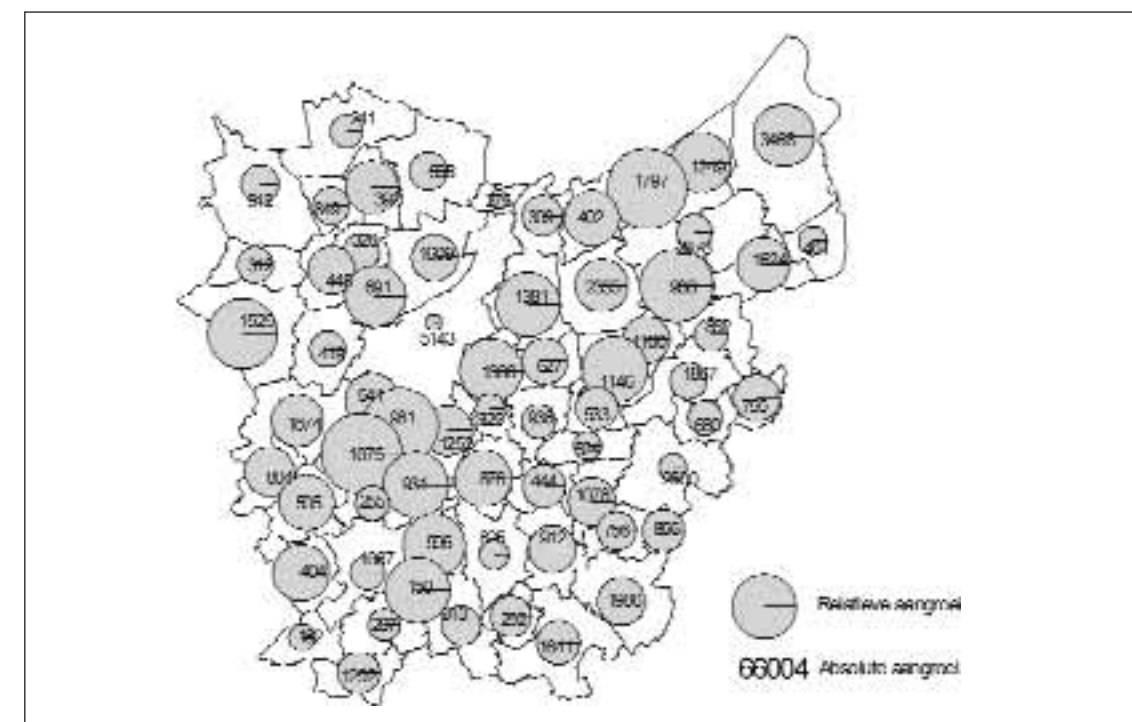
Gedurende de tweede helft van de 20^{ste} eeuw zette zich een trend van suburbanisatie en rurbanisatie, waardoor een deel van het wonen en van de centrale functies uit de vroegere kernhiërarchie verspreid werd buiten de centrale plaatsen. Dit heeft geleid tot een veralgemeende verstedelijking van het 'platteland'.

Op basis van de veronderstelde evolutie van de bevolking en het aantal gezinnen in de studie 'Woonbehoeften in Vlaanderen, 1995-2010' kan worden geconcludeerd dat de processen van suburbanisatie en rurbanisatie zich nog steeds voortzetten.¹ Zowel uit de gegevens van de voorbije jaren (bevolking, aantal huishoudens), als uit prognoses blijkt de groei het grootst in 'suburbane' gemeenten, waarbij de verstedelijkingsdruk zich uitbreidt langs de E17 tot Lokeren, Berlare en Moerbeke vanuit Antwerpen, en tot Zwalm, Wortegem-Petegem en Oosterzele vanuit Gent. Gent, Aalst, Wetteren, Oudenaarde en Zottegem, maar ook St.-Niklaas, Eeklo en Dendermonde kennen een lage tot vrij lage toename van het aantal gezinnen. Dit blijkt ook duidelijk uit de verwerking van de open prognoses uit voornoemde

¹ Meulemans B. & Willemé P., 'Woonbehoeften in Vlaanderen – 1995-2010', i.o.v. Vlaams Minister Martens, Antwerpen, 1998.

woonbehoeftenstudie, waarin onderlinge migratie tussen gemeenten volgens de huidige trend is ingecalculleerd.

- [Figuur 2: Uitbreidingsbehoefte 1991-2007 volgens open prognose]



Bron: Meulemans & Willemé – eigen verwerking

Uit diverse onderzoeken naar migratiebekkens in België en Vlaanderen blijkt deze suburbanisatie/rurbanisatie vanuit de (groot)stedelijke gebieden in twee stappen te gebeuren: 'De randstedelijke gemeenten trekken relatief meer migranten aan uit de stedelijke gemeente, dan ze eraan verliezen.' T.o.v. de landelijke gemeenten verliest het randstedelijk gebied echter meer migranten dan het aantrekt. De suburbanisatie verloopt dus in twee fasen: van stad naar rand en verder van rand naar platteland. Dit mechanisme werkt in opeenvolgende golven. De verstedelijkingsdruk werkt eerst in de onmiddellijke randgemeenten, waar het dure grond- en woningprijzen veroorzaakt. Hierdoor wordt uitgeweken naar (verder afgelegen) goedkopere en landelijkere gemeenten. Op die manier breidt de verstedelijking zich ruimtelijk uit naar een tweede en derde suburbanisatiegordel. Dit kan bijvoorbeeld geïllustreerd worden aan de hand van het voorbeeld van Gent. De druk verschoof hier van de gemeenten uit de eerste gordel (Evergem, De Pinte, Merelbeke, Melle, Laarne, Lochristi) naar een tweede gordel van gemeenten (Waarschoot, Zomergem, Nazareth, Gavere, Zwalm en Horebeke, Lede) gelegen langs de belangrijke verbindingswegen E17, Oudenaardsesteenweg, Kortrijksesteenweg en Hundelgemsesteenweg. Hieruit blijkt het sturend belang van de lijninfrastructuur in dit proces.

4.3. Het ontstaan van regionale woningmarkten

Gezinnen met één of meer actieve gezinsleden gaan in de regel in de nabijheid van hun werkplaats wonen, of op een locatie waar er een goede verbinding is met de werkplaats.

'Nabijheid' moet echter ruim geïnterpreteerd worden in een maatschappij waar de actieradius van gezinnen en gezinsleden sterk vergroot is. 'Nabij' heeft een bovenlokale betekenis gekregen, in verschillende gradaties. Het bovenlokale rond een kleiner economisch knooppunt is immers beperkter dan het bovenlokale rond een grootstedelijk gebied: vergelijk bijvoorbeeld de pendelzone rond Brussel met de pendelzone rond Oudenaarde.

Binnen een regio rond een bepaalde tewerkstellingsknoop liggen dus verschillende woonplaatsen die gezinnen in overweging nemen bij de keuze van de precieze woonlocatie. De ontwikkeling van de afzonderlijke nederzettingen wordt in toenemende mate bepaald door aantrekkelijkheden op het vlak van woning, woonomgeving en recreatie. Binnen dit gebied werkt een immobiëlenmarkt, die niet alleen het resultaat is van ingewilligde woonwensen, maar ook van actieve en passieve selectie veroorzaakt door de specifieke mechanismen van prijsvorming door vraag en aanbod.

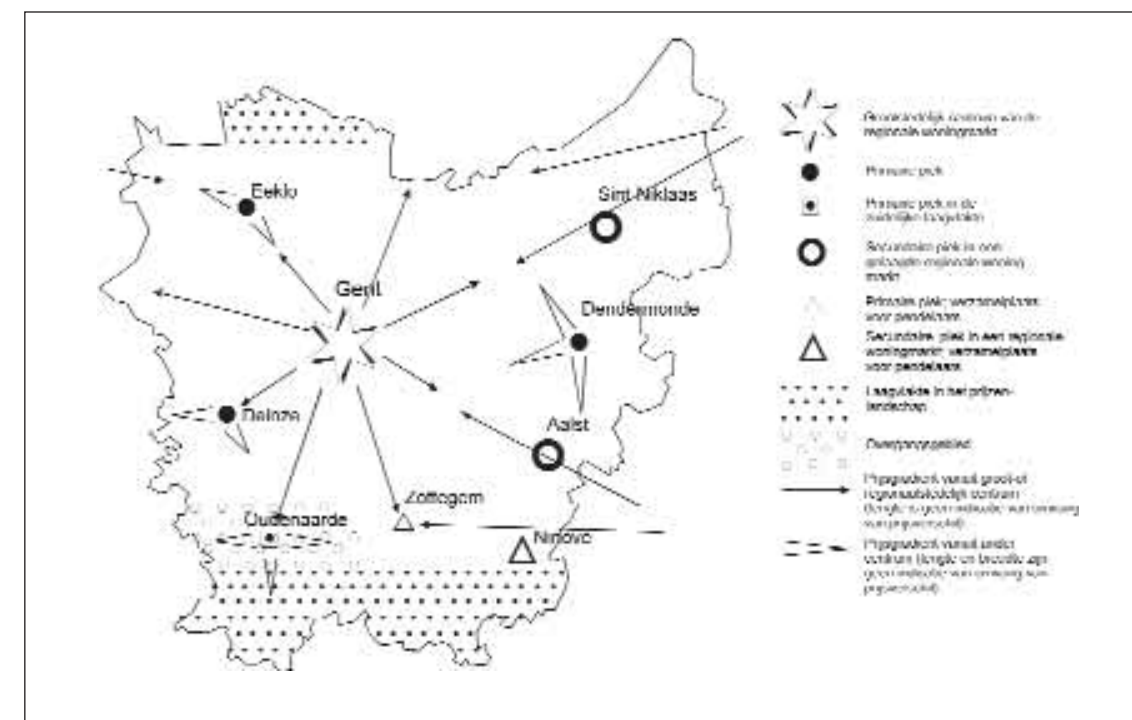
Er moet worden opgemerkt dat gelaagde woningmarkten bestaan, waarbij woningmarkten op verschillende niveaus overlappen (waaruit bijvoorbeeld zowel een grootstad als een regionale stad haar pendelaars rekruteert).

Binnen de regionale woningmarkt ontstaan ook verschillende woonmilieus. Sommige nederzettingen ontleen een dynamiek aan hun ligging t.o.v. stedelijke gebieden en ruimtelijke mogelijkheden tot uitbreiding; hier vestigen zich jonge gezinnen met een leefstijl gericht op woonruimte en een veilige woonomgeving voor kinderen. Andere ontleen een dynamiek aan de aantrekkelijkheid van de woonomgeving; hier vestigen zich bemiddelde gezinnen omwille van de fysieke woonomgeving en de inherente kwaliteiten van de woning.

Het totaalbeeld van de woningmarkten in Oost-Vlaanderen kan als volgt omschreven worden:

- De drie grootsteden Gent, Antwerpen en Brussel vormen elk het centrum van een regionale woningmarkt. Een groot deel van de gemeenten in Oost-Vlaanderen kan gerekend worden tot hun regionale woningmarkten.
- Twee zones worden gekenmerkt door een lage prijs van bouwgronden. In het zuiden strekt deze zich uit tot het noorden van Oudenaarde en Zottegem, met een zeker overgangsgebied naar de woningmarkten van Gent en Brussel. Ook het uiterste noorden van de provincie komt naar voren als een 'laagvlakte' in het prijzenlandschap.
- De regionale steden en kleine steden vormen lokale pieken:
- Deinze, Dendermonde en Eeklo hebben een eigen gewone woningmarkt (als primaire piek), Aalst, Sint-Niklaas en Ninove vormen pieken in een gelaagde woningmarkt (secundaire pieken), Oudenaarde en Zottegem zijn pieken in de zuidelijke laagvlakte;
- stedelijke centra en plaatsen met veel eigen tewerkstelling, maar zonder piekarakter, zijn de steden Lokeren (tussen de woningmarkten van Gent en Antwerpen), Wetteren (aan de rand van de woningmarkt Gent) en Ronse (in de zuidelijke laagvlakte), en de economische knooppunten Aalter (in de woningmarkt Gent), Maldegem (in het overlappingsgebied van de woningmarkten Brugge en Eeklo) en Zele (tussen de woningmarkten Antwerpen en Gent);
- stedelijke centra zonder veel eigen tewerkstelling (het aantal pendelaars overtreft in sterke mate het aantal in de stedelijke gemeente werkzame en wonende personen) zonder piekarakter zijn Beveren en Geraardsbergen. Ook de pieken Ninove en Zottegem zijn een verzamelpunt van pendelaars.

■ [Figuur 3: Regionale woningmarkten in Oost-Vlaanderen]



Bron: P. Saey, Universiteit Gent

4.4. Recente evolutie bijgekomen woningen

Beide tendensen, namelijk de verdergaande rurbanisatie en het ontstaan van regionale markten kan ruimtelijk afgelezen worden, o.m. via de evolutie van de bijgekomen woningen. Een vrij betrouwbare manier om die evolutie na te gaan is de analyse van de toename van de gezinnen. Er mag immers van uitgegaan worden dat één particulier gezin² overeenkomt met één woning. In onderstaande tabel wordt de evolutie weergegeven van de particuliere gezinnen tussen 1991 en 2001 in de Oost-Vlaamse gemeenten.

□ [Tabel 1: Evolutie van de particuliere gezinnen tussen 1991 en 2001]

Gemeente	Gezinnen 1991	Gezinnen 2001	Absolute groei	Relatieve groei in %
Aalst	29 999	32 908	2 909	9,70
Aalter	5 819	6 883	1 064	18,28
Assenede	4 980	5 376	396	7,95

² Particuliere gezinnen zijn de niet-collectieve gezinnen (kloostergemeenschappen, communes, tehuizen, gevangenis ...).

Gemeente	Gezinnen 1991	Gezinnen 2001	Absolute groei	Relatieve groei in %
Berlare	4 672	5 434	762	16,31
Beveren	15 585	17 544	1 959	12,57
Brakel	4 986	5 410	424	8,50
Buggenhout	4 853	5 418	565	11,64
De Pinte	3 216	3 686	470	14,61
Deinze	9 397	10 910	1 513	16,10
Denderleeuw	6 270	6 858	588	9,38
Dendermonde	16 132	17 756	1 624	10,07
Destelbergen	6 080	6 711	631	10,38
Eeklo	7 382	8 198	816	11,05
Erpe-Mere	6 705	7 441	736	10,98
Evergem	10 454	12 059	1 605	15,35
Gavere	3 870	4 535	665	17,18
Gent	102 916	105 450	2 534	2,46
Geraardsbergen	11 547	12 635	1 088	9,42
Haaltert	6 158	6 840	682	11,08
Hamme	8 282	8 897	615	7,43
Herzele	5 803	6 406	603	10,39
Horebeke	629	700	71	11,29
Kaprijke	2 143	2 317	174	8,12
Kluisbergen	2 253	2 373	120	5,33
Knesselare	2 801	3 095	294	10,50
Kruike	5 270	5 767	497	9,43
Kruishoutem	2 629	2 928	299	11,37
Laarne	4 154	4 543	389	9,36
Lebbeke	6 351	7 037	686	10,80
Lede	6 179	6 773	594	9,61
Lierde	2 216	2 450	234	10,56
Lochristi	5 887	6 993	1 106	18,79
Lokeren	12 937	14 273	1 336	10,33
Lovendegem	3 145	3 577	432	13,74
Maarkedal	2 131	2 261	130	6,10
Maldegem	7 735	8 658	923	11,93
Melle	3 585	4 033	448	12,50
Merelbeke	7 441	8 462	1 021	13,72

Gemeente	Gezinnen 1991	Gezinnen 2001	Absolute groei	Relatieve groei in %
Moerbeke	2 093	2 280	187	8,93
Nazareth	3 304	4 032	728	22,03
Nevele	3 745	4 154	409	10,92
Ninove	12 514	13 962	1 448	11,57
Oosterzele	4 382	4 909	527	12,03
Oudenaarde	10 188	11 261	1 073	10,53
Ronse	9 520	9 827	307	3,22
Sint-Gillis-Waas	5 748	6 492	744	12,94
Sint-Laureins	2 410	2 574	164	6,80
Sint-Lievens-Houtem	3 188	3 610	422	13,24
Sint-Martens-Latem	2 900	3 242	342	11,79
Sint-Niklaas	25 883	28 252	2 369	9,15
Stekene	5 566	6 361	795	14,28
Temse	8 797	10 156	1 359	15,45
Waarschoot	2 815	3 126	311	11,05
Waasmunster	3 312	3 885	573	17,30
Wachtebeke	2 407	2 570	163	6,77
Wetteren	8 822	9 578	756	8,57
Wichelen	3 967	4 402	435	10,97
Wortegem-Petegem	2 025	2 192	167	8,25
Zeel	7 080	7 589	509	7,19
Zelzate	4 873	5 286	413	8,48
Zingem	2 372	2 581	209	8,81
Zomergem	2 860	3 154	294	10,28
Zottegem	9 089	9 903	814	8,96
Zulte	4 847	5 481	634	13,08
Zwalm	2 614	2 899	285	10,90
Totaal	509 913	557 353	47 440	9,30

Bron: NIS, eigen verwerkingen

De relatieve groei van het aantal gezinnen is het laagst in Gent en het hoogst in Nazareth. Eveneens rond Gent of vlot bereikbaar vanuit Gent kenden de gemeenten Lochristi, Gavere, Deinze, Evergem, De Pinte, Lovendegem, Merelbeke, Sint-Lievens-Houtem, Zulte, Melle, Oosterzele en Sint-Martens-Latem (en in mindere mate Kruishoutem) een uitgesproken groei. Hoewel de groei in Destelbergen nog hoger is dan het Oost-Vlaamse gemiddelde, ligt hij er toch opmerkelijk lager dan in de andere, voornoemde gemeenten rond Gent. In de Antwerpse invloedssfeer kenden vooral Waasmunster, Temse, Stekene, Sint-Gillis-Waas en Beveren een sterke groei. Kruike lag daarentegen minder 'in de markt'. Gebieden met een

lage groei zijn het zuidwesten van de provincie (Ronse, Kluisbergen, Maarkedal en Wortegem-Petegem) en het noorden en noordwesten van de provincie (Wachtebeke, Sint-Laureins, Assenede, Kaprijke en Zelzate). Opvallend is de lage groei in Zele en Hamme, ondanks hun ligging langs de E17 tussen Antwerpen en Gent.

► 5. PROBLEMEN

5.1. Problemen verbonden aan suburbanisatie en rurbanisatie

Ruimtelijk stellen suburbanisatie en rurbanisatie bepaalde problemen:

- Zowel suburbanisatie als rurbanisatie hebben zich voornamelijk voorgedaan onder de vorm van lintbebouwing, waardoor de open ruimte versnipperd is en de openruimte-functies onder druk kwamen te staan. Bovendien getuigt deze nederzettingsvorm van een weinig efficiënt ruimtegebruik en brengt hij hoge maatschappelijke kosten met zich mee.
- Door de 'uitdeining' van de nederzettingsstructuur en verspreiding van de centrale functies nemen het aantal en de afstand van de verplaatsingen voortdurend toe, en bovendien worden deze verplaatsingen grotendeels met de auto gemaakt.
- De opeenvolgende golven van suburbanisatie brengen verdringing en speculatie met zich mee. De concentratie van specifieke bevolkingsgroepen in de kernsteden weegt op de dynamiek en leefbaarheid van onderdelen van de stad, waardoor steden bestuurlijke en financiële problemen kennen. Anderzijds speelt ook in gemeenten onder sterke inwijkingdruk het selectief karakter van de migraties in de bevolkingsopbouw en het functioneren van de gemeenschap.
- De historische ontwikkelingen hebben geleid tot sociale segregatie van bevolkingsgroepen, waarbij maatschappelijk achtergestelde groepen in de centrale stadsdelen wonen en de meer gegoede groepen naar 'buiten' worden geleid. Het aanbod aan gezinswoningen met een eigen tuin in een aantrekkelijke omgeving is in het centrum van de steden immers beperkt en dus duur. Bovendien blijft de algemene beeldvorming ten aanzien van de stad behoorlijk negatief (gevaarlijk, druk, vuil, verloederd, beklemmend, enz.).

5.2. De kwaliteit van het woningpatrimonium

Elk gezin, elke bewoner, geeft een individuele invulling aan het aspect 'kwaliteit' van een woning. Iedereen stelt zijn eigen woonprioriteiten die verschillen volgens socio-economische status en fase in de levenscyclus. De woonkwaliteit kan vanuit verschillende invalshoeken benaderd worden: de bouwtechnische kwaliteit (vochtigheid, stabiliteit, kwaliteit van fundering en dak), de woontechnische kwaliteit (uitrusting van de woning: lopend water, bad of douche, centrale verwarming, telefoon), de woonomgeving (openbaar terrein, aanwezigheid van speelpleinen en scholen, de verkeersveiligheid, aangename sfeer, mooi landschap) en de woninggrootte.

De woonkwaliteit in Oost-Vlaanderen kan als volgt geschetst worden:

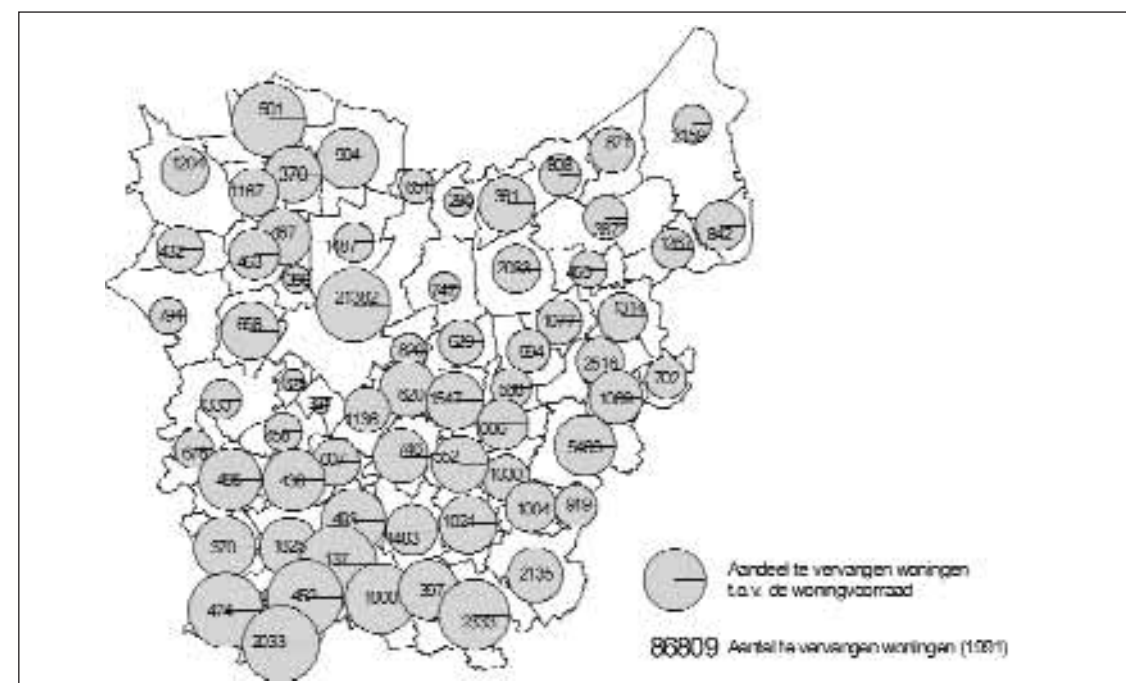
- De ouderdom is vaak een goede indicator voor de bouwtechnische kwaliteit van de woningen. Oost-Vlaanderen blijkt het grootste aandeel oude woningen (gebouwd voor 1946) te tellen van alle Vlaamse provincies. Dit aandeel is het hoogst in het zuiden van de provincie (vooral rond Oudenaarde), in het Meetjesland en in de omgeving Deinze/Aalter/Nevele. Het oude woningbestand situeert zich zowel in de kernen als in de

verspreide bebouwing. Daarnaast komen ook in de stedelijke kernen buurten voor waar (meer dan) de helft van de woningen ouder is dan 50 jaar.

- Wat het uitrustingsniveau van de woningen betreft, tekent zich een zelfde beeld af. Ook de uitrustingsgraad is minder goed in de kernsteden, het noordwesten en het zuiden van de provincie, maar eveneens in een aantal gemeenten ten zuiden van de E17.
- Het aantal slechte woningen dat rijp is voor ingrijpende renovatie of vervanging is vooral hoog in Gent en (in mindere mate) in Aalst en Sint-Niklaas. Ook de Dendersteden (Geraardsbergen, Ninove, Dendermonde), de steden langs de E17 (Lokeren, Beveren) en Ronse in het uiterste zuiden tellen een groot aantal te vervangen woningen.

In figuur 4 is aan de hand van een raming van het te vervangen woningbestand uit de studie 'Woonbehoeften in Vlaanderen, 1995-2010', een beeld geschetst van het relatief en absoluut aantal geraamde slechte woningen per gemeente.³

- [Figuur 4: Te vervangen woningen (toestand 1991) in absolute cijfers en relatief t.o.v. bestaande woningvoorraad]



Bron: Meulemans & Willemé – eigen verwerking

Het is onduidelijk wat de ruimteconsequenties zijn van de verbetering van het woningbestand. Enerzijds zijn heel wat oude woningen kleine woningen, zodat renovatie een verlies zal betekenen in het aantal woningen. Anderzijds toonde recent onderzoek een opvallende omgekeerde trend aan, namelijk de opsplitsing van woningen in meerdere woongelegenheden. Het is nog onduidelijk wat het gecombineerd effect zal zijn van beide ontwikkelingen.

6. POTENTIES

³ Meulemans B. & Willemé P., 'Woonbehoeften in Vlaanderen – 1995-2010', i.o.v. Vlaams Minister Martens, Antwerpen, 1998.



De stedelijke kernen en een aantal grote dorpen zijn belangrijke centrale plaatsen met een aanzienlijk aanbod aan (woonondersteunende) voorzieningen. Het uitgebreide aanbod en de voordelen van een onmiddellijke nabijheid van dat aanbod, maakt dat die kernen ideale woonlocaties zijn om er terug een groot deel van de bijkomende woningen te bundelen, rekening houdend met het niveau van de kern.

De recente ontwikkeling van de nederzettingsstructuur getuigt van een verdere deconcentratie en zelfs het doorbreken van een vroegere hiërarchische kernenstructuur. Dit kan worden beschouwd als de (ruimtelijke) uiting van een maatschappelijke schaalvergroting, waarbij de leefruimte van het individu vergroot is, minstens tot op subregionaal niveau. De historische hiërarchische structuren kunnen niet zomaar hersteld worden.

Een aantal zones, zoals rond de Gentse binnenstad en rond de stedelijke kernen en tewerkstellingsknopen langs de E17 tussen Gent en Antwerpen, kent een ontwikkeling die meer en meer een netwerkarakter krijgt. De verschillende stedelijke functies liggen er ruimtelijk gespreid, maar er bestaat een intense functionele relatie tussen de onderdelen. Een netwerkbenadering biedt hier een mogelijke oplossing om de verstedelijkingstendens in goede ruimtelijke banen te leiden.

In andere delen van de provincie overheersen in grote of minder grote mate de openruimte kwaliteiten, waarbij echter verwacht kan worden dat ook die onder verdere druk zullen komen te staan. De historisch hiërarchische structuur met stedelijke kernen, grote en kleine dorpen – die voor elk van de gebieden anders is – biedt een aanknopingspunt om de verdere ontwikkeling van de nederzettingsstructuur te structureren in evenwicht met de openruimte functies. Rekening houdend met het feit dat de nederzettingsstructuur op een veel groter schaalniveau functioneert dan pakweg vijftig jaar geleden, moet hierbij evenwel bijzondere aandacht gaan naar de onderlinge functionele relaties tussen de verschillende kernen en de ermee samenhangende ontsluitingspotenties van elke kern op zich.

▶ 1. INLEIDING

In onderhavig hoofdstuk wordt met 'open ruimte' de niet-bebouwde ruimte bedoeld. Deze term verschilt van de term 'buitengebied'. Het buitengebied is het gebied waarin de open ruimte overweegt, maar waarin óók elementen van bebouwing en infrastructuur begrepen zijn, die functioneel samenhangen met de open ruimte.

Het begrip 'buitengebied' heeft een beleidsmatige inhoud: het is het gebied waar een buitengebiedbeleid gevoerd wordt en het staat in tegenstelling tot het stedelijk gebied, waarin een stedelijk gebiedbeleid gevoerd wordt. Zoals gedefinieerd in het RSV, heeft dit buitengebiedbeleid betrekking op het beleid inzake de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur, de infrastructuur, de landschappelijke structuur en de toeristisch-recreatieve infrastructuur van het buitengebied.

In dit hoofdstuk worden als bestaande 'fysische ruimtelijke structuren in het buitengebied' bestudeerd:

- de natuurlijke structuur (waarin begrepen de bosstructuur);
- de agrarische structuur met inbegrip van de bebouwde omgeving voor de agrarische sector.

Binnen het buitengebied functioneren hoofdzakelijk de volgende sectoren die in dit hoofdstuk aan de orde komen:

- natuurbehoud en -ontwikkeling;
- land- en tuinbouw;
- het landschap.

Hierna wordt het functioneren van de sectoren land- en tuinbouw besproken, samen met de agrarische structuur, zoals ook natuurbehoud en -ontwikkeling behandeld worden samen met de natuurlijke structuur. Het landschap wordt grotendeels bepaald als de verschijningsvorm van de voorgaande deelstructuren.

De nederzettingsstructuur, de niet-agrarische bedrijvigheid, de lijninfrastructuur en de toeristisch-recreatieve infrastructuur van het buitengebied komen in dit hoofdstuk niet aan de orde: ze worden respectievelijk behandeld in de hoofdstukken 'nederzettingsstructuur', 'ruimtelijk-economische structuur', 'lijninfrastructuur' en 'toeristisch-recreatieve infrastructuur'.

▶ 2. NATUURLIJKE STRUCTUUR

2.1. Definitie

De natuurlijke structuur is:

- het samenhangend geheel van de rivier- en beekvalleien, de natuurgebieden, de bos-complexen en de andere gebieden, waar de voor de natuur structuurbepalende elementen en ecologische processen tot uiting komen;
- de ecologische infrastructuur gevormd door lijn-, punt- en vlakvormige natuurelementen, door geïsoleerde natuur- en bosgebieden en door parkgebieden.
De natuurlijke structuur overlapt met de andere structuren in het buitengebied en omvat ook delen die gelegen zijn in de stedelijke gebieden (stedelijke natuurelementen).

2.2. Het fysisch systeem

Het fysisch systeem vormt de onderlegger voor de ontwikkeling van de natuurlijke structuur. Het is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge wisselwerking tussen geologie, klimaat, bodem, reliëf, oppervlakte- en grondwater en lucht en kreeg voornamelijk gestalte tijdens de laatste twee miljoen jaar. Voor de open ruimte van de provincie zijn vooral de volgende geologische afzettingen van belang:

- de tertiaire afzettingen die bestaan uit een afwisseling van zand- en kleibanden, waarvan de 'schuinliggende trappen' ongeveer west-oost verlopen en die de cuestastructuur van het reliëf bepalen;
- de quartaire afzettingen (uit de ijstijden) die de tertiaire banden afdekken en bestaan uit verschillende zandsoorten, zandleem en leem; globaal variëren ze van zand in het noorden tot zandleem en leem in het zuiden.

Tijdens de vroege ijstijden werd het centrale deel van de provincie diep uitgeschuurd door de oerSchelde en -Leie, wat zorgde voor de vorming van de zogenaamde Vlaamse Vallei. Later werd deze grote centrale vallei opnieuw opgevuld met dekzanden en zandleem, waarin de grote rivieren hun huidig patroon vonden. In de grote valleien en depressies ontstond er alluvium en veen. In het noorden zorgden mariene overstromingen voor zand- en klei-afzettingen (Krekengebied en polders) en plaatselijk werden relatief hoge dekzandruggen (Maldegem-Eeklo-Stekene) en continentale duinen (Waasmunster) gevormd.

Het fysisch systeem heeft geleid tot volgende geomorfologische eenheden in Oost-Vlaanderen (van noord naar zuid onderscheiden we):

- 1) het Krekengebied (1a) en de Scheldepolders (1b), ontstaan door mariene overstromingen die vooral klei achterlieten;
- 2) de Vlaamse Vallei, met aan de noordelijke randen ervan: de dekzandrug Maldegem-Eeklo-Stekene en de Wase cuesta (met zandgronden benoorden ervan) (2a).
Binnen de Vlaamse Vallei (2b) onderscheidt men de Moervaartdepressie (als restant van de vroegere benedenloop van de rivier de Kale), de actuele riviervalleien van Kale, Leie, Durme, Schelde en Dender (met alluviale en venige gronden), en de zandige gebieden tussen Aalter, Gent, de Moervaartdepressie en de Beneden-Schelde;

- 3) de cuesta's van Zomergem-Oedelem, Hertsberge en Aalter in het westen (met zandgronden op de noordflanken);
- 4) het interfluvium Leie-Schelde (zandleem op oude rivierterrassen);
- 5) het interfluvium Schelde-Dender (leemgronden, tertiaire klei met talrijke Bronnen, alluviale gronden in rivier- en beekvalleien);
- 6) de getuigenheuvelrug van de Vlaamse Ardennen.

Het fysisch systeem vormt niet alleen de basis voor de ontwikkeling van de biotische natuurlijke structuur, maar ook voor de agrarische structuur en het nederzettingspatroon. Immers, de bodemgesteldheid, het reliëf en de waterlopen hebben doorheen de eeuwen in belangrijke mate de menselijke gebruikspatronen bepaald. De onderlinge wisselwerking tussen het fysisch systeem en de menselijke occupatiepatronen zijn bepalend geweest voor de huidige natuurlijke structuur, de agrarische structuur en het landschap.

Figuur 5 geeft de fysische structuur van Oost-Vlaanderen weer.

2.3. Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en Ramsargebieden

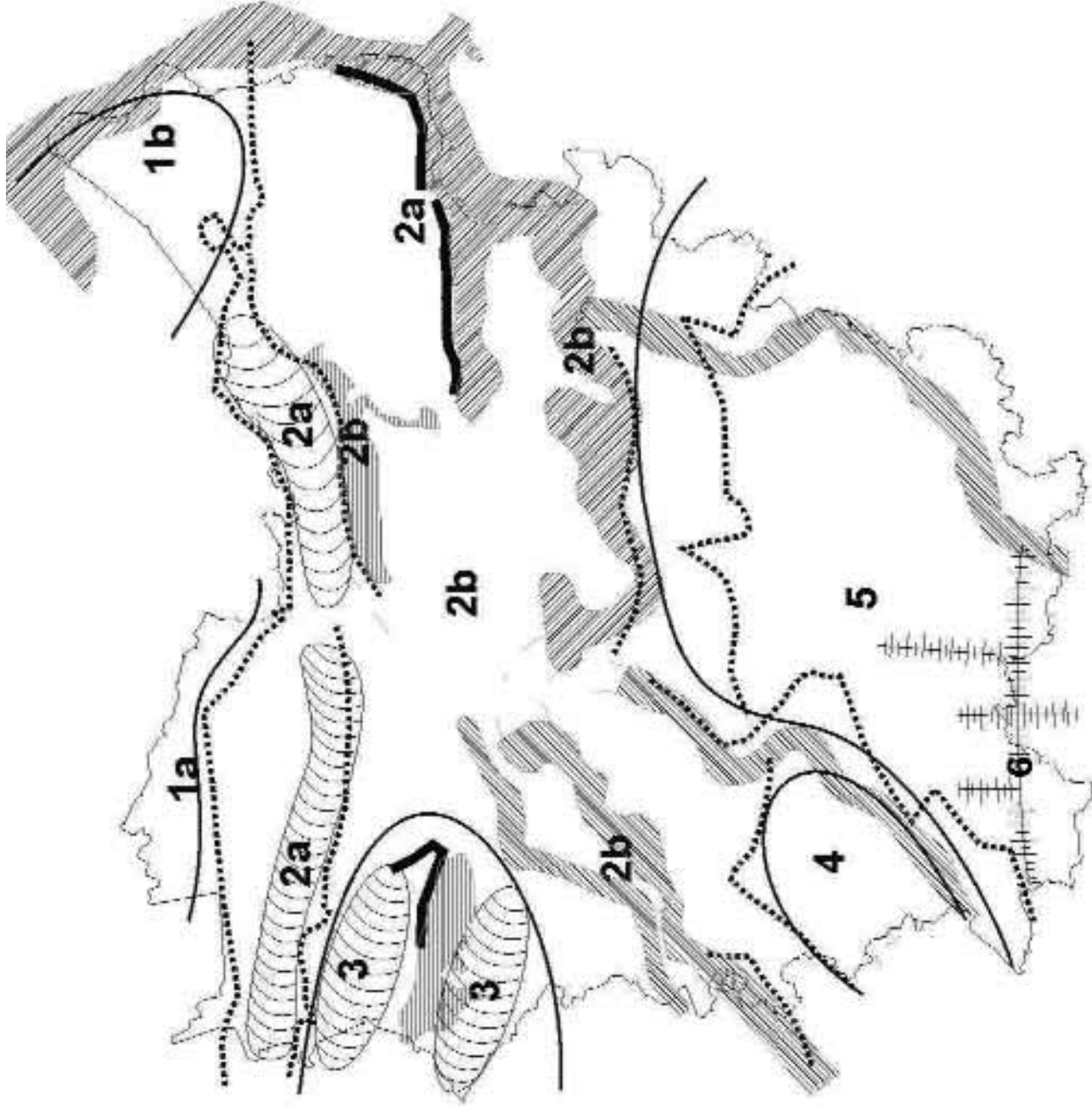
Met betrekking tot natuur zijn er Europese richtlijnen die kaders binnen de uitbouw van een Europees Natura 2000 Netwerk, met name de habitat- en vogelrichtlijnen. Beide richtlijnen beogen het instandhouden van bedreigde, kwetsbare, zeldzame of inheemse fauna en flora via het afbakenen van beschermingsgebieden die samen geïntegreerd zullen worden in een Europees ecologisch netwerk.

Deze richtlijnen werden in het Vlaams gewest geïmplementeerd bij decreet van 19 juli 2002 (BS 31 augustus 2002) tot wijziging van het decreet op het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (decreet d.d. 21 oktober 1997).

Ramsargebieden zijn watervogelgebieden van internationale betekenis.

De Europese richtlijngebieden vormen samen met de VEN-gebieden en de Ramsargebieden de ruggengraat van de natuurlijke structuur.

Figuur 6 geeft een overzicht van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en de Ramsargebieden.



LEGENDE

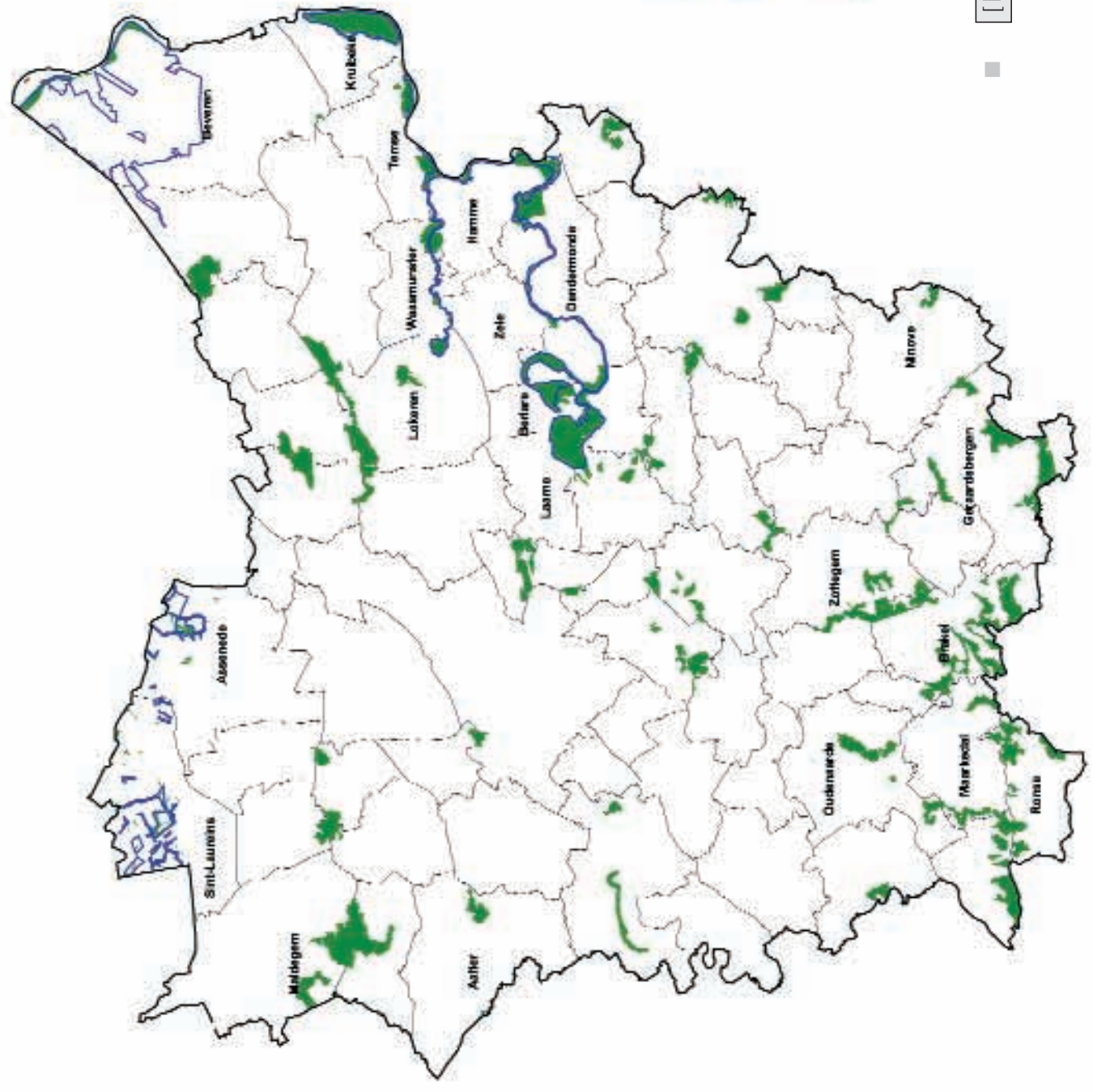
- 1a Krekengebied
- 1b Scheidepolders
- 2a zandrug Maidegem-Eeklo-Stekene en de Wase cuesta
- 2b Vlaamse vallei met Moervaartdepressie rivervalleien van Kale, Lele, Dumie, Sche en de Dendermonding en de zandige gebieden tussen Aalter en Ge
- 3 cuesta's van Zomergem-Oedelem, Hertsb en Aalter in het westen
- 4 interfluvium Lele-Schelde
- 5 interfluvium Schelde-Dender
- 6 kam van de Vlaamse Ardennen

Moot: letters en cijfers zie ook tekst

- getijdegevoelige rivervalleien
- niet-getijdegevoelige rivervalleien
- dekzandrug
- getuigeheuvelrug (Vlaamse Ardenn)
- depressies
- cuesta
- markante terreinovergang
- figuratieve grens geomorfologisch eenheden



[Figuur 5: Fysische structuur]



LEGENDE

- Vogelrichtlijng gebied
- Ramsargebied
- Habitatrichtlijng gebied

[Figuur 6: Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en Ramsargebieden]

2.4. Bestaande natuurlijke structuur

De bestaande natuurlijke structuur van de provincie is verspreid over een tiental fysisch-geografische regio's. Hieronder wordt een opsomming gegeven van de belangrijkste natuur- en boscomplexen binnen de respectievelijke regio's. Belangrijk te vermelden is dat deze lijst van natuur- en boscomplexen niet limitatief is.

→ ZEEUWS-VLAAMSE POLDERS EN HET KREKENGEBIED

Deze regio werd gevormd door het winnen van land op zee. Talrijke landschappelijke elementen getuigen hiervan, zoals de krekensels en dijken. Door verschillende doorbraken van de zee ontstond er een complex van dijken en wielen. Het is een uitgesproken, vrijwel boomloos landbouwgebied, met akkers op de kreekruigen en weilanden op de lager gelegen komgronden. Kreeken en kreekrestanten zijn in diverse stadia van verlanding en vertonen een zout-zoetgradiënt. Diverse natte kreekgraslanden komen voor, waaronder ook zilte graslanden. Bepaalde graslanden fungeren als weidevogelgebied.

In deze regio is onderstaande, niet-limitatieve lijst van natuur- en boscomplexen structuurbepalend:

- Meetjeslands Kreekengebied met dijken en zilte poldergraslanden;
- Kreeken van Middelburg (Molenkreek, Papenkreek, Verloren kreek) met dijken en waardevolle graslanden (polderheggenlandschap);
- Grote Geul met Kieldrechtse watergang en wielen;
- Kreeken van Saleghem met dijken en Panneweel;
- Grote Kreek – Pereboomsgat;
- Kreeken van Watervliet-Boekhoute;
- Kreeken Assenede (Grote Geul, Rode Geul, Vlietbeek, Hollands Gat);
- Kreeken van Sint-Jan-in-Eremo en Sint-Margriete (Molenkreek, Roeselarekreek, Blokkreek, Boerekreek, Oostpolderkreek, Bentillekreek, Hollandergatkreek);
- Sint-Elooiskreek.

→ DE SCHELDEPOLDERS VAN DE LINKEROEVER

Dit gebied werd grotendeels opgespoten met baggerzand en wordt uitgebouwd als een haven- en industriegebied. De natuurwaarden zitten in de restanten van kreeken en in de schorren en slikken met brakwatervegetatie langs de Beneden-Schelde.

In deze regio is onderstaande, niet-limitatieve lijst van natuurcomplexen structuurbepalend:

- Slikken en schorren op Linkeroever;
- Kreekrestanten te Kallo;
- Groot Rietveld te Melsele ;
- Schor Oude Doel.

→ ZANDSTREEK TEN NOORDWESTEN VAN GENT EN ZANDIG DEEL VAN SCHELDE-LEIE INTERFLUVIUM

Deze regio wordt gekenmerkt door restanten van kleinschalig (halfgesloten) cultuurland, enkele grotere boscomplexen met heiderelicten en schrale graslanden.

In deze regio is onderstaande, niet-limitatieve lijst van natuur- en boscomplexen structuurbepalend:

- Cuesta van Zomergem-Oedelem;
- Het Leen - Lembeekse bossen (Bellebargiebossen of Kwadebossen);
- Slangebossen en Hooggoed rond (Sint-Maria-)Aalter;
- Kraenepoel en Markettebossen te Aalter-Bellem;
- Vinderhoutse bossen;
- Keigatbos;
- Lozersbossen;
- Hospicebossen;
- Spitaels- en Oud-Moregebossen;
- Kasteelparken De Pinte-Zevergem.

→ ZANDSTREEK TEN NOORDOOSTEN VAN GENT

Typerend voor deze regio zijn de uitgestrekte bossen (incl. naaldhout) met heiderelicten op de oost-west georiënteerde dekzandrug. In het uiterste noorden komen enkele kreeken voor. Het gedeelte in landbouwgebruik vertoont het bolle-akkerpatroon met populier of wilg als randmarkering. Centraal in dit gebied bevindt zich de Moervaartdepressie, een voormalig moeraskalkgebied.

In deze regio is onderstaande, niet-limitatieve lijst van natuur- en boscomplexen structuurbepalend:

- Bekaf;
- De Stropers;
- Heidebos;
- Moervaart-Zuidlededepressie (van Ciesmeersbos tot Daknamse meersen);
- Kloosterbos;
- Wullebos;
- Vallei van de Stekense Vaart.

→ **ALLUVIUM VAN DE LEIE**

Het Alluvium van de Leie vormt een waardevol rivierlandschap met vochtige meersen en talrijke kleine landschapselementen. Er is een sterke bebouwingsdruk. De ecologische waarden bevinden zich in de nog aanwezige, weinig bemeste graslanden en de oude meanders die ook een recreatiefunctie (hengelsport) hebben.

In deze regio is onderstaande, niet-limitatieve lijst van natuur- en boscomplexen structuurbepalend:

- Vallei van de Zeverenbeek te Deinze;
- Leiemeersen;
- Kasteel Ooidonk;
- Bourgoyen-Ossemeersen;
- Oude Leiemeanders;
- Latemse meersen – Keuzemeersen;
- Assels – Drongenmeersen;
- Oude Kale;
- Leiehoek.

→ **ALLUVIUM VAN DE BENEDEN-SCHELDE EN DE DURME**

Dit gebied bestaat overwegend uit (vaak uitgestrekte) rivierpoldergraslanden die door bemaling grotendeels een intensief landbouwgebruik kennen. Zeer typisch zijn de vochtige hooilanden en broekbossen, zeldzame rivierduinen (praktisch volledig verdwenen t.g.v. bebouwing) en zoetwatergetijdgebieden met specifieke fauna en flora. Hierdoor ontstaan waardevolle droog-nat en voedselarme-voedselrijke gradiëntsituaties. Verder zijn ook de laagveenvegetaties met rietlanden, moerassen, oude rivierarmen en wielen landschapskenmerkende elementen. In deze regio is onderstaande, niet-limitatieve lijst van natuur- en boscomplexen structuurbepalend:

- de vallei van de Durme met de Durmeschorren, Daknam Meersen, de Buylaers, het Molsbroek, de Hamputten en de Sombeekse meersen, de cuetabossen (kwel-beïnvloede broekbossen);
- de polder van Kruibeke, Bazel, Rupelmonde;
- de polder van Kastel, het Schauselbroek, de Grembergse broeken, Tielrodebroek, Berlarebroek;
- de Damvallei;
- de Gentbrugse Meersen;
- delen van de Scheldevallei te Melle-Destelbergen-Wetteren-Wichelen: Bastenakker, Bergenmeersen, Ham, Kastenmeersen;
- de Scheldevallei van de Kalkense Meersen tot Sint-Onolfspolder;
- de Scheldevallei van de Armenputten tot de Vlassenbroekse polder.

→ **ALLUVIUM VAN DE BOVEN-SCHELDE**

Ook dit is een overwegend graslandcomplex met verspreide kernen van voornamelijk populieraanplantingen en moerasbosjes. De oude Scheldemeanders, de moerassige gedeelten en de resterende vochtige, onbemeste graslanden herbergen de meeste natuurwaarden.

Voor deze regio is onderstaande, niet-limitatieve lijst van natuur- en boscomplexen structuurbepalend:

- de Oude Scheldemeanders;
- de Scheldemeersen te Heurne + de Rijtmeersen;
- de Langemeersen;
- de Meldenmeersen en het Paddenbroek;
- de Scheldemeersen in De Pinte-Nazareth-Zingem-Gavere en Merelbeke.

→ **ZANDLEEMSTREEK TEN ZUIDEN VAN GENT**

Deze regio wordt gedomineerd door intensief agrarisch gebruik met open kouters als akkerland op de ruggen en graslanden met houtkanten in de depressies (beekdalen). Er komen hier verschillende helling- en bronbossen voor. Onderstaande, niet-limitatieve lijst van natuur- en boscomplexen is structuurbepalend:

- de Molenbeek-Driesbeek-Gondebeekvallei;
- de vallei van de Molenbeek (nr. 5021) tussen Zottegem en Aalst;
- de vallei van de Molenbeek (nr. S157)-Kottembeek;
- het Kottemboscomplex;
- het complex van de Serskampse bossen;
- het complex van de Merelbeekse bossen met het Makegembos, Gentbos, Nerenbos, Aalmoezeneibos;
- de diverse Oosterzeelse oud-bos kernen.

→ **ZANDLEEMSTREEK VAN ZUIDELIJK OOST-VLAANDEREN – DE VLAAMSE ARDENNEN**

De Vlaamse Ardennen vormen een heuvelachtig gebied met open kouters en uitgestrekte bossen op de valleiflanken. Ecologisch waardevolle beekdalen met bloemrijke en kwelbeïnvloede graslanden zijn er vertegenwoordigd. Talrijk zijn tevens de Bronnen die op de heuveltoppen ontspringen en begeleid worden door Bronbossen met belangwekkende voorjaarsflora. Onderstaande, niet-limitatieve lijst van natuur- en boscomplexen is structuurbepalend:

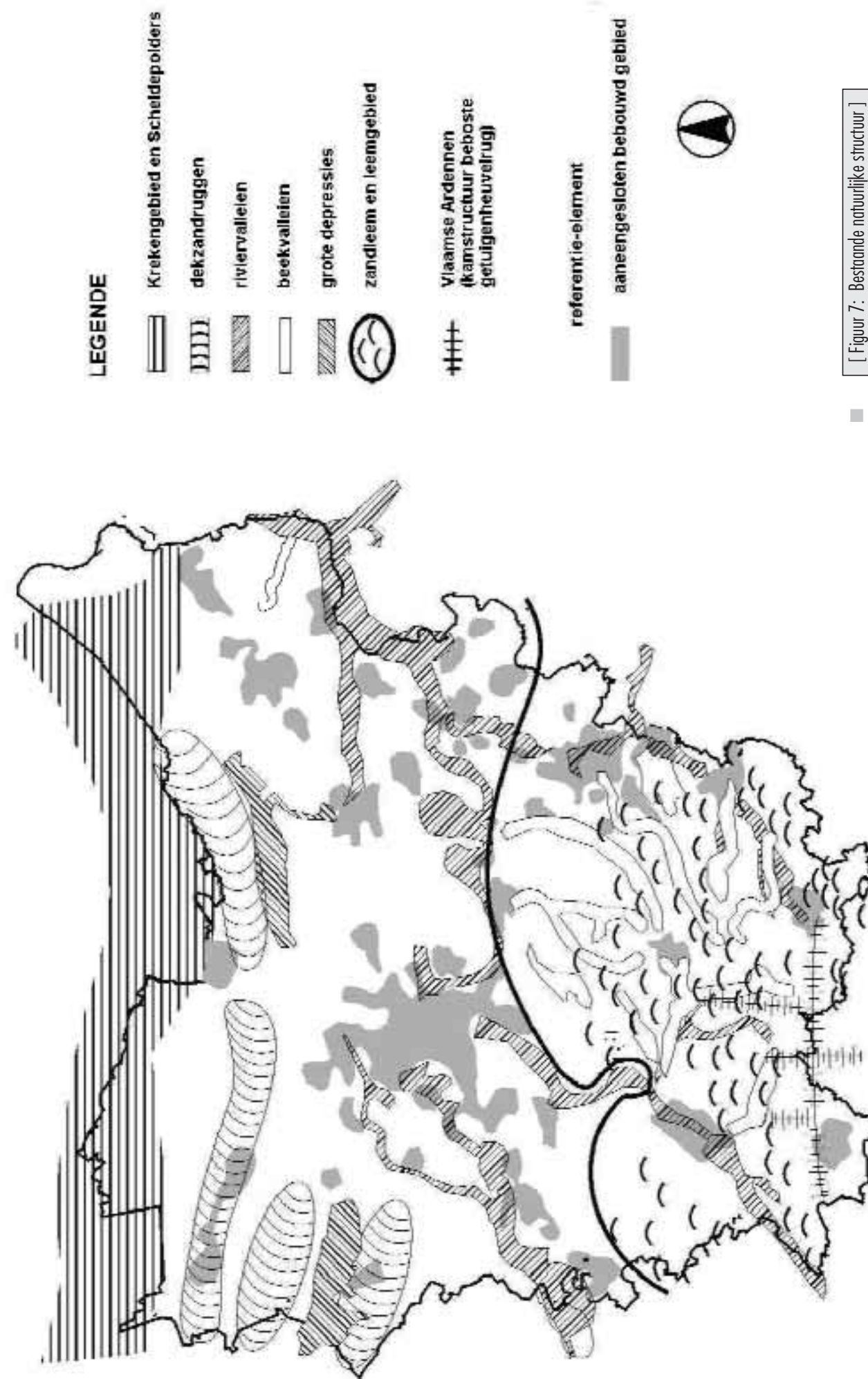
- het Bouvelobos;
- het Berchembos en Neigembos;
- de vallei en de bovenlopen van de Grote Molenbeek;
- Hof ten Berg, de Vlaanderen- en Steenhoutbeek;
- het complex van het Raspaillebos en Geitebos;
- het Moenebroek met de vallei van de Moenebroekbeek;
- de Vlaamse Ardennen met (bron)bossen en bovenlopen van Ronse tot Brakel;
- de Steenbergse bossen;
- de vallei van de Zwalmbeek-Boekelbeek-Terkleppebeek en dalflanken;
- de vallei van de Perlinkbeek;
- de vallei van de Maarkebeek;
- het complex Bos 't Ename;
- de vallei van de Stampkotbeek-Munkbosbeek;
- de vallei van de Sassegembeek;
- het Kluisbos, Brakelbos, Muziekbos, Trimont-Hayesbos, Patersbos, Heynsdaele-Beiaardbos, Bois Joly.

→ ZANDLEEMSTREEK VAN OOSTELIJK OOST-VLAANDEREN MET BOVENLOOP VAN DE DENDER

Het betreft in hoofdzaak de Dendervallei met (vochtige) graslandcomplexen en alluviale bossen met hoge landschappelijke waarde. Ten oosten buiten het alluvium komen relictten van het vroegere kolenwoud voor.

Onderstaande, niet-limitatieve lijst van natuur- en boscomplexen is voor deze regio structuurbepalend:

- Wiestemeers in complex met het Denderbellebroek;
- het open valleigebied tussen Dendermonde en Aalst,
- Gerstjens in complex met het Osbroek;
- de Wellemeersen-Paardenmeersen-Okegemmeersen;
- de Markvallei;
- het complex Bourenbos-Arduinbos-Boelarebos;
- het Buggenhoutbos;
- het Duivenbos en de Beverbeekvallei;
- het Hasseltbos, Parkbos en Uilenbroek;
- de vallei van de Dender met dalflanken en getuigenheuvels;
- het Kravaalbos en Herebos;
- het complex Honegem-Solegem-Sint-Appolonia en Leedse Molenbeek.



2.5. Methodiek en concepten voor de gewenste natuurlijke structuur

De provincie heeft de taak om natuurverbingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang te selecteren en af te bakenen.

Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn natuurverbingsgebieden gebieden die tot doel hebben een natuurverbinding te realiseren tussen grote eenheden natuur (GEN), grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) en natuurverwevingsgebieden. De bedoeling hiervan is om een functioneel netwerk van natuurlijke elementen te creëren waarbij uitwisseling tussen planten en dieren mogelijk is.

Met de term "ecologische infrastructuur" wordt de infrastructuur zelf bedoeld. Het gaat bijvoorbeeld om kleine natuur- en bosgebieden die niet tot het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) behoren en ook niet geselecteerd zijn als verbings- of verwevingsgebied, kleine landschapselementen en natuurlijke elementen in bebouwde kernen. In natuurverbingsgebieden is ecologische infrastructuur te beschouwen als een 'element dat de verbinding kan schragen'.

In principe kan de selectie en afbakening van natuurverbingsgebieden pas gebeuren wanneer de VEN- en de natuurverwevingsgebieden afgebakend zijn door het Vlaamse Gewest. Omdat, op het moment dat het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan werd opgemaakt deze afbakening nog niet volledig gerealiseerd is⁴, wordt uitgegaan van een hypothese van gebieden die mogelijkwijze als GEN, GENO of natuurverwevingsgebied zullen worden afgebakend. Deze "natuuraandachtszones" zullen de basis vormen voor de aanduiding van natuurverbingsgebieden.

→ AANDUIDEN VAN DE NATUURAANDACHTSZONES

Het bepalen van de natuuraandachtszones, gebeurt in drie stappen:

- een eerste selectie van "voor de hand liggende" natuuraandachtszones;
- een verfijning van deze natuuraandachtszones op basis van literatuurstudie;
- een tweede selectie van natuuraandachtszones op basis van specifieke gebiedsdekkende informatie.

Stap 1: aanduiding van natuuraandachtszones

Het aanduiden van natuuraandachtszones gebeurde aan de hand van een selectie van:

- de kenmerkende gebieden (eenheden) van de bestaande natuurlijke structuur;
- de grote groengebieden en ecologisch belangrijke gebieden van het gewestplan;
- de Ramsar-, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden;
- de afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk 1ste fase;
- de beschermd landschappen;
- de gewenste bosstructuur⁵.

⁴ De afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) gebeurt in twee fasen. De eerste fase van de afbakening van het VEN verscheen in het BS van 17 oktober 2003.

⁵ De gewenste Bosstructuur voor Vlaanderen. Visievorming, selectie en globale afbakening/differentiatie voor de gebieden of elementen op schaal 1/50 000 door de overheidssector 'Bosbouw'. Door Mens en Ruimte, In opdracht van AMINAL Afdeling Bos en Groen, Brussel, 1996.

Stap 2: verfijning van de natuuraandachtszones op basis van literatuurstudie

Als verdere verfijning van de natuuraandachtszones werd een hypothese van aanduiding van VEN uitgevoerd. Hiervoor werd gebruikgemaakt van verschillende bestaande beleidsplannen en studies van de diverse overheden, met name:

A. *Gebiedsdekkende basisinformatie:*

- de gewestplannen;
- de biologische waarderingskaarten;
- afbakeningen van Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden;
- de Gewenste Bosstructuur voor Vlaanderen.

B. *Gebiedsdekkende aanvullende informatie:*

- Ontwerp van Groene Hoofdstructuur;
- de Atlas van de Traditionele Landschappen;
- de beschermd landschappen;
- langetermijnplanning bosbouw.

C. *Niet-gebiedsdekkende basisinformatie:*

- de groene BPA's (Scheldevallei Merelbeke en Gavere, Gentbos, Makkegembos);
- de natuurinrichtingsprojecten Bourgoyen-Ossemeersen, Merelbeekse Scheldemeersen, Latemse Meersen en Stropers.

D. *Niet-gebiedsdekkende aanvullende informatie:*

- de Gemeentelijke Natuurontwikkelingsplannen;
- provinciale prioritaire aandachtsgebieden (Scheldevalleiproject, Gondebeekproject, Poekebeekproject, beleidsplan grensoverschrijdend Krekengebied);
- Natuurherstelplan Zeeschelde;
- Landinrichtingsproject Leie en Schelde;
- studie van de bebossingsmogelijkheden en afbakening van een regionaal bos en een stadsbos in de regio Gent;
- ROM-project Gentse Kanaalzone;
- Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Gent.

Deze informatie werd ruim aangevuld met eigen gebiedskennis.

Stap 3: Selecties op basis van specifieke gebiedsdekkende informatie

In eerste instantie werden digitale of analoge selecties uitgevoerd op basis van de gebiedsdekkende basisinformatie:

- vanuit de gewestplannen: selectie van groene bestemmingen zoals natuurgebieden, natuurrezervaten, valleigebieden, bosgebieden en bufferzones;
- vanuit de biologische waarderingskaarten: selectie van ecologisch waardevolle en ecologisch zeer waardevolle gebieden;
- de Vogelrichtlijngebieden en de Habitatrichtlijngebieden;

— vanuit de studie 'De Gewenste Bosstructuur voor Vlaanderen': selectie van prioritair te bebossen zones.

Verdere verfijningscriteria (zoals het voorkomen van rode lijstsoorten) werden niet kwantitatief in rekening gebracht. Voor het overgrote deel van deze gebieden zijn trouwens geen of beperkte gegevens voorhanden.

De verschillende layers met afbakening en werden over elkaar gelegd, waarna de omgrenzing werd gecontroleerd aan de hand van een onderlayer van luchtfoto's (orthofotoplans) en ook op basis van eigen gebiedskennis.

Vanuit de zogenaamde 'groene BPA's' in de Scheldevallei werden de groene bestemmingen overgenomen.

Verdere controles en bijwerkingen werden uitgevoerd op basis van bestaande opties vervat in de al dan niet gebiedsdekkende aanvullende informatiebronnen B en D, zoals hierboven vermeld.

In figuur 8 wordt een overzicht gegeven van de natuuraandachtzones die gebruikt werden om de natuurverbindingsgebieden af te bakenen.

→ AANDUIDEN VAN DE NATUURVERBINDINGSGEBIEDEN

Natuurverbindingsgebieden zijn gebieden die tot doel hebben een natuurverbinding te realiseren tussen grote eenheden natuur (GEN), grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) en natuurverwevingsgebieden. De bedoeling hiervan is om een functioneel netwerk van natuurlijke elementen te creëren waarbij uitwisseling tussen planten en dieren mogelijk is.

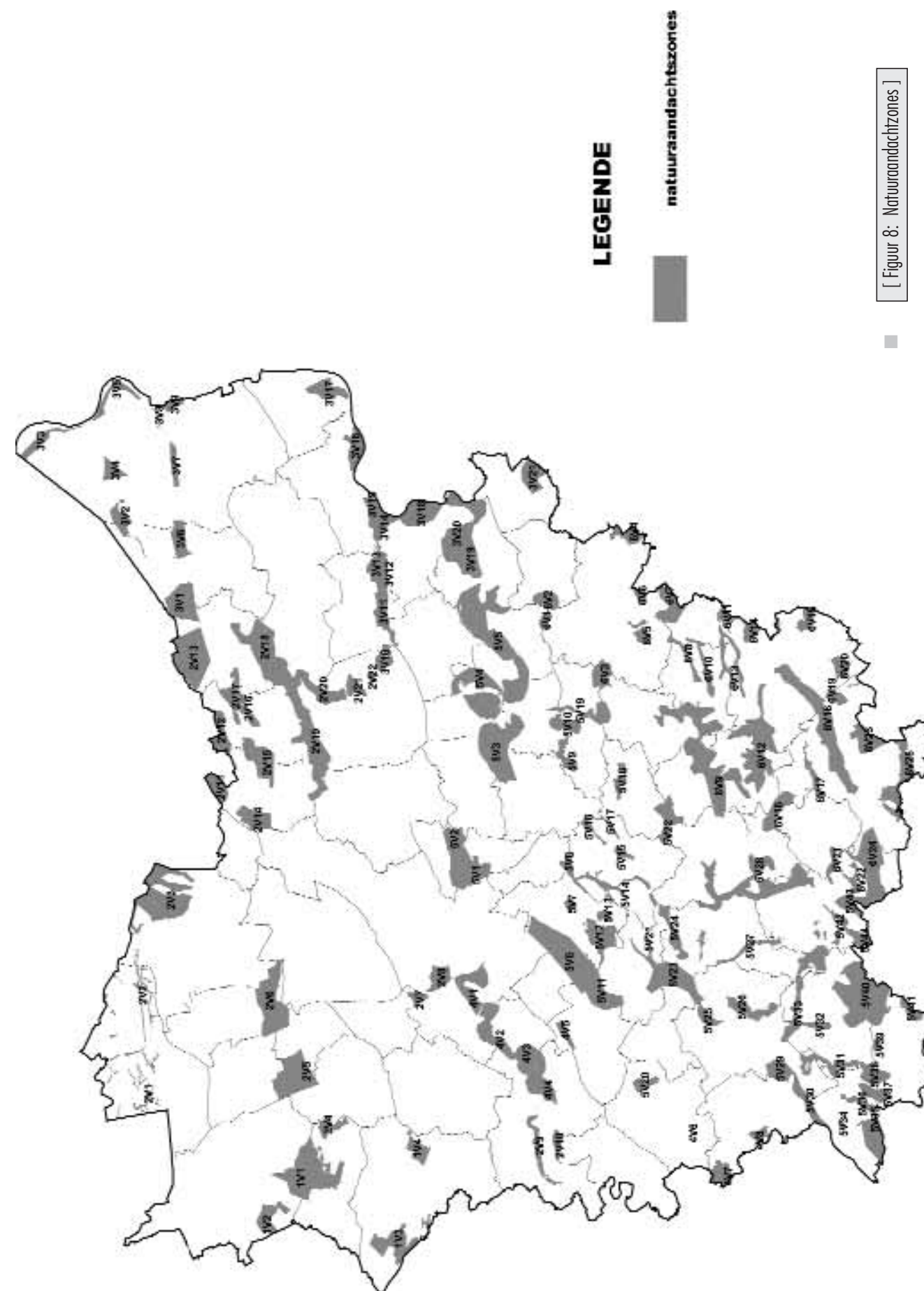
Het creëren van een functioneel netwerk voor de natuur is één van de belangrijkste principes die vooropgesteld werden bij het aanduiden van natuurverbindingsgebieden. Daarnaast werd de keuze van een natuurverbindingsgebied bepaald door mogelijkheden die het gebied heeft om deze verbinding te realiseren. Een belangrijk gegeven hierin is de aanwezigheid van ecologische infrastructuur (bv. beken, bomerijen, kleine landschapselementen, enz).

→ AANDUIDING VAN ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR VAN BOVENLOKAAL BELANG

Ecologische infrastructuur bestaat uit de natuur- en bosgebieden die niet tot de grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling, natuurverbindingsgebied of natuurverwevingsgebied behoren, de kleine landschapselementen en uit de natuur in de bebouwde omgeving, met name natuur-, bos- en parkgebieden, beek- en riviervalleien, natuurelementen, in de stedelijke gebieden of in de kernen van het buitengebied.

Het creëren van een functioneel netwerk voor de natuur is één van de belangrijkste principes die vooropgesteld werden bij het aanduiden van ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang (EIB). Daarbij werd de keuze van een EIB bepaald door de mogelijkheden die de infrastructuur heeft om een meerwaarde te realiseren voor de natuurlijke structuur.

Ook de omvang en lengte van de infrastructuur waren bepalend bij de keuze: enkel de elementen die voldoende omvang en lengte hebben om te kunnen worden beschouwd als



zijnde van bovenlokaal (meestal bovengemeentelijk) belang, werden als EIB geselecteerd.

Tenslotte dient gesteld dat in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan enkel beken en kanalen als BEI geselecteerd zijn. Hierbij is uitgegaan van het feit dat kleine natuur- of bosgebieden van lokaal belang zijn en desgewenst in een gemeentelijk structuurplan geselecteerd kunnen worden.

→ GEWENSTE BOSSTRUCTUUR

In 1996 werd door de Afdeling Bos en Groen van AMINAL de gewenste bosstructuur voor Vlaanderen op kaart uitgetekend. Die gewenste structuur was enerzijds gebaseerd op de 'Lange Termijnplanning Bosbouw' (AMINAL, 1993) en anderzijds op de concrete terreinkennis die binnen de afdeling aanwezig is. Verder werden volgende doelstellingen en de daaruit afgeleide selectiecriteria gehanteerd: potentialiteit, duurzaamheid, multifunctionaliteit (verschillende functies van het bos), aaneensluiten van versnipperde bosgebieden, de nood aan stadsbossen, de aanwezigheid van oude boskernen, geomorfologische structuren en minimale bosoppervlakten.

Voor het bepalen en afbakenen van de prioritaire gebieden werd een verdere selectie doorgevoerd. Hierbij werden, in dalende volgorde van belang, volgende criteria gehanteerd:

- voorkeur voor grotere gehelen;
- voorkeur voor multifunctionele bossen;
- voorkeur voor stadsrandbossen.

Bij de selectie en afbakening van deze gebieden golden de actuele gewestplanbestemmingen niet als absolute randvoorwaarden, daar deze toch in herziening worden gesteld en in principe in veel gevallen niet meer actueel zijn en niet meer corresponderen met de thans gangbare inzichten en wensen. Het document geeft per topografisch kaartblad een aantal vaste perimeters en zoekzones aan, waarbinnen bosuitbreiding mogelijk en/of gewenst is. Telkens worden per mogelijkheid de oppervlakten aangegeven.

Voor geheel Vlaanderen werd op deze wijze 37 230 ha aangeduid als mogelijk te bebossen gebied. Hiervan wordt ruim 18 000 ha als prioritair geacht.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bepaalt dat het Vlaamse Gewest 10 000 ha bijkomend bosgebied of bosuitbreidingsgebied moet afbakenen in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. De provincie heeft hier voornamelijk een ondersteunende taak.

2.6. Trends

→ AFNAME VAN DE OPEN RUIMTE

In de voorbije decennia nam de open ruimte in de provincie systematisch af. Deze afname liep voor het grootste gedeelte parallel met het verlies aan beboste oppervlakte, waardevolle natuurgebieden en landbouwareaal. Voor de periode 1980-1992 bedroeg de afname ongeveer 0,4% per jaar. De daling is voor ruim 75% toe te schrijven aan de uitbreiding van bewoning en industriegebieden, waardoor de bebouwde oppervlakte per inwoner met ruim 40% steeg.

Ook in de toekomst zullen open ruimten ingenomen worden door 'harde' sectoren (woonuitbreiding, nieuwe bedrijventerreinen, enz.).

De resterende open ruimte wordt, vooral sinds Wereldoorlog II, intensiever gebruikt. Teneinde een inkomen te verwerven dat vergelijkbaar was met de stijgende inkomens in andere sectoren en te kunnen blijven concurreren op een mondiale markt, vergrootte de landbouwer zijn productie per oppervlakte-eenheid. Dat gebeurde door intensivering van het bodemgebruik via grotere mestgiften en via een optimalisering van de bodemwaterhuishouding voor land- en tuinbouw en het omzetten van soortenrijke permanente graslanden. Dit had ook een sterke afname van de natuurwaarden tot gevolg.

→ TRENDS INZAKE DE ERKENNING EN OPRICHTING VAN NATUURRESERVATEN

Waardevolle natuur is schaars in Vlaanderen. De provincie Oost-Vlaanderen vormt daar geen uitzondering op. De erkenning en oprichting van natuurreservaten⁶ vormen één van de peilers om de natuur op een duurzame manier te beschermen. Nochtans is het pas sinds 1974 (met het in voege treden van de Wet op het Natuurbehoud) dat de uitbouw van natuurreservaten enige gestalte kreeg.

De totale oppervlakte erkende en Vlaamse natuurreservaten in Oost-Vlaanderen is in de voorbije jaren lichtjes gestegen. Tijdens de periode 1980-2001 werd een toename vastgesteld van 240 ha naar bijna 1200 ha (stand van zaken september 2001, dit cijfer omvat niet de lopende dossiers en evenmin alle gronden van het Vlaamse Gewest). Dit betekent dat nu amper 0,5% van de oppervlakte van de provincie als reservaat in beheer is. Oost-Vlaanderen bezit procentueel duidelijk minder reservaatoppervlakte in vergelijking met de andere provincies (provincie Limburg: 2,59%, Vlaams gemiddelde: 1,6%).

Er kan een duidelijke inhaalbeweging vastgesteld worden vanwege de diverse overheden en de erkende terreinbeherende natuurverenigingen om de oppervlakte natuurreservaat op korte en middellange termijn sterk uit te breiden. De richtinggevende en taakstellende oppervlakte Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) met hoofdfunctie natuur voor Oost-Vlaanderen bedraagt ca. 23 000 ha of een vijfde van de totale voorziene oppervlakte VEN in Vlaanderen (nl. 125 000 ha).

Er kan verwacht worden dat de groei van de voorbije jaren zich ook in de toekomst zal

⁶ Met natuurreservaat wordt hier bedoeld de erkende natuurreservaten in beheer bij natuurverenigingen alsook de Vlaamse natuurreservaten in beheer bij de Vlaamse overheid.

doorzetten. Niettegenstaande de oppervlakte Vlaamse en erkende natuurreservaten jaarlijks toeneemt, kan er toch nog een achteruitgang van de natuurwaarden worden vastgesteld en die is zowel kwalitatief als kwantitatief (cf. Natuurrapport 1999, IN).

→ TRENDS INZAKE HET BOSAREAAL

In de voorbije decennia kon een afname van de totale bosoppervlakte in Oost-Vlaanderen worden vastgesteld. Tussen 1990 en 2000 verdween in Oost-Vlaanderen 693 ha bos.⁷ De totale oppervlakte erkend bosreservaat in Oost-Vlaanderen bedraagt 140 ha. Hoewel bosuitbreiding vanuit diverse sectoren en voor het vervullen van diverse functies als zeer wenselijk wordt geacht (houtproductie, scherm- en bufferfunctie, recreatieve en sociale functie, natuur- en landschappelijke functie) en ondanks de inspanningen van de overheid terzake, blijft de bosoppervlakte in Oost-Vlaanderen afnemen. Dit heeft o.m. te maken met de ruimteclaims vanuit de 'harde' sectoren (wonen, bedrijvigheid, intensieve landbouw) en in bepaalde gevallen met omvormingsbeheer.

→ TRENDS INZAKE RECREATIEF MEDEGEBRUIK OPEN RUIMTE

Er is een stijgende vraag vanuit de zachte recreatie naar meer en grotere natuur- en bosgebieden met voldoende natuurbelevingswaarde. Hierdoor wordt een toename van de recreatiedruk vastgesteld in de huidig toegankelijke gebieden.

2.7. Problemen

→ TOENAME VAN DE OPPERVLAKTE NATUURRESERVAAT, MAAR IN GLOBO NOG STEEDS VERDERE ACHTERUITGANG VAN DE NATUURWAARDEN

Hoewel de laatste jaren de oppervlakte natuurreservaat is toegenomen, is de natuurwaarde van een aantal van die reservaten beperkt. In heel wat gevallen zijn het slechts potentiële waarden. Deze problemen manifesteren zich nog sterker in natuurgebieden buiten de erkende natuurreservaten. Vooral de gerijpte natuursystemen en -gebieden met talrijke, weinig mobiele en aan zeer specifieke milieuomstandigheden gebonden soorten, zijn sterk bedreigd, zoniet vrijwel verdwenen.

→ SYSTEMATISCHE AFNAME VAN DE BOSOPPERVLAKTE EN WEINIG BIOLOGISCHE WAARDE

Inzake bosareaal (zie figuur 9) scoort Oost-Vlaanderen zwak t.o.v. de andere provincies. Volgens de kadastrale gegevens van 1997 bedraagt de gemiddelde bosindex voor Oost-Vlaanderen 5% tegenover 8,04% voor heel Vlaanderen. In het verleden werden vaak uitheemse soorten aangeplant in plaats van waardevolle authentieke bosbestanden. Grote delen van de rivier- en beekvalleien werden beplant met populieren. Jonge populierenaanplantingen op voormalige landbouwgronden bezitten meestal niet de ecologische rijkheid van een ouder bos, zoals bijvoorbeeld waardevol alluviaal bos met inheemse soorten als elzen-essen of essen-olmen. In Oost-Vlaanderen vertegenwoordigen eiken-beukenbossen ongeveer 13,5% en naaldbossen ongeveer 21% van het totale bosbestand.

⁷ Cijfers afkomstig van de Vereniging voor Bos in Vlaanderen..

→ AFNAME VAN DE KLEINE LANDSCHAPSELEMENTEN EN VERLIES VAN ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR

De steeds voortschrijdende schaalvergroting in de landbouw leidt tot het samenvoegen van percelen. Hiermee verdwijnen meestal ook tal van kleine landschapselementen, die de vroegere kleinere percelen omrandden. Dit heeft een belangrijke invloed op de verschijningsvorm van de Oost-Vlaamse landschappen en op de ecologische infrastructuur. Terloops moet echter worden opgemerkt dat er door het recente subsidiëringbeleid van de overheid enige kentering merkbaar is voor het onderhoud en herstel van de kleine landschapselementen door de landbouwers. Die kentering verloopt echter nog te traag om van een duidelijke, grootschalige trend te spreken.

De ecologische infrastructuur is het geheel van bossen, kleine landschapselementen en hydrografische systemen die aan tal van fauna- en flora-elementen de mogelijkheid bieden tot vestiging en migratie. Verlies van ecologische infrastructuur in een regio leidt tot verlies aan biodiversiteit in die regio.

→ VERSNIJPERING VAN DE OPEN RUIMTE, BARRIÈREVORMING, RUSTVERSTORING EN ISOLATIE VAN POPULATIES

In de voorbije decennia werd de open ruimte ook steeds verder versnipperd als gevolg van de gefragmenteerde verstedelijking en de aanleg van allerlei infrastructuren (zie figuur 10). Vooral grote infrastructuren (autosnelwegen, spoorwegen, waterwegen...) en lintbebouwing vormen lastig te nemen barrières voor de fauna. Bovendien worden die infrastructuren steeds intensiever gebruikt. Dit leidt tot rustverstoring voor de fauna, lawaaihinder en een toename van verkeersslachtoffers onder de migrerende fauna. Tot slot worden veel populaties in hun voortbestaan bedreigd omdat hun isolement genetische uitwisseling vermindert.

Door het Instituut voor Natuurbehoud werden recent 'ontsnipperingskaarten' opgemaakt die weergeven waar de belangrijkste knelpunten zich voordoen en waar bij voorkeur milderende maatregelen kunnen worden genomen.

→ AFNAME VAN DE GEBIEDEN MET EEN GOED NATUURLIJK AKOESTISCH KLIMAAT

Verkeer, industrie en luidruchtige recreatie hebben van de stilte in onze moderne samenleving een steeds schaarser goed gemaakt. Het aantal stiltegebieden, waar natuurlijke geluiden de omgevingsvreemde geluiden domineren, is sterk verminderd. Naast diverse versturende geluidsbronnen zoals onder meer de luchtvaart vormt het vrij fijnmazige netwerk van grote verkeersaders in Oost-Vlaanderen een probleem voor stiltegebieden. Ook plaatselijk verkeer kan een probleem vormen: het verharderen van lokale landwegen vormt een reële bedreiging voor het akoestisch klimaat van bepaalde gebieden. Het Vlaams Gewest heeft in Oost-Vlaanderen het gebied ten noorden van Brakel en de Kalkense Meersen als stiltegebieden uitgekozen. In die gebieden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Momenteel is een proefproject in uitvoering voor het Stiltegebied "Dender-Mark"⁸. Het Provinciaal Centrum voor Milieuonderzoek⁹ heeft vastgesteld dat het ook in andere gebieden in Oost-Vlaanderen nog echt stil kan zijn.

⁸ Er wordt akoestisch onderzoek uitgevoerd in het potentieel stiltegebied tussen Atembeke, Onkerzele, Grimminge, Zandbergen, Pollare en de provinciegrens met Vlaams-Brabant.

⁹ Door het Provinciaal Centrum voor Milieuonderzoek werden reeds studies uitgevoerd in een gebied Stekene-Sint-Niklaas (1998), in de "Vlassenbroekse Meersen" in Dendermonde (2001) en de "Scheldevallei" in Hamme (2001).

→ VERMESTING EN VERDROGING

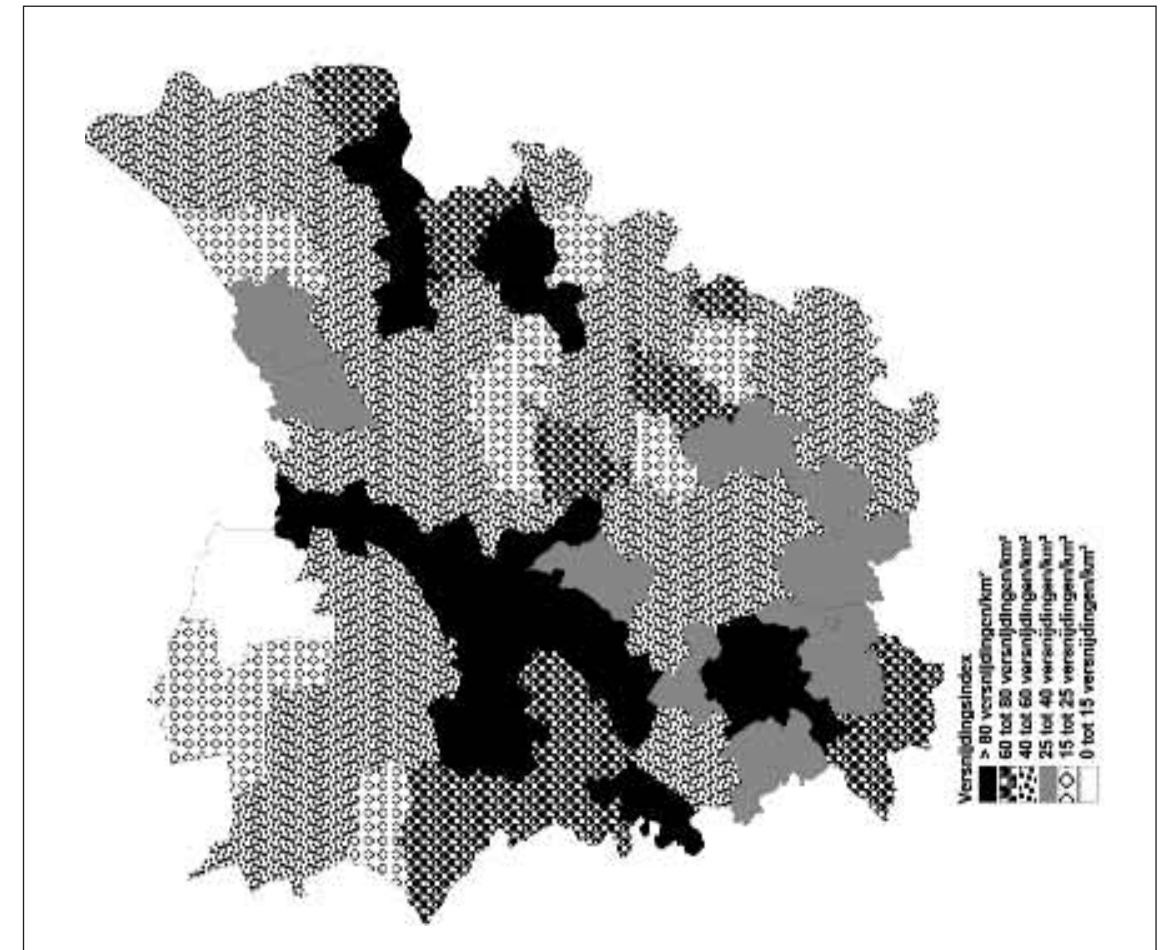
Vermesting en vooral verdroging hebben een zeer grote impact op fauna en flora. Vermesting is verantwoordelijk voor een eutrofiëring van de bodem en het oppervlaktewater, waardoor soorten die nood hebben aan een voedselarme situatie verdwijnen. Het droger worden van natte valleigronden vormt de oorzaak van het feit dat soorten die een vochtig milieu behoeven, sterk achteruitgaan. Verdroging vormt een hoofdknelpunt en bevordert het intensief gebruik van gronden omdat ze toegankelijker en beter bewerkbaar worden.

→ NAGENOEG AFWEZIGHEID VAN AUTONOOM FUNCTIONERENDE ECOSYSTEMEN

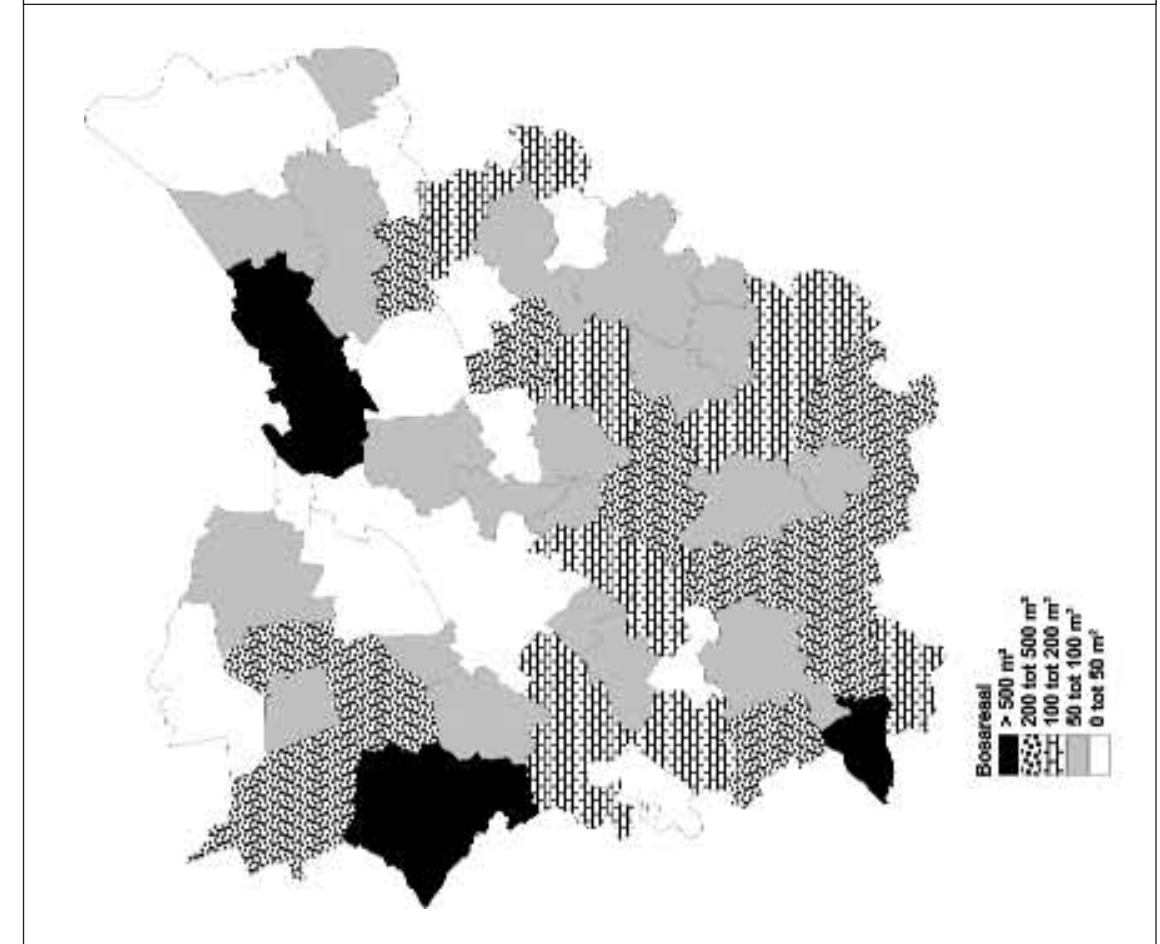
Spontane, gave ecosystemen met een natuurlijke dynamiek zijn zeldzaam geworden. Dit impliceert op zeer lange termijn een groot gevaar voor de evolutie van de soorten en hun habitats.

→ RESULTAAT: AFNAME VAN DE BIODIVERSITEIT

Deze kwantitatieve en kwalitatieve problemen leiden tot een snel verlies aan biodiversiteit, wat inhoudt dat een groot aantal dier- en plantensoorten reeds uit onze ecosystemen zijn verdwenen of op het punt staan te verdwijnen.



[Figuur 9: Bosareal per inwoner en gemeente (1990)]



[Figuur 10: Versrijdingsindex per gemeente (1985)]

2.8. Potenties

Omdat het openruimte-areaal beperkt is en onder sterke druk staat, is een gebiedsgerichte afweging aangewezen. Daarbij staat een evenwicht tussen de verschillende openruimte-functies (natuur, bos, landbouw, recreatie) voorop. Door verweving van landbouw, natuur en recreatie kunnen de potenties van het openruimte-areaal voor de diverse functies optimaal benut worden. Gebied per gebied moet dan worden afgewogen waar de natuurlijke functies primeren, dan wel waar ze nevensgeschikt of ondergeschikt zijn aan andere openruimte-functies.

Uit wat voorafging blijkt dat de potenties voor natuurontwikkeling op grotere schaal in Oost-Vlaanderen het grootst zijn in:

- de rivier- en beekvalleien met bijbehorende rivierduinen en zandige donken en de depressies, omwille van het grote potentieel aan gradiëntrijke situaties (variërend van zeer nat tot droog) en wegens het essentiële belang van het netwerk van waterlopen in de provincie voor de natuurlijke structuur. De Schelde-, Leie-, Dender-, Durme, Moervaart en Kalevallei verdienen hierbij speciale aandacht vanuit provinciaal niveau;
- Zeeuws-Vlaamse polders en het Krekengebied, voor het behoud en de versterking van het unieke karakter van deze gebieden;
- de beboste dekzandruggen;
- het geheel van beekvalleitjes en bosrelicten (o.a. bronbossen) in het zandleem- en leemgebied;
- de Vlaamse Ardennen met beboste heuvelruggen.

In deze gebieden bestaan mogelijkheden voor het verhogen van de natuurwaarde, zoals het extensief beheren van graslanden, het duurzaam beheren van bossen, het terugdringen van de populier in de vallei en het stelselmatig vervangen ervan door inheemse, autochtone en standplaatsgeschikte loofboomsoorten, het behoud en herstel van houtkanten en bomenrijen. Aandachtspunten zijn hierbij: het vermijden van (over)bemesting, intensief maai-beheer, het scheuren van gronden en overbegrazing.

Wat de rivier- en beekvalleien betreft, bieden zich mogelijkheden aan in kader van het integraal waterbeleid of m.a.w. het geïntegreerd ontwikkelen, beheren en herstellen van water-systemen (infiltratie-, bron- en kwel-, en valleigebieden en de waterlopen). Dit omvat maat-regelen in brongebieden (bij bufferzones), natuurlijk herstel van de waterlopen, hetgeen eveneens een positieve bijdrage kan leveren in het kader van het voorkomen van water-overlast en voor de mogelijkheden ten behoeve van de drinkwaterwinning uit oppervlakte-water. Tevens kunnen diverse hydrologische maatregelen worden genomen (bv. m.b.t. een passend ecologisch waterpeil).

Daarenboven dient er bij de natuurontwikkeling steeds rekening gehouden te worden met de onderlinge samenhang van de gebieden.

Recreatief medegebruik kan aangewend worden om het draagvlak voor natuurbehoud en de bescherming van de sterk onder druk staande open ruimte te verhogen.

3. AGRARISCHE STRUCTUUR

3.1. Definitie

De agrarische structuur is het samenhangend geheel van gebieden die een duurzaam functioneren van de land- en tuinbouw verzekeren. Het is de ruimtelijke vaststelling van een aantal landbouwconcentratie- en –specialisatiegebieden.¹⁰

3.2. Kenmerken van de Oost-Vlaamse land- en tuinbouw

→ BEDRIJVEN, TEWERKSTELLING EN TOTALE LAND- EN TUINBOUWOPPERVLAKTE

In Oost-Vlaanderen zijn er ongeveer 11 000 land- en tuinbouwbedrijven (15-mei-tellingen 1999). Hiervan zijn er 64% in hoofdberoep en 35% in nevenberoep.

Het totaal aantal bedrijven in Oost-Vlaanderen is sinds 1980 gedaald met 2,4% per jaar (in hoofdberoep: -2,6% per jaar; in nevenberoep: -1,9% per jaar). Ten zuiden van Gent (Merelbeke, De Pinte, Sint-Martens-Latem, Oosterzele), in Aalst en omgeving en in het zuiden van de provincie (Geraardsbergen, Lierde, Zottegem, Zwalm) is de afname van het aantal hoofdberoepers het grootst.

Van het totaal aantal bedrijfsleiders is 58% ouder dan 50 jaar. Hiervan is 15% 'zeker van de opvolging'.¹¹ In 1980 was 55% ouder dan 50 jaar waarvan 11% 'zeker van de opvolging'.¹² Op basis van cijfers van de Mestbank blijkt dat ongeveer 15% van de land- en tuinbouw-bedrijven die aangifteplichtig zijn in het kader van het Mestdecreet (9000 bedrijven), zonevreemd zijn.¹³

Op de 11 000 land- en tuinbouwbedrijven zijn er ongeveer 19 200 mensen tewerkgesteld, waarvan 60% bestendig en 40% niet-bestendig (NIS,1999). Het totaal aantal tewerkgestelde personen is sinds 1980 gedaald met 2,1% per jaar. Het aantal niet-bestendig en bestendig tewerkgestelde personen is gelijkmatig gedaald.

De totale land- en tuinbouwoppervlakte bedraagt ongeveer 155 000 ha (15-mei-tellingen 1999). Dit is 51% van de kadastrale oppervlakte. 12% wordt gebruikt voor land- en tuinbouwactiviteiten in nevenberoep.

De gemiddelde bedrijfsoppervlakte in Oost-Vlaanderen bedraagt tegenwoordig 14 ha (Vlaanderen: 14,6 ha). De gemiddelde bedrijfsoppervlakte van een landbouwbedrijf in hoofdberoep bedraagt 23 ha; van een tuinbouwbedrijf in hoofdberoep is dat 4 ha.

¹⁰Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (p. 397).

¹¹Er is geen onderscheid gemaakt tussen hoofd- en nevenberoep.

¹²Gegevens over de opvolging zijn relatief want sterk afhankelijk van de tijdsgeest (landbouwcrisis, hoog- of laagconjunctuur, ...).

¹³De aangifteplichtige bedrijven volgens het Mestdecreet zijn de bedrijven met ofwel een mestproductie van meer dan 300 kg, ofwel met een oppervlakte cultuurgrond die groter of gelijk is aan 2 ha.

→ TEELTOPPERVLAKTE

Van de totale land- en tuinbouwoppervlakte is momenteel 65% in gebruik voor weide, grasland en groenvoedergewassen (ten behoeve van de veeteelt), 29% voor akkerbouw en 5% voor tuinbouw. In onderstaande tabel is de oppervlakte per teeltgroep gespecificeerd.

□ [Tabel 2: Oppervlakte per teeltgroep]

Teeltgroep	opp. (ha)	% t.o.v. land- en tuinbouwopp.	% t.o.v. kad. opp.
weide, grasland en groenvoeder	101 421	65	34
akkerbouw	45 411	29	15
tuinbouw	7 025	5	2
overige	1 379	1	-
totaal	155 237	100	51

Bron: 15-mei-tellingen 1999 en eigen bewerking

De totale tuinbouwoppervlakte van 7 025 ha bevindt zich voor 92% in open lucht en voor 8% onder serres of plastic. In onderstaande tabel worden de cijfers gespecificeerd voor de verschillende tuinbouwteelten.

□ [Tabel 3: Oppervlakte tuinbouw in open lucht en onder glas of plastic]

Oppervlakte (ha)	totaal	in open lucht	% open lucht	in serres	% serre/tot opp tb
sierteelt	1 042	632	61	410	39
teelt van zaden	27	16	59	11	41
boomkwekerij	1 653	1 631	99	22	1
fruitteelt	1 428	1 401	98	27	2
groenteteelt	2 875	2 765	96	110	4
totaal	7 026	6 445	92	580	8

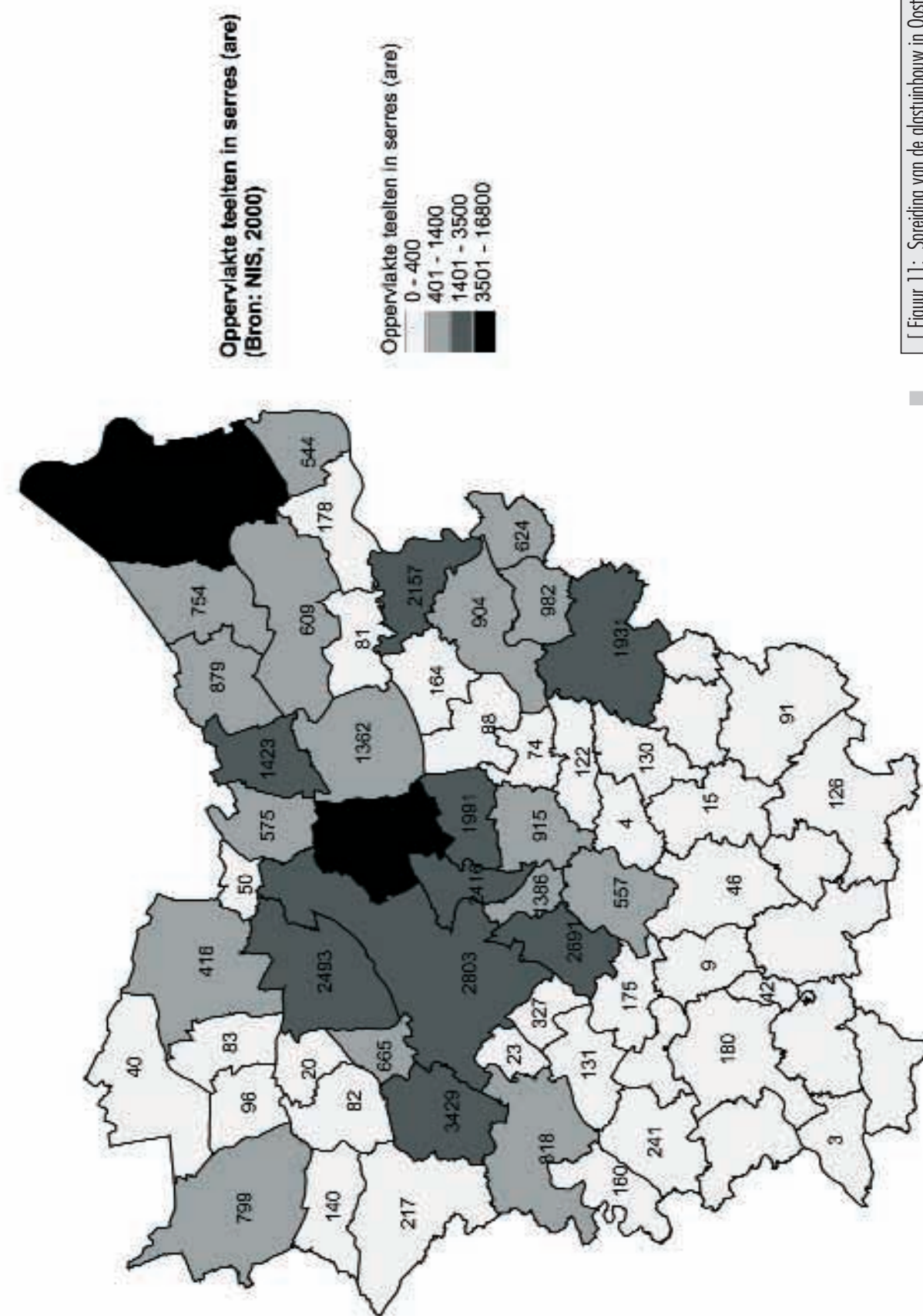
Bron: 15-mei-tellingen 1999 en eigen bewerking

Sinds 1980 is de oppervlakte tuinbouw gestegen. Vooral de oppervlakte groenteteelt en boomteelt is sterk gestegen. Ook de oppervlakte tuinbouw onder glas of onder plastic is gestegen.

In figuur 11 is de spreiding van de glastuinbouw in Oost-Vlaanderen weergegeven.

Een deel van dat glasareaal is ondertussen sterk verouderd. In 1996 was in Vlaanderen ongeveer 58% van het glasareaal minder dan 15 jaar, 74% was minder dan 20 jaar oud; 15% van het areaal bleek ouder te zijn dan 25 jaar. De snijbloemenbedrijven en kasplantenbedrijven hebben de oudste glasopstanden: op deze bedrijven komen respectievelijk 33% en 36% van het glasareaal voor op bedrijven die ouder zijn dan 20 jaar.¹⁴

¹⁴ Actieplan Glastuinbouw Vlaanderen, Boerenbond, 2001.



[Figuur 11: Spreiding van de glastuinbouw in Oost-Vlaanderen]

→ **VEEHOUDERIJ**

De rundveestapel in de provincie bestaat uit ongeveer 404 000 runderen. Hiervan is ongeveer 40% fokvee, 24% vleesvee, 22% melkkoeien, 12% zoogkoeien en 2% slachtkalveren.

De evolutie van de totale rundveestapel is sterk schommelend, maar sinds 1995 is de rundveestapel sterk gedaald. Het aantal melkkoeien is daarbij relatief het sterkst gedaald; in 1980 vormden melkkoeien nog 33% van de totale rundveestapel, nu nog 22%. Deze daling van het aantal melkkoeien vindt zijn oorzaak in het Europees Landbouwbeleid.

Er zijn ongeveer 1 525 000 varkens (58% vleesvarkens, 31% biggen, 11% fokvarkens) en 6 200 000 stuks pluimvee (waarvan 61% vleeskippen en 31% legkippen). Sinds 1980 is het aantal varkens sterk gestegen (+2,9% per jaar). Het aantal stuks pluimvee is gestegen met 2,3% per jaar.

→ **BRUTO STANDAARD SALDO**

Om het economisch belang van verschillende teeltgroepen te kunnen vergelijken, wordt gebruik gemaakt van de parameter 'Bruto Standaard Saldo' (BSS).

Het BSS is de in geldwaarde uitgedrukte totaalopbrengst, verminderd met bepaalde bijbehorende specifieke kosten, nl. zaaizaad en plantgoed, aangekochte meststoffen, gewasbeschermingsmiddelen, verwarming, specifieke afzetkosten, specifieke verzekeringskosten en andere specifieke kosten eigen aan de teelt zelf.

In onderstaande tabel wordt het economisch belang van de verschillende productierichtingen weergegeven voor 1991 en 1999.

□ [Tabel 4: BSS van Oost-Vlaanderen per teeltgroep (in miljoen euro)]

TG	BSS Beschrijving	1991		1999		evolutie %
		#	%	#	%	
TG1	Graangewassen, peulvruchten, oliehoudende zaden	22,3	4,0	18,2	3,3	-18,4
TG2	Suikerbieten en aardappelen (incl. pootgoed)	23,5	4,2	26,5	4,8	12,8
TG3	Ext. groenten in open lucht	1,8	0,3	2,9	0,5	61,1
TG4	Andere teelten (weiden, voeder- en nijverheidsgewassen, ...)	5,2	0,9	7,3	1,3	40,4
TG5	Marktbaar teelten in open lucht (incl. aardbeien)	9,7	1,7	11,6	2,1	19,6
TG6	Groenten onder glas (incl. aardbeien)	17,9	3,2	18,2	3,3	1,7
TG7	Champignons	1,9	0,3	2,8	0,5	47,4
TG8	Sierteelt in open lucht	65,7	11,8	72,9	13,3	11,0
TG9	Sierteelt onder glas	66,5	11,9	64,8	11,8	-2,6
TG10	Fruitteelt (excl. aardbeien)	8,5	1,5	10,2	1,9	20,0
TG11	Melkkoeien (incl. jongvee)	163	29,2	124,4	22,7	-23,7
TG12	Zoogkoeien (incl. jongvee)	15,5	2,8	23,4	4,3	51,0
TG13	Vleesrunderen	53,2	9,5	46,5	8,5	-12,6
TG14	Varkens	94,9	17,0	106,8	19,5	12,5
TG15	Pluimvee	7,2	1,3	9,7	1,8	34,7
TG16	Andere dieren	1,4	0,3	1,6	0,3	14,3
	Totaal	558,2	100,0	547,8	100,0	-1,9

Bron: Centrum voor Landbouweconomie en eigen bewerking, 2000

Sierteelt en melkvee zijn de belangrijkste productierichtingen in Oost-Vlaanderen en zijn elk goed voor 25% van het totaal BSS van de provincie. Ook de varkenshouderij is belangrijk met 20% in het totaal BSS.

Ten opzichte van 1991 is het totaal BSS gedaald met bijna 2%. Dit is in eerste instantie te wijten aan een sterke afname van het BSS melkkoeien, maar er is ook een afname van het BSS graangewassen, peulvruchten en vleesrunderen. Het BSS van de andere teeltgroepen is gestegen, meest opvallend bij extensieve groenten in open lucht, zoogkoeien en champignons.

Rundveehouderij

Samen met de sierteelt is de rundveehouderij de belangrijkste productierichting in Oost-Vlaanderen (36% van het totaal BSS). De rundveehouderij komt verspreid voor in heel Oost-Vlaanderen, maar er is sprake van een duidelijke concentratie in het Meetjesland, waar melkkoeien een zeer belangrijk aandeel vormen in het totaal B.S.S. van de provincie, alsook in het Waasland. Ook in het zuiden van de provincie is de rundveehouderij belangrijk. In de omgeving van Dendermonde, Berlare en Zele vertegenwoordigt de rundveehouderij ongeveer de helft van het B.S.S. van de gemeente (figuur 12).

Varkens- en pluimveehouderij

De veredelingssector (varkens en pluimvee) vertegenwoordigt in totaal 21% van het totaal B.S.S. van de provincie. In Oost-Vlaanderen komen twee grote concentratiegebieden voor, m.n. de streek van het Meetjesland (Eeklo-Aalter-Deinze) en de streek van het Waasland. Ook in Kruishoutem en omgeving is de pluimveehouderij relatief belangrijk (figuur 13).

Akkerbouw, extensieve groenteteelt en fruitteelt

Deze groep vertegenwoordigt ongeveer 10% van het totaal B.S.S. van de provincie. De akkerbouwteelten, waaronder aardappelen, bieten en graangewassen, zijn relatief belangrijk in de polders en in het zuidwesten van de provincie (omgeving Oudenaarde). Ook de extensieve groenteteelt is hier gelokaliseerd. De fruitteelt is vooral belangrijk in het Waasland (figuur 14).

Sierteelt incl. boomkwekerij en intensieve groenteteelt

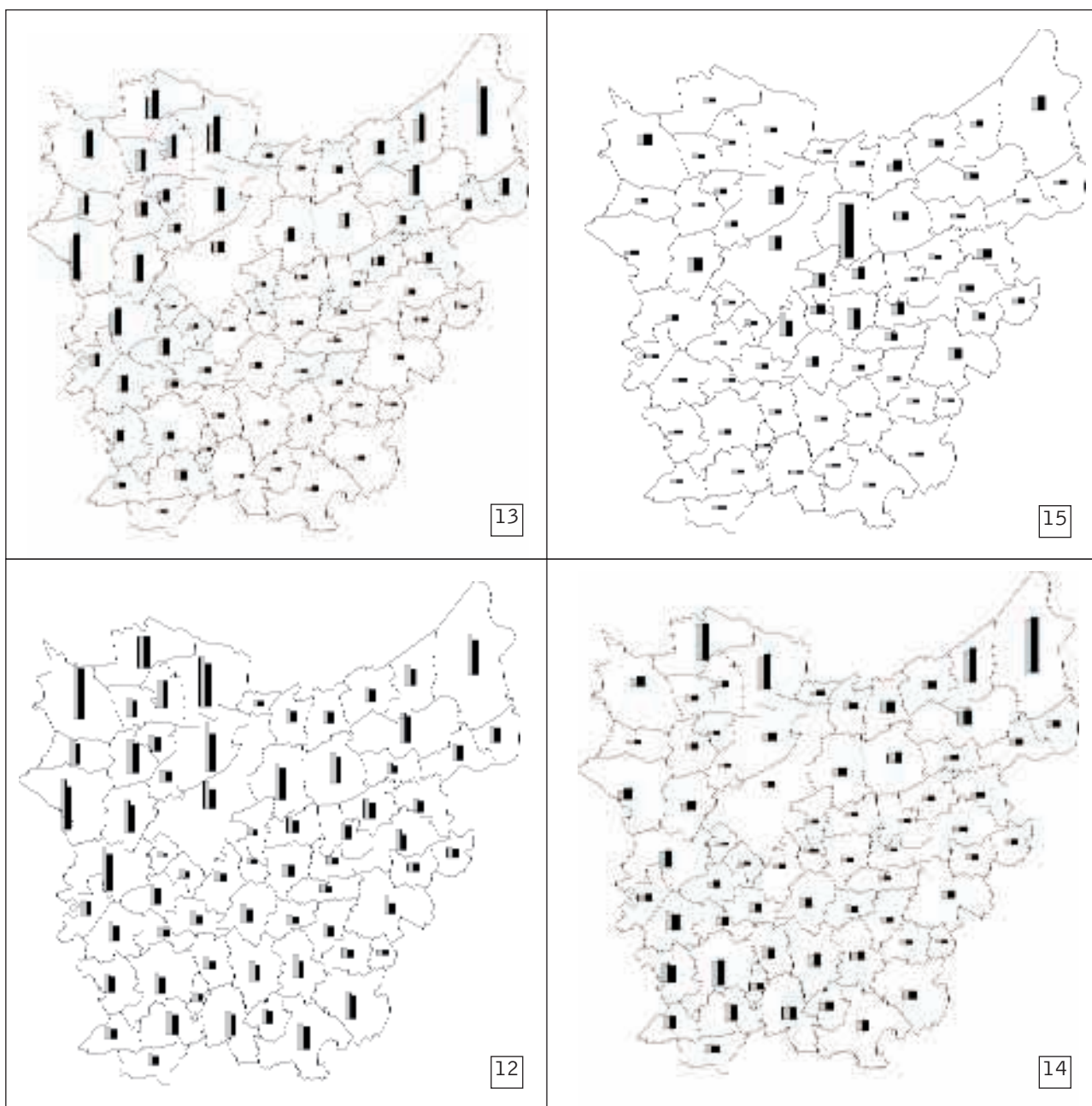
De sierteelt (incl. boomkwekerij) heeft een kernactiviteit in Oost-Vlaanderen en staat voor ongeveer 25% van het totaal B.S.S. van de provincie. Dit productiecentrum heeft door de jaren heen een belangrijke reputatie voor Oost-Vlaanderen opgebouwd.

De sierteelt is gelokaliseerd in de omgeving van Gent en Aalst, de boomkwekerij in Wetteren en Wichelen, de bosboomkwekerij in Maldegem.

Ook de glasgroenteteelt heeft de laatste jaren aan belang gewonnen. De intensieve groenteteelt (marktbaar teelten in open lucht, groenteteelt onder glas) vertegenwoordigt 5% van het totaal B.S.S. en is gelokaliseerd in de omgeving van Deinze (Nevele, Zulte, Kruishoutem), in de streek ten zuiden van Gent (Oosterzele, Sint-Lievens-Houtem), in Dendermonde en omgeving (Hamme) en in het Waasland (figuur 15).

- [Figuur 12: Spreiding van het B.S.S. rundvee in Oost-Vlaanderen]
- [Figuur 13: Spreiding van het B.S.S. varkens- en pluimvee in Oost-Vlaanderen]
- [Figuur 14: Spreiding van het B.S.S. akkerbouw, fruitteelt en extensieve groenteteelt in Oost-Vlaanderen]
- [Figuur 15: Spreiding van het B.S.S. sierteelt incl. boomkwekerij en intensieve groenteteelt in Oost-Vlaanderen]

LEGENDE: ■ 91 ■ 99



→ RUIMTELIJK-FUNCTIONEEL AAN DE LANDBOUW GERELATEERDE BEDRIJVEN

In agrarisch gebied komen heel wat activiteiten voor die:

- rechtstreeks tussenkomen in het productieproces van land- of tuinbouwbedrijven;
- of die sterk verwant zijn met de land- en tuinbouwsector en grondbehoevend zijn voor land- of tuinbouwactiviteiten;
- of die een handelsactiviteit hebben van niet-zelfgeproduceerde goederen en een belangrijke hoeveelheid land- en tuinbouwproducten produceren voor de verkoop.

Voorbeelden hiervan zijn:

- bedrijven van veehandelaars, waarvoor de tijdelijke huisvesting van dieren vereist is;
- door de overheid erkende kinderboerderijen;
- proefbedrijven voor de land- en tuinbouw;
- schoolhoeves;
- centra voor kunstmatige inseminatie;
- vlasbedrijven;
- loonwerkbedrijven;
- tuinaanleggers of tuincentra die ook een belangrijke hoeveelheid planten zelf produceren;
- bedrijven die land- of tuinbouwproducten opslaan en eventueel conditioneren en/of een eerste bewerking doen;
- mestverwerking in samenwerkingsverband.

Daarnaast komen er nog een aantal andere, aan de land- en tuinbouw aanverwante activiteiten in de landbouwzone voor. Het gaat om bedrijven die een handelsactiviteit hebben van niet-eigen geproduceerde producten en die omwille daarvan binding hebben met de land- en tuinbouwsector. Op die bedrijven worden er weinig of geen land- en tuinbouwproducten geproduceerd.

Voorbeelden hiervan zijn:

- tuinaanleggers en tuincentra die niet of weinig planten produceren voor de verkoop;
- bedrijven die land- of tuinbouwproducten opslaan en niet of weinig produceren voor de verkoop.

Een aantal van deze activiteiten hebben hun roots in de land- en tuinbouw. Zij zijn vaak gegroeid op het land- of tuinbouwbedrijf van ouders, grootouders of familie. Landbouwbedrijven vormen een ideale uitgangsbasis om dergelijke ondernemingen uit te bouwen. Er is voldoende ruimte en grond ter beschikking, dit enerzijds voor de stockage en overslag van land- en tuinbouwproducten en anderzijds voor de tijdelijke opslag van materialen en grondstoffen (bv. meststoffen). Daarenboven vormen schuur en stallen een geschikte bergplaats voor het stallen van het machinepark en het rollend materieel.

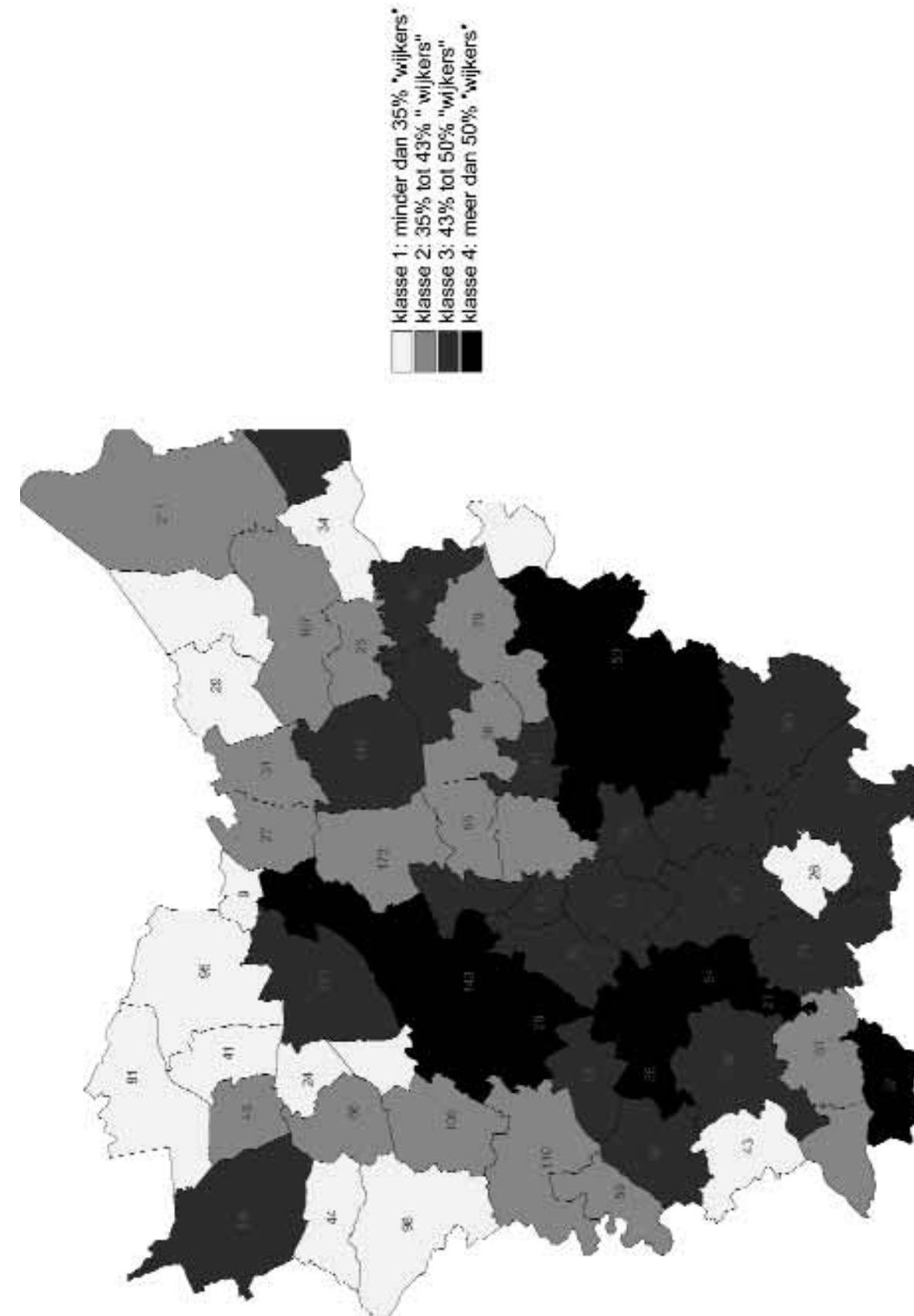
Dit is zeker zo voor tuinaanlegbedrijven. De bedrijfsactiviteiten van de tuinaannemingsbedrijven zijn in hoofdzaak gericht op de groenvoorzieningssector. Binnen deze sector kunnen een tweetal bedrijfstypes worden onderscheiden: het hoveniersbedrijf en het groot groenvoorzieningsbedrijf.

Beide vakgebieden hebben een gelijklopende behoefte aan accommodatie, nutsvoorziening en

infrastructuur. Het belangrijkste verschilpunt is vooral terug te vinden in de bedrijfsoppervlakte, de samenstelling van het machinepark en het personeelsbestand.

In totaal zijn er in Vlaanderen 3 711 bedrijven, waarop ongeveer 6 000 mensen tewerkgesteld zijn. In 1999 zijn er 800 bedrijven nieuw gestart, 400 tuinaannemers zijn gestopt met hun activiteit. Zowel in openbaar groen als in privaat groen is er het laatste decennium een heuse tuincultuur ontstaan. Het aantal werknemers in deze branche is tijdens de voorbije tien jaar dan ook sterk toegenomen (+ 9% per jaar).

In Oost-Vlaanderen zijn er ongeveer 900 tuinaannemers.



[Figuur 16: Indeling van de Oost-Vlaamse gemeenten op basis van het aantal potentiële 'wijkers' in de periode 2000 – 2015]

3.3. Ontwikkelingssturende elementen

→ INTRINSIEKE BODEMGESCHIKTHEID

Niet alle bodems zijn even geschikt voor land- en tuinbouw. Sommige bodems geven voor een bepaalde teelt een goede opbrengst, andere bodems geven voor diezelfde teelt een minder goede opbrengst.

Grasland, maïs, akkerbouw (suikerbieten, aardappelen, granen, enz.), extensieve groenteteelt en fruitteelt geven de hoogste opbrengst op een zandleem- of leembodem. Ook op een klei- en zandige bodem geven die teelten hoge opbrengsten. In tegenstelling tot de tuinbouwteelten, zijn de akkerbouwteelten minder vochtgevoelig: ook op natte bodems kunnen relatief hoge opbrengsten gehaald worden.

Tuinbouwteelten (teelten onder glas, intensieve groenteteelt, boomkwekerij) hebben voornamelijk een zandige bodem nodig. Natte gronden zijn voor die teelten minder geschikt.

In figuur 17 is de kaart met de bodemstreken voor Oost-Vlaanderen weergegeven. De belangrijkste bodemstreken in Oost-Vlaanderen zijn de polders in het noorden van de provincie, de zandstreek, die zich uitstrekt van het noorden (as Maldegem-Assenede-Stekene-Beveren) tot het zuiden van Gent (as Kruishoutem-Merelbeke-Dendermonde) en de zandleemstreek die het zuiden van de provincie inneemt. Enkel het zuiden van Geraardsbergen en Brakel behoort tot de leemstreek.

→ RUILVERKAVELING, LANDINRICHTING, NATUURINRICHTING EN STRATEGISCHE INRICHTINGSPROJECTEN

Ruilverkaveling, met als wettelijke basis de wet op de ruilverkaveling van 12 juli 1970 en 11 augustus 1978, is in wezen een instrument voor de structurele inrichting van gebieden met een hoofdzakelijk agrarische bestemming. Aan de basis liggen landbouweconomische doelstellingen. Ruilverkaveling beoogt een structurele verbetering van de externe productieomstandigheden van land- en tuinbouw. Waar in het verleden de ruilverkaveling quasi uitsluitend op landbouweconomische leest geschied was, wordt sinds enige tijd meer en meer aandacht besteed aan de realisatie van andere maatschappelijke doelstellingen, zoals recreatie, natuurontwikkeling, waterkwaliteit, cultuurhistorisch erfgoed, landschap, waardoor de samenhang van de openruimte binnen de projectgebieden versterkt wordt.

In Oost-Vlaanderen zijn 32 ruilverkavelingen beëindigd, is één ruilverkaveling in uitvoering en zijn er 6 ruilverkavelingen in voorbereiding (toestand juni 2003).

Landinrichting wordt in het decreet van 21 december 1988 houdende de oprichting van de Vlaamse Landmaatschappij omschreven als: 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 meer geschikt maken van gebieden met specifieke bestemmingen. Het gaat om de landelijke gebieden, recreatiegebieden, woongebieden met landelijk karakter en ontginningsgebieden. Landinrichting is derhalve het instrument dat moet zorgen voor de fysische realisatie van de ruimtelijke ordening voor wat betreft het buitengebied. Belangrijk hierbij is dat landinrichting een globale en geïntegreerde visie op de inrichting van een gebied.

Momenteel is in Oost-Vlaanderen één landinrichtingsproject lopende, met name het 'Landinrichtingsproject Leie en Schelde'.

Natuurinrichting streeft via het nemen van inrichtingsmaatregelen eveneens tot de realisatie van de bestemming van een bepaald gebied, maar dit - in tegenstelling met de landinrichting - uitsluitend met de bedoeling het natuurlijk milieu en de natuur mogelijkheden tot ontwikkeling of herstel bieden.

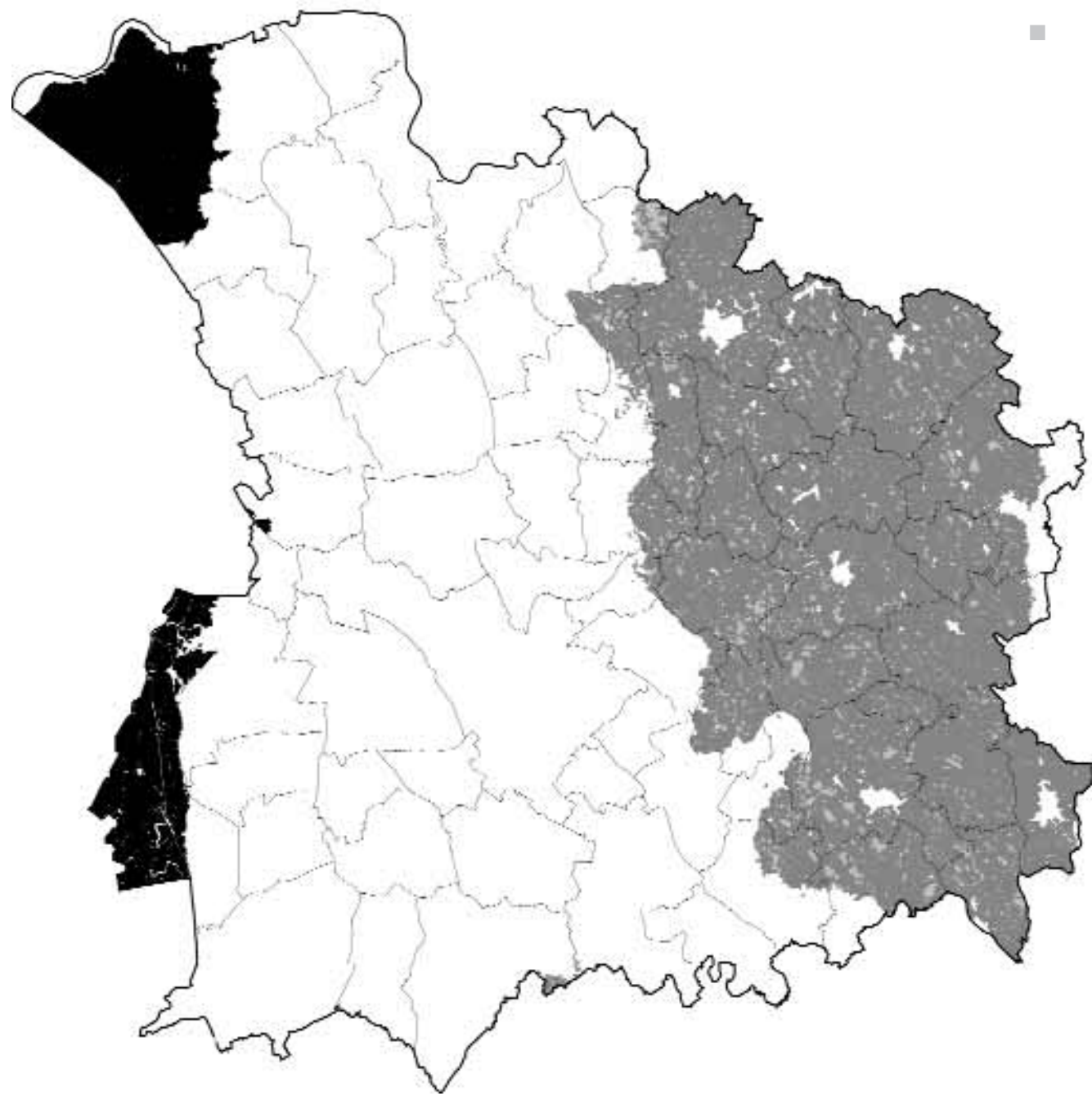
Er zijn 7 natuurinrichtingsprojecten lopende in Oost-Vlaanderen (toestand juni 2003). Buiten de specifieke kaders van ruilverkaveling, landinrichting en natuurinrichting moeten ook de strategische inrichtingsprojecten (STIP's) vermeld worden. In Oost-Vlaanderen werkt de Vlaamse Landmaatschappij mee aan de strategische inrichtingsprojecten rond Kruibeke, Doel, Parkbos Gent en de ROM-projecten Gentse kanaalzone en Denderland.

Figuur 18 geeft een overzicht van de ruilverkavelingen, het landinrichtingsproject, de natuurinrichtingsprojecten en de strategische inrichtingsprojecten in Oost-Vlaanderen (toestand juni 2003).

→ AFZET- EN TOELEVERINGSFACILITEITEN

De nabijheid van veilingen, slachthuizen, voedingverwerkende bedrijven (melkproducten, fruit, enz) heeft een gunstige impact op de ontwikkeling van lokale of regionale agrarische activiteiten.

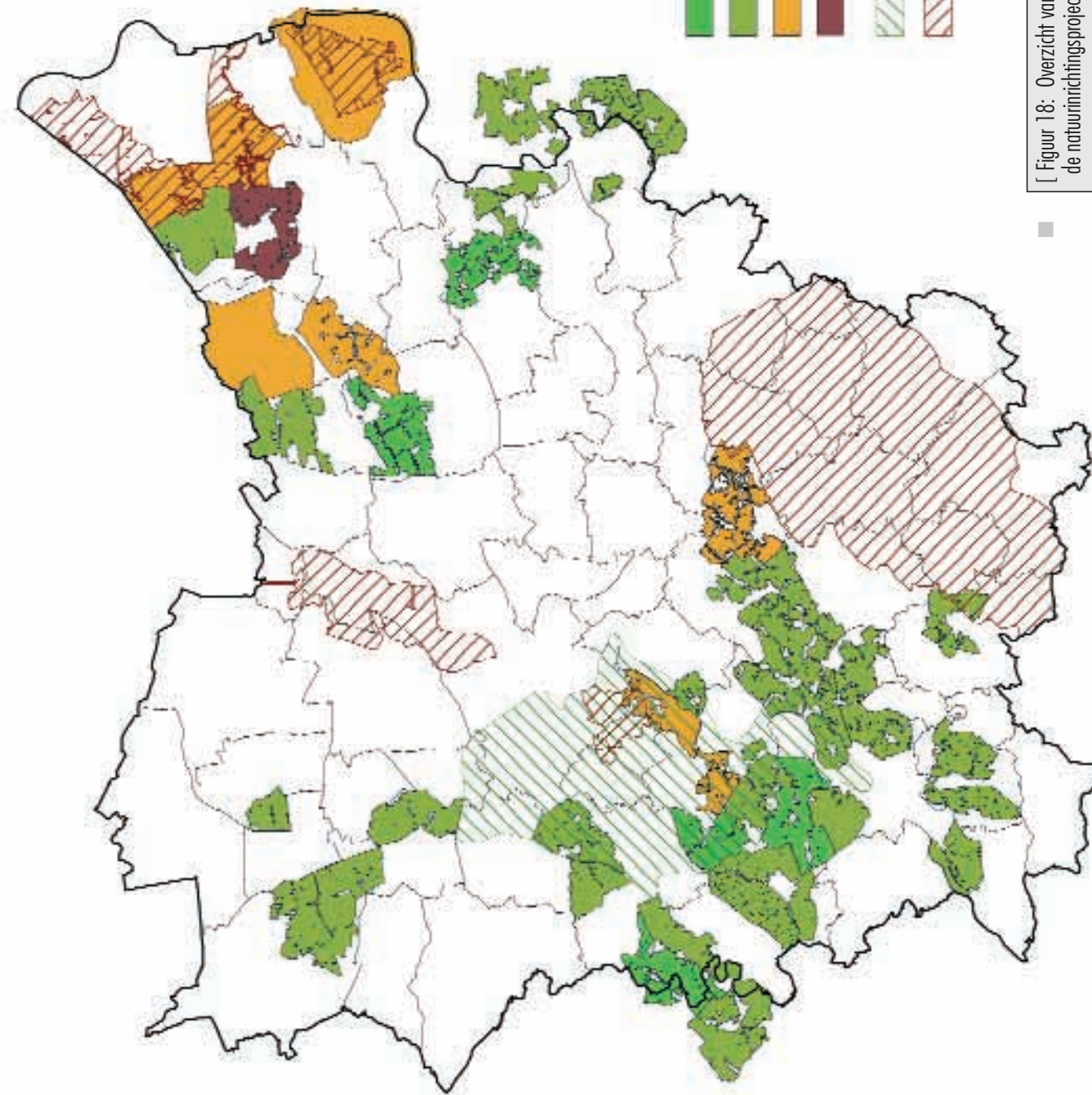
Figuur 19 geeft een overzicht van de belangrijkste veilingen, slachterijen, zuivelbedrijven, maalderijen en andere ontwikkelingssturende elementen.



LEGENDE

- Bodemstreken
- Zandstreek
- Zandleemstreek
- Polders Westerschelde
- Polders Doel

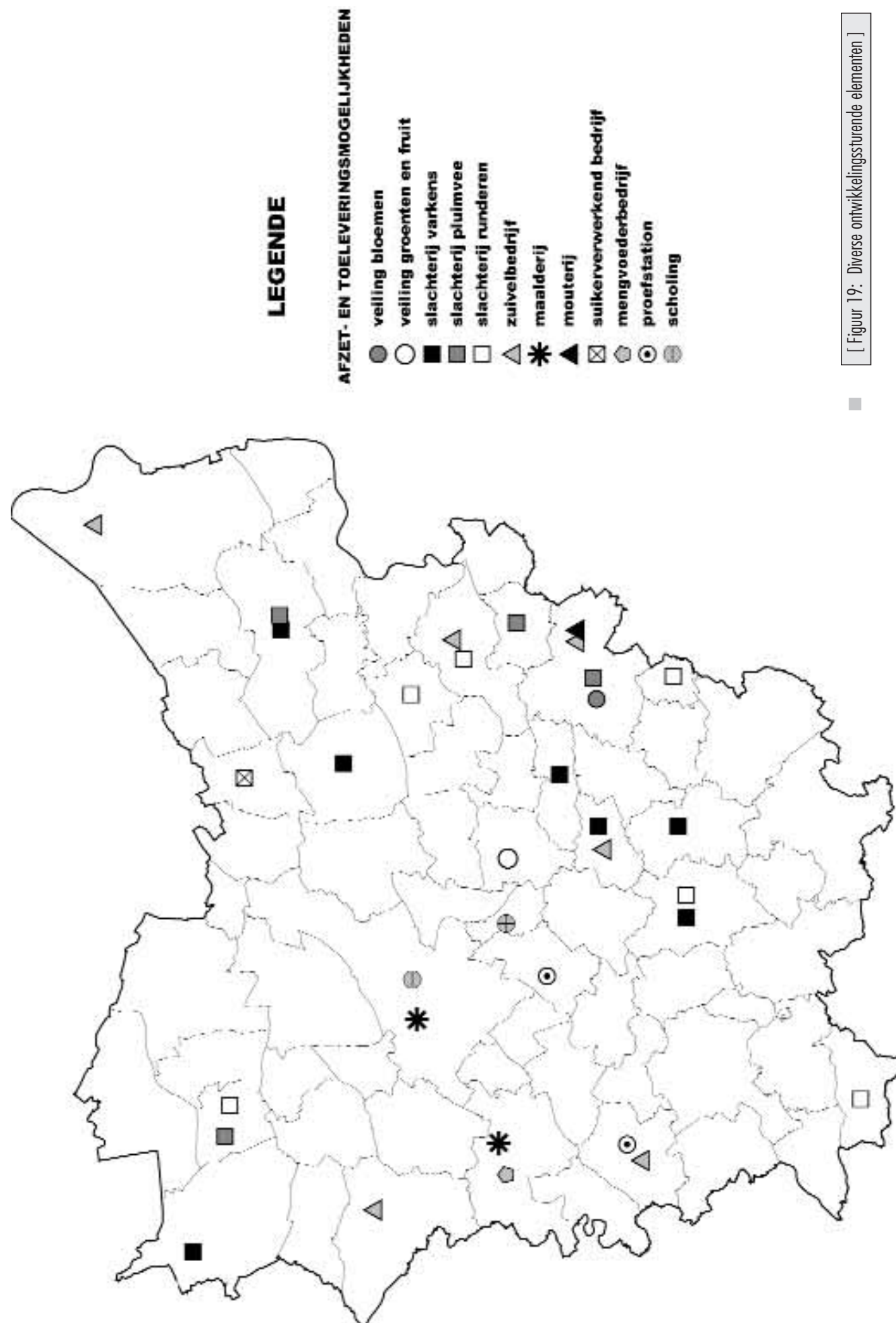
[Figuur 17: Kaart met bodemstreken in Oost-Vlaanderen]



LEGENDE

- ruilverkaveling afgewerkt (nieuwe stijl)
- ruilverkaveling afgewerkt (oude stijl)
- ruilverkaveling in onderzoek
- ruilverkaveling in uitvoering
- landinrichtingsprojecten
- strategische inrichtingsprojecten

[Figuur 18: Overzicht van de ruilverkavelingen, het landinrichtingsproject, de natuurinrichtingsprojecten en de strategische inrichtingsprojecten in Oost-Vlaanderen]



3.4. Bestaande agrarische structuur

Op basis van fysische, bodemkundige en landbouwkundige gegevens kunnen in Oost-Vlaanderen verschillende land- en tuinbouwgebieden onderscheiden worden:

- de polders van het Meetjesland en het Waasland;
- de Zandstreek ten noordwesten van Gent;
- de Zandstreek ten noordoosten van Gent;
- de Zandleemstreek van oostelijk Oost-Vlaanderen;
- de Zandleemstreek van zuidelijk Oost-Vlaanderen;
- de Valleigebieden van Schelde, Leie, Dender, Durme en Moervaart.

Voor elk van de gebieden worden de knelpunten en potenties beschreven. Daarbij wordt rekening gehouden met een prognose van het aantal potentieel vrijkomende bedrijfszetels in de periode 2000-2015, berekend aan de hand van een continuïteitsanalyse¹⁵. De tegen 2015 potentieel vrijkomende bedrijfszetels worden aangeduid als 'wijkers' (staat tegenover 'blijvers').

→ POLDERS VAN HET MEETJESLAND EN HET WAASLAND

Dit gebied omvat de polders van Sint-Laureins en Assenede in het Meetjesland en van Wachtebeke, Moerbeke, Beveren en Sint-Gillis-Waas in het Waasland.

De polders vormen een open, sterk gestructureerd, homogeen landbouwgebied. In de polders is de akkerbouw ruimtelijk structuurbepalend. De akkerbouwactiviteit wordt vaak gecombineerd met een veeteeltactiviteit (rundvee- of varkenshouderij) of een tuinbouwactiviteit (fruitteelt).

De landbouw is er dynamisch en wordt gekenmerkt door rendabele beroepslandbouw-bedrijven (hoge productieomvang). Vanwege de lage prijsvorming in de akkerbouw- en vleesveesector wordt naar alternatieve inkomensvorming gezocht, o.m. via reconversie naar alternatieve teelten.

In vergelijking met de rest van Oost-Vlaanderen is in de polders het aandeel 'wijkers' relatief klein (figuur 16).

De kreken alsook de polders van het Waasland zijn opgenomen als Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Het gebied wordt ook gekenmerkt door heel wat kleine landschapselementen.

In het Waasland staan de polders onder grote druk van de uitbreiding van de Waaslandhaven.

→ ZANDSTREEK TEN NOORDWESTEN VAN GENT

Dit gebied strekt zich uit van Maldegem, Eeklo, Kaprijke en Assenede in het noorden tot Kruishoutem, Zingem en Gavere in het zuiden.

¹⁵ Zie Studie Landelijk Gebied Deel 3, Provincie Oost-Vlaanderen – Dienst Land- en Tuinbouw.

In dit gebied is de veehouderij ruimtelijk structureel bepalend. De landbouwgronden worden vooral beteeld met gras en maïs voor veevoeder.

In nagenoeg alle gemeenten zijn de varkens- en rundveehouderij de belangrijkste productierichtingen. Daarnaast zijn er concentraties van sierteelt (in Maldegem, Eeklo, Lovendegem en Evergem) en van (glas)groenteteelt (in Nevele en Kruishoutem). In de omgeving van Kruishoutem is ook de pluimveehouderij belangrijk.

Het is een dynamische landbouwstreek die instaat voor een belangrijk deel van de Oost-Vlaamse B.S.S. waarde. Het aantal leefbare bedrijven is hoger dan gemiddeld in Oost-Vlaanderen.

In de meeste gemeenten ligt het aandeel 'wijkers' rond het Oost-Vlaams gemiddelde (42% tegen 2015). Een aandachtspunt is het relatief groot aantal 'wijkers' in de omgeving van Gent, Kruishoutem en Nazareth. In en in de omgeving van het stedelijk gebied Gent zijn tegen 2015 meer dan de helft van de land- en tuinbouwbedrijven 'wijkers' (figuur 16). Het grondgebonden karakter van vele 'wijkers' impliceert dat in dit gebied extra gewaakt moet worden voor versnippering van het landbouwareaal en/of verlies van vrijkomende landbouwgronden.

Het gebied bestaat uit grote aaneengesloten landbouwgebieden, gelegen in een gecompartmenteerd landschap. Er komen enkele belangrijke bosgebieden en beekvalleien in voor. In het gebied zijn ook verschillende ruilverkavelingen uitgevoerd.

Omwille van de concentratie aan veredelingsbedrijven is de mestdruk in dit gebied erg groot, wat een knelpunt vormt voor de ontwikkeling van de bestaande veeteeltbedrijven. Daarnaast zijn er strenge beperkingen, het gevolg van de waterwinning in Kluizen.

→ ZANDSTREEK TEN NOORDOOSTEN VAN GENT

Dit gebied strekt zich uit van Wachtebeke, Moerbeke, Beveren en Sint-Gillis in het noorden tot de Scheldevallei in het zuiden. Het gaat in hoofdzaak om zandige bodems. In het gebied komen nog verschillende aaneengesloten landbouwgebieden voor.

Het bodemgebruik in dit gebied bestaat uit afwisselend weide, grasland, groenvoeder en akkerbouw voor de rundvee- en varkenshouderij. Daarnaast komen concentraties voor van sierteelt (Lochristi, Wachtebeke, Lokeren, Moerbeke, Destelbergen, Laarne), groenteteelt (Beveren, Sint-Gillis-Waas, Stekene, Hamme) en fruitteelt (Beveren, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas).

Het is een dynamische landbouwstreek die instaat voor een belangrijk deel van de Oost-Vlaamse B.S.S. waarde. Door de verschillende ruilverkavelingen die in het gebied gelegen zijn, is de landbouwstructuur geoptimaliseerd.

Het landbouwareaal staat onder sterke verstedelijkingsdruk zowel vanuit Gent als vanuit Antwerpen. In de meeste gemeenten ligt het aandeel 'wijkers' rond het Oost-Vlaams gemiddelde, maar in Lokeren, Zele en Hamme zijn opvallend meer 'wijkers' (zie figuur 16).

Omwille van de concentratie aan veredelingsbedrijven is de mestdruk in dit gebied erg groot, wat een knelpunt vormt voor de ontwikkeling van de bestaande veeteeltbedrijven.

De ontwikkeling van de glasteelt wordt beperkt door een gebrek aan locaties voor nieuwe glastuinbouwbedrijven. Voor bestaande bedrijven stelt zich het probleem dat ze op de bestaande locatie niet altijd kunnen uitbreiden (o.m. om landschappelijke redenen).

Verspreid in het gebied liggen een aantal waardevolle bos- en natuurgebieden (o.m. ter hoogte van Stekene, Sint-Niklaas en Waasmunster). In de omgeving van rivier- en beekvalleien wordt de landbouwontwikkeling beperkt omwille van ecologische en landschappelijke beperkingen; in die gebieden worden ook een aantal overstromingsgebieden voorzien.

→ ZANDLEEMSTREEK VAN OOSTELIJK OOST-VLAANDEREN

Dit gebied omvat (delen van) Aalst, Denderleeuw, Lede, Wetteren, Wichelen, Buggenhout, Lebbeke, Erpe-Mere, Haaltert.

De belangrijkste productietakken zijn de rundveehouderij en de sierteelt, maar ook de teelt van marktbaar producten (intensieve groenteteelt en aardbeiteelt in open lucht) levert een belangrijke bijdrage tot het B.S.S. De omgeving van Wetteren en Wichelen is een opvallend productiegebied van de boomkwekerij.

Als gevolg van de verrasterde lintbebouwing zijn in dit deelgebied de landbouwgronden sterk versnipperd (cf. 'openruimte kamers'). Verder wordt het gebied sterk doorsneden door waardevolle beekvalleien en kleine natuurgebiedjes.

Het aandeel 'wijkers' is opvallend hoger dan gemiddeld in Oost-Vlaanderen (figuur 16). Met name wordt verwacht dat onder meer in Aalst en omliggende gemeenten (met uitzondering van Dendermonde) meer dan de helft van het aantal land- en tuinbouwbedrijven actief in 2000, over een periode van 15 jaar potentieel vrijkomen. Hierdoor bestaat er een groot risico tot verdere versnippering van het landbouwareaal, o.m. door vertuining. Dit laatste is sterk van toepassing op het stedelijk gebied Aalst.

De sterke versnippering van het landbouwareaal heeft een invloed op de bereikbaarheid van de percelen voor grotere landbouwmachines (cf. lintbebouwing).

→ ZANDLEEMSTREEK VAN ZUIDELIJK OOST-VLAANDEREN

Dit gebied strekt zich uit over (delen van) Kruishoutem, Oudenaarde, Wortegem-Petegem, Kluisbergen, Maarkedal, Zwalm, Zottegem, Oosterzele, Gavere, Horebeke, Brakel, Geraardsbergen, Ninove, Herzele, Zwalm, Ronse, Zingem, Lierde, Sint-Lievens-Houtem.

Het is een landschappelijk waardevol gebied waar akkerbouw en rundveehouderij ruimtelijk structuurbepalend zijn. De bodems zijn over het algemeen zeer geschikt voor akkerbouw, maar ook voor groenteteelt, fruitteelt en boomkwekerij. Het gebied heeft een goede landbouwkundige structuur, wat nog versterkt is door de diverse ruilverkavelingen die in het gebied al gerealiseerd zijn.

In het westen van het gebied (Oudenaarde, Kluisbergen, Wortegem-Petegem, Ronse, enz.) komen relatief veel bedrijven met gemengde activiteit (akkerbouw en rundvee) voor. In het oosten van het gebied (Geraardsbergen, Lierde, Ninove, enz.) voornamelijk rundvee. De landbouwbedrijven spelen hier meer nog dan in de andere landbouwgebieden een rol bij de instandhouding en opbouw van het landschap eigen aan de streek.

In het gebied is het aandeel 'wijkers' relatief groot, met name ter hoogte van Zingem, Gavere, Zwalm en Horebeke.

Een aanzienlijk gedeelte van de agrarische oppervlakte in de gemeente is bestemd als vallei- of Brongebied en bouwvrij agrarisch gebied. In deze gebieden worden extra beperkingen opgelegd aan de landbouw. Ook is er de onzekerheid omtrent de impact van verdere natuurontwikkeling. De bedrijfszetels liggen vaak op plaatsen met een hoge natuurpotentie. De heuvelachtige zandleem- en leembodem zijn erg erosiegevoelig. Hoewel bodemerosie door de landbouwer niet altijd als problematisch ervaren wordt, is er een reële bedreiging van voor de bodemvruchtbaarheid. Dit leidt tot een afname van de gewasopbrengsten op langere termijn. Daarnaast worden heel wat woonwijken regelmatig geconfronteerd met water- en modderoverlast ten gevolge van erosie.

Daartegenover staat dat het heuvelgebied ook belangrijke troeven voor de land- en tuinbouw heeft: de sterke landbouweigenschappen van het gebied, de beperkte problematiek inzake mestoverschotten en de kansen voor agrarische bedrijven op het vlak van landschapsbouw en natuurbeheer. Er is dan ook een duidelijke dynamiek bij de land- en tuinbouwers met het oog op het voortzetten van bestaande bedrijven in de toekomst.

→ VALLEIGEBIEDEN VAN SCHELDE, LEIE, DENDER, DURME EN MOERVAART

In de valleigebieden van Schelde, Leie, Dender, Moervaart en Durme is landbouw de belangrijkste ruimtegebruiker. De landbouw garandeert er de openheid van het landschap.

Omdat deze gebieden vaak grote potenties hebben voor natuurontwikkeling, worden aan de agrarische bedrijfsvoering beperkingen opgelegd (minder bemesten, extensievere begrazing, vernatting van de percelen, enz.).

Voor de meeste bedrijven zijn die beperkingen niet zonder meer in te passen in de agrarische bedrijfsvoering. Vaak stellen zich concrete problemen inzake mestafzet, ruwvoerbalans en kwaliteit van het grasland (rundveehouderij), enz. Daarnaast hebben deze bedrijven vaak ook problemen bij het bekomen van een bouw- of milieuvergunning.

Het inpassen van bepaalde beperkingen in de bedrijfsvoering heeft vaak consequenties op het inkomen van de landbouwer.

3.5. Problemen

→ AFNAME EN STRUCTURELE AANTASTING VAN HET LANDBOUWAREAAL

De herpositionering van de land- en tuinbouwsector in Oost-Vlaanderen gaat samen met belangrijke ruimtelijk-economische ontwikkelingen. Hierbij staat het landbouwareaal onder sterke ruimtelijke druk. Deze druk is het gevolg van grondinname door veelal economisch sterkere sectoren, die een grote meerwaarde per vierkante meter realiseren. Daarnaast is er een toenemende vraag naar gebieden voor natuurontwikkeling, wat resulteert in bijkomende beperkingen in de agrarische bedrijfsvoering.

De verstedelijking zorgt bovendien voor een verregaande versnippering van het landbouwareaal, wat vooral een probleem vormt voor de oppervlaktebehoevende sectoren zoals de rundveehouderij, de akkerbouw, de extensieve groenteteelt, enz. (slechte

bereikbaarheid en toegankelijkheid van vaak te kleine percelen, enz.).

Indien geen rekening wordt gehouden met eventuele neveninkomsten door het opnemen van andere taken, dan zal het aantal actieve bedrijven in de komende jaren verder gevoelig afnemen. Een continuïteitsanalyse¹⁶, die land- en tuinbouwbedrijven opdeelt in respectievelijk 'blijvers' en 'wijkers' op basis van de leeftijd van de bedrijfsleider, opvolgingsverwachting en leefbaarheid van het bedrijf, geeft een beeld van het aantal potentieel vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen. Vrijkomende landbouwbedrijfszetels vormen een specifiek aandachtspunt in het buitengebied (cfr. leegstand).

Uitgaande van de situatie 2000 geeft de opdeling in 'blijvers' en 'wijkers' aan dat ongeveer 3000 Oost-Vlaamse land- en tuinbouwbedrijven over een periode van vijf jaar zullen worden stopgezet (dit is 28% van het aantal in 2000). Op middellange termijn zal het aandeel 'wijkers' groeien van 28% in 2005 naar 35% en 42% in respectievelijk 2010 en 2015.

De groep 'wijkers' bestaat vooral uit - economisch gezien - kleinere land- en tuinbouwbedrijven. Op basis van de huidige bedrijfsactiviteiten zijn de meeste 'wijkers' in te delen bij de productierichting 'runderjong- en mestvee' (40%), 'akkerbouw' (15%) en 'akkerbouw en graasdieren' (12%). Vanwege het grondgebonden karakter van die productierichtingen enerzijds en de druk van andere sectoren anderzijds, bestaat er een belangrijk risico inzake verlies van landbouwgrond.

Dat de productierichting 'runderjong- en mestvee' een groot aantal 'wijkers' telt, volgt uit het feit dat ze voor een belangrijk deel uit niet-leefbare bedrijven bestaat, die veelal worden uitgebaat door een bedrijfsleider in de hogere leeftijdsklasse. De verwachting dat vooral de (economisch) kleinere bedrijven zullen worden stopgezet, betekent eveneens een belangrijk risico wat de versnippering van het landbouwareaal betreft.

→ NOOD AAN LOCATIES VOOR MESTVERWERKING

Sinds het in voege treden van het Mestdecreet moeten veehouders aantonen dat ze de geproduceerde mest verantwoord kunnen afzetten. Dit betekent dat ze ofwel voldoende grond moeten hebben om hun mest te kunnen spreiden volgens de wettelijk toegelaten maximale bemesting, ofwel dat ze hun mest moeten kunnen verwerken.

Omdat er tot op vandaag geen (of slechts enkele) mestverwerkingsinitiatieven gerealiseerd zijn en omdat het spreiden van mest op de grond nog steeds goedkoper is dan mestverwerking, wordt de mest op het land gevoerd.

Ruimtelijk gezien heeft dat belangrijke consequenties. De druk op het landbouwareaal – die al groot was als gevolg van de vraag naar ruimte door de sectoren wonen, industrie, natuur, enz. – is nog toegenomen door onderlinge concurrentie binnen de landbouw. Omdat de vraag het aanbod ruim overstijgt, zijn de prijzen voor landbouwgrond sterk gestegen.

Door de Vlaamse overheid wordt het mestprobleem aangepakt via een driesporenbeleid:

— brongerichte maatregelen (uitbreidingsstop veehouderij, nutriëntenhalte, stimulansen

¹⁶ Zie Studie Landelijk Gebied (Deel 3), Provincie Oost-Vlaanderen, Dienst Land- en Tuinbouw, 2002.

- nutriëntenarme voeders);
- optimalisatie mestgebruik op perceelsniveau;
- mestverwerking.

Voor de meeste veehouders is mestverwerking een noodzaak geworden: sinds de inwerkingtreding van MAP II heeft een groot aantal veehouders verwerkingsplicht; overtredingen worden gesanctioneerd met zware boetes.

In een studie van het Vlaams Coördinatiecentrum voor Mestverwerking wordt berekend dat tegen 2003 Oost-Vlaanderen minstens 400 000 ton varkensmest moet kunnen verwerken.¹⁷

GEBREK AAN ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN VOOR DE GLASTUINBOUW

→ In Vlaanderen is er geen geïntegreerd beleid inzake de (geleide) vestiging van de glastuinbouw.

In principe gelden voor serrebedrijven dezelfde regels als voor agrarische bedrijven, t.t.z. ze horen thuis in agrarisch gebied, maar kunnen slechts vergund worden op voorwaarde dat ze 'verenigbaar zijn met de goede ruimtelijke ordening'.

Vanwege de visuele impact worden glastuinbouwbedrijven vaak geweerd in agrarisch gebied en zelfs de uitbreiding van bestaande bedrijven is niet zo evident. Daarnaast is het soms moeilijk om een milieuvergunning te bekomen.

Omdat er in Vlaanderen geen specifiek beleid is ten aanzien van de glastuinbouw, staat de sector in een zwakke concurrentiepositie ten opzichte van de buurlanden (bv. Nederland). Er wordt immers minder geïnvesteerd.

Het feit dat een gedeelte van de glasopstand in Vlaanderen aan hernieuwing toe is, duidt aan dat mogelijkheden voor vernieuwbouw wenselijk zijn.

PROBLEMATIEK VAN LAND- EN TUINBOUWBEDRIJVEN GELEGEN IN GEBIEDEN WAAR LAND- EN TUINBOUW NIET DE HOOFDFUNCTIE IS

→

Heel wat land- en tuinbouwbedrijven zijn gesitueerd in gebieden waar land- en tuinbouw niet de hoofdfunctie is. Vanwege hun ligging hebben die bedrijven te maken met specifieke problemen, o.m.:

- plaatsgebrek bij groei van het bedrijf;
- het bekomen van een bouwvergunning voor het aanpassen en/of uitbreiden van al dan niet bestaande gebouwen ('onverenigbaarheid met de omgeving');
- het bekomen van een uitbatingsvergunning (cf. strenge milieunormen en/of bezwaren van de buurt).

Tot voor kort waren de mogelijkheden voor bedrijfsverplaatsing heel beperkt. Met de wijziging van het Mestdecreet op 28 maart 2003 (BS 8 mei 2003) zijn de mogelijkheden voor bedrijfsverplaatsing weer verruimd: zowel strikte bedrijfsverplaatsingen (naar een volledig nieuwe locatie) als samenvoegingen (verplaatsing naar een reeds bestaande

inrichting) zijn opnieuw mogelijk geworden.

PROBLEMATIEK VAN AAN DE LAND- EN TUINBOUW AANVERWANTE ACTIVITEITEN

→ Voor een aantal specifieke bedrijven (bv. tuinaanleg, dierenasielen, enz.) zijn er momenteel onvoldoende ontwikkelingsmogelijkheden: deze bedrijven worden meestal verwezen naar gebieden waar wonen de hoofdfunctie is maar in de praktijk kunnen deze bedrijven slechts ten dele in deze gebieden terecht. De reden hiervoor is dat ofwel de activiteit onverenigbaar is met de omgeving (cfr. lawaai- en of geurhinder) ofwel omdat de grondprijs te groot is.

Een mogelijk ontwikkelingsperspectief biedt zich aan op vrijkomende bedrijfszetels. De voornoemde continuïteitsanalyse, die land- en tuinbouwbedrijven opdeelt in respectievelijk 'blijvers' en 'wijkers' op basis van de leeftijd van de bedrijfsleider, opvolgingsverwachting en leefbaarheid van het bedrijf, geeft aan dat in de komende 15 jaar 42% van de agrarische bedrijfszetels in Oost-Vlaanderen potentieel zullen vrijkomen.

3.6. Potenties

KANSEN VOOR EEN DUURZAME ONTWIKKELING VAN DE LAND- EN TUINBOUW

→ Een duurzame landbouw¹⁸ hanteert praktijken die economisch efficiënt en ecologisch en sociaal aanvaardbaar zijn, in eerste instantie voor de huidige generatie, maar zonder de kansen van toekomstige generaties te hypothekeren.

Om een economische, ecologische en sociale meerwaarde te kunnen creëren, zullen de (Oost-Vlaamse) landbouwbedrijfsleiders een combinatie van strategieën moeten toepassen. Economische meerwaarde kan worden gecreëerd door het verlagen van de kosten en door het verhogen van de opbrengsten. Dit vereist een verruiming van de bedrijfsactiviteiten en dit kan in elk van de vier dimensies van een bedrijf plaatsvinden:

- horizontale verruiming of schaalvergroting door de schaal van het bedrijf uit te breiden;
- verticale verruiming of despecialisatie door opnieuw activiteiten stroomopwaarts of stroomafwaarts van de kernactiviteit zelf uit te voeren;
- laterale verruiming of functieverbreding door activiteiten uit te voeren die zich buiten de sfeer van de landbouwproductie bevinden (groenbeheer, vrijetijdsbesteding);
- verruiming in de tijd of versnelde innovatie door als eerste een nieuw product of dienst op de markt te brengen of tot stand te brengen via een vernieuwd productieproces (productdifferentiatie).

Om een ecologische meerwaarde te realiseren, zullen strategieën ontwikkeld moeten worden die milieuwinst opleveren. Anderzijds moeten bedrijfsleiders oog hebben voor biodiversiteit, landschapselementen en natuurfuncties.

De creatie van een sociale meerwaarde en de erkenning van de maatschappij zullen moeten gebeuren door maatschappelijk verantwoord ondernemen. Duurzame relaties tussen de verschillende actoren (landbouwers, milieuverenigingen, consumenten) leiden naar een

¹⁷ Hierbij wordt rekening gehouden met huidige normen inzake verwerkingsplicht van het Mestdecreet.

¹⁸ Reheul, Mathijs en Relaes (2001). Elementen voor een toekomstvisie m.b.t. een duurzame land- en tuinbouw in Vlaanderen.

landbouw die gedragen wordt door heel de maatschappij.

Voor deze ontwikkeling moet het ruimtelijk beleid kansen creëren. De ontwikkeling naar een meer duurzame landbouw impliceert een groeiende vraag naar landbouwgrond. In die zin moet het landbouwareaal maximaal ter beschikking staan van de beroepslandbouw.

Aangezien recreatief medegebruik en natuur- en landschapsbeheer in vele gevallen verenigbaar is met de agrarische bedrijfsvoering, kunnen deze functies samen voor komen.

KANSEN OP VLAKE VAN PLATTELANDSVERBREIDING EN -ONTWIKKELING

→ In het 'Programma Plattelandsontwikkeling Vlaanderen' wordt het kader aangegeven voor het plattelandsbeleid in Vlaanderen. Dit programma met betrekking tot de landbouwsector en de activiteit op het platteland is gericht op de duurzame ontwikkeling van het economische, sociale en ecologische functie van het platteland.

Enerzijds is voorzien van investeringssteun in landbouwbedrijven, vestiging van jonge landbouwers, opleiding in de landbouwsector, vervroegde uittredingsregeling, steun aan landbouw in natuurgebieden, milieumaatregelen in de landbouw en verbetering van verwerking en afzet van landbouwproducten en steun aan de bosbouw.

Anderzijds is het programma gericht op meer algemene en geïntegreerde ontwikkeling van het platteland. Zoals de ontwikkeling van alle draagvlakken in het gebied, met name regionale producten, recreatie, het behoud van het landelijk erfgoed, de diversificatie van de activiteiten met het oog op alternatieve Bronnen van inkomsten, verbetering van de levensomstandigheden en milieubehoud.

Het provinciale plattelandsbeleid biedt ontwikkelingsmogelijkheden gebaseerd op de kenmerken en functies van het buitengebied. De aanwezige dynamiek in het agrarisch gebied zorgt voor een potentieel om op duurzame wijze de woonfunctie, de werkfunctie, de collectieve functie en de consumptieve functie van het platteland te versterken. Het geïntegreerde provinciale plattelandsbeleid is een noodzakelijk instrument en hulpmiddel om aan ruimtelijk buitengebiedbeleid te doen.

4. LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR

▶ 4.1. Definitie

Het **landschap** is de verschijningsvorm van gebieden die gekenmerkt worden door een samenhang tussen natuurlijke en culturele elementen en die getuigen van een eigen historische ontwikkeling, die dikwijls uniek is en de identiteit van het gebied bepaalt. Die gebieden krijgen dan ook eigennamen, zoals het Land van Waas, het Meetjesland, de Vlaamse Ardennen, ...

De landschappelijke waarden omvatten zowel natuurwaarden, het cultuurhistorisch erfgoed als esthetische belevingskwaliteiten. Herkenbaarheid, gaafheid, volledigheid, representativiteit en ruimtelijke context zijn criteria die de landschappelijke waarde bepalen. De kwaliteit van het landschap wordt ook bepaald door het voorkomen van perceptieve en belevingskwaliteiten die dikwijls als esthetische waarde omschreven worden.

Het begrip '**landschappelijke structuur**' moet in het kader van bovenstaande definitie van landschap worden begrepen. Aldus gaat het niet over een duidelijk aanwijsbare ruimtelijke structuur (zoals dit bijvoorbeeld wel het geval is met de natuurlijke structuur), maar over het geheel van de natuurlijke en culturele elementen die het landschap structureren en die de verschijningsvorm van gebieden bepalen. Zowel de natuurlijke structuur als de kenmerkende antropogene structuren vormen het landschap.

4.2. Ontstaan van de landschappelijke structuur

In Binnen-Vlaanderen, waar de provincie Oost-Vlaanderen deel van uitmaakt, kennen de meeste landschappen een lange geschiedenis en bezitten ze een uitgesproken identiteit en belangrijke erfgoedwaarde. Ze vertonen een grote verscheidenheid die bepaald wordt zowel door de ruimtelijke natuurlijke structuur als door de ontginningsgeschiedenis. De landschappen geven immers een synthese van de wisselwerkingen tussen de (abiotische) natuurlijke gesteldheid (het fysisch systeem) van een gebied en de opeenvolgende inrichtingen ervan door de mens in de loop van de geschiedenis.

De verschillen in het geheel van bodem, reliëf en hydrografie in de verschillende delen van de provincie zijn bijzonder bepalend geweest voor de vroege nederzettingen van de mens en de landontginningen die er van uitgingen. Dit resulteerde in de loop van de geschiedenis in het ontstaan van duidelijk verschillende landschapstypes per regio.

Tot ongeveer halweg de 19de eeuw wordt de landschappelijke ontwikkeling gekenmerkt door een beperkt aantal eerder korte perioden van ingrijpende veranderingen, gevolgd door lange perioden van stabiliteit, waarbij de vernieuwingen harmonieus geïntegreerd worden. De toestand van de landschappen in de 19de eeuw laat nog toe ver terug te kijken in het verleden en de regionaal landschappelijke differentiatie is overal duidelijk. Deze landschappen worden beschouwd als traditionele landschappen.

Met de sociale en technologische vernieuwingen vanaf de 19de eeuw worden die landschappen in steeds snellere mate, op steeds grotere schaal en alsmaar ingrijpender gewijzigd. Kenmerkend voor deze vernieuwingen is dat ze meestal discordant zijn op de bestaande structuren en dat ze bestaan uit uniforme en gestandaardiseerde ingrepen die sterk versnipperend werken. Het resultaat zijn nieuwe landschappen die als een sjabloon op de traditionele landschappelijke structuur gedrukt worden en deze grondig uitwissen.

4.3. Omschrijving van de onderscheiden landschapseenheden

De bestaande landschappelijke structuur wordt gekarakteriseerd enerzijds door verschillende landschapseenheden en anderzijds door ruimtelijke structurerende landschapselementen en -componenten.

Voor een beschrijving van de landschapseenheden wordt gebruik gemaakt van de indeling in traditionele en nieuwe landschappen volgens ANTROP en de Landschapsatlas, opgemaakt

[Tabel 5: Traditionele landschappen in Oost-Vlaanderen: structuurbepalende kenmerken en erfgoedwaarden]

Landschapsregio Code+naam	Structurele hoofdkenmerken	Identiteitsbepalende elementen	Erfgoedwaarden
Zeeuwsch-Vlaamse polders 130010 west 130020 oost	grote open ruimten begrensd door meervoudige schermen van opgaande beplanting (dijken en hagen) en verspreide bewoning met geringe dichtheid - nagenoeg volledig ontbreken van industrie	dijken met geassocieerde bewoning, wegen en beplanting, sloten, relictten van kreken	inplantingen aansluitend bij globale geschiedenis van Zeeuws-Vlaanderen: talrijke cultuurhistorische relictten
Scheldepolders 130030	thans relictlandschap met sterke perceptieve contrasten t.g.v. de ligging aan het Schelde-estuarium, de Waaslandhaven en grenzend aan gesloten landschappen van het land van Waas	open landbouwland omzoomd door beplante dijken; bewoning met kleine dorpen en gehuchten; perceptieve invloed van de verticale constructies van het havengebied (o.m. koeltorens van Doel) vormen thans wezenlijk onderdeel van het actuele landschap	zeer recente landwinningen met een bewogen geschiedenis waarvan beperkte relictten overblijven (militaire vestingen en linies)
Grote valleien Scheldebekken Schelde-estuarium 911010	Zeeschelde waarvan de dynamiek door de getijden bepaald wordt	schorren-slikken; eb- en vloedscharen; sterke morfodynamiek; weidse panoramische uitzichten met industriële skyline	uniek brakwater getijdengebied langs de grens met Nederland aansluitend bij het Verdronken Land van Saeftinghe
Binnen-Vlaanderen Zandstreek in de Vlaamse Vallei Het Meetjesland 211010	Het Meetjesland sluit enerzijds aan bij de Zeeuwsch-Vlaamse polders en anderzijds bij de dekzandrug Maldegem-Stekene en de cuesta van Oedelem-Zomergem. De hoofdrichtingen verlopen west-oost; vormt het noordwestelijk deel van de Vlaamse Vallei (ten westen van het kanaal Gent-Terneuzen)	wegen en bewoning (eventueel op microreliëfruggen gelegen) vormen de hoofdfasen waarop de strookpercelering opstrekkend gestructureerd is; de traditionele perceelsrandbegroeiing bestond uit knotbomen rond perceelsblokken en is nagenoeg verdwenen. Nederzettingstype bestaat uit lineaire gehuchten en pleindorpen; aansluitend bij de polders zijn het oude haventjes; naar Gent toe grote driesdorpen.	gebied van laatmiddeleeuwse systematische ontginning met talrijke typische dorpsvormen met een tamelijk intacte structuur en soms een grote cultuurhistorische betekenis.

Landschapsregio Code+naam	Structurele hoofdkenmerken	Identiteitsbepalende elementen	Erfgoedwaarden
Binnen-Vlaanderen Zandstreek in de Vlaamse Vallei Dekzandrug Maldegem-Stekene 211030 west 211040 oost	de dekzandrug loopt west-oost doorheen de hele noordelijke zandstreek in de Vlaamse Vallei en wordt in het midden doorsneden door de zuid-noord gerichte industrieas van de Gentse haven	gesloten compartimentlandschap met talrijke (naald)boscomplexen waarin heel wat residentiële bebouwing (villa's en weekendhuisjes)	als geheel heeft de dekzandrug een geomorfologische betekenis en is morfogenetisch geassocieerd met de Moervaartdepressie
Binnen-Vlaanderen Zandstreek in de Vlaamse Vallei De Moervaart-depressie 921070	behoort tot de hydrografische hoofdstructuur en sluit aan bij de Durme- beneden Schelde; grenst aan de dekzandrug Maldegem-Stekene en de Gentse Kanaalzone.	vlakke, natte depressie met weinig bewoning, talrijke (populieren)bossen; weidse vergezichten komen voor	heeft als geheel een geomorfologische betekenis geassocieerd met de dekzandrug; cultuurhistorische betekenis als veenontginningsgebied
Binnen-Vlaanderen Zandstreek in de Vlaamse Vallei Straatdorpengebied van Waarschoot 211050 Straatdorpengebied van Lokeren 211060	vlak gebied met gemengde land- en tuinbouw en een grote dichtheid van bewoning langs de wegen. Duidelijk onderscheid ten westen en ten oosten van de Gentse Kanaalzone; Het straatdorpengebied van Waarschoot sluit aan bij het Meetjesland	weidse vergezichten komen weinig voor en zijn dikwijls versnipperd (compartimentering door bewoning, tuinen en serreteelt); boomkwekerijs en bloemteelt zijn kenmerkend; oorspronkelijk gebied van grote straatdorpen (zeer grote driesdorpen); thans verbonden door sterke lintbebouwing	gebied van de grote straat- en driesdorpen geassocieerd met Gent als historisch textielcentrum
Binnen-Vlaanderen Zandstreek in de Vlaamse Vallei De Gentse Kanaalzone 211070	noord-zuid industrie-as die volledig discordant staat op de landschap-pelijke hoofdstructuren en een barrière vormt die een gedifferentieerde ontwikkeling ten oosten en ten westen ervan stimuleert		enkele waardevolle nederzettingrelictten en monumenten langs de randzone, zoals Doornzele, Ertvelde.
Binnen-Vlaanderen Zandstreek in de Vlaamse Vallei Zandig Leie-Schelde-interfluvium 211080	interfluvium van Leie en Schelde stroomopwaarts van Gent aansluitend bij de valleikenmerken en behorend tot de Gentse randgemeenten	overwegend vlak landschap met een kenmerkend microreliëf gevormd door Holocene landduinen; relictten van het coulissenlandschap met knotbomen; voorkomen van talrijke kasteelparken; weidse vergezichten ontbreken door de sterke compartimentering door bebouwing en begroeiing	waardevolle toposequenties van vallei tot randen; geomorfologische relictten; talrijke monumenten

Landschapsregio Code+naam	Structurele hoofdkenmerken	Identiteitsbepalende elementen	Erfgoedwaarden
Binnen Vlaanderen Zandstreek in de Vlaamse Vallei; Klein-Brabant – Vaartland en Buggenhout 211090	gebied min of meer begrensd door de Beneden-Schelde – Rupel en Beneden-Zenne; overwegend vlak gebied in het noorden tot een licht golvend heuvelland in het zuiden (cuesta van Asse, glacijs van Buggenhout); overgang van zand- naar zandleemstreek	complex gestructureerd landschap: in het noorden talrijke kleine compartimenten gevormd door open ruimte, bebouwing en bossen en grote verstedelijkte kernen; in het zuiden meer weidse zichten over een sterk verstedelijkt heuvelland	resten fortengordel van Antwerpen
Grote valleien zonder getijden Scheidebekken de Leievallei 921030	Leievallei van Gent tot Kortrijk; vormt samen met de Schelde van Gent tot Doornik de zuidelijke uitloper van de Vlaamse Vallei	door kanalisatie: afgesneden meanders tussen Kortrijk en Deinze; gave meanders tussen Deinze en Gent, met oeverwallen en meersen en aansluitend bij landduinen (zie zandgebied Leie-Schelde); vlasroterijen; kastelen op motte of donksite	belangrijke cultuurhistorische betekenis op diverse aspecten ('Golden River', Latemse School, ...); natuurgebieden (Bourgoyen-Ossenmeersen)
Grote valleien zonder getijden Scheidebekken De Schelde van Gent tot Doornik 921020	voort samen met de Leie de zuidelijke uitloper van de Vlaamse Vallei en is een van de belangrijkste landschappelijke structurende eenheid (cultuurhistorische en fysisch geografische grenszone; belangrijke bindingsas)	relicten van Scheldemeersen; door kanalisatie: afgesneden meanders met oeverwallen; (vooral oostelijke) steile dalwand; steenbakkerijen	belangrijke betekenis als grens: historische grens graafschap Vlaanderen; overwegend zand en zandleemgronden ten westen en leemgronden ten oosten
Grote valleien met getijden Scheidebekken De Schelde stroomafwaarts van Gent 911020	behoren tot de Vlaamse Vallei en stromen bedijkt in een vlak landschap. De zuidelijke dalflank van de beneden Schelde tussen Gent en Sint-Amands volgt nagenoeg de rand van de Vlaamse Vallei en is meer uitgesproken in het reliëf; het doorbraakdal van de Schelde doorheen de cuesta van het Land van Waas en Boom	bedijkte hoogwateroverstromingsvlakte; brede natuurlijk afgesneden meanders met kronkelwaard-afzettingen, donken en oeverwallen; rivierduinen en (pot)polders	talrijke unieke morfologische en morfogenetische relictvormen

Landschapsregio Code+naam	Structurele hoofdkenmerken	Identiteitsbepalende elementen	Erfgoedwaarden
Grote valleien met getijden Scheidebekken De Durmevallei 911030	behoort tot de Vlaamse Vallei en stroomt bedijkt in een vlak landschap. De Durme stroomafwaarts van Lokeren accentueert door haar subseculente loop het cuetafront van het Land van Waas. Sluit aan bij het doorbraakdal van de Schelde doorheen de cuesta van het Land van Waas en Boom	bedijkte hoogwateroverstromingsvlakte; brede natuurlijk afgesneden meanders met kronkelwaardafzettingen, donken en oeverwallen en rietranden	talrijke unieke morfologische en morfogenetische relictvormen
Binnen-Vlaanderen Zandstreek buiten de Vlaamse Vallei het oude veldgebied van Aalter 212030	voort een onderdeel van het traditionele Houtland en is ook geassocieerd met de eenheid op de cuesta Oedelem-Zomergem. Het gebied komt overeen met, op zeer systematische wijze, maar laat ontgonnen gronden waar de Quartaire mantel ontbreekt en de bodem weinig geschikt was voor landbouw.	vlak tot licht golvend, bosrijk landschap met grote compartimenten van kwadratische akkers- en weiden, afwisselend met bossen; talrijke dreven met afwijkende beplanting.	oude heidegebieden die gemeenschappelijke graasgronden vormden en in de 18de-19de eeuw herbobost werden
Binnen-Vlaanderen Zandstreek buiten de Vlaamse Vallei de cuesta Oedelem-Zomergem 212040	sluit aan bij de oude veldgebieden. Komt gedeeltelijk overeen met laat en op zeer systematische wijze ontgonnen gronden waar de Quartaire mantel ontbreekt en de bodem weinig geschikt voor landbouw was; laat ontgonnen gronden; ondiepe Tertiaire klei geeft stuwwatergronden; kleiontginningen	licht golvend landschap met duidelijke taluds langs de zuid en oostranden, bosrijk in het centrale deel: landschap met grote compartimenten van bossen en kwadratische akkers- en weiden; dreven met afwijkende beplanting; talrijke boomkwekerijen.	relicten van systematische ontginningen (bv. Drongengoed)
Binnen-Vlaanderen Zandstreek buiten de Vlaamse Vallei het Land van Waas 212050	duidelijke begrensd landschappelijke streek met grote interne variatie en lokaal een uitgesproken identiteit die in sterke mate door de bodemgesteldheid bepaald wordt (zandgronden, zandleemgronden en stuifzandgronden; ondiep kleig Tertiair)	vlak tot licht golvend met duidelijke taluds langs zuid- en oostrand; in het noordelijk deel: typisch gesloten coulissenlandschap met perceelsrandbegroeiing van opgaande populieren met kenmerkende bolle akker topografie op kleine blokvormige percelen; (naald)boscompartimenten in het zuidelijke en centrale deel	late systematische ontginning met eigen karakter; unik coulissenlandschap met sterk filterende werking van de populierschermen (meer en meer relicten)

Landschapsregio Code+naam	Structurele hoofdkenmerken	Identiteitsbepalende elementen	Erfgoedwaarden
Binnen-Vlaanderen Zandleem- en Leemstreek het plateau van Tielt 220050	open golvend landschap aansluitend bij het Houtland; hoogste deel van het Plateau van Tielt; zandleemgronden	zachtgolvend open landschap; bossen ontbreken volledig; hoge dichtheid van verspreide bewoning en enkele grotere verstedelijkte kernen met onduidelijke structuur	landelijk karakter
Binnen-Vlaanderen Zandleem- en Leemstreek het lemige Leie-Schelde-interfluvium 220080	open golvend landschap met talrijke vergezichten; bodemgesteldheid zandleem tot leem met langs de centrale kamlijn ondiep Tertiair; kleine kern dorpen; akkerland domineert; wordt soms aangeduid met 'Vlaamse Ardennen'	open field akkerland met geconcentreerde bewoning en lokaal bosjes	duidelijk landschappelijk contrast met het gesloten landschap van zandig deel van het interfluvium
Binnen-Vlaanderen Zandleem- en Leemstreek het Land van Wetteren-Lede 220100	sterk verstedelijkt gebied ten zuiden van de Scheldevallei	sterk verstedelijkte gemeenten in de forenzenwoonzone van Gent; dichte bebouwing in het landelijk gebied en lintbebouwing; verspreide boscompartmenten	geïsoleerde monumenten
Binnen-Vlaanderen Zandleem- en Leemstreek de Zwalmstreek 220120	Open, sterk golvend heuvelland begrepen tussen de Zwalm, de Schelde en de Vlaamse Ardennen; wordt soms gerekend als deel van de 'Vlaamse Ardennen'	parallele structuren van asymmetrische valleien met karakteristieke Brongebieden; Bronzones op contact van tertiaire zand- en kleilagen met geassocieerde rijbewoning	talrijke natuur- en cultuur (historische) monumenten (watermolens)
Binnen-Vlaanderen Zandleem- en Leemstreek de Vlaamse Ardennen 220130	rij beboste getuigenheuvels met op de top limonietzanden en -zandstenen (Diestiaan-ouderdom) tussen de Schelde bij en Geraardsbergen; sluit geologische en morfologisch aan bij de West-Vlaamse heuvels en het Hageland	sterk versneden reliëf met heel wat micro-elementen (holle wegen, structurele taluds, Bronamfithaters, enz.); talrijke (loofbossen); zandgroeven	geologisch en geomorfologisch archief dat nog niet volledig gekend is
Binnen-Vlaanderen Zandleem- en Leemstreek het Pajottenland 220140	sterk versneden golvend heuvelland tussen de Boven-Dender en Boven-Zenne	open landbouwlanschap met weidse vergezichten; duidelijke valleien	beperkt aantal kleine hoop- en pleindorpen; talrijke monumenten (kastelen)

Landschapsregio Code+naam	Structurele hoofdkenmerken	Identiteitsbepalende elementen	Erfgoedwaarden
Binnen-Vlaanderen Zandleem- en Leemstreek het land van Zottegem 220110	sterk verstedelijkt gebied langs de overgang tussen zandleem- en leemstreek en langs de Dendervallei stroomafwaarts van Ninove	sterk verstedelijkte (slaap)gemeenten in de forenzenwoonzones van Brussel en Gent met Zottegem als verkeersknooppunt	talrijke geïsoleerde (soms gerangschikte) monumenten
Binnen-Vlaanderen Zandleem- en Leemstreek het land van Aalst-Merchtem 220150	sterk verstedelijkt gebied langs de overgang tussen zandleem- en leemstreek en langs de Dendervallei stroomafwaarts van Ninove	sterk verstedelijkte (slaap)gemeenten in de forenzenwoonzones van Brussel en Gent; dichte bebouwing in het landelijke gebied en sterke lintbebouwing; sterke versnijding door (gebundelde) infrastructuurassen	talrijke geïsoleerde (soms gerangschikte) monumenten
Grote valleien Scheldebekken De Dendervallei 921050	asymmetrische vallei met uitgesproken valleiranden; stroomafwaarts Geraardsbergen behorend tot de Vlaamse Vallei (oostelijke grens van Vallei)	kleine blokvormige percelen met talrijke meersen en bomenrijen; talrijke oeverwallen op rand van vallei en verschillende gefossiliseerde meanders	geomorfologisch relicten; talrijke monumenten met cultuurhistorische waarde
Grote valleien Scheldebekken De vallei van de Oude Kale 921080	in zuidelijk deel van de Vlaamse Vallei gelegen op overgang naar zuidelijke uitlopers van de oorspronkelijke Leie- en Scheldebovenloop	kleinschalig landschap met strookvormige percelen, overwegend weiland, knotwilgenrijen en kleine (broek)bosjes	grote ecologische waarde; archeologisch interessant; talrijke kasteelparken

Bron: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, Afdeling Monumenten en Landschappen

→ GAVE LANDSCHAPSRELICTEN IN DE PROVINCIE

De traditionele landschappen vormen de basis voor de aanduiding van de relictten van de traditionele landschappen. Een relict is 'een overblijfsel uit vroegere tijd dat nog getuigt van de toestand die toenmaals was'. Relictten zijn in verschillende categorieën ingedeeld, hoofdzakelijk op basis van hun ruimtelijke dimensie. Er zijn vijf types relictten:

- relictzones;
- ankerplaatsen;
- lijnrelictten;
- puntrelictten;
- zichtpunten.

Relictzones zijn gebieden met een grote dichtheid aan punt- en lijnrelictten, zichten en ankerplaatsen en zones waarin de samenhang tussen de waardevolle landschapselementen belangrijk is voor de gehele landschappelijke waardering.

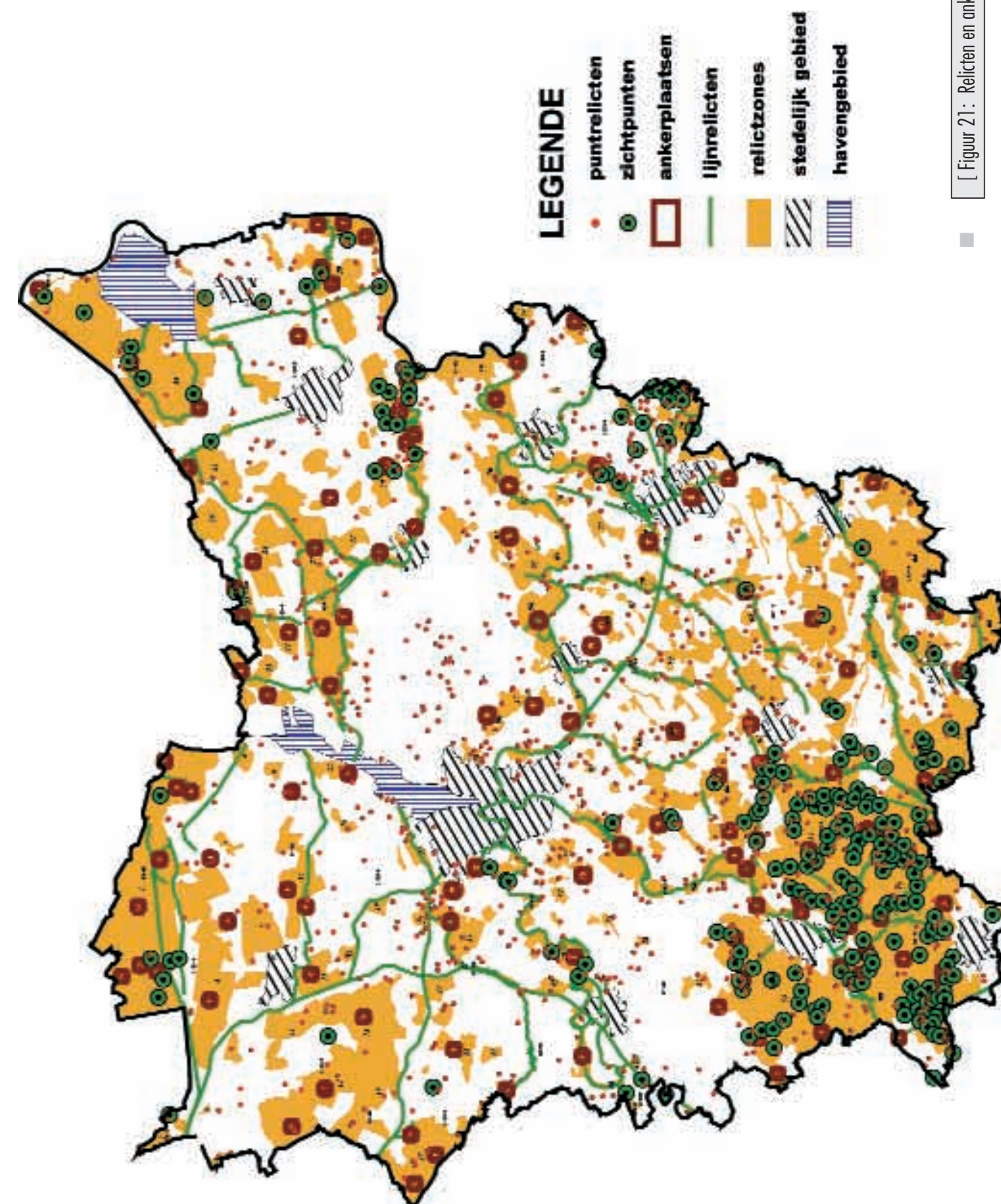
Ankerplaatsen zijn gebieden of plaatsen waar complexen bewaard zijn van verschillende erfgoedelementen die een genetische samenhang vertonen. Ze hoeven daarom niet typisch de kenmerken te vertonen van het traditionele landschap waartoe ze behoren, maar ze bezitten een uitgesproken identiteit. Algemeen zijn dit de meest waardevolle landschappen.

Lijnrelictten worden gevormd door lijnvormige landschapselementen die drager zijn van een cultuurhistorische betekenis. Het kunnen allerhande wegtracés zijn, dijken, militaire verdedigings-linies en ook natuurlijke verschijnselen wanneer die het bindend element zijn tussen erfgoedwaarde of landschappelijke structuren.

Puntrelictten bestaan uit afzonderlijke objecten met hun onmiddellijke omgeving. Het zijn dikwijls bouwkundige elementen met een bijzondere erfgoedwaarde, zoals monumenten. Daarnaast kan het gaan om bijzondere landschapselementen, bv. een solitaire boom.

Zichtpunten vormen een laatste categorie van relictten. Hun belang bestaat in het feit dat ze een bijzonder zicht bieden op een landschappelijke relict.

Figuur 21 geeft een overzicht van de relictten en ankerplaatsen in Oost-Vlaanderen.



[Figuur 21: Relictten en ankerplaatsen in Oost-Vlaanderen]

→ NIEUWE LANDSCHAPPEN IN DE PROVINCIE

Diverse landschappen kunnen worden getypologeerd als een 'nieuw landschap'.¹⁹ Nieuwe landschappen zijn landschappen die ontstaan zijn daar waar de bestaande traditioneel landschappelijke kenmerken zeer sterk gewijzigd zijn. Kenmerkend was de grootschalige aanpak, met ingrijpende veranderingen in de bestaande structuren en een sjabloonaanpak die sterk bijdroeg tot de uniformisering van het landschap en tot een verlies aan regionale diversiteit.

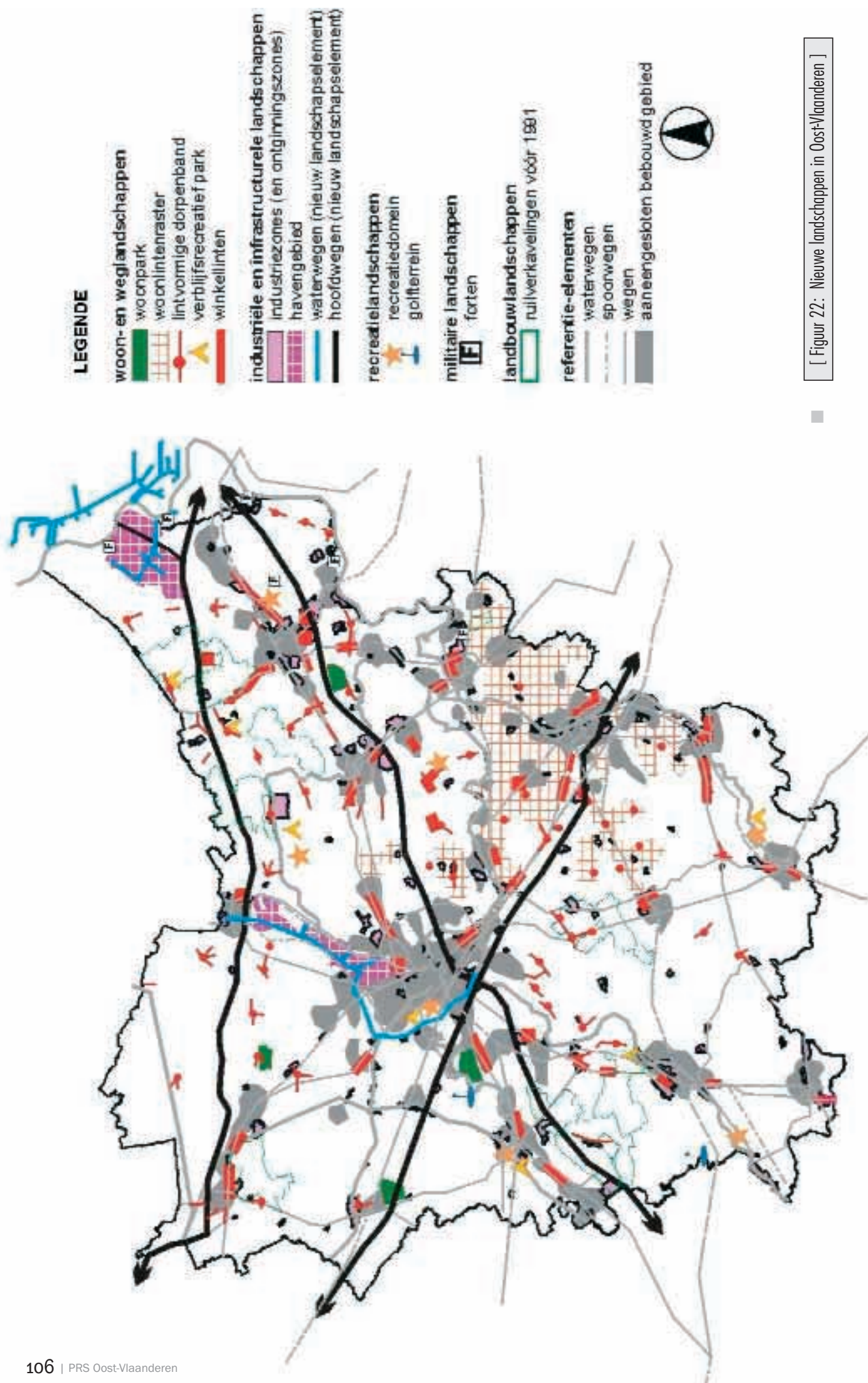
Volgende typologie van nieuwe landschappen kan worden onderscheiden:

- **Rurbane landschappen**, de landschappen van de stadsrand, zijn gekenmerkt door een complexe ruimtelijke structuur van diverse functies en een grote graad aan versnippering.
 - **Woonlandschappen** bestaan uit verschillende vormen van verkavelingen en 'landelijk wonen'. In de omgeving van Gent zijn vooral de kasteelparkverkavelingen (woonparken) kenmerkend. Een aparte categorie wordt gevormd door verblijfsparken van weekendhuisjes (verblijfsrecreatieve parken). Het 'landelijk woongebied' zoals aangeduid op de gewestplannen en de toepassing van de opvolregel stimuleerden lintbebouwing die thans algemeen voorkomt, met een concentratie in het oostelijke rasterlandschap in de zone Dendermonde/Aalst/Wetteren (woonlintenraster). Ten noorden van Gent, in het straatdorpengebied tussen Lochristi en het Waasland en de overgang naar het Meetjesland hebben de woonlinten een historische basis: nieuwe landschappen zijn hier de nieuwe lintvormige structuren tussen de lintvormige dorpen in (lintvormige dorpenbanden).
 - **Weglandschappen** worden gevormd door lintbebouwing met meerdere functies, dus niet alleen wonen. Het zijn landschappen met een zeer verschillende mix van horeca, diensten en handel (winkellinten) en ambachtelijke bedrijven waartussen wonen en landbouwgronden voorkomen. Dergelijke landschappen groeien langs de grote wegen tussen de belangrijkste nederzettingkernen. Kruispunten van wegen zijn meestal de 'initiator' van dergelijke ontwikkelingen.
- **Industrielandschappen** worden bepaald door de invulling van industrieparken en door het voorkomen van KMO-zones in weglansschappen. Het zijn landschappen met een uniforme basisarchitectuur ('schoendoos'gebouwen) waarbij reclame en bedrijfslogo's de 'attractieve' elementen vormen. De infrastructuur is extreem utilitair en wordt minimaal onderhouden. Met 'schaamgroen' probeert men dikwijls het banale karakter van de vormgeving te camoufleren.
- Dikwijls gaan die industrielandschappen gepaard met **infrastructurele landschappen**. Dit zijn landschappen die louter bestaan uit (bundels van) infrastructuur, waarvan de omvang en schaal zodanig is dat ze het landschapsbeeld nagenoeg geheel invullen. Voorbeelden ervan zijn de hoofdwegen E17, E40 en N49, de haveninfrastructuren en grote kanalen, zeker daar waar deze grote infrastructuurbundels vormen (bijvoorbeeld in het zuiden van de Gentse agglomeratie).

- **Recreatielandschappen** ontstaan waar veel recreatievormen op een beperkte oppervlakte voorkomen. Ze kunnen zowel planmatig als spontaan zijn. Planmatige recreatielandschappen komen voor in (meestal provinciale) domeinen, pretparken en sportcomplexen in Oost-Vlaanderen. In sommige gevallen wordt openluchtrecreatie verweven met gebieden met belangrijke natuurwaarde (Het Leen), landschappelijke waarde (Vlaamse Ardennen, Krekengebied) of cultuurhistorische waarde (Ename). Onder de spontane recreatielandschappen behoren sommige zones met lokale watersport en vissen rond ontginningsputten of afgesneden riviermeanders, bijvoorbeeld delen van het Donkmeer te Berlare.
- **Militaire landschappen** omvatten landschappen met elementen die tijdens de militaire geschiedenis van de 20ste eeuw ontstaan zijn. Voorbeelden hiervan zijn de forten in het Waasland.
- **Nieuwe landbouwlandschappen** omvatten niet alleen ruilverkavelingen 'oude stijl', maar ook een gebiedsdekkend voorkomen van glastuinbouw, veredelingsbedrijven, sierteelt en boomkwekerijen.

In figuur 22 worden de nieuwe landschappen in Oost-Vlaanderen weergegeven.

¹⁹ Antrop (0989). Het landschap meervoudig bekeken, p. 149.



[Figuur 22: Nieuwe landschappen in Oost-Vlaanderen]

4.4. Ruimtelijk structurerende landschapselementen en –componenten van bovenlokaal belang

In de landschapskenmerkenkaart, opgemaakt in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, Afdeling Monumenten en Landschappen, is een inventaris gemaakt van de ruimtelijke structurerende landschapselementen en –componenten van bovenlokaal belang.

Hierin zijn alle bovenlokale landschapselementen opgenomen die:

- ofwel door hun aanwezigheid een invloed (gehad) hebben op de opbouw, ruimtelijke configuratie en/of organisatie van het omringende landschap;
- ofwel visueel dominant aanwezig zijn in het landschap en een bakenfunctie hebben;
- ofwel identiteitsbepalend zijn in de zin dat deze landschapskenmerken duidelijk maken in welke streek/landschap men zich bevindt.

Een landschapselement is geselecteerd als zijnde van bovenlokaal niveau wanneer het:

- ofwel gemeentegrensoverschrijdend is;
- ofwel een ruimer dan lokaal gebruik of functie heeft;
- ofwel visueel dominant is;
- ofwel identiteitsbepalend of karakteristiek is voor het provinciale niveau.

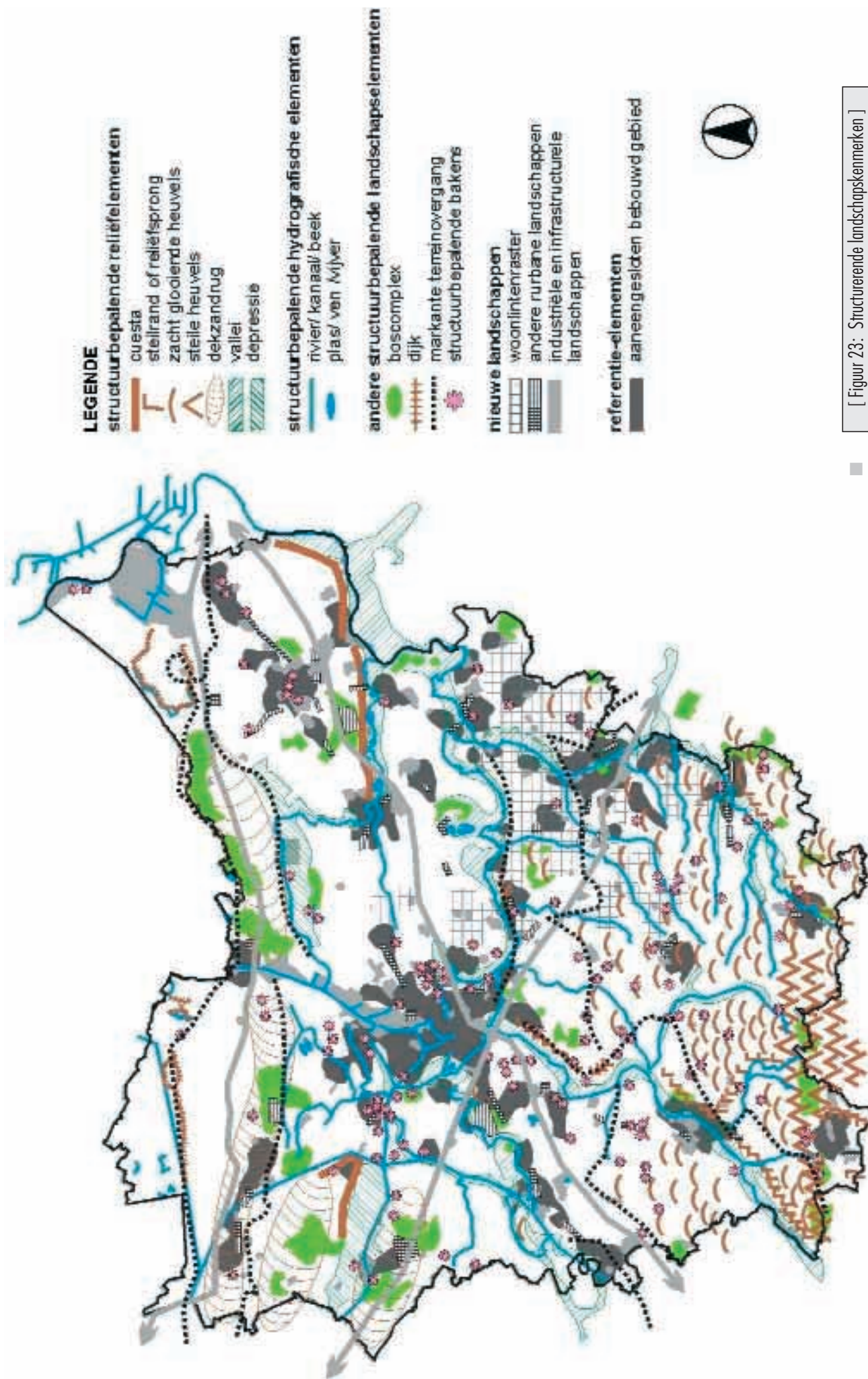
Er wordt een onderscheid gemaakt in de landschapselementen die afkomstig zijn van:

- het abiotisch natuurlandschap (reliëf- en hydrografische elementen),
- het biotisch milieu (bossen, bomen, planten, struiken en cultuurgewassen);
- afkomstig zijn uit de nederzittingsgeografie.

Structuurbepalende reliëfelementen zijn onder meer valleien, depressies, cuesta's, steilranden (reliëfsprongen) en heuvelruggen. Hydrografische elementen van structuurbepalend belang zijn vooral rivieren, kanalen, grote beken, plassen, vennen en vijvers. Andere structuurbepalende landschapselementen zijn bijvoorbeeld boscomplexen en dijken.

Door allerlei grootschalige ontwikkelingen ontstaan in de provincie nieuwe landschappen van bovenlokaal belang (woonlintenrasters, industriële en infrastructurele landschappen, ...), die de oorspronkelijke landschappen geleidelijk overschrijven. Ook bepaalde bakens in het landschap zijn structuurbepalend (kerken, abdijen, kastelen, forten, windmolens, grote hoevecomplexen, opvallende torens, ...).

In figuur 23 wordt een overzicht gegeven van de in de Landschapskenmerkenkaart geïnterpreteerde landschapselementen van bovenlokaal niveau.



4.5. Het bodemarchief als ondergronds landschap

De gegevens in de 'Centrale Archeologische Inventaris' (CAI)²⁰ wijzen op een bijzonder rijk archeologisch bodemarchief in de provincie. Voor deze kennis zijn vooral het luchtfotografisch onderzoek en de talrijke veldprospecties uitgevoerd door de RUG, maar ook de interventies door de provincie en het Instituut en zijn buitendienst te Ename verantwoordelijk. Die wijzen op een ruimtelijk bijna continu bodemarchief van prehistorie tot nu. Dit bodemarchief is verweven met de bestaande cultuurhistorische relictten in het landschap en de hedendaagse structuur. Als dusdanig vormt het een onmisbare bron voor de studie van de historische dimensie van het landschap en het beleven van de ruimte door de mens in het verleden. De bescherming door inrichting in functie van cultuureducatieve doeleinden of door onderzoek op de plaats van bodemverstoringe werken vormen dan ook een belangrijk deel van de verantwoorde beleving en beleid van dit aspect van de ruimtelijke structuur. Op die manier wordt een samenhang 'gehercreëerd', gedocumenteerd en zo mogelijk gevisualiseerd met bestaande landschappelijke structuren. Mede op basis van de gegevens in de CAI worden door het archeologisch beleid selecties gemaakt naar zones waar het archeologisch erfgoed dient beschermd of onderzocht te worden.

4.6. Trends

→ HET ONTSTAAN VAN NIEUWE LANDSCHAPPEN

De landschapsvorming doorheen de eeuwen is steeds een vrij traag proces geweest. Tijdens de laatste halve eeuw is op korte tijd een reeks van nieuwe landschapstypes ontstaan. De verstedelijking van het buitengebied deed nieuwe woonparken, winkellinten en industrieland- schappen ontstaan. Ook schaalvergroting en intensivering in de land- en tuinbouw leverden nieuwe landschapstypes op.

Het ontstaan van nieuwe landschappen heeft onder meer volgende landschappelijke gevolgen:

- het uitwissen van bestaande kavelstructuren en perceelsrandbegroeiing, van oude nederzettingpatronen en weg- en beekpatronen en het 'onzichtbaar' maken van reliëfkenmerken, markante terreinovergangen en kenmerkende bakens;
- het verdwijnen van landschapsbepalende bossen;
- een totaal nieuw grondgebruik, vreemd aan het oude grondgebruik, dat veelal losstaat van de natuurlijke structuur;
- veelal uniformisering en schaalvergroting met een schaalbreuk ten opzichte van het omringende landschap als gevolg. Uniformisering houdt in dat overall dezelfde land- schapselementen per type van nieuw landschap (woonlandschap, weglandschap, industrieland- schap...) worden ingevoerd, zonder rekening te houden met de nog bestaande typische landschapskenmerken. Schaalvergroting is een gevolg van de toename en de vergroting van gebouwen en percelen tegenover het oude landschapsbeeld.

²⁰ Voor de provincie Oost-Vlaanderen opgebouwd vanuit een samenwerking van het Vlaamse gewest, i.c. het Instituut voor het Archeologisch Patrimonium' en de provincie Oost-Vlaanderen, de Rijksuniversiteit Gent, de stadsarcheologische dienst Gent en de 'Archeologische Dienst Waasland

→ DE EXPLOSIEVE GROEI VAN LINTLANDSCHAPPEN

Historisch gezien bestonden er al heel wat aanzetten van lintbebouwing in de provincie, vooral dan in de oostelijke helft, maar de laatste vijftig jaar heeft zich een explosie van het fenomeen voorgedaan. Deze ontwikkeling van lint- en verspreide bebouwing deed zich voor zowel inzake woningbouw als inzake (groot-) winkelbouw en zelfs inzake kleine en middelgrote ondernemingen.

4.7. Problemen

VERSNIPPERING VAN DE LANDSCHAPPELIJKE SAMENHANG DOOR LINTBEOUWING EN VERSPREIDE BEOUWING

De voortschrijdende lintbebouwing leidt tot een steeds grotere versnijding en versnippering van de Oost-Vlaamse open ruimte. De resterende open ruimten achter de lintbebouwing verliezen hun onderlinge landschappelijke en functionele samenhang: het landschap wordt niet meer als één geheel ervaren en gebruikt, maar als afzonderlijke, steeds kleiner wordende compartimenten. Hierdoor verliest het landschap zowel functionele waarde (welke activiteiten kunnen er plaatsvinden) als perceptieve identiteitswaarde.

→ LANDSCHAPPELIJKE NADELEN BIJ HET ONTSTAAN VAN NIEUWE LANDSCHAPPEN

Het gevaar dreigt dat verdergaande (lint)bebouwing en verdere uitbreidingen van nieuwe landschappen, waarbij geen rekening wordt gehouden met identiteitskenmerken of de ontwikkeling van een nieuwe landschappelijke identiteit, zal leiden tot verdere uniformisering van het landschap.

→ BEDREIGING VAN HET LANDSCHAP DOOR FUNCTIEVERDRINGINGSPROCESSEN OP MICROSCHAAL

Op verschillende plaatsen in de provincie is er sprake van functieverdringing: bij het wegvallen van een sectorale functie neemt een andere sectorale functie de vrijgekomen ruimte in. Het wegvallen van een agrarisch bedrijf heeft bijvoorbeeld meestal tot gevolg dat de voormalige bedrijfsgebouwen en direct omgevende gronden getransformeerd worden in villa, buitenverblijf, tuincenter, restaurant, manege... Deze nieuwe functies hebben echter geen enkele relatie meer met het omgevende landschap en zijn karakteristieke kenmerken. Verbouwingswerken houden meestal geen rekening met de oorspronkelijke bouwkenmerken die typisch waren per streek. Deze nieuwe functies gaan op hun beurt het omgevende buitengebied omvormen inzake ontsluiting, infrastructuur en bodemgebruik.

In onderstaande tabel worden de belangrijkste knelpunten per landschapsregio aangegeven.

□ [Tabel 6: Knelpunten per landschapsregio]

Landschapsregio + code	Knelpunten
Zeeuwsch-Vlaamse polders en Scheldepolders (130 000)	
Zeeuwsch-Vlaamse polders (130010 west; 130020 oost)	verspreide bebouwing, industriële constructies zijn ruimtebegrenzend
Scheldepolders (130030)	toenemend isolement binnen de uitbreidingen van het haven- en industriegebied van Antwerpen, zeer sterke versnijding door infrastructuur
Binnen Vlaanderen, Zandstreek in de Vlaamse Vallei (211 000)	
Meetjesland (211 010)	bebouwing kan ruimtebegrenzend zijn, sterke uitbreiding van de lintbebouwing met architectonische chaos, versnijding door infrastructuur neemt sterk toe naar de Gentse Kanaalzone en stad
Grote dekzandrug Maldegem-Stekene ten westen kanaal Gent-Terneuzen (211 030)	toenemende bebouwing, versnijding door infrastructuur neemt sterk toe naar de Gentse Kanaalzone en stad, bebouwing vormt massa of is geïntegreerd in de bosmassa's, toenemende bebouwing vnl. m.b.t. de weekendverblijven
Grote dekzandrug Maldegem-Stekene ten oosten kanaal Gent-Terneuzen (211 040)	toenemende bebouwing, versnijding door infrastructuur neemt sterk toe naar de Gentse Kanaalzone en stad, bebouwing vormt massa of is geïntegreerd in de bosmassa's, toenemende bebouwing vnl. m.b.t. de weekendverblijven
Straatdorpengebied van Waarschoot (211 050)	grote verstedelijkingsdruk in de Gentse sfeer met een sterke dichtslibbing door lintbebouwing, versnijding door infrastructuur neemt sterk toe naar het Gentse, architectonische chaos
Straatdorpengebied van Lokeren (211 060)	in het zuidoostelijk deel: sterke uitbreiding serreteelt, grote verstedelijkingsdruk in de Gentse sfeer met een sterke dichtslibbing door lintbebouwing, versnijding door infrastructuur neemt sterk toe naar het Gentse, architectonische chaos
Zandig Leie-Schelde interfluvium (211 080)	bebouwing, infrastructuur en groen zijn ruimtebegrenzend, sterke verstedelijkingsdruk: residentieel en commercieel-industrieel zeer dichte bebouwing, zeer sterke versnijding door infrastructuur
Klein-Brabant-Vaartland en Buggenhout (211 090)	lokaal hoge dichte bebouwing, grootste versnijding langs de randen en in het oostelijk deel, complexe verweving van kleine open ruimte en bebouwing, bebouwing dikwijls ruimtebegrenzend
Binnen Vlaanderen, Zandstreek buiten de Vlaamse Vallei (211 000)	
Houtland (212 010)	toenemende stervormige lintbebouwing uitgaande van de bestaande dorpen, vooral geïnitieerd door de as Brugge-Kortrijk waar zones met sterke versnijding en woningbouw voorkomen, zeer intensieve en niet grondgebonden veeteelt
Oude veldgebieden van Aalter (212 030)	bebouwing komt als (dikwijls storende) elementen voor in zowel bossen als open gebieden
Cuesta van Oedelem (212 040)	bebouwing komt voor als geïsoleerde elementen en als ruimtebegrenzende massa
Land van Waas (212 050)	sterke verstedelijkingsdruk uitgaande van Sint-Niklaas en Antwerpen t.g.v. goede verkeersontsluiting, grote oppervlakte, dichte bebouwing en zeer sterke versnijding door infrastructuurassen; bebouwing en infrastructuur zijn ruimtebegrenzend in de rurbane zones
Binnen Vlaanderen, Zandleem- en Leemstreek (220 000)	
Plateau van Tielt (220 050)	verstedelijkingsdruk hoofdzakelijk geconcentreerd in de nederzettingkernen

Landschapsregio + code	Knelpunten
Lemig Leie-Schelde interfluvium (220 080)	toenemende lintbebouwing en versnijding, bodemerosie
Land van Wetteren-Lede (220 100)	toenemende lintbebouwing en versnijding
Land van Zottegem (220 110)	complexe verweving van open ruimte en bebouwing, bebouwing dikwijls ruimtebegrenzend
Zwalmstreek (220 120)	grote residentiële druk, bodemerosie
Vlaamse Ardennen (220 130)	grote recreatieve druk, bodemerosie en betredingsdruk, verlaten groeven als open stortplaatsen
Pajottenland (220 140)	lintbebouwing geeft versnelde degradatie van een nog gaaf landelijk gebied
Land van Merchtem (220 150)	complexe verweving van open ruimte en bebouwing, bebouwing dikwijls begrenzend
Binnen Vlaanderen, Zandstreek in de Vlaamse Vallei (211 000)	
Scheldevallei stroomafwaarts Gent (911 020)	bebouwing komt zowel verspreid als gegroepeerd voor en is sterk ruimtebegrenzend, opgaande groen is plaatselijk sterk ruimtebegrenzend, recreatiedruk
Durmevallei (911 030)	bebouwing komt zowel verspreid als gegroepeerd voor en is sterk ruimtebegrenzend
Scheldebekken zonder getijden (921 000)	
Scheldevallei van Gent tot Doornik (921 020)	bebouwing komt zowel verspreid als gegroepeerd voor en is plaatselijk ruimtebegrenzend,
Leievallei (921 030)	bebouwing komt vooral langs de randen voor en is sterk ruimtebegrenzend
Dendervallei (921 050)	vanaf Dendermonde tot Haaltert en tussen Ninove en Geraardsbergen sterk bebouwde randen; bebouwing werkt sterk ruimtebegrenzend
Moervaartdepressie (921 070)	Vrij intact relictlandschap; eventuele uitbreidingen van Puyenbroeck
Vallei van de Oude Kale (921 080)	Kasteelparken en valleikarakter worden bedreigd door bebouwing

→ DEGRADATIE EN VERSNIJPERING VAN CULTUURHISTORISCHE EN ARCHEOLOGISCHE WAARDEN

Voor de laatste decennia is er een snelle ontwikkeling in het gebruik van de open ruimte, in combinatie met vernieuwde landbouwtechnieken en verschuivingen in de horizontale structuur en indeling van de ruimte. Dit heeft allerlei degraderende en versnipperende effecten op het archeologisch bodemarchief. Dit gebeurt door grote vlakdekkende projecten (bv. bouwprojecten) waarbij niet altijd archeologisch vooronderzoek of onderzoek uitgevoerd wordt. Hierdoor, mede door het verdwijnen van zichtbare cultuurhistorische relictten, worden er landschappen zonder verleden en historische identiteit gecreëerd. Een meer gestage degradatie, wat meestal moeilijker op te volgen is, wordt veroorzaakt door landbouw of ander gebruik van de ruimte. Toenemende erosie door het vergroten van akkers en het dieper ploegen zorgen voor een afbrokkeling van het bodemarchief, terwijl overmatige bemesting dikwijls sterke uitloging en aantasting van archeologische sporen en materialen tot gevolg heeft. Ook veranderingen van de watertafel veroorzaken in sommige gebieden een aantasting van het bodemarchief, dit heeft namelijk invloed op de bewaring van organische materialen in de bodem.

4.8. Potenties

Het landschap is de resultante van de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende deelstructuren (nederzettingsstructuur, landbouw, natuur, enz). Toch heeft het landschap aanzienlijke potenties als 'kapstok' voor de afweging van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de verschillende deelstructuren.

De landschapselementen van provinciaal niveau kunnen belangrijke aanknopingspunten vormen voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling, waarbij het ruimtelijk structurende vermogen van die elementen ook naar de toekomst wordt doorgetrokken en dit door de nadruk te leggen op de versterking van de historische kenmerken.

De traditionele landschappen vormen een belangrijk referentiekader voor een gebiedsgerichte afweging van de ontwikkelingsmogelijkheden van de verschillende deelstructuren, waarbij het gezamenlijk streven naar een versterking van de typische landschapskenmerken vanuit de verschillende deelstructuren het evenwicht tussen de verschillende functies kan herstellen.

Via een inpassing van het archeologisch beleid in het structuurplanningsproces kan een evenwicht bereikt worden tussen cultuurhistorische en archeologische waarden enerzijds en andere zoals natuurlijke of economische anderzijds. Een gerichte invulling van de ruimte, rekening houdend met deze waarden en inpassing van onderzoek in een vroege fase van bodemverstoringen, komt het gehele ruimtelijke ordeningsproces ten goede en zorgt voor een groot potentieel aan archeologische ontsluiting en informatie. Door inrichting en beheer van visueel aanwezige archeologische relictten ontstaan educatief belangrijke instrumenten en cultuurtoeristisch attractieve elementen. Het onderzoek kan ertoe bijdragen de evolutie van de ruimte beter te begrijpen en nog bestaande relictten te herkennen, te integreren en te accentueren in de structuurbepalende elementen. In samenhang met de andere aspecten van landschapszorg kunnen gemeenschappelijke belangen worden herkend en versterkt. Een voorbeeld van waar dit laatste belangrijk kan blijken is het nemen van anti-erosie maatregelen.



▶ 1. DEFINITIE

Toerisme omvat het geheel van interrelaties en verschijnselen die verband houden met de verplaatsing naar en het tijdelijk verblijf van mensen in een andere dan de alledaagse leefomgeving, hetzij bij wijze van vrijetijdsbesteding, hetzij in de context van de persoonlijke ontwikkeling (bv. gezondheidstoerisme), hetzij in het kader van de beroepsuitoefening (bv. zakentoeurisme).

Recreatie wordt gedefinieerd als een geheel van gedragingen die primair gericht zijn op de eigen verlangens inzake fysieke ontspanning (sport, spel, ...) en geestelijke ontspanning (cultuur, hobby, ...) die plaatsvinden binnen de vrije tijd (de tijd die overblijft na de maatschappelijke en fysiologische activiteiten). De recreatieactiviteiten kunnen worden ontplooid binnen of buiten de eigen woonomgeving.

Er kunnen twee vormen van toerisme en recreatie onderscheiden worden: dagtoerisme of –recreatie en verblijfstoeurisme (zie begrippenlijst). Toerisme en recreatie kunnen intensief of extensief worden beleefd. Intensief toerisme of recreatie heeft een duidelijke impact op de omgeving waarin zij zich bevindt. Er worden veranderingen teweeggebracht in het functioneren van de sociaal-economische en ecologische structuur en in het ruimtegebruik. Bij extensieve vormen van toerisme en recreatie wordt al snel gesproken van recreatief medegebruik.

Openluchtrecreatie is de meest voorkomende vorm van recreatie maar niet de enige. Ook de overdekte vormen van recreatie behoeven enige aandacht.

▶ 2. TOERISTISCH-RECREATIEVE ELEMENTEN VAN PROVINCIAAL NIVEAU

Op basis van een aantal courante methodes voor het bepalen van de draagkracht van open ruimte en de capaciteit van toeristische elementen, werden selectiecriteria opgesteld voor het bepalen van de toeristisch-recreatieve elementen van provinciaal niveau.

2.1. Selectiecriteria

In de volgende paragrafen worden de selectiecriteria beschreven die gehanteerd worden bij de selectie van de toeristisch-recreatieve elementen van provinciaal belang. Hierbij worden enkel intensieve vormen van recreatie en toerisme in beschouwing genomen.

Vaak zijn het clusters van kleinere elementen die veel toeristen of recreanten aantrekken. Om te worden geselecteerd als element van provinciaal niveau, kunnen enkel die elementen worden samengevoegd die dezelfde doelgroep hebben

Volgende criteria werden gehanteerd:

Dagrecreatieve elementen van provinciaal niveau: elementen met een bezoekersaantal van meer dan 100 000 per jaar.

Daarnaast worden specifieke dagrecreatieve elementen die voldoen aan volgende criteria eveneens geselecteerd:

— Waterrecreatie:

- openluchtwembaden: minstens 10 ha oppervlakte voor het domein of minstens 1 250 m² oppervlakte van het zwembad;
- waterplassen (ook voor plankzeilen, zeilen of andere vaarvormen) van minimum 5 ha wateroppervlakte en minimum 7 ha indien ook voor snelvaart en waterski.
- Jachthavens en aanlegplaatsen:
 - comfortabele ligplaatsen;
 - aanwezigheid en staat van infrastructuur (o.a. water en elektriciteit op de steigers, sanitair blok, clubhuis, cafetaria, horeca, nautische service points);
 - strategische ligging binnen de toeristische ontsluiting van het waterwegennet.

— Landrecreatie:

- infrastructuurgebonden landrecreatie (attractieparken, recreatieparken) van minimum 100 ha oppervlakte;
- plaatsgebonden landrecreatie:
 - Voor wandelbossen geldt een oppervlaktecriterium van 100 ha. Een bijkomend criterium is de koppeling aan infrastructuur (cafetaria, speeltuin, educatie...). Dit kan binnen het gebied of aan de rand ervan zijn gesitueerd.
 - Voor toeristische centra kunnen niet steeds objectieve criteria worden aangereikt. De keuze is subjectief en gebaseerd op de aanwezige cultuurhistorische of amusements-elementen. Steden of gemeenten waar de gezamenlijke bezoekerscijfers, in hetzelfde product (bijvoorbeeld cultuur, shopping), boven de 85 000 per jaar gesitueerd zijn, behoren tot het provinciale niveau.
- Routegebonden landrecreatie: alle infrastructuren waarlangs 'non-stop' kan worden bewogen worden opgenomen als provinciaal niveau.

— Luchtrecreatie: elk terrein waar permanent infrastructuur (o.a. startbaan) aanwezig is om aan sportvliegen te doen, wordt aangeduid op het provinciaal niveau.

Verblijfstoeristische elementen van provinciaal niveau:

- terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven en groepsverblijven van minstens 300 standplaatsen (trekkersplaatsen en vaste standplaatsen);
- terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven en groepsverblijven met meer dan 200 standplaatsen worden ook in aanmerking genomen wanneer het terrein een belangrijke ruimtelijke impact heeft;
- steden en gemeenten: het criterium om als gemeente te worden geselecteerd ligt op een gezamenlijk cijfer van meer dan 50 000 overnachtingen per jaar.

2.2. Selecties

→ SELECTIE VAN DAGTOERISTISCHE OF -RECREATIEVE ELEMENTEN

— Openluchtwembaden:

- Recreatiedomein Nieuwdonk in Berlare;
- Recreatieoord Kluisbos in Kluisbergen;
- Het Zomerhuis in Stekene;
- Provinciaal domein Puyenbroeck in Wachtebeke;
- De Warande in Wetteren.

— Waterplassen:

- Donkvijver in Oudenaarde (+ 5 ha, plankzeilen);
- Oude Leiearm in Deinze (+ 5 ha, zwemmen en strandbad);
- Blaarmeersen in Gent (+ 5 ha, plankzeilen, strandbad);
- Damslootmeer in Destelbergen (+ 5 ha, plankzeilen);
- Rivierstraat in Lochristi (+ 5 ha, plankzeilen);
- Domein Puyenbroeck in Wachtebeke (+ 5 ha, zwemmen, strandbad);
- Blok- en Boerekreek in Sint-Laureins (+ 5 ha, plankzeilen);
- H. Geestmolenput in Lokeren (+ 5 ha, plankzeilen);
- De Ster in Sint-Niklaas (+ 5 ha, plankzeilen, zwemmen);
- Donkmeer in Berlare (+ 5 ha, plankzeilen, zwemmen);
- Provinciaal domein De Gavers in Geraardsbergen (+ 5 ha, plankzeilen, zwemmen);
- Recreatiedomein Waesmeer in Temse/Tielrode (+ 5 ha, plankzeilen, zwemmen, waterski).

— Jachthavens en aanlegplaatsen van provinciaal belang:

- Koninklijke Yachtclub Gent in Gent-Langerbrugge op het Zeekanaal Gent-Terneuzen;
- Royal Belgian Sailing Club in Gent-Langerbrugge op het Zeekanaal Gent-Terneuzen;
- VVW Gent Leie in Gent op de Leie;
- Gentse Leie Vaarders in Gent op de Leie;
- Koninklijke Gentse Watersportvereniging in Gent op de Leie;
- Eeklose Watersportvereniging in Eeklo op zijkanaal van het Afleidingskanaal van de Leie;
- Gent Centrum Yacht Club in Gent op de Leie;
- Temse Watersportvereniging in Temse op de Zeeschelde;
- Watersportvereniging Costa Zela in Zele op de Zeeschelde;
- Deinze Yacht Club in Deinze op de Leie;
- VVW Lokeren in Lokeren op Moervaart (deels Durme);
- Watersport Moervaart vzw in Wachtebeke op de Moervaart;
- VVW Den Bleek in Geraardsbergen op de Dender;
- Aanlegsteigers in Oudenaarde op de Oude Scheldearm;
- Jachthaven Zelzate in Zelzate op het Zeekanaal Gent-Terneuzen.

— Waterskilocaties:

- De Ster in Sint-Niklaas (+ 7 ha);
- Donkmeer in Berlare (+ 7 ha);
- Schelde in Dendermonde;
- Schelde in Hamme;
- Schelde in Zele;
- Leie in Gent;
- H. Geestmolenput in Lokeren (+ 7 ha);
- Aanlegsteiger Scheldebrug in Zwalm;
- Waesmeer in Temse (+ 7 ha);
- kanaal Gent-Terneuzen;
- Ringvaart.

— Recreatiedomeinen:

- De Ster in Sint-Niklaas (+ 100 000 bezoekers);
- De Brielmeersen in Deinze (+ 100 000 bezoekers);
- Puyenbroeck in Wachtebeke (+ 100 000 bezoekers);
- De Gavers in Geraardsbergen (+ 100 000 bezoekers);
- Blaarmeersen in Gent (+ 100 ha);
- Kluisbos in Kluisbergen (+ 100 ha);
- Nieuwdonk in Berlare (+ 100 ha).

— Motorcrossterreinen:

- Er zijn geen vergunde motorcrossterreinen in Oost-Vlaanderen.

— Vliegvelden:

- Vliegveld Overboelare in Geraardsbergen;
- Vliegveld Ursel in Knesselare.

— Golfsterreinen:

- Golf- en countryclub in Wortegem-Petegem (RSV);
- Royal Latem Golf Club in Sint-Martens-Latem (RSV).

→ SELECTIE VAN VERBLIJFSTOERISTISCHE ELEMENTEN

— Kampeertreinen en kampeerverblijfparken:

- Kampeertrein Puyenbroeck in Wachtebeke (484 standplaatsen);
- Kampeertrein De Gavers in Geraardsbergen (446 standplaatsen);
- Kampeerverblijfpark Vlasaard in Stekene (422 standplaatsen);
- Kampeertrein Kompas Camping Oudenaarde in Oudenaarde (356 standplaatsen);
- Kampeerverblijfpark Fort Bedmar in De Klinge (310 standplaatsen);
- Kampeertrein Blaarmeersen in Gent (205 standplaatsen);
- De cluster van kampeertreinen en kampeerverblijfparken in Berlare waaronder

kampeerverblijfpark Koutercamping (225 standplaatsen), kampeerverblijfpark Rodeo (194 standplaatsen), kampeerverblijfpark Bareldonk (133 standplaatsen), kampeerverblijfpark Donkmeer (115 standplaatsen), kampeerverblijfpark Groenpark, kampeerverblijfpark Roosendaal (85 standplaatsen), kampeerverblijfpark Gamma (77 standplaatsen), kampeerverblijfpark Noordzee (66 standplaatsen), kampeerverblijfpark Arizona (61 standplaatsen), kampeerverblijfpark Hoogewijs (51 standplaatsen).

— Toeristische centra (steden en gemeenten):

- Gent-centrum (+ 500 000 geregistreerde bezoeken, + 50 000 overnachtingen);
- Oudenaarde (+ 50 000 overnachtingen);
- Deinze (+ 49 000 overnachtingen).

→ SELECTIE VAN NATUUR- EN LANDSCHAPSELEMENTEN

— Wandelbossen:

- Kluisbos in Kluisbergen (+ 100 ha, + 100 000 bezoekers);
- Provinciaal domein 'Het Leen' in Eeklo/Waarschoot/Zomergem (+ 100 000 bezoekers);
- Berlarebroek in Berlare (+ 100 ha);
- Buggenhoutbos in Buggenhout (+ 100 ha);
- Drongengoed in Maldegem/Ursel (+ 100 ha);
- Provinciaal domein Puyenbroeck in Wachtebeke/Lochristi/Lokeren (+ 100 ha).

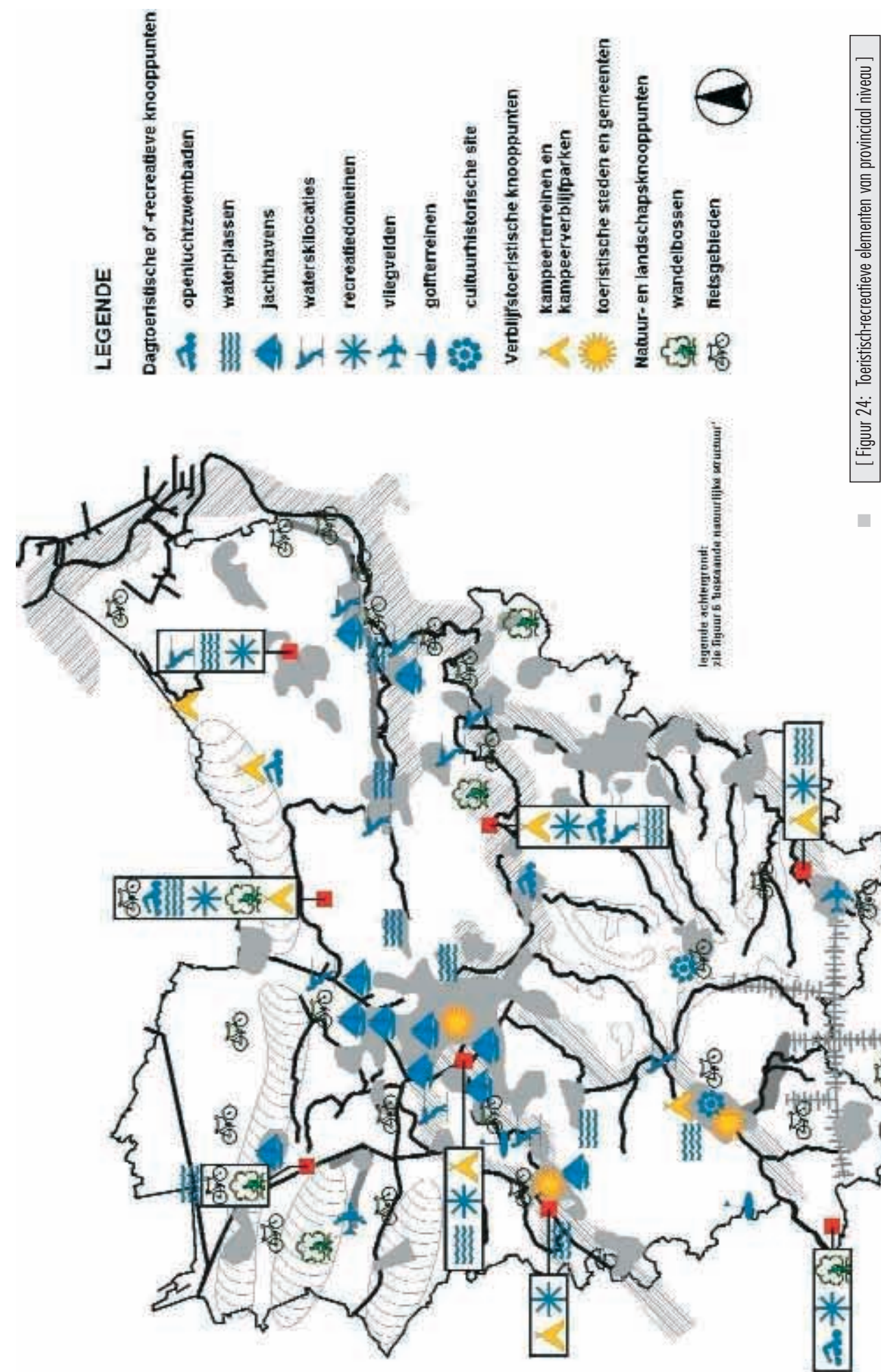
— Fietsgebieden:

- Hoewel de paden langs waterlopen en kanalen (jaagpaden) in eerste instantie een functie hebben in het beheer van de waterlopen, bieden ze ook veel mogelijkheden voor fietstoerisme. Vooral de Bovenschelde, de Zeeschelde, de Dender, de Moervaart, het kanaal Gent-Oostende, het Afleidingskanaal van de Leie, het Schipdonkkanaal, het Leopoldkanaal en de Leie bieden mogelijkheden voor aantrekkelijke recreatie rond het water. Verschillende provinciale fietsroutes situeren zich langs en rond de kanalen en waterlopen. De LF-routes die onze provincie doorkruisen, volgen de Schelde, de Dender en het kanaal Gent-Oostende.
- Daarnaast staan vooral de Vlaamse Ardennen bekend als fietsgebied (heuvelend landschap, pittoreske dorpen en beekjes, relatie met Ronde van Vlaanderen). In de Vlaamse Ardennen is er een grote concentratie aan provinciale fietsroutes.
- Ook het Meetjesland en het Waasland (vooral het noordelijk deel) vindt meer en meer opgang als fietsgebied, zij het met andere kenmerken (vlakke land, fietsen langs kreken en kanalen).

Volgende concentraties komen naar voren:

- watertoerisme (passagiervaart, individuele pleziervaart) in het Gentse, langs de Schelde en de Leie (cf. jachthavens, waterskilocaties, ...);
- fietstoerisme langs de Oost-Vlaamse kanalen en waterlopen (jaagpaden);
- wandel- en fietstoerisme in het zuiden en het noordwesten van de provincie, met een belangrijke relatie met de landschappelijke kwaliteiten van deze gebieden;

- Gent en Oudenaarde vormen, vanwege hun culturele en historische uitstraling, belangrijke toeristische attractiepolen;
- verblijfstoerisme tussen Gent en Antwerpen: voornamelijk gekoppeld aan de Scheldevallei en de dekzandrug Waarschoot-Stekene (vanwege de landschappelijke kwaliteiten en recreatieve mogelijkheden (water/bossen);
- een aantal recreatiedomeinen, vaak gecombineerd met (een) vorm(en) van verblijfs-toerisme vormen eveneens belangrijke toeristisch-recreatieve knooppunten. Ze zijn verspreid over de hele provincie. Het gaat hier o.a. over het provinciaal domein de Gavers in Geraardsbergen, het provinciaal domein Puyenbroeck in Wachtebeke, het recreatiedomein Nieuwdonk (en de cluster van terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven in de omgeving) in Berlare, de Blaarmeersen in Gent, het Kluisbos in Kluisbergen, De Ster in Sint-Niklaas, de Brielmeersen in Deinze, het provinciaal sport- en recreatiecentrum de Boerekreek in Sint-Laureins en het provinciaal domein het Leen in Eeklo.



▶ 3. BESTAANDE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

In de provincie Oost-Vlaanderen zijn een vijftal toeristisch-recreatieve deelgebieden te onderscheiden (figuur 25):

- Gent en de Leiestreek;
- het Meetjesland;
- het Waasland;
- de Schelde- en Denderstreek;
- de Vlaamse Ardennen.

Elk deelgebied heeft specifieke toeristisch-recreatieve elementen en eigenschappen. In volgende punten worden de bestaande kenmerken per deelgebied aangehaald.

3.1. Gent en de Leiestreek

Gent is als kunst- en cultuurstad het belangrijkste toeristisch-recreatie knooppunt in Oost-Vlaanderen, met een uitstraling tot ver buiten de provinciegrenzen en met een impact op toerisme en recreatie in de ruime omgeving (Leiestreek, de bloemengemeenten).

Het kunst- en cultuurhistorisch patrimonium in en om Gent vormt het uithangbord van deze stad. Gent heeft tot de verbeelding sprekende evenementen met internationale uitstraling (Festival van Vlaanderen, Filmfestival, Floraliën, Gentse Feesten, ...). Vanouds is er een rijk cultuurleven aanwezig.

Gent is een knooppunt van waterwegen (Schelde, Leie, Ringvaart, Gentse binnenwateren, ...). Watertoerisme en -recreatie zijn er belangrijke troeven.

Aansluitend bij Gent situeert zich in zuidwestelijke richting de Leiestreek. Het is een provinciegrensoverschrijdende regio die zich uitstrekt tot Wervik in West-Vlaanderen. Langs de Leie in Oost-Vlaanderen vinden we de deelgemeenten rond Gent ten westen van de Ringvaart (Drongen, Afsnee, Sint-Denijs-Westrem), Sint-Martens-Latem, De Pinte, Nazareth, Deinze en Zulte. De Oost-Vlaamse Leiestreek heeft een indrukwekkend kunstpatrimonium (de Latemse School) dat wordt tentoongesteld in verschillende musea. In de nabijheid van Kasteel Ooidonk, een 16de-eeuws Spaans-Vlaams renaissancekasteel, kan de 'oude Leie' tijdens mooie wandelingen en fietstochten worden ontdekt.

Waterrecreatie is in de Leiestreek niet weg te denken. Jaarlijks kennen de georganiseerde boottochten een groot succes. Ook de pleziervaart is kenmerkend voor de Leie tussen Gent en Deinze. Waterrecreatie is een belangrijke troef van deze streek, maar er wordt ook veel gewandeld en gefietst.

Het recreatiedomein De Brielmeersen in Deinze is de toeristisch-recreatieve attractiepool van de Leiestreek. In Gent situeert zich het recreatiecentrum 'De Blaarmeersen'. Een fietsroute verbindt Gent met de Leiestreek.

Structurerende elementen zijn de kunststad en omgeving als toeristische pool van internationaal belang en de Leie (en aansluitende waterlopen) als drager van toeristische en recreatieve elementen.

3.2. Het Meetjesland

Het Meetjesland is gelegen in het noordwesten van Oost-Vlaanderen. In het noorden zijn er polders, kanalen, kreken en dijken, in het zuiden restanten van boscomplexen (Drongengoed, het Leen en de Lembeekse bossen en de bossen van Oosteeklo).

Het uitgesproken landelijke en vlakke karakter is de belangrijkste troef. Het hoevetoerisme kende hier de laatste jaren een sterke opgang.

Het open poldergebied met kreken en dijken is zeer aantrekkelijk om te wandelen en te fietsen. Het zuidelijk deel (het Houtland) is een wandelgebied bij uitstek. Het provinciaal domein Het Leen in Eeklo-Waarschoot-Zomergem is een aantrekkingspunt voor passieve recreatie (wandelen, fietsen) en trekt jaarlijks meer dan 100 000 bezoekers.

Ook waterrecreatie (op de Boerekreek en de kanalen) is erg in trek. Het Provinciaal sport- en recreatiecentrum De Boerekreek heeft al 25 jaar een reputatie als opleidingscentrum voor watersporten (kajak, zeilen en plankzeilen), paard en ponyrijden en dit specifiek voor jongeren die ook deelnemen aan sport- en plattelandsklassen met als bijkomend element de milieu- en natuureducatie.

De hoofdstad van het Meetjesland is Eeklo, een provinciestad gelegen tussen Gent en Brugge. De gemeente Maldegem heeft de toerist een aantal troeven te bieden, zoals een rit met de stoomtrein of een bezoek aan het Canadees museum. Karakteristieke en pittoreske landelijke kernen zijn Kaprijke, Assenede, Bassevelde, Boekhoute, Sint-Jan-In-Eremo en Watervliet.

Het Meetjesland beschikt niet over een echte toeristisch-recreatieve attractiepool voor intensieve recreatie.

3.3. Het Waasland

Het Soete Land van Waas ligt ingesloten tussen de Schelde, de Durme en Zeeuws-Vlaanderen. In het noorden vindt men weidse open vlakten en een aantal kreken. Het oosten van het Waasland (o.a. Beveren) ondervindt een sterke invloed van de Schelde en de Waaslandhaven met zijn industriële activiteiten en uitbreidingsplannen.

Het Waasland kenmerkt zich verder door bolle akkers en een aantal aantrekkelijke kleine dorpjes (Daknam, Bazel, Moerbeke).

De steden Sint-Niklaas en Lokeren zijn de culturele bakens. Sint-Niklaas heeft een aantal interessante bezienswaardigheden en het grootste marktplein van België, waar jaarlijks een internationale ballonwedstrijd wordt gehouden. Lokeren wordt doorkruist door de Durme en telt vele groengebieden en parken (o.a. natuureservaat Molsbroek). Kruikeke (Rupelmonde) en Temse aan de Schelde worden sterk beïnvloed door deze getijdenrivier (oude scheepswerven, oude haventjes, streekgastronomie).

De streek kan ontdekt worden rond thema's als Mercator en de vos Reynaert die in verschillende fietsroutes werden uitgewerkt. Fietsen langs de Moervaart, de Durme en de Schelde en langs de oude spoorwegbedding Sint-Niklaas-Hulst is toeristisch zeer aantrekkelijk.

De georganiseerde zomerboottochten op Schelde, Durme en Moervaart trekken jaarlijks duizenden passagiers.

De toeristisch-recreatieve attractiepolen in het Land van Waas zijn het recreatiedomein De Ster (Sint-Niklaas) en het provinciaal domein 'Puyenbroeck' (Wachtebeke) met verblijfsaccommodatie, sportinfrastructuur, provinciaal molenmuseum en dagrecreatieve voorzieningen.

Ten oosten van Gent ligt een gebied dat bekend staat voor de bloemen- en plantenteelt. Lochristi vormt het middelpunt van deze bloemenstreek. De streek wordt vooral bezocht door dagjestoeristen die ook Gent aandoen.

3.4. De Schelde- en Denderstreek

De Schelde heeft verschillende toeristisch-recreatieve potenties. Deze situeren zich onder andere op het vlak van waterrecreatie. Langs de Schelde liggen jachthavens, verschillende locaties voor waterski en een aantal waterplassen.

Het Donkmeer/recreatiedomein Nieuwdonk in Berlare vormt de belangrijkste toeristisch-recreatieve attractiepool aan de Schelde. Het kasteel van Laarne geniet faam wegens zijn prachtige zilvercollectie.

Ten zuiden van de Schelde ligt de Denderstreek. De Dender kent een grillig verloop doorheen een streek die van noord naar zuid overgaat van een vlak gebied naar een heuvelend landschap met uitgesproken landelijk karakter. De Dender, waarvan de waterkwaliteit de laatste jaren sterk is verbeterd, is een aandachtsgebied voor verdere ontplooiing van het (water)toerisme.

Langs de oevers van de Dender vormen de Denderende steden Dendermonde, Aalst en in mindere mate Ninove elk op zich belangrijke cultuurhistorische attractiepolen. Zowel op de Schelde als op de Dender is het watertoerisme (o.a. georganiseerde boottochten) erg in trek. De Schelde en de Dender zijn eveneens belangrijke dragers van het fiets- en wandeltoerisme (jaagpaden, dijken, bruggen en veren).

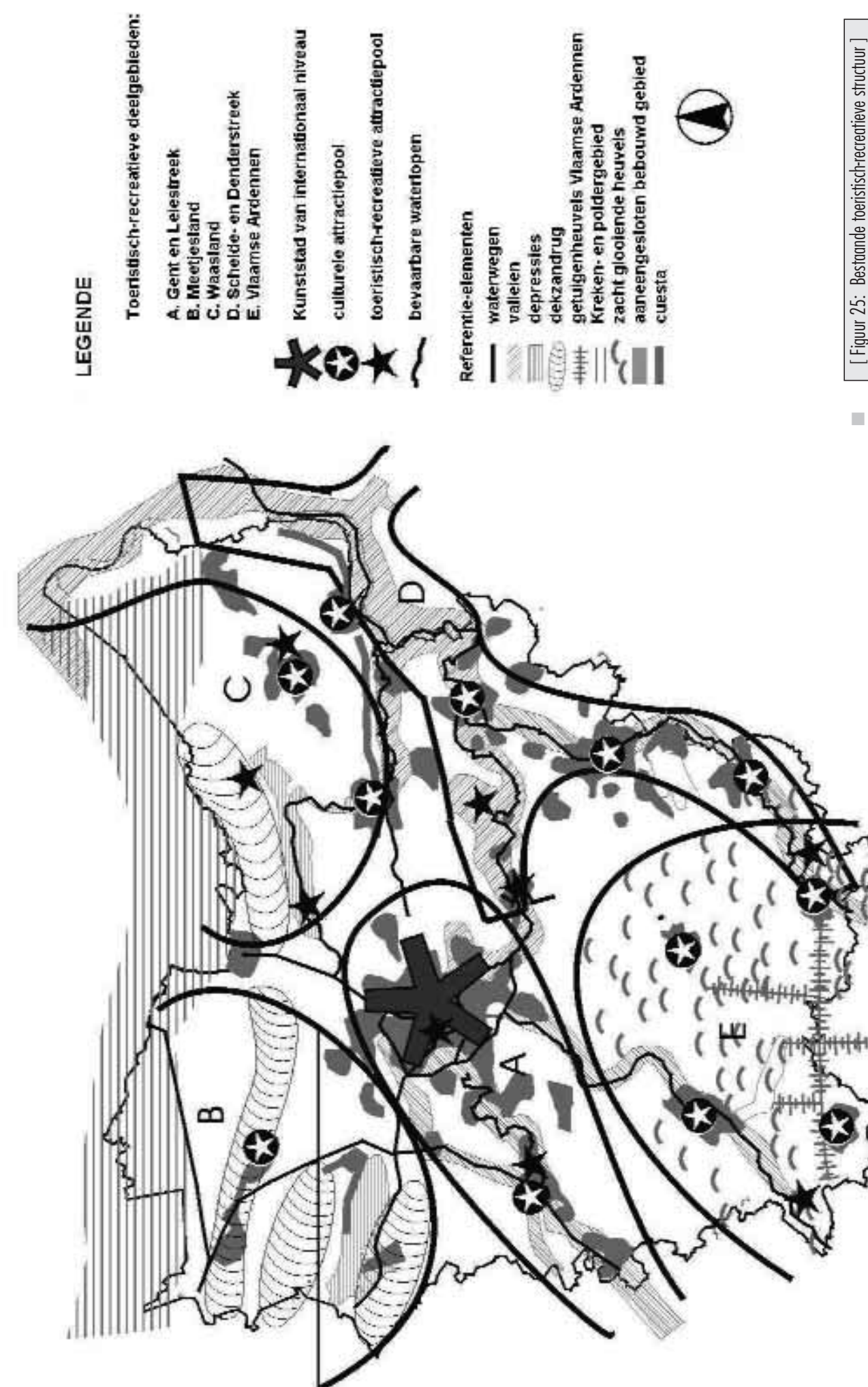
3.5. De Vlaamse Ardennen

In het zuiden van de provincie Oost-Vlaanderen bevindt zich één van de pareltjes van de Vlaamse streken. Het heuvelende landschap met kasseiwegen, beukenbossen en idyllisch-intimistische dorpskernen aangevuld met een aantal kleinschalige cultuurelementen vormen de grootste troef van deze streek.

Deze streek heeft net als de Kempen in Antwerpen en Limburg de uitstraling om vele dagtoeristen aan te trekken. Ook op het vlak van het korte verblijfstoerisme zijn de Vlaamse Ardennen een aantrekkingspool in Vlaanderen.

Vele aangename wandel- en fietsroutes zijn hier te vinden. De Vlaamse Ardennen zijn door hun landschappelijke kenmerken (heuvels, kasseiwegen) vooral in trek bij geofeende fietsers en wielertoeristen. De wielervedstrijd 'Ronde van Vlaanderen' geeft elk jaar weer internationale promotie aan deze streek. De beukenbossen vormen dan weer ideale wandelgebieden.

Voor de Zwalmvallei oefent een grote aantrekkingskracht uit op fietsers en wandelaars. Oudenaarde, de tweede cultuurhistorische stad van Oost-Vlaanderen, maar ook Geraardsbergen,



[Figuur 25: Bestaande toeristisch-recreatieve structuur]

Ronse en Zottegem trekken met hun rijk cultuurpatrimonium heel wat dagtoeristen aan. Oudenaarde geniet internationale faam met zijn 'verdures' (wandtapijten).

Het Kluisbos nabij Ronse en het provinciaal domein De Gavers, ten noorden van Geraardsbergen aan de oevers van de Dender, zijn de belangrijkste toeristisch-recreatieve attractiepolen van deze streek.

Dit alles, in combinatie met de provinciale archeologische musea in Ename en Velzeke, de Kaaihoeve, en het watertoerisme op Schelde en Zwalm, zorgen voor een toeristisch-recreatief netwerk voor eendagstoerisme en korte vakanties.

▶ 4. TRENDS

De belangrijkste sectorale trends betreffen:

- een stijgend belang van korte vakanties;
- behoefte aan actieve, individuele vrijetijdsbesteding (wandelen, fietsen, ruitersport, watersport);
- een toenemende belangstelling voor het platteland en de natuur;
- opnieuw interesse in eigen streek (streekproducten, folklore, ...);
- meer belangstelling voor cultuur en lokale geschiedenis (cultuurtoerisme);
- toerist wil dingen beleven in plaats van zien:
 - groeiend belang van evenementen;
 - groeiend succes van daguitstappen (ook cfr. groter wordende groep - actieve - senioren);
 - behoefte aan veilig avontuur;
 - behoefte aan fantasie en inkleding (toenemend belang themaparken, bezoekerscentra, ...);
- behoefte aan combinatiemogelijkheden (bv. cultuur en fietsen).
 - toenemende behoefte om zich in kleinere groepen (familie, vrienden) terug te trekken;
 - kleinschalige accommodatie voor bepaalde doelgroepen die meer privacy, betaalbaar comfort en individuele voorzieningen willen, wint aan belang.

Deze trends kunnen verschuivingen met zich meebrengen in het ruimtegebruik, bv. het toenemen van verblijfsaccommodatie in (voormalige) landbouwbedrijven, een grotere recreatiedruk in bossen, ...

▶ 5. PROBLEMEN

→ TEKORT AAN KLEINSCHALIGE VERBLIJFSMOGELIJKHEDEN

Algemeen kan in de toeristische sector een toenemende belangstelling voor het platteland en de natuur en een verhoogde interesse voor folklore en streekproducten waargenomen worden. Tegelijk is er in Oost-Vlaanderen veel vraag vanuit de hoek van de initiatiefnemers om faciliteiten voor hoeve- en plattelandstoerisme te mogen inrichten en uitbaten. Het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning voor het opstarten van een plattelandverblijf wordt echter sterk bemoeilijkt door de stringente regelgeving (o.a. koppeling aan nevenbestemming landbouw) en de verwarring er rond.

→ VERGUNNINGSPROBLEMATIEK VOOR OPENLUCHTRECREATIEVE VERBLIJVEN

Het decreet op de openluchtrecreatieve verblijven van 3 maart 1993 en de besluiten van de Vlaamse Regering van 23 februari en 8 maart 1995 zijn gericht op de kwalitatieve uitbouw van terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven door middel van vergunningen. In oktober

2002 waren nog maar 28 van de 45 Oost-Vlaamse terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven vergund volgens het nieuwe decreet.

Van de niet vergunde terreinen zijn er 5 volledig en 6 deels zonevreemd gelegen. 6 van de 11 zonevreemde terreinen zijn momenteel geregulariseerd via ruimtelijke uitvoeringsplannen die in het kader van art. 188bis werden opgemaakt door het Vlaams Gewest. Zij zullen in de toekomst over een kampeervergunning kunnen beschikken. Andere terreinen moesten reeds sluiten of zijn met sluiting bedreigd.

Op een aantal terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven wordt permanent gewoond. Op 1 juli 2002 woonden er in totaal 322 gezinnen of 615 personen permanent op de (vergunningplichtige) terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven. De permanente bewoning is hoofdzakelijk geconcentreerd in de gemeente Temse, waar 289 gezinnen wonen op 1 terrein. Dit terrein beschikt niet over een goedgekeurd gemeentelijk begeleidingsplan voor de herhuisvesting van deze mensen. Alle andere terreinen (op één na) beschikken wel over zo'n gemeentelijk begeleidingsplan. Het gaat hier om terreinen in Berlare, Buggenhout en Zwalm.

Verder is er behoefte aan de kwalitatieve opwaardering van de huidige openluchtrecreatieve verblijven.

Ook is er een tekort aan kwalitatieve toeristische standplaatsen die kunnen voldoen aan de vraag naar kamperen voor kortere periodes.

→ ONVOLDENDE FACILITEITEN VOOR VAARTOERISME

In de provinciale beleidsnota 1995 - 2000 voor water- en rivierstoerisme wordt gewag gemaakt van een tekort van minstens 500 ligplaatsen om tot een volwaardige ontsluiting te komen van het toervaartnet. Bovendien zijn er recent talrijke ligplaatsen langs de Moervaart verloren gegaan. Tenslotte dient gesteld dat de meeste clubs zonevreemd gelegen zijn (zie onderstaande tabel).

□ [Tabel 7: Faciliteiten voor vaartoeisme versus de hoofdbestemming van het gewestplan]

Aanlegplaats/Jachthaven en/of watersportvereniging/locatie	Hoofdbestemming Gewestplan
Royal Belgian Sailing Club (R.B.S.C.) Langerbrugge	industriegebied
Temse Watersportvereniging	industriegebied
V.V.W. Mendonk aan Moervaart	regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter
Kon. Yachtclub Gent (K.Y.C.G.) Langerbrugge	industriegebied
V.V.W. Gent Leie Snepdijk	gebied voor dag- en verblijfsrecreatie
V.V.W. Kruibeke op Zeeschelde	natuurgebied
Leie Snelvaarders (L.S.V.)	natuurgebied
W.S.V. Costa Zela op Zeeschelde	woongebied met landelijk karakter/gebied voor dagrecreatie
Eeklose Watersportvereniging (E.W.S.V.)	industriegebied
Deinze Yacht Club (D.Y.C.)	gebied voor dagrecreatie
V.V.W. Lokeren	woongebied / woongebied met cultureel, historisch en/of esthetische waarde
Gentse Leie Vaarders (G.L.V.) Snepdijk	gebied voor dag- en verblijfsrecreatie
V.V.W. Jachtclub Driegoten Hamme	bosgebied
Koninklijke Gentse Watersportvereniging (K.G.W.V.) Snepdijk	gebied voor dag- en verblijfsrecreatie
V.V.W. Dendermonde op Zeeschelde	natuurgebied

Aanlegplaats/Jachthaven en/of watersportvereniging/locatie	Hoofdbestemming Gewestplan
Vaarcentrum Drongen (V.C.D.)	natuurgebied
W.S.V. Jachtclub Baasrode op Zeeschelde	Industriegebied
W.S.V. De Noord (Doel)	natuurgebied met erfgoedwaarde (tav transport- en pijpleidingen)
Watersport Moervaart vzw	woongebied / landschappelijk waardevol agrarisch gebied
W.S.V. Spanjeveer Mendonk	landschappelijk waardevol agrarisch gebied
Yachting Merelbeke	industriegebied
Leie Zeil Club (L.Z.C.) Assels	woongebied
W.S.V. Rupelmonde op Zeeschelde	woongebied
Gent Centrum Yacht Club	woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde
Motor Yacht Club Gent (M.Y.C.G.) St-Martens-Lerne	natuurgebied
V.V.W. Moerzeke	natuurgebied met wetenschappelijke waarde of natuurreservaat
W.S.V. Prosperpolder op Zeeschelde	natuurgebied met wetenschappelijke waarde of natuurreservaat
Watersportvereniging De Zeevissers Mendonk vzw	regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter
Durme Ski & Bootclub	Natuurgebied
V.V.W. Den Bleek Geraardsbergen	woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde / palend aan parkgebied
V.V.W. Ninove	gebied voor dagrecreatie
V.V.W. Aalst	industriegebied
Jachthaventje De Gavers aan Provinciaal domein	gebied voor verblijfsrecreatie
Aanlegsteiger Zwarte Flesbrug – Pollare	gebied voor dagrecreatie
Private haven Ter Killen –Zeeschelde	natuurgebied
Gemeentesteiger Rupelmonde	woongebied
Private steiger kanovaart Kalvebrug	landschappelijk waardevol agrarisch gebied
Aanlegplaats passagiersvaart Kalvebrug	landschappelijk waardevol agrarisch gebied
Aanlegsteiger passagiersvaart St-Martens-Lerne	valleigebied (of agrarisch gebied met landschappelijke waarde)
Gemeentesteiger passagiersvaart St-Martens-Latem	woongebied met cultuurhistorische en/of esthetische waarde
Aanlegsteiger Gentse Leievaarders in Drongen Hassels	woongebied
Aanlegsteiger KGWV wijk Tempelhof Astene	agrarisch gebied
Aanlegsteiger KGWV aan Europabrug	woongebied
Aanlegsteiger gemeente Gavere	gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
Aanlegsteiger gemeente Oudenaarde	gebied voor stedelijke ontwikkeling

Met betrekking tot kano- en kajakvaren in het Grensoverschrijdend Krekengebied wordt de onmogelijkheid om circuits te vormen als probleem aangehaald.

→ ZONEVREEMDE RECREATIEVE ELEMENTEN

De zonevreemdheid van recreatieve elementen komt in vele gemeenten voor. De opmaak van een sectoraal BPA (zie: omzendbrief RO/98/05 van 22.09.98 betreffende het bijzonder plan van aanleg voor zonevreemde terreinen en gebouwen voor sport-, recreatie- en jeugdactiviteiten) geeft de gemeenten de kans om mits een beleidsvisie aan de zonevreemde problematiek oplossing te bieden. Hierboven wordt de situatie op het vlak van de infrastructuur voor het vaartoerisme getoond.

→ BEPERKTE DRAAGKRACHT VAN DE RUIMTE EN GEVAAR VOOR TOERISTISCH-RECREATIEVE DRUK OP BEPAALDE GEBIEDEN

Een te sterke concentratie van toeristisch-recreatieve elementen en/of een grote toeristisch-recreatieve activiteit dreigen de aantrekkingskracht van sommige streken (bv. het idyllisch-intimistische karakter van de dorpjes en het heuvelend landschap van de Vlaamse Ardennen, het landelijk karakter van het Meetjesland, de Leie en oevers) in het gedrang te brengen.

De grote bevolkingsdichtheid in Vlaanderen leidt ertoe dat er conflicten met andere openruimtefuncties ontstaan. Vooral de natuurlijke structuur (water- en oeverbiotopen, bossen) heeft plaatselijk te lijden van overrecreatie door vertrapping, geluidsoverlast, enz. Gezien de verwachte groei van toerisme en recreatie, bestaat het gevaar dat de conflicten met de andere openruimtefuncties nog zullen toenemen.

→ JEUGDTOERISME

T.o.v. het gemiddelde binnen de Vlaamse Gemeenschap heeft Oost-Vlaanderen een gering aanbod aan groepsverblijfsplaatsen voor de jeugd. Dit kan voor een deel verklaard worden door de afwezigheid van natuurlijke gegevens (bv. de Kempen, de kust, de Ardennen) die uitnodigen als speelterrein voor jeugdgroepen. Oost-Vlaanderen beschikt nochtans eveneens over een aantal troeven (bv. Vlaamse Ardennen, de polders). Misschien worden ze te weinig uitgespeeld of gepromoot.

Ook voor bivakhuizen categorie C die door de aanwezige infrastructuur het meest geschikt zijn voor vorming scoort Oost-Vlaanderen minder goed. Het gemiddelde van slaapplekken cat. C per jeugdige in Oost-Vlaanderen blijkt onder de helft van het Vlaams gemiddelde te zitten. Oost-Vlaamse jongeren kunnen, voor het volgen van vorming, minder goed in eigen provincie terecht.

Er blijkt ook dat de bivakhuizen in Oost-Vlaanderen een veel kleinere capaciteit hebben dan in andere provincies. Hieruit blijkt dan ook het probleem dat grotere groepen in Oost-Vlaanderen moeilijk terechtkunnen.

→ MOTORSPORTEN MET GELUIDSHINDER

Er is een gebrek aan ruimte voor het beoefenen van motorsporten met geluidshinder, zowel te land, te water als in de lucht.

▶ 6. POTENTIES

6.1. Recreatief medegebruik

Oost-Vlaanderen heeft vele potenties op het vlak van recreatief medegebruik. De nadruk wordt gelegd op zachte vormen van toerisme en recreatie (wandelen, fietsen, toervaren, plattelandstoerisme, hengelen, enz.). Een toenemend belang van toeristisch-recreatief medegebruik wordt verwacht, o.a. door een toenemende interesse voor kleinere dorpen, een toenemende belangstelling voor het platteland en voor de natuur, vernieuwde interesse voor de eigen streek, enz. Juridische randvoorwaarden zijn terug te vinden in de recente decreten betreffende natuurbehoud en bosbeheer. Er wordt telkens melding gemaakt van de toelaatbare organisatie van recreatief medegebruik. Dit wordt weliswaar onderworpen aan het opstellen van een inrichtingsplan. Op deze manier wordt er tussen de verschillende sectoren samengewerkt om een voor elke partij winnende toekomstsituatie te creëren.

6.2. Streekgebonden potenties

Elke regio in Oost-Vlaanderen kenmerkt zich door een unieke combinatie van landschapselementen, recreatieve en cultuurhistorische elementen. Door onderlinge samenwerking en het maken van functionele ruimtelijke relaties tussen de verschillende toeristisch-recreatieve elementen in een streek kan elke streek zich als een eenheid profileren. De grote diversiteit in toeristisch-recreatieve entiteiten op korte afstand van elkaar maakt tegelijkertijd dat de provincie als geheel een aanzienlijke aantrekkingskracht inzake toerisme en recreatie heeft.

6.3. Water en reliëf als bindende elementen

Heel wat toeristisch-recreatieve elementen zijn op de één of andere manier gebonden aan kanalen of waterlopen. De Oost-Vlaamse kanalen en waterlopen zijn niet alleen de dragers van het vaar- en watertoerisme (bv. waterski, hengelen) maar zijn vaak ook heel geschikt voor het fietstoerisme (jaagpaden) en andere toeristisch-recreatieve bewegingen. Verschillende toeristisch-recreatieve elementen zijn tevens verbonden aan reliëfkenmerken. Kanalen en waterlopen en reliëf vormen dan ook de structurele elementen waarlangs de toeristisch-recreatieve verbindingen tussen de streken in Oost-Vlaanderen onderling en provinciegrensoverschrijdende verbindingen versterkt kunnen worden.

6.4. Aandacht voor de historische en archeologische rijkdom van de Vlaamse steden en historische kernen

De grote rijkdom aan bodemarchief en cultuurhistorische monumenten en relictten, zowel in grote steden als Gent, maar ook in middelgrote centra als Aalst of kleinere historische kernen als Geraardsbergen en Ninove, is illustratief voor het rijke verleden en de historische groei van deze kernen vanaf de Middeleeuwen. Een gericht beschermingsbeleid en inpassing van het archeologisch onderzoek in de planning van bodemverstorende werken, met archeologisch onderzoek voorafgaand aan de verstoring, kunnen leiden tot grote potenties betreffende cultuurtoeristische ontsluitingen van het bodemarchief en inpassing van belangrijke relictten in het stadswefsel. Bovendien kunnen ze tevens als inspiratiebron werken voor aspecten van planning zelf. Gezien het belang en de rijkdom van de Vlaamse steden in de Middeleeuwen en later biedt dit totnogtoe onvoldoende geëxploreerde mogelijkheden naar toeristische ontsluiting en een internationale profilering van de Vlaamse steden op cultuurhistorisch en archeologisch gebied.

▶ 1. DEFINITIE

De ruimtelijk-economische structuur geeft de samenhang weer tussen ruimten die hoofdzakelijk gekarakteriseerd worden door economische activiteiten. Specifiek wordt gezocht naar de locatie, omvang en aard van de belangrijke economische concentraties en in de mate van het mogelijke ook naar hun interne en onderlinge economische relaties. Binnen de ruimtelijk-economische structuur wordt ook aandacht besteed aan de kleinhandel van regionaal belang en het ruimtelijk voorkomen ervan.

▶ 2. PROFIEL VAN DE OOST-VLAAMSE ECONOMIE

2.1. Een groeiende economie

De toegevoegde waarde is een maatstaf voor de groei van de economie in een welbepaalde regio. Het Oost-Vlaams regionaal product²¹ (tegen basisprijs) is toegenomen tot 24 miljard €. De gemiddelde jaarlijkse groei van 3,4% situeert zich onder de gemiddelde groei van 3,6% voor het Vlaams Gewest. Het Oost-Vlaams aandeel blijft daardoor nagenoeg stabiel.

□ [Tabel 8: Bruto toegevoegde waarde tegen basisprijs, in lopende prijzen (1999) voor de Oost-Vlaamse arrondissementen]

Arrondissement	Absolute cijfers in duizend €	Provinciaal aandeel in %	Bruto toegevoegde waarde per inwoner in €
Aalst	3 477 645	14,5	13 256
Dendermonde	2 679 359	11,1	14 362
Eeklo	1 070 182	4,5	13 474
Gent	11 181 583	46,5	22 516
Oudenaarde	1 848 766	7,7	16 162
Sint-Niklaas	3 783 227	15,7	16 863
Oost-Vlaanderen	24 040 762	100,0	17 629

Bron: INR - regionale rekeningen

²¹Bij deze bespreking kan niet teruggekoppeld worden naar cijfers uit voorgaande jaarboeken omdat i.v.m. de statistische registratie van de toegevoegde waarde een nieuwe aanpak geldt. Het Instituut voor Nationale Rekeningen (INR) (met ingang van 28 maart 2001), publiceert tegelijk met de invoering van een preciezere registratiemethode, voor het eerst de regionale verdeling van de toegevoegde waarde tegen basisprijs en in lopende prijzen (overeenkomstig het Europese systeem ESR 1995). De vroegere waardering tegen marktprijs werd vervangen door een waardering tegen basisprijs. Dit komt in hoofdzaak neer op het feit dat de gegevens verder gezuiverd zijn van productgebonden heffingen. Het INR heeft wel een herwaardering opgemaakt tegen basisprijs die teruggaat tot 1995.

□ [Tabel 9: Bruto toegevoegde waarde tegen basisprijs, in lopende prijzen (1999) voor de Vlaamse provincies]

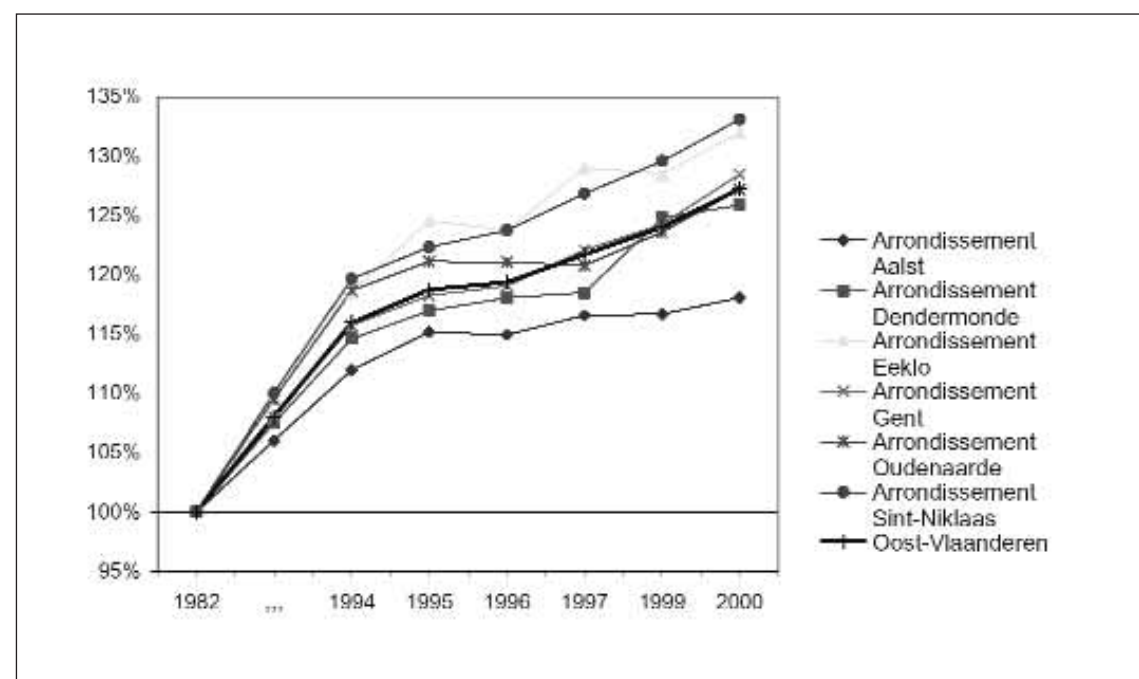
Provincie	Absolute cijfers in duizend €	Aandeel in Vlaanderen in %	Bruto toegevoegde waarde per inwoner in €
Antwerpen	39 044 567	32,6	23 726
Limburg	13 552 944	11,3	17 052
Oost-Vlaanderen	24 040 762	20,1	17 629
Vlaams-Brabant	21 608 161	18,1	21 218
West-Vlaanderen	21 410 422	17,9	18 947
Vlaanderen	119 656 856	100,0	20 102

Bron: INR - regionale rekeningen

2.2. Werkgelegenheid

Op een totale bevolking van 1 361 623 inwoners (1/1/2000) telt Oost-Vlaanderen (2000) 404 373 werknemers en 93 595 zelfstandigen in hoofdberoep. De werkgelegenheid in Oost-Vlaanderen is sinds 1982 met ruim 20% toegenomen. De arrondissementen Eeklo en Sint-Niklaas kenden een toename van de werkgelegenheid die de 25% overschrijdt.

▲ [Grafiek 1: Evolutie van de werkgelegenheid (1982-2000)]



Bron: RSZ, RSVZ en eigen bewerking

→ WERKGELEGENHEID EN ONDERNEMINGEN

Ongeveer 45% van de werkgelegenheid in Oost-Vlaanderen wordt gerealiseerd in ondernemingen met meer dan 99 werknemers. Zij vertegenwoordigen 2% van de ondernemingen. Een kwart van de werkgelegenheid wordt gerealiseerd in ondernemingen met een bedrijfsdimensie kleiner dan 20 werknemers.

In de regel kent de industrie grotere bedrijven, de diensten eerder kleinere. De groei situeert zich bij de diensten, in het segment van de kleinste bedrijven. Hierdoor stijgt het belang van de KMO's in de economie. Vanuit het oogpunt van de werkgelegenheid zijn ze momenteel ongeveer even belangrijk als de grote bedrijven (meer dan 50 werknemers).

□ [Tabel 10: Ondernemingen en werknemers naar dimensieclassen, per arrondissement (2000) (% in totaal)]

Arrondissement	minder dan 20 werknemers		van 20 tot 99 werknemers		meer dan 99 werknemers	
	onderne- mingen	werk- nemers	onderne- mingen	werk- nemers	onderne- mingen	werk- nemers
Aalst	89,6	29,1	8,2	29,5	2,1	41,5
Dendermonde	88,9	31,3	9,1	33,4	2,0	35,3
Eeklo	89,8	33,5	8,7	36,0	1,5	30,5
Gent	89,2	22,0	8,5	22,9	2,2	55,0
Oudenaarde	87,7	28,2	10,0	32,9	2,2	38,9
Sint-Niklaas	89,0	32,7	9,0	30,7	2,0	36,6
Oost-Vlaanderen	89,1	26,7	8,3	27,6	2,1	45,7
Vlaanderen	88,9	26,6	8,6	27,1	2,1	46,3

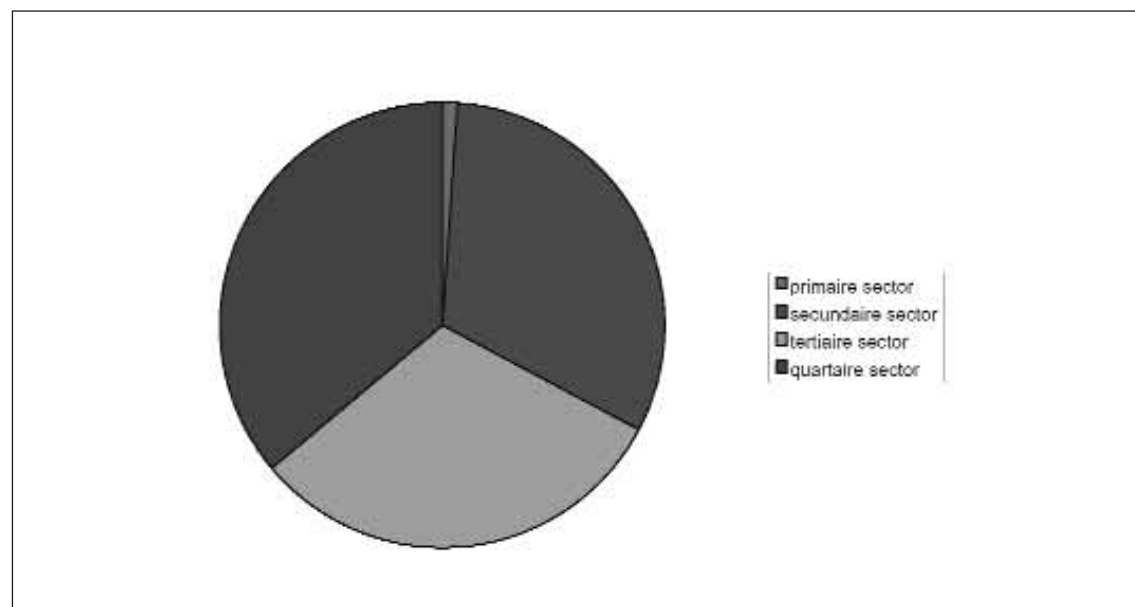
Bron: RSZ, 2000

→ WERKGELEGENHEID SECTORAAL

In vergelijking met Vlaanderen situeert zich de werkgelegenheid in Oost-Vlaanderen vooral in de quartaire en secundaire sector (concentratie-index).

Binnen de quartaire sector zijn 'gezondheid en sociale zaken' en 'onderwijs' de belangrijkste subsectoren. Binnen de secundaire sector is de textielsector, in vergelijking met Vlaanderen (ongeveer 18 687 werknemers), beduidend goed vertegenwoordigd. Ook voeding, drank en tabak (iets meer dan 14 000 werknemers) en de 'bouw' kennen een groter aandeel in de werkgelegenheid dan voor Vlaanderen.

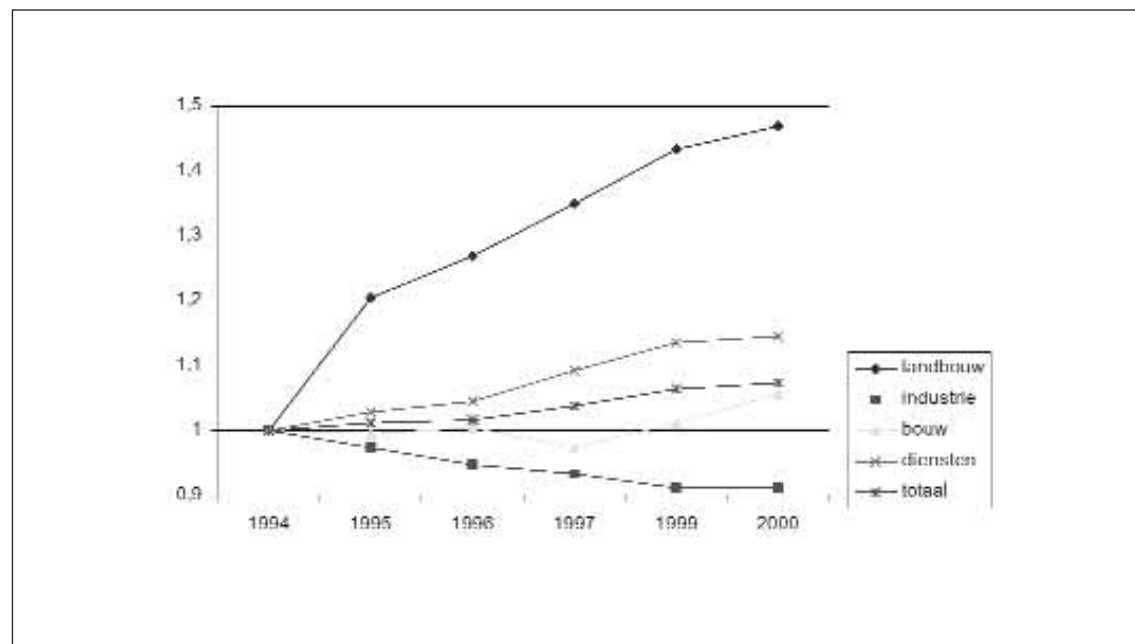
▲ [Grafiek 2: Werkgelegenheid (RSZ) naar sector, 2000]



Bron: RSZ, 2000

De werkgelegenheid in de dienstensector en de landbouw zijn sinds 1981 stijgend, terwijl deze in de secundaire sector (industrie en bouw) eerder stagneert.

▲ [Grafiek 3: Evolutie van de werkgelegenheid per sector 1994-2000]



Bron: RSZ en eigen bewerking

□ [Tabel 11: Werkgelegenheid naar bedrijfstakken (RSZ, 2000)]

	RSZ, 2000	%	concentratie-index
primaire sector	4207	1,0	0,78
secundaire sector	128 559	31,8	1,07
energie en water	3 784	0,9	1,45
winning van delfstoffen	35	0,0	0,27
industrie	95 209	23,5	1,03
<i>basismetaal en verwerking</i>	33 289	8,2	0,88
<i>bouwmateriaal</i>	3 050	0,8	0,81
<i>chemie en kunststoffen</i>	13 770	3,4	0,96
<i>voeding, drank en tabak</i>	14 626	3,6	1,10
<i>textiel, leer en kleding</i>	18 687	4,6	1,94
<i>hout en meubelen</i>	4 378	1,1	0,74
<i>papier en drukkerij</i>	7 017	1,7	1,07
<i>diverse</i>	392	0,1	0,31
bouw	29 531	7,3	1,20
tertiaire sector	125 816	31,1	0,84
handel en reparatie	48 796	12,1	0,92
horeca	10 499	2,6	0,79
transport en verkeer	21 861	5,4	0,74
financiële instellingen	8 509	2,1	0,88
diensten en huur	36 151	8,9	0,83
quataire sector	145 791	36,1	1,12
overheid	35 039	8,7	1,06
onderwijs	44 952	11,1	1,16
gezondheid en sociale zaken	64 150	15,9	1,13
overige	1 060	0,4	1,24
TOTAAL	404 373	100	-

(*) concentratie-index = Oost-Vlaams aandeel t.o.v. Vlaams aandeel

Bron: RSZ, 2000

→ DE WERKGELEGENHEIDSGRAAD

De werkgelegenheidsgraad geeft aan in hoeverre een bepaalde geografische entiteit er in slaagt werk te verschaffen. Globaal bedraagt de werkgelegenheidsgraad voor Oost-Vlaanderen 60,4. Een deel van de Oost-Vlaamse beroepsbevolking is dus in principe aangewezen op pendel.

Meer in detail bekeken toont deze indicator grote verschillen tussen de arrondissementen. De arrondissementen Aalst en Dendermonde hebben een werkgelegenheidsgraad die zich net onder 50 situeert, resp. 46,9 en 49,4. De arrondissementen Eeklo, Sint-Niklaas en Oudenaarde hebben een werkgelegenheidsgraad van respectievelijk 50,7; 57,6 en 60,5. Het arrondissement Gent scoort hoog met 74,5.

→ WERKLOOSHEID

De werkloosheid²² in Oost-Vlaanderen is gedaald tot 42 389 eenheden op 31 januari 2002. De werkloosheidscoëfficiënt is vergelijkbaar met die voor Vlaanderen, met name 5,1. Het aantal werkloze vrouwen bedroeg 22 567 t.o.v. 19 822 mannen. In vergelijking met het Vlaams Gewest is de werkloosheid bij de vrouwen analoog, bij de mannen 0,1% hoger.

De werkloosheid situeert zich opvallend in de leeftijdsgroep 35-50 jaar (41,2%), gevolgd door de groep 25-35 jaar (27,1%).

Naar studieniveau bekeken situeert de werkloosheid zich voornamelijk bij de lager geschoolden: lager onderwijs (25,6%), lager secundair (23,0%) hoger secundair (27,1%).

▶ 3. BESTAANDE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

3.1. Historische evolutie van de industriële activiteit in Oost-Vlaanderen

De Leiestreek, het centrum van huisnijverheid voor spinners en wevers, was de voedingsbodeme voor de prille ontwikkeling van de textiel- en confectie-industrie in de tweede helft van de 19^{de} eeuw. Tot 1870 was de Gentse textielindustrie de enige gemechaniseerde nijverheidstak in Vlaanderen, met een kleine uitloper in Sint-Niklaas.

Eind 19^{de} eeuw ontstonden kleine en middelgrote textielfabrieken in Geraardsbergen, Ninove, Aalst, Dendermonde, Hamme, Temse, Ronse en Deinze, maar vooral in Gent. Het zuiden van Oost-Vlaanderen was een gebied met gespreide textielindustrie en nog steeds veel huisnijverheid. De Oost-Vlaamse economische structuur werd gedomineerd door textiel- en confectienijverheid, die een homogeen blok vormde van het Land van Waas, over Gent tot in het Kortrijkse. Schelde, Dender en Leie waren belangrijke waterwegen waarlangs zich bedrijvigheid situeerde.

Vanaf de jaren 1950 verandert het economisch landschap, onder andere door globalisering en stijging van de koopkracht (en daarmee samenhangend de lonen). De economische expansiewetten trekken buitenlands kapitaal aan en het autowegennet begint zich te ontwikkelen. De overheid realiseert industriezones. De aanleg van nieuwe industriële ruimte en de verbreding van het kanaal in de haven van Gent doen een spectaculaire groei ontstaan. Nieuwe bedrijven situeren zich meer en meer in voor het vrachtverkeer goed ontsloten bedrijvzones buiten de stedelijke agglomeraties. Voedingsnijverheid, metallurgie, chemie, metaal en autonijverheid worden belangrijke sectoren. Textiel is tot op vandaag echter de belangrijkste economische sector in Oost-Vlaanderen gebleven.

3.2. Concentratiegebieden van economische activiteiten

De werkgelegenheid is niet gelijkmatig verdeeld over de provincie. Ook per sector treden belangrijke verschillen op. De verkeersassen hebben steeds een belangrijke rol gespeeld in de economische ontwikkeling van nederzettingen. Al in de Middeleeuwen bepaalde het belang van een transportas de ontwikkelingsmogelijkheden van een stad die erlangs gelegen was.

²² Niet-werkende werkzoekenden (EU-definitie van werkloosheid).

Ook nu weerspiegelt de spreiding van oude en nieuwe bedrijventerreinen het belang van transportassen in de economische ontwikkeling.

Ook de ruimtelijke nabijheid van andere bedrijvigheid en voorzieningen speelt een rol in de ontwikkeling van de bedrijvigheid. De historisch belangrijke economische polen (stedelijke centra, concentraties van bedrijvigheid) blijven aantrekkingspunten voor nieuwe bedrijvigheid. Hierbij moet evenwel worden opgemerkt dat door de veranderde mobiliteit en schaalvergroting enige uitwaaiering rondom de historisch belangrijke economische polen merkbaar is.

Onderstaande concentratiegebieden van economische activiteit kunnen in Oost-Vlaanderen onderscheiden worden.

→ TWEE HAVENS ALS ZWAARTEPUNTEN IN DE VLAAMSE ECONOMIE

Op het grondgebied van Oost-Vlaanderen liggen twee (delen van) zeehavens die zwaartepunten zijn in de Vlaamse economie en die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als (internationale) poorten worden geselecteerd: de haven van Gent en de Waaslandhaven. Deze havens bezitten een concentratie en dynamiek van economische activiteiten, een bundeling van infrastructuren en multimodale vervoersmogelijkheden. Bovendien sluiten ze elk aan bij een grootstedelijk gebied, namelijk Gent en Antwerpen.

→ DE HAVEN VAN GENT

De Gentse haven strekt zich uit aan weerszijden van het kanaal Gent-Terneuzen en bevindt zich op het grondgebied van de gemeenten Gent en Evergem. De haven realiseert op het Gentse grondgebied ongeveer 25 000 tewerkstellingsplaatsen.

De trafieken in de Gentse haven zijn sterk gespecialiseerd en bestaan vooral uit droge bulkgoederen, wat onder meer leidt tot een onevenwicht tussen aan- en afvoer. De Gentse haven is in eerste instantie een industriële haven, met de klemtoon op de chemische nijverheid, de autoassemblage en de metaalindustrie. Stilaan verschuift het accent naar transformatie- en distributieactiviteiten.

Het kanaal zelf en de Ringvaart zorgen voor een maritieme ontsluiting en een aansluiting voor de binnenvaart. De R4 (oost en west) ontsluit de haven naar de E40, E17 en N49. Een spoorlijn aan elke zijde van het kanaal geeft een verbinding naar de spoorwegknooppunten in Terneuzen en Gent (Gent-Zeehaven en Merelbeke).

→ DE WAASLANDHAVEN

De Waaslandhaven, in hoofdzaak op het grondgebied van de gemeente Beveren, is het gedeelte van de zeehaven van Antwerpen op de Linker Scheldeoever. Bekeken in samenhang met de Antwerpse Haven (rechter Scheldeoever) is het de grootste haven van Vlaanderen. Op het grondgebied van Beveren werken er in de haven 5 000 à 5 500 personen.

De zuidelijke zone van de Waaslandhaven heeft met zijn bestaande en geplande dokken vooral een overslagfunctie. Het noordelijke deel (tussen Waaslandkanaal en Schelde) kent vooral een industriële ontwikkeling en evolueert sterk naar containeroverslag.

De Waaslandhaven heeft een goede rechtstreekse ontsluiting voor vrachtverkeer via de N49 en de E17. Via de Schelde is de Waaslandhaven rechtstreeks ontsloten voor binnenvaart-

verkeer richting Frankrijk. Verbindingen naar het oosten zijn de maritieme verbinding via de Kallo-sluis, de spoorverbinding via de Kennedytunnel en de wegverbinding via de Liefkenshoektunnel.

→ GROOTSTEDELIJK GEBIED GENT ALS BELANGRIJKSTE TEWERKSTELLINGSPOL IN DE PROVINCIE

Gent is de belangrijkste tewerkstellingspool in de provincie. In Gent (inclusief de haven) en de gemeenten die volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen deel uitmaken van het grootstedelijk gebied Gent, werken er 169 712 personen²³, goed voor 34% van de totale werkgelegenheid in de provincie. De pendelinvloedsfeer van Gent beslaat een groot deel van de provincie.

De secundaire tewerkstelling in het grootstedelijk gebied bedraagt 32% van de totale industriële tewerkstelling in de provincie. De belangrijkste sectoren – niet alleen voor de haven, maar voor de hele stad – zijn de ijzer- en staalindustrie, de autoassemblage en de chemische nijverheid. Deze havengebonden sectoren hebben de haven vooral nodig voor hun aanvoer, al moeten de toeleveranciers wel in de omgeving, maar niet noodzakelijk in de haven zelf gevestigd zijn. Als niet-havengebonden activiteiten zijn de textiel- en voedingssectoren goed vertegenwoordigd.

De tertiaire sector in het grootstedelijk gebied is goed voor 40% van de totale tertiaire en quartaire tewerkstelling in de provincie. Niet verwonderlijk want Gent is de belangrijkste scholenstad (wat betreft het aantal leerlingen) in Vlaanderen, herbergt een groot aantal ziekenhuizen, is als provinciehoofdstad een belangrijk administratief centrum, is ook het belangrijkste handelscentrum in de provincie en vormt een financieel centrum (meerdere regionale zetels van banken en verzekeringsmaatschappijen).

De economische activiteiten in Gent hebben zich van noord naar zuid ontwikkeld: van de kanaalzone, over de binnenstad, het station Gent-Sint-Pieters en Flanders Expo, naar de verkeerswisselaar E40/E17. In deze doorlopende activiteitenband liggen achtereenvolgens de accenten op productiegerichte en dienstverlenende sectoren. Momenteel ontwikkelen de economische activiteiten zich vooral in zuidelijke richting. De lopende uitbreidings- en renovatiewerken in de haven kunnen de ontwikkeling in het noordelijke deel de komende jaren een nieuwe impuls geven.

→ AALST EN SINT-NIKLAAS ALS REGIONALE STEDEN MET EEN BELANGRIJKE TEWERKSTELLINGSFUNCTIE

Aalst is voor zijn regio een concentratiepunt van werkgelegenheid. De werkgelegenheid bedroeg in 2000 31 906 personen, goed voor 6,5% van de totale werkgelegenheid in de provincie. De pendelinvloedsfeer van Aalst is eerder beperkt tot de omliggende gemeenten, wat echter te verklaren is door de grote gerichtheid van deze regio op Brussel.

De secundaire tewerkstelling beslaat ongeveer een kwart van de werkgelegenheid in Aalst. Het is van oudsher een industriestad, met nog heel wat bedrijvigheid op industriezones aan de Dender, maar ook aan de E40. Rubber en voeding, en in mindere mate textiel, zijn de belangrijkste industriële sectoren qua tewerkstelling. De tewerkstelling in de tertiaire en quartaire sector omvat ongeveer 70% van de totale werkgelegenheid.

In Sint-Niklaas werken 30 840 personen, waardoor de stad qua werkgelegenheid op hetzelfde niveau staat als Aalst. De stad ligt in de invloedszone van Antwerpen, waardoor haar eigen pendelinvloedsfeer ook beperkt wordt tot de omliggende gemeenten. De werkgelegenheid wordt voor meer dan 70% opgevangen in de tertiaire en quartaire

²³ RSZ, RSVZ, 2000.

sectoren, voor een kwart in de secundaire sector. In de industriële sector is er specialisatie merkbaar in de textielindustrie en ook wel in niet-metaal, mineralen en machinebouw. Een groot aandeel van de bedrijventerreinen in Sint-Niklaas situeert zich aan de E17 (op de grens met Temse) en langsheen de spoorwegen in de stadsrand.

→ KLEINE STEDEN ALS ECONOMISCHE CONCENTRATIEPUNTEN EN VERZORGENDE SUBREGIONALE CENTRA

De kleine steden laten, weliswaar van een andere grootteorde dan de groot- en regionaalstedelijke centra, nog aanzienlijke werkgelegenheidscijfers optekenen. In afnemende volgorde van tewerkstelling betreft het: Beveren (15 824 tewerkgestelden, inclusief de werkgelegenheid in de Waaslandhaven), Oudenaarde (15 665), Dendermonde (15 589), Lokeren (13 404), Deinze (11 712), Ninove (10 145), Ronse (9 068), Wetteren (9 506), Eeklo (7 873), Temse (7 907), Geraardsbergen (7 601) en Zottegem (6 763). Deze steden zijn belangrijk voor de subregionale tewerkstelling.

In Oudenaarde, Ronse en in mindere mate in Beveren is het belang van de industriële tewerkstelling groot in vergelijking met het provinciaal gemiddelde. In Oudenaarde zijn deze arbeidsplaatsen over vele sectoren gespreid, met een lichte specialisatie in de textielsector. In Ronse daarentegen is de textielsector goed voor meer dan de helft van de industriële tewerkstelling. Beveren kent vooral een specialisatie in de sectoren elektriciteit en gas (kerncentrale), chemie (haven) en voeding. In Temse, Geraardsbergen en Zottegem is het aandeel van de industriële tewerkstelling dan weer opvallend laag.

→ EEN AANTAL NIET-STEDELIJKE GEMEENTEN MET EEN BELANGRIJKE WERKGELEGENHEID

Een aantal niet-stedelijke gemeenten spelen een belangrijke rol, vooral op het vlak van de industriële (secundaire) tewerkstelling. Zij beschikken veelal ook over een omvangrijke oppervlakte ingenomen bedrijventerreinen: Zele, Aalter, Hamme, Nazareth, Maldegem en Erpe-Mere.²⁴

3.3. Algemeen beeld van de ruimtelijk-economische structuur

→ DE HAVENS ALS SPECIFIEK RUIMTELIJK-ECONOMISCH LANDSCHAP EN MOTOR VOOR ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN

De havens zijn de belangrijkste concentratiepunten in de ruimtelijk-economische structuur van Vlaanderen. Ze zijn niet alleen belangrijk voor de tewerkstelling, maar vormen ook de poorten van de Vlaamse economie en een motor voor de economische ontwikkeling van grote delen van Oost-Vlaanderen.

→ GENT EN OMGEVING ALS ECONOMISCH KERNGEBIED VAN OOST-VLAANDEREN

De combinatie van een goede ontsluiting via weg, water en spoor, de wisselwerking met de haven en het historisch-economisch belang, maakt dat Gent de belangrijkste economische pool in de provincie is. Ook rond Gent hebben zich belangrijke, goed ontsloten tewerk-

²⁴ Door het gebruik van gegevens per gemeente komt het belang van de werkgelegenheid in het gebied langs de E17 ten zuiden van Gent niet onmiddellijk tot uiting. Ter hoogte van Zulte-Kruishoutem langs de E17 bevindt zich een aanzienlijke oppervlakte bedrijventerrein. Samen spelen beide gemeenten een belangrijke rol op het vlak van werkgelegenheid.

stellingscentra en nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld. Zij profiteren mee van de uitstraling van Gent.

DE E17 ALS NIEUWE ECONOMISCHE ONTWIKKELINGSAS

- De E17 is een internationale transportas die in belangrijke mate nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen bepaalt. De havens (Rotterdam, Antwerpen, Le Havre) spelen hierbij een belangrijke rol.

Tussen Gent en Antwerpen situeert zich een snoer van opeenvolgende tewerkstellingsknopen en bedrijventerreinen gericht op de E17, Sint-Niklaas, Lokeren, Temse, Zele, Beveren, Hamme, Kruibeke. De onderlinge verbindingen via secundaire wegen en de aansluiting op de as Antwerpen/Brussel via de N16 vormen bijkomende stimulansen in de ontwikkeling van het snoer van economische knopen.

Tussen Gent en Kortrijk/Waregem doet zich een gelijkaardige ontwikkeling voor. De Leie heeft meegespeeld in de historische ontwikkeling van deze bedrijvigheid, de nieuwe ontwikkelingen zijn vooral gericht op de E17. Ook in voorheen landelijke gemeenten (Nazareth, Kruishoutem, Zulte) hebben zich grote bedrijventerreinen langs de E17 ontwikkeld. De bedrijventerreinen situeren zich nabij de op- en afritten van de E17. Het gaat hier om aanzienlijke oppervlaktes bedrijventerrein ter hoogte van Nazareth-Deinze en Zulte-Kruishoutem.

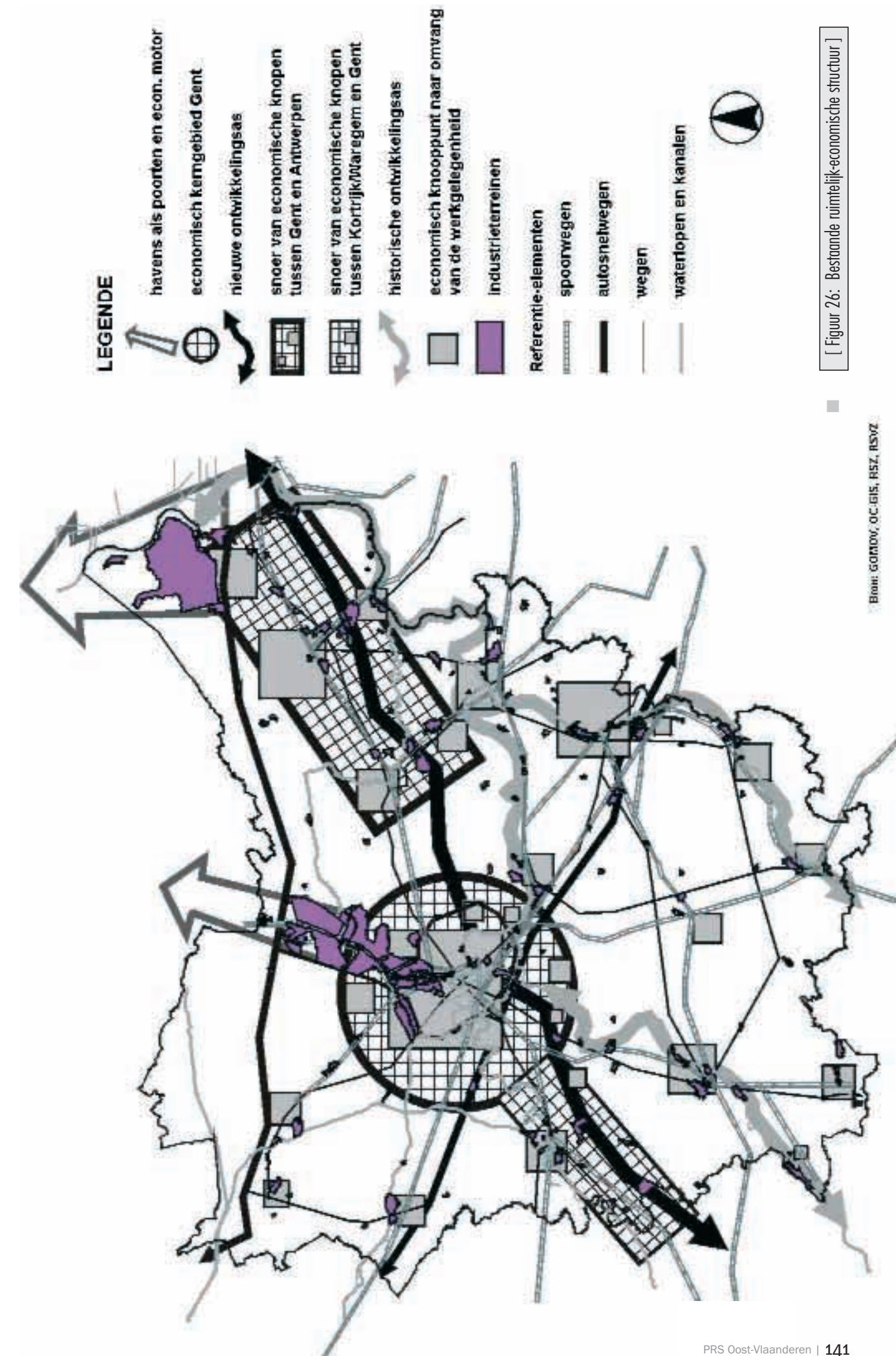
DE DENDER ALS HISTORISCHE ONTWIKKELINGSAS

- De Dender is belangrijk geweest voor de historische economische ontwikkeling van Aalst, Ninove, Geraardsbergen en Dendermonde. Deze steden vormden vroeger economische polen van provinciaal belang. Door de oriëntatie van de bedrijvigheid op het wegverkeer heeft de Dender, als economische as, sterk aan belang ingeboet.

Aalst profiteert nog in grote mate van de onmiddellijke ontsluitingsmogelijkheden naar de E40. De andere Dendersteden zijn op dit vlak minder goed ontsloten. Door hun ligging tussen Gent en Antwerpen/Brussel en de verbindingen via secundaire wegen en spoor naar deze economische polen, hebben ze zich als economische centra kunnen handhaven. Voor Dendermonde is de ligging tussen E40, E17 en N16 van belang. Voor Ninove en Geraardsbergen spelen de ontsluitingsmogelijkheden via secundaire wegen een rol, maar ook de ligging t.o.v. een vrij landelijk ommeland.

DE SCHELDE ALS HISTORISCHE ONTWIKKELINGSAS

- De aanwezigheid van bedrijventerreinen langs de Schelde wijst op het historische belang van deze waterweg in de economische ontwikkeling. Steden als Oudenaarde, Wetteren, Dendermonde en Temse hebben hun historische ontwikkeling o.m. te danken aan hun ligging aan de Schelde. Ook in kleinere gemeenten zijn opeenvolgende historische of recentere bedrijventerreinen ontwikkeld langs de Schelde (Kluisbergen, Gavere, Wichelen, Kruibeke, ...). Momenteel is het belang van de Schelde als economische ontwikkelingsas echter verminderd.



3.4. Kleinhandel van bovenlokaal belang

→ DEFINITIE

Kleinhandel is de commerciële activiteit van het verkopen van niet ter plaatse vervaardigde goederen aan de onmiddellijke gebruiker. In het kader van het provinciaal structuurplan wordt gefocust op de kleinhandel van bovenlokaal belang.

→ INVENTARISATIE VAN DE KLEINHANDEL VAN BOVENLOKAAL BELANG

Bij de inventarisatie van de kleinhandel van bovenlokaal belang werd enkel de kleinhandel buiten de kernen onderzocht, aangezien voor deze ontwikkelingen een specifiek provinciaal ruimtelijk beleid zal worden uitgewerkt. Op basis van terreinonderzoek langs alle N-wegen in de provincie, werd alle kleinhandel (detailhandel en horeca) langs die wegen en buiten de bebouwde kommen in kaart gebracht. Wat de kleinhandel betreft, zijn de stedelijke kernen elk op hun eigen niveau van bovenlokaal belang.

Voor een meer gedetailleerd onderzoek werd volgende inventarisatie van kleinhandelsconcentraties gemaakt:

- lineaire concentraties van minstens 7 handelszaken per km weglengte, waarbij de afstand tussen de handelszaken nergens groter is dan 250 m, indien niet bebouwd, of 500 m, indien bebouwd voor andere functies;
- vlekvormige concentraties van minstens 5 handelszaken met een gemeenschappelijke parking van min. 100 plaatsen, voor zover ze al geen onderdeel uitmaken van een geselecteerde lineaire concentratie;
- solitaire handelszaken, al dan niet opgedeeld in meerdere gebouwen met een (gemeenschappelijke) parking van min. 200 plaatsen.

□ [Tabel 12: Kleinhandelsconcentraties buiten de kernen]

1	N43 (Sint-Denijs-Westrem/Deurle)	21	N9 Brusselsesteenweg (Kwatrecht)
2	N43 (Astene/Deinze)	22	Gentsesteenweg Erondegem (Erpe-Mere)
3	N43 (Machelen/Olsene)	23	Gentsesteenweg Vijfhuizen (Aalst)
4	Industriezone Eke	24	R41 Ring Oost (Aalst)
5	kruispunt N60/N35 (Asper-Gavere)	25	N417 Zuidlaan (Wetteren)
6	kruispunt N60/N435 (Ouwegem-Zingem)	26	N17 Mechelsesteenweg (Dendermonde)
7	N60 Westring (Oudenaarde)	27	N41 Industriezone Hoogveld (Dendermonde)
8	N60 Ronseweg (Oudenaarde)	28	N47 Zeelsebaan Grembergen (Dendermonde)
9	N60 Steenweg op Leuze (Ronse)	29	N445/N467 Donkmeer (Overmere-Donk)
10	N42 Industrielaan (Zottegem)	30	N445 Gentsesteenweg (Zelee)
11	N462 Buke (Zottegem)	31	N445 Dendermondsesteenweg (Kalken)
12	N42 Astridlaan Zuid (Geraardsbergen)	32	N442 Wichelsesteenweg (Lede)
13	N42 Astridlaan Noord (Geraardsbergen)	33	Vliegtuiglaan haven Gent (Weba)
14	N8 tussen kruispunten met N460 en N45 (Ninove)	34	N9 Grote Baan (Lovendegem)
15	N8/N405 Appelsterre/Ninove	35	N9 Zeelaan (Eeklo-Balgerhoeke)

16	N45 Ninove-Oost	36	N9 Leopold/Astridlaan (Maldegem)
17	N8 Brusselbaan (Ninove-Meerbeke)	37	R4/Rijkswachtlaan (Zelzate)
18	N46 afrit E40 (Erpe-Mere)	38	N49 (Sint-Gillis-Waas)
19	N9 Brusselsesteenweg (Aalst)	39	N403 (baan Hulst/Sint-Niklaas)
20	N9 Brusselsesteenweg (tot R4, Gent/Melle)	40	N70 Antwerpsesteenweg (Oostakker/Lochristi)
41	N70 Gentsesteenweg (Lokeren)	45	Industriepark TTS (Temse/Sint-Niklaas)
42	N70 Lokerse Baan (Belsele/Waasmunster)	46	N70 Heidebaan/Gentseweg (Sint-Niklaas)
43	N70 Nieuwe Baan (Belsele/Sint-Niklaas)	47	N47/E17/Zeleebaan (Lokeren)
44	Koopcentrum Sint-Niklaas	48	N41 Pontweg (Elversele)

→ TYPOLOGIE VAN DE KLEINHANDELSCONCENTRATIES

Voor de vermelde concentraties werd gedetailleerd onderzoek verricht per concentratie. Dit leidde tot een omschrijving en evaluatie per kleinhandelsconcentratie. De typologie van de kleinhandelsconcentraties kan vanuit twee oogpunten gebeuren:

- een typologie gebaseerd op de morfologie van de concentratie;
- een typologie gebaseerd op de ruimtelijke situering en het functioneren van de concentratie.

Typologie naar morfologie

Naargelang de morfologie kan een onderscheid gemaakt worden in linten, zones en solitaire koopcentra.

Kleinhandelslinten

- bestaan uit een opeenvolging van handelszaken langs een weg (hetzij aan beide zijden, hetzij aan één zijde, hetzij alternerend);
- de handelszaken zijn ondergebracht in afzonderlijke gebouwen;
- elk van deze gebouwen is ontsloten op de openbare weg;
- elke zaak heeft een eigen parking of er wordt langs de weg geparkeerd.

Kleinhandelscomplexen

- omvatten meerdere handelszaken op één terrein;
- dit kan in afzonderlijke gebouwen of onder 1 dak, waarbij elke winkel op zich direct toegankelijk is vanaf de parking of het (semi-)openbaar domein;
- veelal omvat het terrein een gemeenschappelijke parking die via één of enkele inritten op de openbare weg ontsloten is.

Solitaire koopcentra

- zijn grote alleenstaande detailhandelszaken met een regionale uitstraling of meerdere kleinere winkels die in één gebouw zijn ondergebracht;
- indien het meerdere winkels in één gebouw betreft, zijn deze winkels op een interne (overdekte) promenade ontsloten en niet rechtstreeks naar buiten toe;
- het koop- of shoppingcentrum is meestal omgeven door een eigen, grote parking.

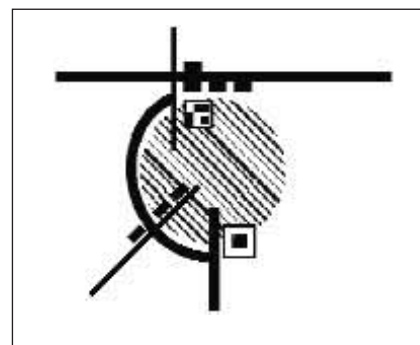
Vaak zijn mengvormen tussen deze types tot stand gekomen, bijvoorbeeld een winkelcomplex dat onderdeel uitmaakt van een kleinhandelslint (bv. het GB-terrein in het lint langs de Kortrijksesteenweg in Gent). Soms geven autonome koopcentra aanleiding tot het ontstaan van kleinhandelscomplexen (bv. Makro waar zich kleinere handelszaken in dezelfde zone gaan vestigen) of zelfs linten (bv. rond het Koopcentrum Waasland in Sint-Niklaas).

Typologie naar situering en functioneren

Onafhankelijk van de voorgaande typologie kan ook een onderscheid worden gemaakt op grond van de situering en het functioneren van de kleinhandelsconcentraties:

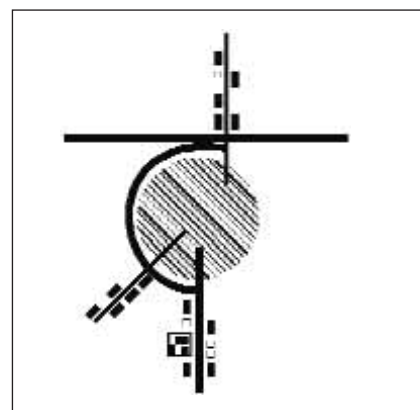
- Ontwikkelingen van kleinhandelsconcentraties die (ruimtelijk) opgenomen zijn in een stedelijk gebied of kern met centrale functie. Op deze wordt niet verder ingegaan, aangezien ze beschouwd worden als verweven met de nederzettingstructuur.
- Ontwikkelingen van kleinhandelsconcentraties die functioneel en nog enigszins ruimtelijk samenhangen met een stedelijk gebied. Verder onderzoek, in het kader van de afbakening van stedelijke gebieden, moet duidelijk maken welke delen nog tot het stedelijk gebied kunnen worden gerekend en welke delen als buitengebiedontwikkelingen moeten worden beschouwd.
- Ontwikkelingen van kleinhandelsconcentraties die niet direct samenhangen met een stedelijk gebied of kern met centrale functie.

Deze indeling kan nog verder verfijnd worden in subtypes:



Randstedelijke ontwikkelingen

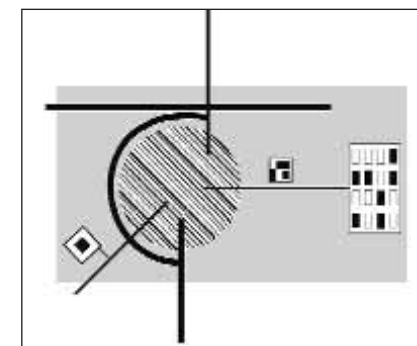
Dit zijn concentraties van kleinhandel die niet of nauwelijks verweven zijn met het stedelijk weefsel (omdat ze ingeplant zijn in de open ruimte aan de rand van de stad, omwille van een schaalbreuk van de handelsgebouwen t.o.v. de gebouwen in het stedelijk weefsel of omdat ze niet bereikbaar zijn vanuit het stedelijk weefsel).



Ontwikkelingen langs een invalsweg als uitloper van de stedelijke functies

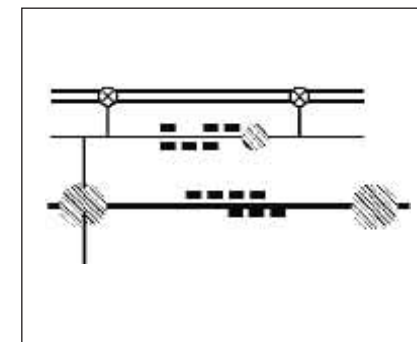
Dit zijn concentraties van kleinhandel die:

- gegroeid zijn langs een invalsweg naar het stedelijk centrum,
- min of meer continue linten van bebouwing zijn, aansluitend bij het stedelijk weefsel. In deze linten kunnen verschillende bouwtypen voorkomen, met plaatselijk ook open ruimten ertussen.



Perifere ontwikkelingen in (de omgeving van) stedelijke gebieden

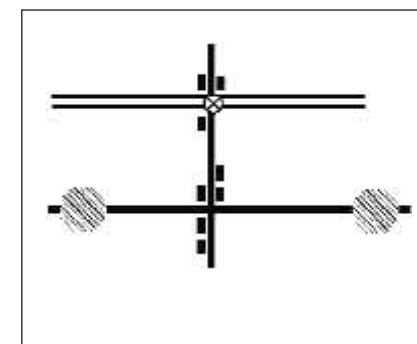
Dit zijn concentraties van kleinhandel die geïsoleerd gegroeid zijn langs een weg die een belangrijke rol speelt voor een stedelijk gebied of stedelijk netwerk, of zich in een specifieke zone in het stedelijk gebied situeren (bv. op een bedrijventerrein).



Ontwikkelingen langs belangrijke wegen in het buitengebied

Dit zijn concentraties van kleinhandel die:

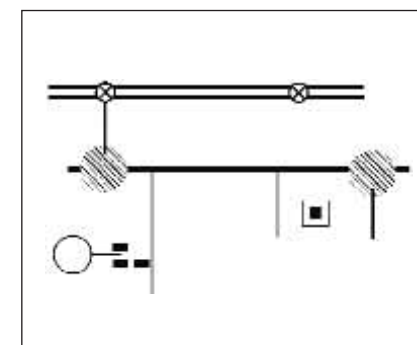
- gegroeid zijn langs belangrijke wegen in het buitengebied, hetzij langs verbindingswegen tussen stedelijke gebieden, hetzij langs belangrijke verzamelwegen in het buitengebied,
- autonoom gegroeid of ontstaan zijn door omvorming van lokale kleinhandel, van de woonfunctie in buitengebiedkernen of van bestaande lintbebouwing in het buitengebied.



Kruispuntontwikkelingen op belangrijke wegen in het buitengebied

Dit zijn concentraties van kleinhandel die:

- gegroeid zijn aan kruispunten van belangrijke wegen in het buitengebied (bv. kruispunt van een verzamelweg en een verbindingsweg tussen stedelijke gebieden, afrit van autosnelwegen, enz.),
- niet aansluiten bij kernbebouwing in het buitengebied.



Geïsoleerde bovenlokale ontwikkelingen door specifieke eigenschappen van de plek

Dit zijn concentraties van kleinhandel die:

- zich als kleinhandelsconcentratie min of meer geïsoleerd in de open ruimte bevinden,
- niet onder één van de vorige types ondergebracht kan worden.

□ [Tabel 13: Categorisering van de kleinhandelsconcentraties op basis van typologie]

nr.	naam	omschrijving	evaluatie
1	N43 (Sint-Denijs-Westrem/Deurle)	<ul style="list-style-type: none"> — veel kleinhandelszaken zowel van louter lokaal als bovenlokaal niveau (ca. 100 op ca. 7 km) — ketenwinkels, familiale zaken met uniek aanbod en veel autohandels/garages — sterk verweven met woonfunctie in Sint-Denijs-Westrem, meer en meer open ruimten richting Deurle — plaatselijk vlekgewijze concentratie (GB-terrein) 	<ul style="list-style-type: none"> — werkt enerzijds als hoofdstraat in de grootstedelijke omgeving vooral gericht op de (deel)-gemeenten Sint-Denijs-Westrem, De Pinte, Sint-Martens-Latem) (bovenlokaal niveau) — kan anderzijds worden beschouwd als uitloper van het stedelijk gebied Gent (regionaal niveau) — opgenomen in woongebied
2	N43 (Astene/Deinze)	<ul style="list-style-type: none"> — veel kleinhandelszaken zowel van louter lokaal als van bovenlokaal en in beperkte mate van regionaal niveau (bv. Weba) (ca. 45 op ca. 3,5 km) — ketenwinkels, familiale zaken met uniek aanbod en veel autohandels/garages — opgenomen in bebouwingsstructuur die Deinze en Astene met elkaar laat vergroeien, over kern Astene heen, tot aan stedelijk weefsel van Deinze 	<ul style="list-style-type: none"> — vooral te beschouwen als hoofdstraat in de structuur Deinze/Astene (lokaal tot bovenlokaal niveau) — opgenomen in woongebied en ambachtelijke zone
3	N43 (Machelen/Olsene)	<ul style="list-style-type: none"> — matige concentratie van kleinhandel van louter lokaal en bovenlokaal belang (ca. 25 op ca. 3,5 km) — eerder open structuur met veel open ruimte en enkele villa's 	<ul style="list-style-type: none"> — plaatselijke beperkte verdichting van de kleinhandel langs de N43 van Deinze tot de grens met de provincie West-Vlaanderen — gelet op aard in verdichting eerder van bovenlokaal niveau — opgenomen in woongebied — als onderdeel van gehele N43-ontwikkeling, van regionaal niveau (?)
4	Industriezone Eke	<ul style="list-style-type: none"> — hypermarkt (Makro) — locomotiefunctie voor een aantal kleinere handelszaken 	<ul style="list-style-type: none"> — van regionaal niveau (grootstedelijk) — opgenomen in ambachtelijke zone
5	Kruispunt N60/N35 (Asper-Gavere)	<ul style="list-style-type: none"> — kleine handelsconcentratie op kruispunt vnl. bovenlokaal en lokaal niveau — min of meer aansluitend bij woonwijk 	<ul style="list-style-type: none"> — kruispuntontwikkeling — opgenomen in woongebied en ambachtelijke zone

nr.	naam	omschrijving	evaluatie
6	Kruispunt N60/N435 (Ouwegem-Zingem)	<ul style="list-style-type: none"> — kleine handelsconcentratie op kruispunt vnl. bovenlokaal niveau — volledig los van enige kern 	<ul style="list-style-type: none"> — kruispuntontwikkeling — opgenomen in woongebied met landelijk karakter
7	N60 Westring (Oudenaarde)	<ul style="list-style-type: none"> — kleine compacte concentratie van vnl. ketenwinkels — gelegen in open ruimte net voor Oudenaarde (Eine) 	<ul style="list-style-type: none"> — randstedelijk bij Oudenaarde en op niveau van Oudenaarde — opgenomen in woongebied
8	N60 Ronseweg (Oudenaarde)	<ul style="list-style-type: none"> — kleine compacte concentratie van vnl. ketenwinkels en garages — gelegen in open ruimte net voor Oudenaarde (Leupegem) 	<ul style="list-style-type: none"> — randstedelijk bij Oudenaarde en op niveau van Oudenaarde — opgenomen in woongebied
9	N60 Steenweg op Leuze (Ronse) en César Snoecklaan (N36F)	<ul style="list-style-type: none"> — compacte concentratie van vnl. ketenwinkels — vlekvormige concentratie aan de rand van het stedelijk weefsel van Ronse — verder zuidelijk (voorbij kerkhof) nog enkele handelszaken langs N60, (nog) niet als lint 	<ul style="list-style-type: none"> — randstedelijk bij Ronse en op niveau van Ronse — opgenomen in woongebied en ambachtelijke zone — spontane ontwikkeling en gewenste ontwikkeling ook afhankelijk van te realiseren omleidingsweg
10	N42 Industrielaan (Zottegem)	<ul style="list-style-type: none"> — KMO-zone met bedrijvigheid en handel op bovenlokaal niveau 	<ul style="list-style-type: none"> — randstedelijk bij Zottegem op niveau Zottegem — handel op bedrijvenzone — opgenomen in ambachtelijke zone en industriegebied
11	N462 Buke (Zottegem)	<ul style="list-style-type: none"> — compacte vlekgewijze concentratie met handel van vnl. bovenlokaal niveau 	<ul style="list-style-type: none"> — randstedelijk bij en op het niveau van Zottegem — opgenomen in ambachtelijke zone en industriegebied
12	N42 Astridlaan Zuid (Geraardsbergen)	<ul style="list-style-type: none"> — verweven in stedelijk weefsel 	
13	N42 Astridlaan Noord (Geraardsbergen)	<ul style="list-style-type: none"> — enkele handelszaken met vnl. garages die op bovenlokaal niveau functioneren — garages via ventweg op N42 ontsloten 	<ul style="list-style-type: none"> — specifieke concentratie van garages — randstedelijk bij Geraardsbergen en op niveau van Geraardsbergen — opgenomen in ambachtelijke zone

nr.	naam	omschrijving	evaluatie
14	N8 van kruispunt N8/N460 tot N8/N45 (Ninove)	<ul style="list-style-type: none"> — verspreide aanwezigheid (2 kleine concentraties) van kleinhandel en horeca van bovenlokaal belang, over beperkte weglengte — zeer open structuur met ook open woonbouw en open ruimten 	<ul style="list-style-type: none"> — ontwikkeling tussen 2 kruispunten — in verlengde van uitloper vanuit Ninove langsheen N8 — opgenomen in woongebied met landelijk karakter en ambachtelijke zone
15	N8/N405 Appelsterre/Ninove	<ul style="list-style-type: none"> — veel kleinhandelszaken zowel van eerder lokaal als bovenlokaal niveau (ca. 35 op ca. 2 km) — ketenwinkels, familiale zaken met uniek aanbod en autohandels/garages — plaatselijk vlekgewijze concentraties (a) GB-terrein en (b) kruispunt N8/N405 	<ul style="list-style-type: none"> — randstedelijke ontwikkeling en uitloper aan en op het niveau van Ninove — opgenomen in woongebied
16	N45 Ninove Oost	verweven in stedelijk weefsel	
17	N8 Brusselbaan (Ninove-Meerbeke)	<ul style="list-style-type: none"> — matige concentratie van handel van lokaal en bovenlokaal niveau door omvorming van vroegere woonfunctie (ca. 26 op ca. 2,5 km) — tussen aaneengesloten woonbebouwing, hetzij in vroeger huis, hetzij als nieuwe 'doos' 	<ul style="list-style-type: none"> — uitloper van Ninove maar ook centrumfuncties (bv. fruithandel) voor het uitgestrekte woonlint
18	N46 afrit E40 (Erpe-Mere)	<ul style="list-style-type: none"> — matige concentratie van handel op lokaal en bovenlokaal niveau — gelegen in losse structuur tussen open woonbebouwing 	<ul style="list-style-type: none"> — kruispuntontwikkeling (afrit) en op verbindingsweg (Aalst/Zottegem) — opgenomen in woongebied met landelijk karakter
19	N9 Brusselsesteenweg (Aalst)	<ul style="list-style-type: none"> — verspreid voorkomen van kleinhandel van lokaal en bovenlokaal niveau — opgenomen in woonlint 	<ul style="list-style-type: none"> — uitloper van Aalst (weliswaar eerder kleinstedelijk) maar ook als centrumfuncties voor het uitgestrekte woonlint — opgenomen in woongebied

nr.	naam	omschrijving	evaluatie
20	N9 Brusselsesteenweg (tot R4, Gent/Melle)	<ul style="list-style-type: none"> — grote tot matige concentratie van handel zowel van eerder lokaal (richting binnenstad) naar eerder bovenlokaal (verder van binnenstad) niveau — van opgenomen in gesloten bebouwing naar gelegen tussen villa's — plaatselijk klein winkelcomplex — plaatselijk enkel plantenkwekers annex verkoop met bijhorende tuinbouwgronden 	<ul style="list-style-type: none"> — uitloper van handel van Gent — werkt op niveau van omliggende gemeenten (bovenlokaal) — opgenomen in woongebied en woongebied met landelijk karakter
21	N9 Brusselsesteenweg (Kwatrecht)	<ul style="list-style-type: none"> — matige concentratie van kleinhandel van louter lokaal en bovenlokaal belang (ca. 20 op ca. 2 km) — eerder open structuur met veel open ruimte en enkele villa's 	<ul style="list-style-type: none"> — plaatselijke beperkte verdichting van de kleinhandel langsheen de N9 van Gent tot Aalst — gelet op aard in verdichting eerder van bovenlokaal niveau — opgenomen in woongebied met landelijk karakter, ambachtelijke zone en woongebied — als onderdeel van gehele N9-ontwikkeling, van regionaal niveau
22	Gentsesteenweg Erondegem (Erpe-Mere)	<ul style="list-style-type: none"> — matige concentratie van kleinhandel van lokaal en bovenlokaal niveau (ca. 15 op ca. 2,5 km) — eerder open structuur met villa's, plaatselijk gesloten bebouwing en open ruimten 	<ul style="list-style-type: none"> — onderdeel van de ontwikkeling van kleinhandel langsheen de N9 van Gent tot Aalst — te zien als uitloper van Aalst — eerder van bovenlokaal niveau — opgenomen in woongebied met landelijk karakter
23	Gentsesteenweg Vijfhuizen (Aalst)	<ul style="list-style-type: none"> — grotere concentratie van kleinhandel van lokaal en bovenlokaal niveau (ca. 20 op ca. 1,5 km) — ketenwinkels en familiale zaken tussen dichtere woonbebouwing 	<ul style="list-style-type: none"> — uitloper van en op het niveau van Aalst — opgenomen in woongebied
24	R41 Ring Oost (Aalst)	<ul style="list-style-type: none"> — te kleine concentratie — opgenomen in stedelijk weefsel 	

nr.	naam	omschrijving	evaluatie
25	N417 Zuidlaan (Wetteren)	<ul style="list-style-type: none"> — sterke concentratie van kleinhandel, vnl. van bovenlokaal niveau (ca. 15 op 1 km) — plaatselijk vlekvormige concentratie (GB-terrein) — eerder randstedelijk dan opgenomen in stedelijk weefsel 	<ul style="list-style-type: none"> — randstedelijk maar verweven in stedelijk weefsel van Wetteren — opgenomen in woongebied
26	N17 Mechelsesteenweg (Dendermonde)	<ul style="list-style-type: none"> — sterke concentratie van handelszaken van bovenlokaal belang (ca. 25 op ca. 1 km) — plaatselijk vlekvormige concentratie (GB-terrein) deels te beschouwen als opgenomen in stedelijk weefsel, deels als randstedelijk 	<ul style="list-style-type: none"> — randstedelijk maar verweven in stedelijk weefsel van Dendermonde — opgenomen in woongebied en ambachtelijke zone
27	N41 Industriezone Hoogveld (Dendermonde)	<ul style="list-style-type: none"> — verspreide aanwezigheid van handelszaken en garages in de bedrijvenzone en langsheen N17 en N41 	<ul style="list-style-type: none"> — randstedelijk in industriezone aan en op niveau van Dendermonde — opgenomen in ambachtelijke zone en industriegebied
28	N47 Zeelsebaan Grembergen (Dendermonde)	<ul style="list-style-type: none"> — klein aantal winkels in oud industriegebouw — aansluitend bij woonweefsel (rand van woonwijk) behalve grote meubelzaak aan de overkant van de weg 	<ul style="list-style-type: none"> — afhankelijk van afbakening van stedelijk gebied (al dan niet ten noorden van Schelde)
29	N445/N467 Donkmeer (Overmere-Donk)	<ul style="list-style-type: none"> — grote concentratie van restaurants (16 op ca. 1 km) samenhangend met toeristisch attractiepunt Donkmeer — langsheen N445 (Dendermondsesteenweg) enkele grotere kleinhandelszaken van bovenlokaal belang — handelszaken in eerder losse structuur in de open ruimte 	<ul style="list-style-type: none"> — kleinhandel (nog) eerder beperkt, wel veel horeca — horeca aan toeristisch attractiepunt, horeca op zich ook attractiepunt; locomotiefunctie voor de vestiging van kleinhandel — opgenomen in woongebied
30	N445 Gentssteenweg (Zelee)	<ul style="list-style-type: none"> — beperkte kleinhandel van lokaal en bovenlokaal niveau (ca. 10 op 1,5 km) — tussen vrijstaande woningen en open ruimten 	<ul style="list-style-type: none"> — kleinhandel als uitloper van en op niveau van Zelee (hoewel geen stedelijk gebied) — opgenomen in woongebied
31	N445 Dendermondsesteenweg (Kalken)	<ul style="list-style-type: none"> — beperkte concentratie van kleinhandel (waaronder nogal wat garages) van lokaal en bovenlokaal niveau (ca. 8 op 1 km) — in losse structuur tussen open bebouwing 	<ul style="list-style-type: none"> — kleine concentratie als zeer beperkte uitloper van kern van Kalken — opgenomen in woongebied met landelijk karakter

nr.	naam	omschrijving	evaluatie
32	N442 Wichelsesteenweg (Lede)	<ul style="list-style-type: none"> — kleine vlekvormige concentratie (5 vnl. ketenwinkels) — ligt geïsoleerd op zekere afstand van kern Lede 	<ul style="list-style-type: none"> — vlekvormige, geïsoleerde concentratie van bovenlokaal belang, in buitengebied — gelegen in ambachtelijke zone en woongebied met landelijk karakter
33	Vliegtuiglaan haven Gent (Weba)	<ul style="list-style-type: none"> — 2 grote meubelzaken van bovenlokaal niveau — gelegen in industriële omgeving van havenzone 	<ul style="list-style-type: none"> — solitaire ontwikkeling op niveau van en aan rand van de kernstad — ontwikkeling van andere handelszaken van bovenlokaal niveau langsheen belangrijkste route naar meubelzaken — opgenomen in industriegebied
34	N9 Grote Baan (Lovendegem)	<ul style="list-style-type: none"> — matige concentratie van kleinhandel op lokaal en bovenlokaal niveau (ca. 30 op ca. 3 km) — in losse structuur tussen grote, oude villa's — ontstaan door omvorming van woonfunctie in villa's en nieuwe opvullingen 	<ul style="list-style-type: none"> — ontwikkeling ontstaan langs de verbindingsweg N9 — opgenomen in woongebied met landelijk karakter
35	N9 Zeelaan (Eeklo-Balgerhoeke)	<ul style="list-style-type: none"> — matige concentratie van handel op lokaal en bovenlokaal niveau (ca. 20 op ca. 2,5 km) — in losse structuur tussen grote villa's 	<ul style="list-style-type: none"> — als uitloper van Eeklo of als onderdeel van ontwikkeling tussen Eeklo en Maldegem — opgenomen in woongebied en woongebied met landelijk karakter
36	N9 Leopold/Astridlaan (Maldegem)	<ul style="list-style-type: none"> — sterke concentratie van kleinhandel van lokaal en bovenlokaal belang (ca. 40 op ca. 2,5 km) — plaatselijk vlekvormige concentratie met ketenwinkels (winkelcomplex kruispunt N9/N44) — in losse structuur tussen grote villa's, tussen Maldegem en Adegem 	<ul style="list-style-type: none"> — op niveau van Maldegem en Eeklo — opgenomen in woongebied
37	R4/Rijkswachtlaan (Zelzate)	<ul style="list-style-type: none"> — winkelcomplex met 10 winkels — aan rand van het 'stedelijk' weefsel van Zelzate, maar niet echt opgenomen 	<ul style="list-style-type: none"> — vlekvormige concentratie aan en op niveau van de kern Zelzate — opgenomen in woongebied

nr.	naam	omschrijving	evaluatie
38	N49 (Sint-Gillis-Waas)	<ul style="list-style-type: none"> — meubelzaak van bovenlokaal niveau — geïsoleerde ligging in open ruimte, samen met enkele nijverheidsgebouwen 	<ul style="list-style-type: none"> — geïsoleerde ontwikkeling in buitengebied — in ambachtelijke zone
39	N403 (baan Hulst/Sint-Niklaas)	<ul style="list-style-type: none"> — verspreide aanwezigheid van handel tussen de dorpskernen (Kemzeke en Sint-Pauwels) vooral van lokaal niveau en enkele van bovenlokaal niveau — opgenomen in vrij dicht woonlint tussen de kernen 	<ul style="list-style-type: none"> — ontwikkeling als uitgroei van hoofdstraten van kleine kernen, waarbij toenemende handel op bovenlokaal niveau (door ligging aan verbindingsweg) — opgenomen in woongebied
40	N70 Antwerpsesteenweg (Oostakker/Lochristi)	<ul style="list-style-type: none"> — van sterke tot matige concentratie (van W nr 0) van handel van veelal bovenlokaal belang — van sterk verweven tussen woningen naar eerder gelegen in open ruimte — plaatselijke winkelcomplexen (GB-terrein en Brico-terrein) — in omgeving Lochristi naast traditionele kleinhandelszaken ook bloemenkwekers annex verkoop met bijbehorende tuinbouwgronden 	<ul style="list-style-type: none"> — uitloper van lokale kleinhandel langs N70 in Gents stedelijk weefsel (Sint-Amandsberg), over kern Lochristi heen of uitloper Gent en uitlopers Lochristi vergroeiën (met onderbreking door R4 afrit) — opgenomen in woongebied en woongebied met landelijk karakter
41	N70 Gentsesesteenweg (Lokeren)	<ul style="list-style-type: none"> — matige concentratie van handel van lokaal en bovenlokaal niveau met plaatselijke onderbreking — zeer open structuur met kleinhandel en woningen en tussenliggende open ruimten 	<ul style="list-style-type: none"> — uitloper van en op het niveau van Lokeren, maar ook autonome ontwikkeling langsheen N70 — opgenomen in woongebied en woongebied met landelijk karakter
42	N70 Lokerse Baan (Belsele/ Waasmunster)	<ul style="list-style-type: none"> — sterke concentratie van handel van lokaal en bovenlokaal niveau (ca. 15 op 1 km) — vrij losse structuur gelegen tussen woningen en open ruimten 	<ul style="list-style-type: none"> — overstijgt het niveau van Belsele, sluit niet aan bij Sint-Niklaas, autonome ontwikkeling langsheen N70 — gelegen in woongebied met landelijk karakter en woongebied
43	N70 Nieuwe Baan (Belsele/ Sint-Niklaas)	<ul style="list-style-type: none"> — concentratie van vooral handel op bovenlokaal niveau aansluitend bij kruispunt N70/N41, verderop (westelijk) meubelzaak van bovenlokaal niveau — losse structuur met nog enkele woningen maar vooral open ruimten 	<ul style="list-style-type: none"> — kruispuntontwikkeling en autonome ontwikkeling langs N70, eerder op niveau van Sint-Niklaas maar niet echt als uitloper — gelegen in woongebied en gebied voor gemeenschapsvoorzieningen

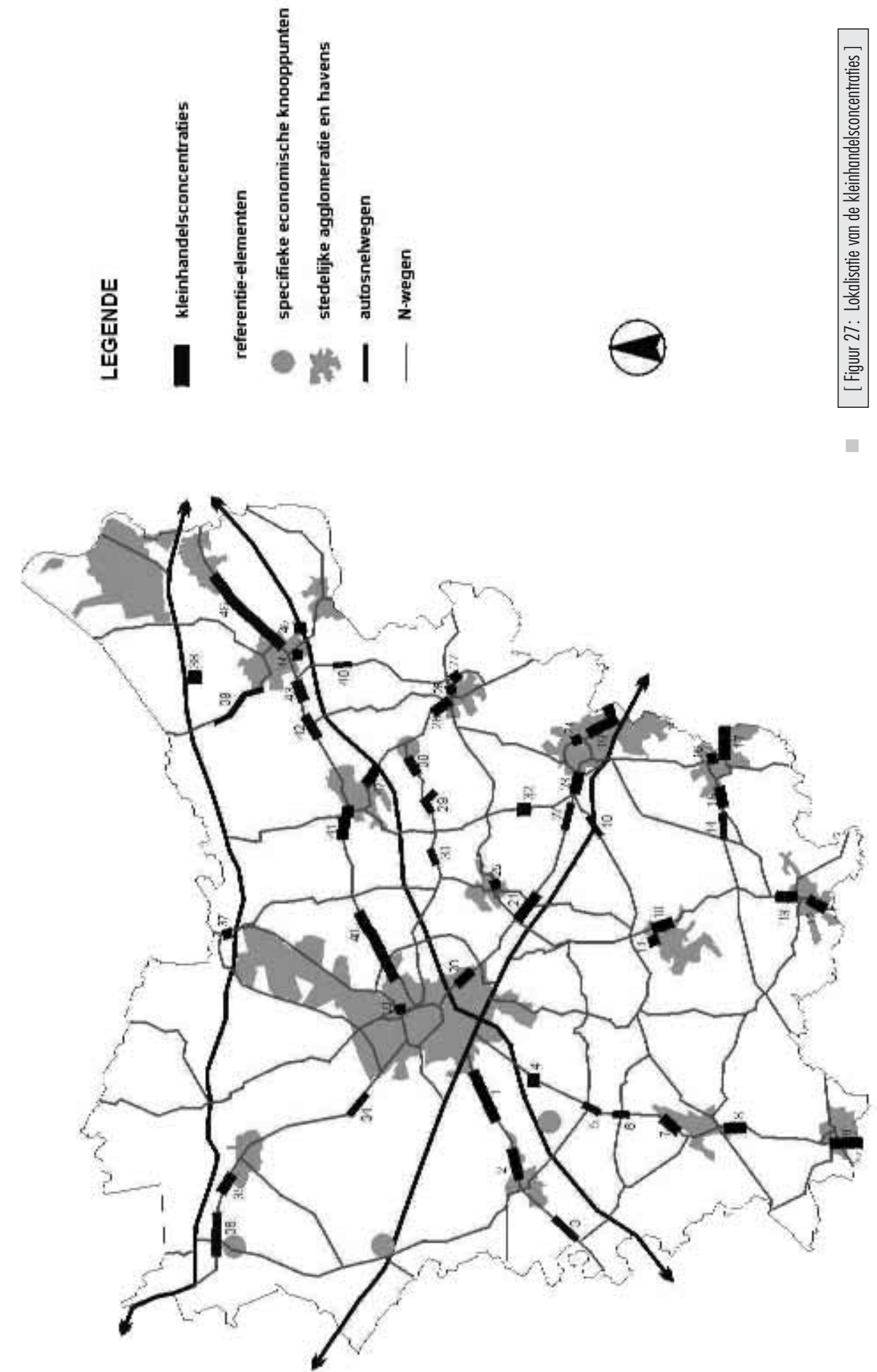
nr.	naam	omschrijving	evaluatie
44	Koopcentrum Waasland	<ul style="list-style-type: none"> — shoppingcentrum van (boven)regionaal-stedelijke omvang met ontwikkeling van bijkomende kleinhandelszaken errond 	<ul style="list-style-type: none"> — verweven of verweefbaar in stedelijk gebied
45	Industriepark TTS	<ul style="list-style-type: none"> — verspreide aanwezigheid van handel van bovenlokale schaal in industriezone met kleine concentratie op grondgebied Temse 	<ul style="list-style-type: none"> — ontwikkeling in nijverheidszone (zie ook PRS Antwerpen in economische as N16) — opgenomen in industriezone
46	N70 Heidebaan/ Gentseweg (Sint-Niklaas)	<ul style="list-style-type: none"> — matige concentratie van handel op bovenlokaal en regionaal niveau (ca. 35 op ca. 4 km) — in losse structuur tussen open bebouwing en kleine open ruimten 	<ul style="list-style-type: none"> — op niveau van Sint-Niklaas maar niet als uitloper, eerder autonome ontwikkeling langs N70 — opgenomen in ambachtelijke zone en woongebied
47	N47/E17 (Zebebaan) (Lokeren)	<ul style="list-style-type: none"> — compacte concentratie van handel op vooral bovenlokaal (ketenwinkels) en regionaal niveau (meubelzaak) (ca. 20 op ca. 1 km) — plaatselijke winkelcomplexen — langs invalsweg van E17 naar Lokeren 	<ul style="list-style-type: none"> — deels op niveau van Lokeren, deels dit niveau overstijgend, als een opvulling tussen twee aantrekkingspolen (enerzijds Lokeren stad, anderzijds E17-afrit met meubelzaak als autonome kruispunt-ontwikkeling) — opgenomen in woongebied en industriezone
48	N41 Pontweg (Elversele)	<ul style="list-style-type: none"> — kleine compacte concentratie van handel van lokaal en bovenlokaal niveau (ca. 10 op ca. 700 m) — ontwikkeld aan kruispunt (verkeerslichten) van N41 met ontsluitingsweg van Elversele kern — grotendeels ingeplant in open ruimte 	<ul style="list-style-type: none"> — kruispuntontwikkeling (overstijgt niveau Elversele) — opgenomen in woongebied

→ **PROBLEMATIEK VAN DE KLEINHANDEL VAN BOVENLOKAAL BELANG BUITEN DE STEDELIJKE KERNEN**

Belangrijke motieven voor de handel om zich buiten de kernen te vestigen zijn: bereikbaarheidsproblemen in de stad, de oppervlakte-eisen van het verkochte aanbod en de prijsvorming op de immobiliënmarkt. Voor heel wat recente handelszaken speelt ook de aanwezigheid van andere handelszaken (locomotiefunctie) een belangrijke rol in de keuze voor een vestiging buiten de kernen. Anders gezegd, de vestiging buiten de stad is een bedrijfsfilosofie geworden, ook voor handelszaken waar de oppervlaktevereisten en/of het bereikbaarheidsprofiel niet noodzakelijkerwijze een perifere locatie vragen.

Hiertegenover staan echter een aantal problemen die door perifeer gelegen kleinhandel van bovenlokaal belang voortgebracht worden:

- het verkeersveiligheids- en verkeersleefbaarheidsprobleem, veroorzaakt door de vermenging van doorgaand en bestemmingsverkeer;
- de versnippering van de open ruimte, de verlinting van het landschap en het inefficiënte ruimtegebruik;
- de (mogelijke) concurrentiële positie t.o.v. de binnensteden.



[Figuur 27: Lokalisatie van de kleinhandelsconcentraties]

▶ 4. TRENDS

4.1. Tertiarisering van de economie

De werkgelegenheid in de provincie is in de periode 1981-1999 met ruim 20% toegenomen. Deze groei situeert zich nagenoeg volledig in de dienstensector²⁵. De toename van de werkgelegenheid in de dienstensector betreft vooral openbare en semi-openbare diensten (openbaar bestuur, gezondheidszorg, maatschappelijke dienstverlening), de zakelijke dienstverlening en de horeca. De tewerkstelling in de secundaire sector daalde daarentegen met 20%. Het verlies aan arbeidsplaatsen situeert zich vooral in de sectoren textiel en kleding.

4.2. Ontstaan van de netwerkonderneming en de ruimtelijke gevolgen ervan

De verdergaande evolutie naar kleinere ondernemingen en naar een toenemend belang van de dienstensector kan, wat de marktgerichte privé-ondernemingen betreft, verklaard worden door het ontstaan van de netwerkonderneming. Vanuit een economische logica keren bedrijven terug naar de kernactiviteiten en worden de andere taken (zowel productie als diensten) uitbesteed. Zo ontstaan netwerken van bedrijven die verticale (toelevering) en/of horizontale relaties (partnerschappen) met elkaar kunnen hebben. Netwerkvorming is zowel voor de grote bedrijven als voor de KMO's belangrijk.

Ruimtelijk schrijft de hedendaagse economische structuur zich in onder de vorm van complexe polycentrische systemen. Bepalende factoren bij de locatiekeuze zijn:

- arbeidskost en competentie;
- logistieke diensten (vervoer, telecommunicatie, opslag door derden, enz). Door het uitbesteden van delen van het productieproces zijn nieuwe toeleveringssystemen als just-in-time en just-in-sequence ontstaan. Logistieke diensten, zoals tussenopslag en aflevering door derden, vormen hier een oplossing.
- aanbod en niveau van zakelijke dienstverlening. De zakelijke dienstverlening is één van de belangrijkste groeisectoren onder de diensten. Deze tendert naar geografische concentratie. Vooral grotere steden bieden agglomeratievoordelen voor de ondernemingen in de zakelijke dienstverlening en daardoor ook voor andere ondernemingen.
- Bereikbaarheid: aan netwerkrelaties zijn fysieke (goederen)stromen verbonden. De grote bedrijven spelen hiervoor een structurerende rol, aangezien zij veelal centrale punten vormen in de netwerkverbindingen, gelet op de intensiteit (aantal bindingen en frequentie) van toeleveringen. Binnen de heersende JIT- en JIS-systemen²⁶ is bij de precieze locatiekeuze van een netwerkonderneming vooral de bereikbaarheid binnen de gehele organisatie van het bedrijsnetwerk van belang.

Het is duidelijk dat de logistieke eisen van de netwerkondernemingen ruimtelijke consequenties hebben. Aangezien de goederentoevoer snel en flexibel moet zijn en veelal met vrachtwagenverkeer gebeurt, maar anderzijds de snelheid en voorspelbaarheid van leveringen steeds meer te lijden hebben van de fileproblematiek op de hoofdassen van het wegverkeer, kan dat betekenen

²⁵ Die momenteel wordt aangeduid binnen de quartaire sector.

²⁶ JIT: just-in-time JIS: just-in-sequence.

dat steeds meer ruimte in de omgeving van de centrale knooppunten van de netwerkonderneming nodig is om het logistieke systeem (tussenopslag, groepage) mogelijk te maken.

▶ 5. PROBLEMEN

5.1. Globale maar ongelijkmatig verdeelde schaarste aan industrieterreinen in de provincie

Op 1/11/2001 bedroeg de totale oppervlakte bedrijventerreinen (exclusief haventerreinen) in Oost-Vlaanderen 7 182,9 ha²⁷, waarvan 6 202,3 ha ingenomen, 155,7 ha bouwrijp en 608 ha nog uit te rusten. 171,7 ha is tijdelijk niet realiseerbaar, 45,2 ha is definitief niet realiseerbaar.

Overeenkomstig het RSV was er in Oost-Vlaanderen op 1/1/1994 in totaal 6 237 ha bedrijventerrein (exclusief haventerreinen) in de GOM-inventaris opgenomen. 5 430 ha was ingenomen (verworven) door bedrijven, 426 ha nog uit te rusten, 163 ha bouwrijp. 5 ha werd als definitief niet realiseerbaar en 213 ha als tijdelijk niet realiseerbaar beschouwd. De situatie op 1/1/1994 wordt als vertrekpunt gezien voor de verdeling van bijkomende bedrijventerreinen. Sinds die datum is in Oost-Vlaanderen door gewestplanwijzigingen, apa's en bpa's de ruimte voor economische activiteiten uiteraard gewijzigd. Een lijst met deze wijzigingen is opgenomen in bijlage bij dit hoofdstuk.

Rekening houdend met de tijd die nodig is om bedrijventerreinen te realiseren en de behoefte aan onmiddellijk beschikbaar terrein (de 'ijzeren voorraad'), is de huidige voorraad onvoldoende om aan een gemiddelde behoefte te voldoen.

Tot 1998 berekende de GOM Oost-Vlaanderen, op basis van de gemiddelde jaarverkoop sinds 1982, de behoefte (=netto-oppervlakte) op zeer korte, korte en middellange termijn. De schaarste in de beschikbaarheid van bouwrijpe (en daarmee verbonden de lagere verkoop van) bedrijventerreinen beïnvloedt uiteraard deze berekeningsmethode. Daarom werd deze methode van behoeferaming verlaten. Hierbij moet worden opgemerkt dat de snelle veranderingen in de Vlaamse economie en haar afhankelijkheid van internationale ontwikkelingen, het quasi onmogelijk maken om exact aan te geven hoe de economie er zal uitzien in 2007 en op welke wijze de behoefte aan bedrijventerreinen zal evolueren. Hieraan moet worden toegevoegd dat er momenteel nog geen zicht is op de precieze nood aan bedrijventerreinen voor de herlokalisatie van bestaande bedrijven en de benodigde oppervlakte voor de regularisatie van zonevreemde bedrijven. Een steekproef bij de gemeenten leert dat de problematiek van zonevreemdheid zeker niet verwaarloosd mag worden. Vooral in het buitengebied zal dit de verdeling van het pakket lokale bedrijventerreinen sterk beïnvloeden.

Uit analyse van het nog beperkte beschikbare aanbod aan bedrijventerreinen kan men concluderen dat 70% van de versnipperde reserve aan 'bouwrijpe terreinen' en 88% van de reserve 'nog uit te rusten terreinen' gelegen is in de economische knooppunten.

²⁷ De GOMOV-inventaris wordt opgemaakt op basis van een enquête bij de beheerders van de terreinen. De gegevens van de inventaris berusten dus op aangiften van externen. Sinds 1994 werd de inventaris door de GOMOV bijgesteld met de bedoeling alle bedrijventerreinen in Oost-Vlaanderen in de inventaris op te nemen.

De grootste reserves²⁸ liggen in het grootstedelijk gebied Gent en het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas, met name 73,8 ha bouwrijp en 335,5 ha nog uit te rusten terreinen.

In de kleinstedelijke gebieden is de reserve aan bouwrijpe terreinen eerder beperkt en versnipperd over Dendermonde (7 ha), Eeklo (3 ha), Ronse (2 ha), Geraardsbergen (3 ha), Zottegem (1 ha) en Beveren (7 ha). De reserve aan nog uit te rusten terreinen is vrij groot in Lokeren (85 ha), Oudenaarde (39 ha), Beveren (28 ha), Ronse (21 ha) en Wetteren (21 ha).

De reserves in de specifieke economische knooppunten beperken zich tot Nazareth en Maldegem. Respectievelijk 11 en 1 ha zijn bouwrijp; 5 en 3 ha terreinen zijn nog uit te rusten.

In het buitengebied situeren de grootste reserves zich in Erpe-Mere (1 ha bouwrijp en 31,5 ha nog uit te rusten terreinen) en Waarschoot (22,5 ha bouwrijpe terreinen en 7 ha nog uit te rusten). Kleinere reserves bouwrijpe terreinen bevinden zich nog in Lebbeke (1 ha), Zelzate (2 ha), Hamme (4 ha), Zomergem (7,4 ha) en Lochristi (9 ha). Reserves nog uit te rusten terreinen situeren zich in Zulte (3 ha), Brakel (5 ha), Herzele (6 ha), Lede (7 ha) en Waasmunster (7 ha).

Globaal kan worden geconcludeerd dat het tekort aan bedrijventerreinen niet gelijkmatig gespreid is over de provincie. Een aantal gemeenten hebben nog beschikbare en/of uit te rusten bedrijventerreinen, andere hebben (haast) geen reserves meer.

In de tabel hieronder worden de wijzigingen aangegeven betreffende de terreinen voor economische activiteiten sinds 1 januari 1994 tot 1 november 2002.

□ [Tabel 14: Wijzigingen voor de ruimte voor economische activiteiten sinds 1 januari 1994.]

Gemeente	Wijzigingen qua oppervlakte bedrijventerreinen na 1/1/1994 door gewestplan, apa of bpa	
	Scenario 1 ²⁹	Scenario 2
Aalst*	RSG	RSG
Aalter	-4,80	-4,80
Assenede	-4,54	-4,54
Beveren	-1,12	-1,12
Deinze	-6,28	-6,28
Dendermonde	0,14	0,14
Eeklo	-1,60	-1,60
Erpe-Mere	-9,34	-9,34
Evergem*	GSG	GSG
Gavere	6,34	6,34

²⁸ Uit de inventaris kan enkel de situering van de reserves (welke terreinen) afgeleid worden, maar niet of het om aaneengesloten percelen, dan wel om versnipperde loten gaat.

²⁹ Scenario 1 en 2 verwijzen naar het al of niet in werking treden van de partiële herziening (2003) van het RSV. Scenario 1 gaat uit van de bepalingen van het RSV, 1997 inzake de verrekening van zonevreemde bedrijven; scenario 2 gaat uit van de partiële herziening waarbij de verrekening van de zonevreemtheid enkel de uitbreidingen na 1/1/1994 betreft.

* Op basis van gegevens uit de afbakeningsprocessen voor respectievelijk Aalst, Gent en Sint-Niklaas zou in de groot- en regionaalstedelijke gebieden ongeveer 188 ha (170, 17,2 en 0) ruimte voor economische activiteit zijn bijgekomen na 1/1/1994.

Gemeente	Wijzigingen qua oppervlakte bedrijventerreinen na 1/1/1994 door gewestplan, apa of bpa	
	Scenario 1 ²⁹	Scenario 2
Gent*	GSG	GSG
Geraardsbergen	-4,24	-5,00
Hamme	6,90	6,90
Kluisbergen	8,60	8,60
Knesselare	5,43	2,15
Kruibeke	2,56	2,08
Kruishoutem	32,83	32,83
Lede	7,38	7,38
Lochristi	70,76	70,76
Lokeren	6,84	6,84
Lovendegem	7,50	7,50
Maldegem	9,93	2,94
Merelbeke*	GSG	GSG
Nazareth	-40,04	-40,04
Nevele	4,36	0
Ninove	-0,37	-0,37
Oosterzele	1,72	1,72
Oudenaarde	46,05	46,05
Ronse	29,35	29,35
Sint-Laureins	10,55	2,20
Sint-Lievens-Houtem	3,62	1,07
Sint-Martens-Latem	0,20	0,20
Sint-Niklaas*	RSG	RSG
Temse	8,56	8,56
Wetteren	22,74	22,74
Wichelen	0,625	0,625
Zeke	-0,46	-0,46
Zelzate	-2,14	-2,14
Zottegem	3,70	1,35
Zulte	-5,20	-7,50

5.2. Verlaten, vervuilde en onbenutte terreinen

Momenteel bevinden zich reserves voor bedrijvigheid op bestaande en onbenutte terreinen en in leegstaande bedrijfsgebouwen. Hergebruik van bestaande leegstaande bedrijven en verontreinigde sites kunnen echter de ruimte voor bedrijvigheid aanvullen. Momenteel is de omvang van deze reserve niet gekend. De nodige informatie over de omvang en de mogelijkheden van deze reserve moet verzameld worden.

5.3. Fragmentatie van de ruimtelijk-economische structuur

De uitwaaiing van economische activiteiten naar de stedelijke periferie is verklaarbaar door het grootschaliger worden van bedrijven en processen, de meer beperkte plaatsgebondenheid, de bereikbaarheidsvereisten en de werking van de immobiëlenmarkt en de 'zonerende werking' van de bestaande decreetgeving (ruimtelijke ordening, milieu, enz). Dit geldt zeker voor industriële activiteiten en distributie, de detailhandel en zelfs voor diensten. De stedelijke gebieden blijven wel de belangrijkste concentratiegebieden van de economische activiteiten in de provincie, maar die concentratie neemt licht af.

Deze ontwikkeling laat zich ook ruimtelijk aflezen tot op lokaal niveau, o.a. door de lineaire uitgroei van KMO- en handelslinten langsheen verbindingswegen. Dat blijkt ook uit de statistieken inzake investeringen in handelsactiviteiten, die aangeven dat de belangrijkste investeringen buiten de stedelijke perimeter zich voordoen vanuit Gent (richting Lochristi, Lovendegem, Deinze/Zulte en Eke/Gavere), vanuit Oudenaarde en Ronse, rond Sint-Niklaas, Dendermonde, Aalst, Geraardsbergen. De investeringen buiten de stedelijke perimeter zijn meer dan dubbel zo groot dan er binnen.

Voorlopig blijft de economische uitwaaiing toch relatief beperkt. Het RSV stelt voor Oost-Vlaanderen een verhouding tussen 82/18% en 77/23% voorop inzake de bijkomende bedrijventerreinen in de economische knooppunten en in de buitengebiedgemeenten. In de recente periode bedroeg deze verhouding 78/22, wat betekent dat in de praktijk de vooropgestelde limiet vandaag welhaast bereikt wordt.

5.4. Groei van de tewerkstelling maar concentraties van industriële sectoren in regressie

In de periode 1991-1997 was er een toename van de tewerkstelling in Gent met bijna 9 000 werknemers. Hierdoor deed Gent het heel wat beter dan Antwerpen, dat het aantal werknemers met 10 583 zag achteruitgaan. Ook Brussel deed het slecht, met een achteruitgang van 13 560 werknemers.

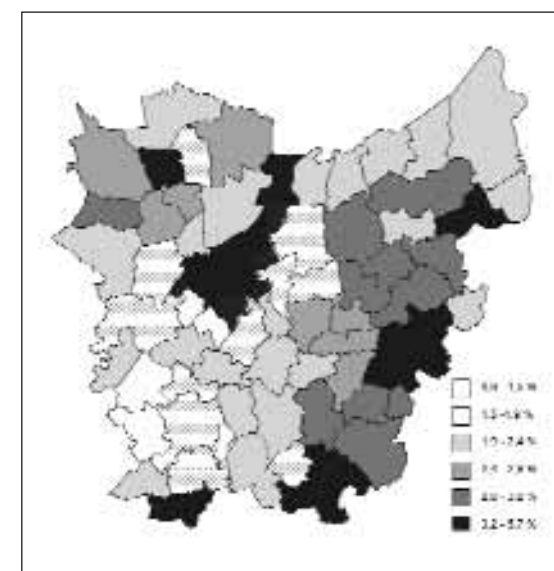
Andere gemeenten met een stijging van de tewerkstelling volgen in absolute cijfers ver achter Gent: Beveren +1 874, Lokeren +1 392, Sint-Niklaas +938, Assenede +829, enz. De grootste dalers in absolute cijfers binnen de provincie zijn Zele (- 1 022), Eeklo (- 977), Ronse (-861) en Temse (-550).

Niettegenstaande de groei van de tewerkstelling, steeg in dezelfde periode het aantal werklozen in de meeste grote gemeenten. Enkel Ninove vormt hierop een uitzondering. Toch blijft ook in Ninove het aandeel werklozen t.o.v. de bevolking vrij hoog. Ruimtelijk bekeken is de werkloosheid een belangrijk gegeven in Gent, in de oostflank van de provincie, en in Ronse en Eeklo.

De werkgelegenheid in de industrie ging achteruit, waarbij vooral de textiel, de kleding en de fabricatie van overige transportmiddelen zware klappen krijgen. Dit betekent dat gemeenten die op het vlak van tewerkstelling een zekere specialisatie bezitten in één of meerdere van de sectoren in regressie, gevoelig zijn voor de slechtere prestaties van die sectoren.

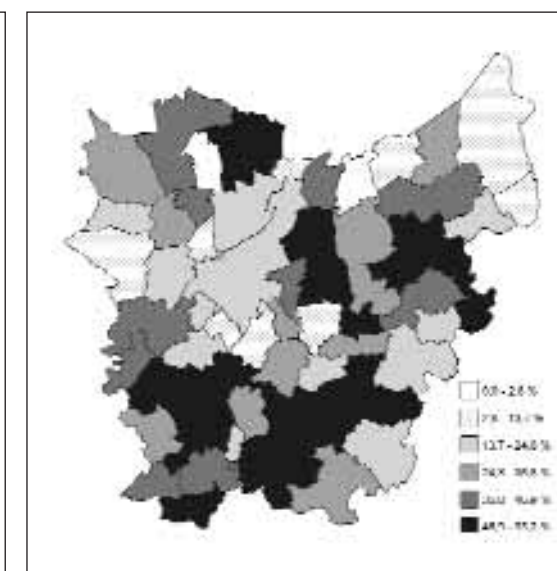
Onderzoek naar het belang van de industriële sectoren in regressie voor de industriële tewerkstelling, omschrijft volgende gebieden als regressiegevoelig: het zuiden van de provincie (van Deinze tot Geraardsbergen en Denderleeuw), het uiterste noordoosten (Meetjesland) en een zone van Sint-Niklaas/Dendermonde tot tegen Gent (vooral in de band Wachtebeke/Destelbergen en in een band Sint-Niklaas/Dendermonde).

[Figuur 28: Werkloosheid t.o.v. totale bevolking]



Bron: VDAB en NIS (1998)

[Figuur 29: Belang van de industriële sectoren in regressie in de tewerkstelling]



Bron: RSZ statistieken (1997)

6. POTENTIES

Oost-Vlaanderen situeert zich binnen hoogdynamische economische structuren in Noord-West-Europa, met Gent, Aalst en Sint-Niklaas als belangrijke knooppunten in de Vlaamse Ruit, en de Gentse haven en Waaslandhaven (als deel van de haven van Antwerpen) als poorten op (inter)nationaal niveau. Bovendien is de provincie goed ontsloten door grote infrastructuur tussen de internationale groeipolen. Ook kan de provincie bogen op een industriële traditie. Mede hierdoor heeft de provincie aanzienlijke groeipotenties op het vlak van de economische ontwikkeling.

Voor elk van de economische centra in de provincie kunnen eigen potenties naar voren geschoven worden. De verschuivingen in de economische ontwikkelingen (tertiarisering, clustering, netwerkvorming) zullen in de toekomst nieuwe kansen bieden voor economische ontwikkeling.

De specifieke potenties van elk economisch knooppunt hebben te maken met:

- de situering en ontsluitingspotenties t.o.v. de poorten en knooppunten van (inter)nationaal niveau. Hierbij zal in de toekomst het belang toenemen van spoorwegen, waterwegen en elektronische netwerken als alternatieven voor het wegvervoer, zowel voor het transport van goederen als voor de verplaatsing van de werknemers;
- de onderlinge nabijheid en verbindingsmogelijkheden waardoor netwerkvorming en onderlinge afstemming mogelijk worden;
- de situering t.o.v. elkaar in een hiërarchische spreiding met elk een eigen achterland voor de rekrutering van werknemers en de afzet van goederen.

▶ 1. INLEIDING

Mobiliteit is een basisvoorwaarde voor het functioneren van de samenleving. Door de ruimtelijke spreiding van verschillende activiteiten ontstaat voor personen en goederen de noodzaak tot verplaatsen. Of een verplaatsing werkelijk kan gebeuren, hangt af van de bereikbaarheid van de bestemming in relatie tot de herkomstlocatie. Die bereikbaarheid wordt in grote mate bepaald door de geboden vervoersmogelijkheden (vervoersmiddelen, frequentie, snelheid, het al dan niet aanwezig zijn van fysieke verbindingen tussen herkomst- en bestemmingslocatie, ...).

De lijninfrastructuren bepalen in sterke mate de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke entiteiten. Ze zijn de fysieke dragers van verkeer en vervoer. Het betreft de wegen, de spoorwegen met stations, het tramnet en de bevaarbare waterwegen. Als dragers van verkeer en vervoer hebben de lijninfrastructuren een sterk ruimtelijk structurerend vermogen. Een goede bereikbaarheid is immers een bepalende factor voor nieuwe hoogdynamische ontwikkelingen. Evenzo staat een lage bereikbaarheid gelijk met een eerder laagdynamische ontwikkeling.

Het (openbaar) busnetwerk is evengoed van belang voor de mobiliteit. Aangezien de ruimtelijke component hier in de meeste gevallen bestaande wegen betreft, is het openbaar busnetwerk niet a priori als structuurbepalend te beschouwen op provinciaal niveau. De lijnvoering kan immers, afhankelijk van het profiel van de herkomstgebieden, op een flexibele manier aangepast worden om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen of om gewenste ontwikkelingen te ondersteunen.

Ook elektriciteits- en pijpleidingen en digitale netwerken kunnen worden beschouwd als lijninfrastructuren. Deze zijn echter niet structuurbepalend maar eerder structuurvolgend, aangezien ze veelal in navolging van andere ontwikkelingen ontstaan. In dit hoofdstuk wordt, vanwege de specifieke taakstelling voor het provinciaal structuurplan, enkel verder ingegaan op het elektriciteitsnetwerk.

▶ 2. HISTORISCHE EN RECENTE ONTWIKKELING VAN DE LIJNINFRASTRUCTUREN

De lijninfrastructuren als dragers van verkeer en vervoer hebben zich in vier lagen ontwikkeld: waterwegen, steenwegen, spoorwegen en autosnelwegen. Deze ontwikkeling verliep in min of meer opeenvolgende historische fasen, echter niet door het wegschrijven van de eerder gevormde laag, maar door het overlappen ervan tot geconnecteerde verkeersnetten. Het samenspel tussen de specifieke mogelijkheden van de verschillende infrastructuren en de opeenvolging van hun ontstaan zijn belangrijk om de huidige verkeers- en vervoersstructuur te begrijpen.

De eerste middeleeuwse verkeersinfrastructuur wordt gevormd door de grote rivieren (Leie, Schelde, Durme, Kale, Dender) en de landwegen tussen de nederzettingen, vooral dan enkele belangrijke langeafstandsassen (bv. de handelsweg Brugge/Keulen). Zij bepalen in belangrijke mate het ontstaan en de ontwikkeling van de nederzettingen. Die netten worden aangevuld met kanalen (Moervaarten, de Lieve, de Sassevaart, de Brugse vaart); tevens is er sprake van verdichting van het wegennet.

In de 18^{de} eeuw worden de kanalen verdiept en de waterbeheersing op de rivieren verbeterd. Vanaf 1820 begint ook de uitbouw van de waterverbinding tussen Gent en de Westerschelde.

De aanleg van steenwegen tussen de grote steden ten tijde van de Oostenrijkse Nederlanden en het gebruik van nieuwe en snellere vervoersmiddelen zoals de postkoets, luidden een nieuwe periode in het mobiliteitsgebeuren in. Die steenwegen zijn medebepalend voor de verdere ontwikkeling van nederzettingen op de route of aan de kruispunten ervan.

De aanleg van spoorwegen in de 19de eeuw veroorzaakt een volgende fase in de ruimtelijke ontwikkeling. Tezamen met de ingebruikneming van een buurtspoorwegennet, vormt dit de belangrijkste factor voor de ontsluiting en ontwikkeling van het platteland en de industriële groei van de grote steden.

Met de aanleg van autosnelwegen wordt resoluut gekozen voor de ondersteuning van de automobiliteit. Langs die snelwegen en vooral rond hun kruispunten ontstaan belangrijke nieuwe economische groeimogelijkheden. Op kleinere schaal gebeurt dit aan de kruispunten van en langsheen steenwegen.

De bestaande steenwegen worden aangepast aan het autoverkeer (verkeersdoorstroming, verbredingen, aanleg van ringwegen, nieuwe tracés). Ook deze initiële nieuwe ontwikkelingen op het platteland (wegwinkels, verkavelingen, industriezones). Tegelijkertijd worden de buurtspoorwegen afgebouwd, evenals sommige spoorwegverbindingen.

▶ 3. DE BESTAANDE LIJNINFRASTRUCTUREN

3.1. Structureerende lijninfrastructuren

→ AUTOSNELWEGEN

De provincie Oost-Vlaanderen wordt in zijn geheel ingekaderd door een netwerk van autosnelwegen:

- de N49/A11 (Antwerpen/Zelzate/Knokke) in het noorden van de provincie;
- de E19 (Antwerpen/Brussel) ten oosten van de provincie;
- de A17 (Brugge/Kortrijk) ten westen van de provincie;
- de A8 (Brussel/Doornik) ten zuiden van de provincie.

Binnen dit kader worden twee diagonalen gevormd door:

- de E40 (Brussel/Gent/Brugge/Oostende);
- de E17 (Antwerpen/Gent/Kortrijk/Rijsel).

Zij doorsnijden de provincie en kruisen in Gent. Beide maken deel uit van de belangrijkste internationale routes in Noordwest-Europa en behoren tot de drukste wegen van het land.

→ DE N-WEGEN

De N-wegen zijn de (historische) verbindingswegen tussen de steden in Vlaanderen. Net als bij de autosnelwegen wordt de provincie doorsneden door twee diagonalen, met Gent als middelpunt. Ook in Dendermonde komen N-wegen samen. In het zuiden van de provincie kennen de N-wegen eerder een noord-zuidgerichtheid.

Deze N-wegen fungeren als interstedelijke verbinding op (sub)regionaal niveau, maar verkleinen ook de mazen van het autosnelwegennet, waardoor zij verzamelroutes zijn naar dat (inter)nationale wegennet. Bepaalde 'nieuwe wegen' oefenen in Oost-Vlaanderen een gelijkaardige functie uit.

Het betreft de:

- R4 Oost en R4 West als havenwegen voor de ontsluiting van de Gentse zeehaven naar de A11, E17 en E40, aangevuld met de N253 (Zelzate/Terneuzen);
- N44 (Maldegem/Aalter) als maasverkleining tussen A11 en E40 in het westen van de provincie.

→ TROLLEY- EN TRAMLIJNEN

Binnen het openbaar vervoersnetwerk zijn een aantal trolley- en tramlijnen structurerend.

Tramlijnen:

- Lijn 1: Sint-Pietersstation - Evergem
- Lijn 21: Gent Zwijnaardebrug - Melle Leeuw
- Lijn 22: Gent Zwijnaardebrug - D.C. Gentbrugge
- Lijn 40: Sint-Pietersstation - Muide - Moscou

Trolleylijnen:

- Lijn 3: Gentbrugge Meersendries - Mariakerke Post

→ SPOORWEGEN ALS SLAGADERS VAN HET OPENBAAR VERVOER

Oost-Vlaanderen beschikt, in vergelijking met de andere provincies, over een erg dicht en volledig spoorwegennet met hoofdassen en zowel radiale als dwarsende lijnen. Globaal kunnen volgende assen onderscheiden worden:

- twee hoofdassen: Brugge-Oostende/Gent/Brussel en Rijsel/Kortrijk/Gent/Antwerpen met Gent als schakelpunt en respectievelijk de belangrijke stations van Aalst en Sint-Niklaas;
- het radiale net vanuit Gent: (naast de twee hoofdassen) naar Eeklo, de Kanaalzone, Oudenaarde/Ronse, Wetteren/Dendermonde/Mechelen, Zottegem/Geraardsbergen, Aalst – Denderleeuw, De Pinte-Deinze-Tielt;
- dwarsende lijnen die het net aanvullen en verfijnen: Denderleeuw/Zottegem/Oudenaarde/Kortrijk, Aalst/Burst, Aalst/Ninove/Geraardsbergen, Lokeren/Dendermonde, Sint-Niklaas/Mechelen.

De stations Gent-Sint-Pieters, Gent-Dampoort, Aalst, Sint-Niklaas, Deinze, Denderleeuw, Dendermonde, Geraardsbergen, Lokeren, Oudenaarde, Wetteren en Zottegem zijn intercitystations en hebben een interstedelijk statuut voor reizigersvervoer. Dit net dekt voor een groot deel de lange afstandsverplaatsingen. Op een beperkt aantal ontbrekende links wordt het openbaar busvervoer ingezet voor de verbindingfunctie. Het busvervoer werkt eerder op een lager niveau, voor de lokale ontsluiting van kernen.

Wat het personenvervoer betreft, blijkt dat het treingebruik, in vergelijking met de andere provincies, hoog scoort in Oost-Vlaanderen: het is goed voor 10,3% van de woon-werkpendel en 7,8% van de woonschoolpendel. Dit kan worden verklaard door het dichte spoorwegennet en door de sterke gerichtheid op Gent, Brussel en Antwerpen.

Bij goederenvervoer over het spoor gaat het vooral om internationaal verkeer. De havens van Gent en Antwerpen zijn de belangrijkste polen. Zeebrugge-Gent-Schellebelle-Mechelen is de belangrijkste as vanwaar de goederentreinen verder naar Antwerpen, Duitsland of Luxemburg rijden. De lijn Gent-Kortrijk verwerkt goederenverkeer naar Frankrijk en de Kanaaltunnel. Verder is er heel wat goederenverkeer op de lijnen 55 en 204 die het Gentse havengebied bedienen. Gent vormt het knooppunt van de goederenspoorlijnen in de provincie.

→ **WATERWEGEN, VOORAL HISTORISCH STERK STRUCTUREREND**

De Schelde, de Leie, de Dender en in mindere mate ook deels de Durme, zijn de bevaarbare rivieren in Oost-Vlaanderen, tezamen met enkele kanalen (Gent/Terneuzen, Gent/Brugge/Oostende, het Afleidingskanaal van de Leie, de Ringvaart rond Gent en de Moervaart). De Schelde, die de verschillende rivieren in Oost-Vlaanderen verbindt, vormt een belangrijke waterader door de provincie. Gent en de Gentse haven vormen het middelpunt – zowel in historisch opzicht als vandaag – van de waterwegen als dragers voor het watertransport.

In de ontwikkeling van de steden zijn de waterlopen als structurerende elementen vooral van historisch belang geweest – enerzijds als verkeersassen en anderzijds als grenzen met gecontroleerde doorgang. De dominantie van de waterwegen als lijninfrastructuur is verloren gegaan door de ontwikkeling van de steenwegen, maar vooral van de spoorwegen en in een latere fase van de autosnelwegen.

In het verkeers- en vervoerssysteem zijn de waterlopen vandaag nog van belang voor de binnenvaart, vooral in relatie tot de zeehavens. De binnenvaartwegen ontsluiten echter slechts beperkte delen van de provincie. Het aantal los- en laadplaatsen buiten de zeehavens is nog beperkt, alhoewel er de laatste jaren verschillende los- en laadplaatsen bijgebouwd worden langs de waterwegen. Ondanks de kleine afstanden vanuit de provincie naar de havens kan de binnenvaart economisch rendabel zijn. De containerterminal van Meerhout is hiervan een goed voorbeeld.

Op het vlak van (water-)recreatie en toerisme winnen de vaarwegen aan belang. Hierdoor ontstaan en groeien steeds meer passantenaanlegplaatsen en jachthavens langs de waterlopen.

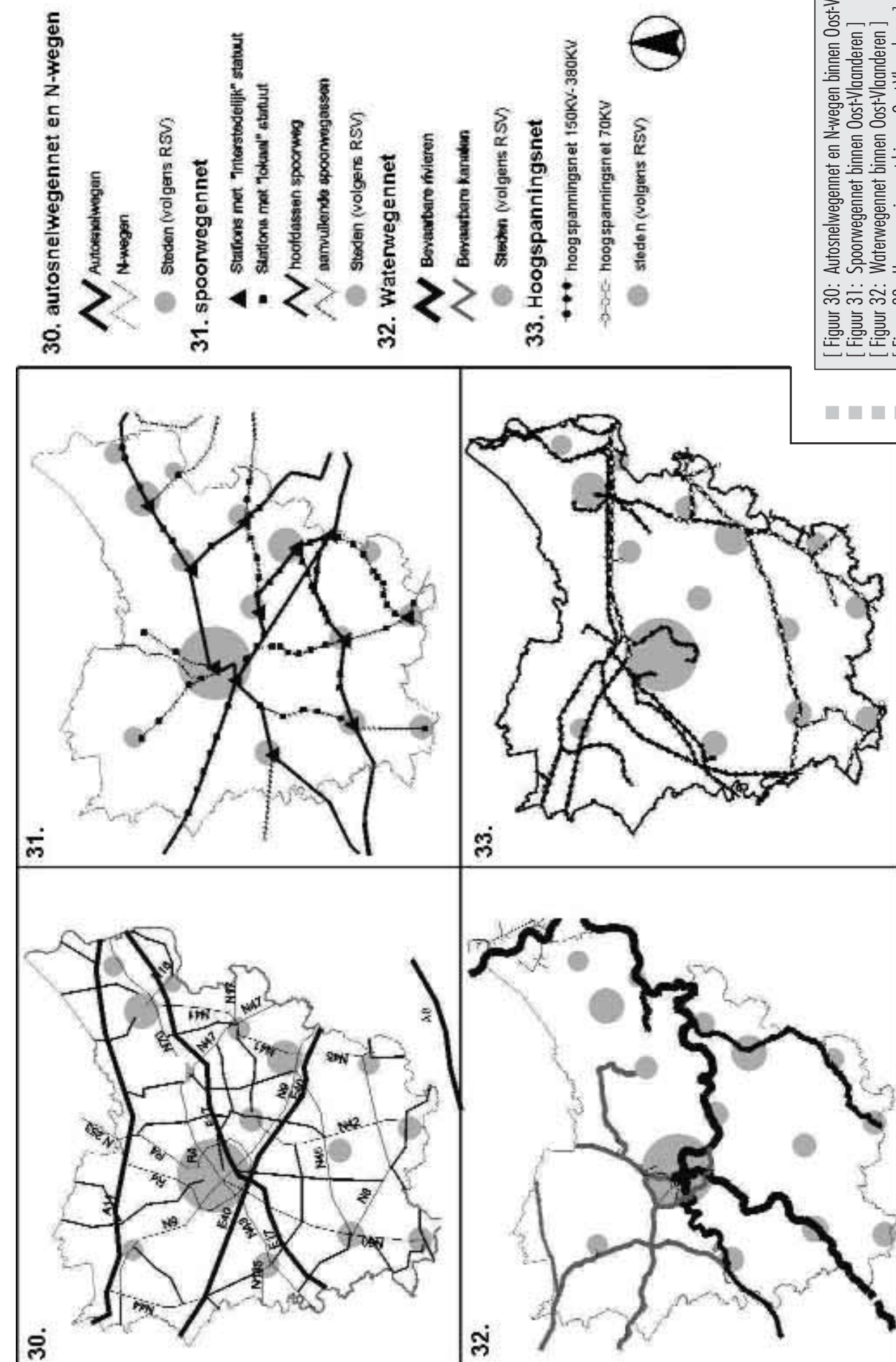
→ **HET HOOGSPANNINGSNET**

Binnen de provincie Oost-Vlaanderen bevinden zich een aantal hoogspanningsleidingen. Deze hebben een beperkt structurerend belang. Zij volgen eerder de ruimtelijke ontwikkelingen uit andere sectoren (bedrijvigheid, nederzetting).

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt de bevoegdheid over het elektriciteitsnet van 150kV en meer bij het Vlaamse niveau gelegd. De elektriciteitsnetten tussen 70kV en 150kV behoren tot de provinciale bevoegdheid. In de praktijk valt enkel het net van 70kV binnen dit bereik.

→ **ROUTES VOOR LANGZAAM VERKEER**

Er zijn binnen het provinciale grondgebied een beperkt aantal op bovenlokaal niveau structuurbepalende routes voor langzaam verkeer (fietsers, voetgangers, ...) aanwezig. Het gaat in hoofdzaak om de omvorming van enkele oude trein- of trambeddingen, of om kanaal- of rivieroeveren die daarnaar ingericht werden, of om recente herinrichtingen van belangrijke (invals-)wegen. Van een sluitend netwerk van veilige routes is er nog geenszins sprake, en ze



[Figuur 30: Autosnelwegennet en N-wegen binnen Oost-Vlaanderen]
 [Figuur 31: Spoorwegennet binnen Oost-Vlaanderen]
 [Figuur 32: Waterwegennet binnen Oost-Vlaanderen]
 [Figuur 33: Hoogspanningsnet binnen Oost-Vlaanderen]

zijn voornamelijk van recreatieve aard.

Aanvullend op het wegennet is er een dichte systeem van buurtwegen, dat echter nog nauwelijks gebruikt wordt voor (boven)lokaal functioneel of recreatief langzaam verkeer, en dat zich in vele gevallen in slecht toegankelijke staat bevindt.

3.2. Structuurbepalende mobiliteitssystemen in de provincie

Door de (gebruiks)hiërarchie, de onderlinge schikking en de wisselwerking van de lijninfrastructuren zijn in de provincie verschillende structurerende mobiliteitssystemen te onderscheiden, die elk op een eigen niveau de ruimtelijke ontwikkeling mee bepalen.

→ BUNDELS VAN INFRASTRUCTUREN LANGS E40 EN E17

Parallel met de autosnelwegen liggen nog andere lijninfrastructuren. Ze vormen bundels van infrastructuren van (inter)nationaal belang. We onderscheiden vier secties:

- de sectie Gent/Oostende bundelt een autosnelweg (E40), een waterweg (kanaal Gent/Oostende) en een spoorweg (Gent/Aalter/Brugge);
- de sectie Gent/Antwerpen bundelt een N-weg (N70), een spoorweg (Gent/Antwerpen) en een autosnelweg (E17);
- de sectie Gent/Brussel bundelt een N-weg (N9), een spoorweg (Gent/Brussel) en een autosnelweg (E40);
- de sectie Gent/Kortrijk bundelt een waterweg (Leie), een N-weg (N43), een autosnelweg (E17) en een spoorlijn (Gent/Kortrijk).

Tussen en omheen de diagonale infrastructuurbundels dwars door de provincie, kunnen een aantal ruimten onderscheiden worden, waar de eigenheid van de lijninfrastructuren en hun ruimtelijke impact geleid heeft tot specifieke ontwikkelingen.

→ GENT ALS KNOOPPUNT VAN DE BELANGRIJKSTE LIJNINFRASTRUCTUREN

Gent vormt het knooppunt van:

- de autosnelwegen E17 en E40; Gent is via de R4 ook verbonden met de N49;
- de N-wegen N43, N70, N60 en N9;
- de spoorlijnen naar Oostende en Brussel, naar Antwerpen en Kortrijk/Rijsel. Gent is tevens de draaischijf van het radiale net richting Eeklo, Deinze/Veurne, Zottegem/Geraardsbergen, Oudenaarde/Ronse, Wetteren/Dendermonde/Mechelen;
- de samenvloeiing van Leie en Schelde en met de Ringvaart om Gent die aansluiting geeft op de Kanaalzone en het Kanaal Gent/Oostende.
- De stedelijke tramstructuur en het busnet.

De Gentse Zeehaven is de centrale generator van goederenverkeer via water-, spoor- en autowegen in Oost-Vlaanderen.

→ HET GEBIED TEN NOORDWESTEN VAN GENT

Dit gebied ligt in een kader van grote infrastructuren: de infrastructuurbundel Gent/Oostende, de A11 (N49), de R4 en N44. Dwars door het gebied lopen de N9, de spoorweg

Gent/Eeklo en het Afleidingskanaal. Een aantal secundaire wegen heeft een belangrijke functie voor West-Vlaanderen op het vlak van de ontsluiting van de regio naar E40 en E17.

→ DE KANAALZONE

De as tussen Gent en Terneuzen geeft toegang tot het havengebied van Gent. De ruimtelijke ontwikkelingen rond de as worden aan beide zijden begrensd door de R4 en de goederen-spoorlijnen (R4 West en spoorlijn 55; R4 Oost en spoorlijn 204).

→ HET WAASLAND

Het gebied tussen de twee zeehavens en de Schelde wordt doorsneden door de infrastructuurbundel aan de E17 en de N49. Een aantal noord-zuidgerichte secundaire assen en interlokale wegen verzamelen het verkeer naar die hoofdassen. De belangrijkste is de N403 (Sint-Niklaas-Hulst). Buiten de provincie speelt ook de N16 een belangrijke rol. Deze vormt – samen met de parallelle spoorweg - een aansluiting vanuit de E17-bundel op de as Antwerpen/Brussel.

→ HET DENDERMONDSE INFRASTRUCTUURNET

Dendermonde is een knooppunt van parallelle infrastructuren (spoor-, water- en N-wegen):

- Samenvloeiing van Dender en Schelde.
- Kruising van de spoorlijnen Gent/Mechelen en Lokeren/Brussel.
- Daarnaast is de stad zowel via de N47 als de N41 aangesloten op de E17.

→ DE DENDERBUNDEL

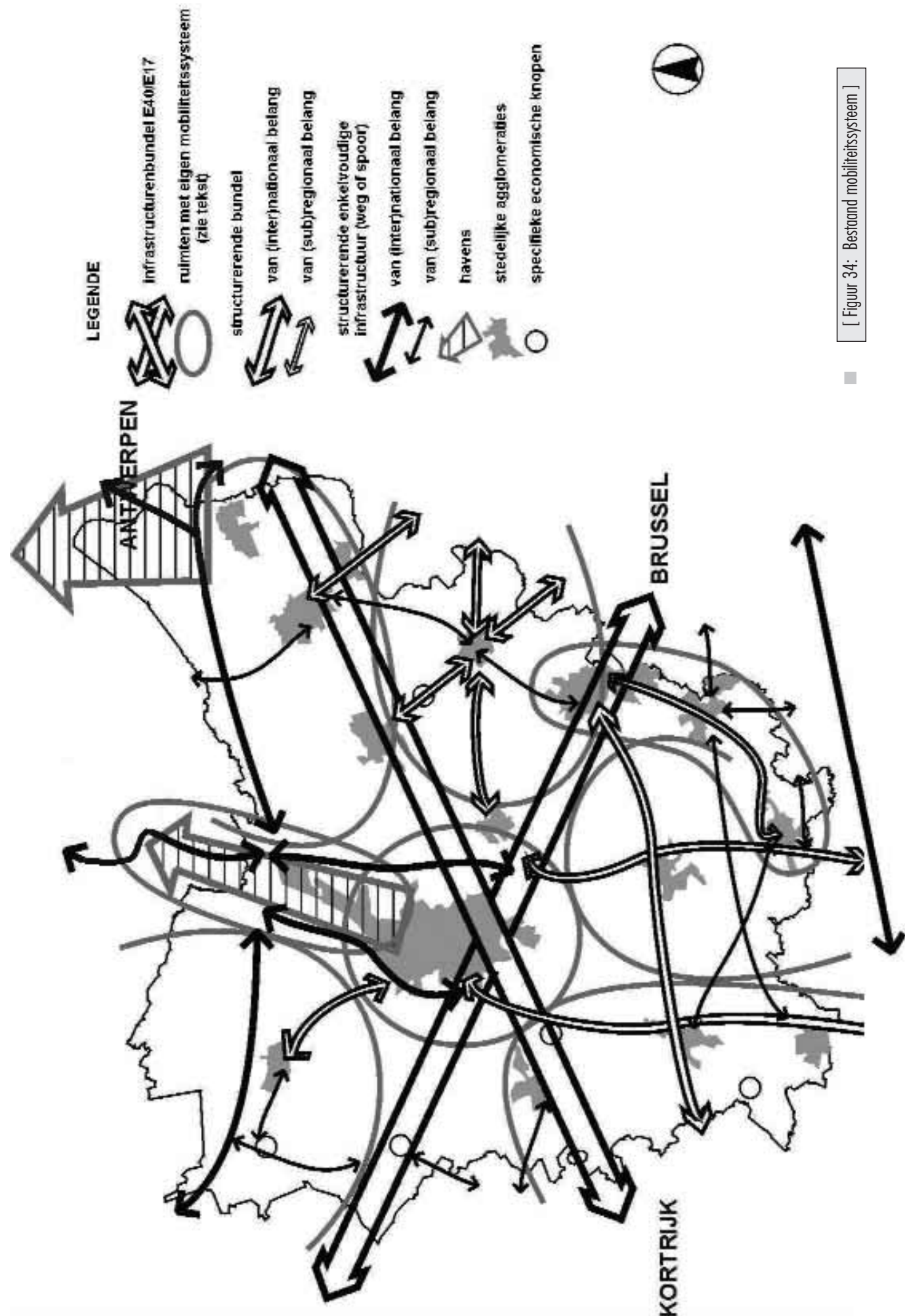
De as Aalst/Ninove/Geraardsbergen wordt gekenmerkt door het min of meer parallelle verloop van de Dender, de N45 (aangevuld met de N8 en N42 tussen Ninove en Geraardsbergen) en de spoorverbinding tussen die steden. Vooral in de historische ontwikkeling waren die infrastructuren van belang. Thans zijn vooral de dwarse verbindingen naar Brussel structurerend (E40, N9 en N8 en in mindere mate ook de A8).

→ HET WESTELIJKE DEEL VAN ZUID-OOST-VLAANDEREN

Dit gebied wordt gekenmerkt door een noord-zuidgerichte bundeling van een N-weg en een spoorweg richting Gent, met daarop Ronse en Oudenaarde. Ook de Schelde kan grotendeels als onderdeel van die bundel worden beschouwd. In de steden takken hierop dwarse N-wegen aan, die het gebied ontsluiten naar de E17-bundel en de A8 en naar het oostelijk deel van Zuid-Oost-Vlaanderen.

→ HET OOSTELIJKE DEEL VAN ZUID-OOST-VLAANDEREN

Het gebied tussen de Denderbundel en de noord-zuidbundel Ronse/Oudenaarde/Gent wordt doorsneden door N-wegen en spoorwegen en een dicht net van interlokale wegen. Zottegem is op twee manieren ontsloten naar de E40, en heeft een belangrijk station voor pendelaars. Brakel ontsluit vooral via N-wegen.



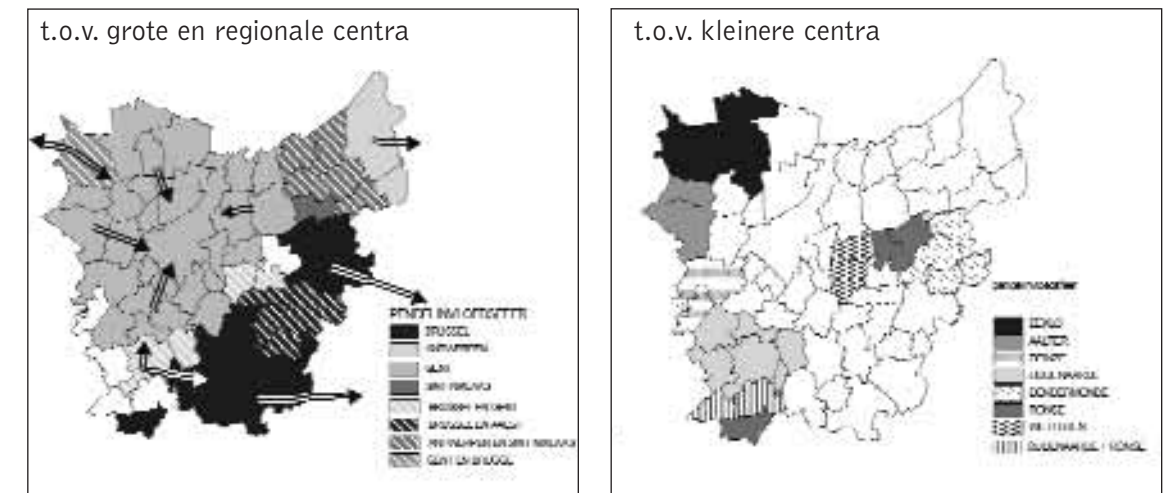
4. TRENDS

4.1. Geconcentreerde pendelbewegingen vanuit en in de provincie in het kader van het woon-werkverkeer

Het woon-werkverkeer in Oost-Vlaanderen kent een aantal gebieden met een opvallende gerichtheid van het vervoerpatroon. In vorige hoofdstukken werd al gewezen op het belang van de grootsteden Gent, Antwerpen en Brussel voor de werkgelegenheid.

Het noordoosten van de provincie is sterk gericht op Antwerpen en Sint-Niklaas, het zuidoosten op Brussel en Aalst, het centrale en westelijke deel van de provincie vooral op Gent. Ondergeschikt aan deze grote steden oefenen ook enkele kleinere tewerkstellingscentra een sterke aantrekkingskracht uit op hun omliggende gemeenten: Eeklo, Aalter, Deinze, Oudenaarde en Ronse in de westflank van de provincie, naast Wetteren, Zele, Dendermonde als gemeenten tussen E17 en E40.

[Figuur 35: Richting van de pendelstromen naar de belangrijkste tewerkstellingscentra]



Bron: NIS 1991 – verwerking P. Cabus

De auto blijft in Oost-Vlaanderen het voornaamste pendelvoertuig (51,3% van de woon-werk-verplaatsingen, grotendeels als bestuurder, een klein deel als passagier). Het openbaar vervoer haalt 13,9%. Binnen deze totaalcijfers treden echter grote verschillen op tussen de arrondissementen:

- Dit is vooral het geval bij het openbaar vervoergebruik. In het zuiden van de provincie en in de oostflank ligt dit opvallend hoog. Deze gebieden beschikken over een dicht spoorwegennet en kennen een sterke pendelgerichtheid op Gent en Brussel. Bovendien kampt het autoverkeer naar Brussel al jaren met fileproblemen tijdens de spitsuren.
- Ook de oriëntatie van de autosnelwegen is een belangrijk structurerend gegeven voor de pendelstromen. Dit blijkt bijvoorbeeld uit de pendelrelaties tussen Antwerpen – Beveren – Sint-Niklaas – Lokeren. In Dendermonde, dat niet direct via een autosnelweg ontsloten is, is het pendelpatroon daarentegen veel diffuser.

De sterke gerichtheid van de pendel, in combinatie met het hoge autogebruik, veroorzaakt tijdens piekuren hoge verkeersintensiteit op de wegen rond belangrijke tewerkstellingspolen. Rond Antwerpen en Brussel stelt dat problemen op grote schaal. Ook op andere locaties komt het functioneren van het verkeerssysteem in gevaar.

4.2. Een te verwachten toename van het vrachtverkeer met verschuivingen in de modi

De voornaamste goederenstromen binnen Oost-Vlaanderen worden gegenereerd door de havens in de Hamburg-Le Havre-range. Door het belang van de onderlinge uitwisseling genereren die aanzienlijke doorgaande stromen door Oost-Vlaanderen. Daarnaast omvat de provincie zelf een aantal economische poorten met belangrijke verkeersgeneratie: de Waaslandhaven als onderdeel van de haven van Antwerpen en de Gentse Kanaalzone. Ten slotte veroorzaken de verspreide bedrijventerreinen verspreid goederentransport. De som van die stromen resulteert in een erg hoog aandeel vrachtverkeer, van bijna 20% van de voertuigkilometers op autosnelwegen en bijna 10% op gewestwegen.

De toename van het goederenvervoer heeft vooral betrekking op het wegtransport. Dit steeg in de periode 1980-1997 met ongeveer 40%. Het transport per spoor en het transport over water bleven stabiel, maar gingen er in relatieve zin (tegenover het wegvervoer) op achteruit. In 1991 bedroeg hun aandeel nog ongeveer 1/5 voor het spoorvervoer en 1/8 voor de binnenvaart. Het transport per pijpleiding haalt een klein aandeel van enkele procenten.

De groei van het goederentransport blijkt onder andere uit de toename van de vervoerde hoeveelheden (+ 10%). De groei tekent zich echter vooral af op het vlak van de verplaatsingsafstanden, wat resulteert in een stijging van de gepresteerde tonkilometers met 34%. Die groei is het sterkst in de sector hoogwaardige producten (machines, voertuigen, afgewerkte producten, transacties): het vervoerde tonnage steeg met 33%, de tonkilometers met 63%. Hieruit blijkt het stijgend belang van de overslag en distributie van goederen.

Erg belangrijk op dit vlak is de Waaslandhaven, waar een nieuw getijdendok voor containerbehandeling in gebruik komt. Hiermee zal de verkeersgeneratie vanuit de haven sterk de hoogte ingaan. De containertrafiek wordt nog steeds grotendeels over de weg vervoerd, maar de laatste jaren stijgt het aandeel van de binnenvaart en het transport per spoor. Door de toenemende congestie kan men verwachten dat die trend zich verder door zal zetten.

De ontwikkelingen in de Zeeuwse havens Terneuzen en Vlissingen brengen ook een toename van het vrachtverkeer in de Gentse regio met zich mee. Zeker met de openstelling van de Vaste Westerschelde Oeververbinding moet rekening gehouden worden. Deze verbinding is bedoeld als een regionale verbinding³⁰, niet als een (inter)nationale, de tunnel is evenwel geconcentreerd met 2x2-rijvakken. Ook in de verbinding tussen de Zeeuwse havens en Randstad Holland wordt er een optimalisatie van het wegennet gepland.

4.3. Toenemende verkeersintensiteit

Het wegverkeer blijft, zowel voor woon-werkverkeer als voor overige motieven én voor het goederentransport, het voornaamste vervoermiddel. Gelet op volgende tendensen zal het autogebruik de komende jaren nog toenemen:

- De laatste jaren blijft het wagenpark groeien. Verwacht wordt dat deze trend het komende decennium zeker zal doorgaan. Met het wagenbezit zal het wagengebruik eveneens toenemen.
- De verdere groei van de dienstensector veroorzaakt een toenemend aandeel bedienden. Deze kennen een hogere bereidheid tot lange woon-werkverplaatsingen en brengen tevens meer zakelijk verkeer voort.
- Door de toename van de beschikbare vrije tijd, neemt het aantal activiteiten buiten de woning toe. Ook de afstanden die men bereid is af te leggen voor ontspanning (reizen, bezoek, sociale contacten, winkelen, ...) nemen toe. Bovendien stijgt door de uitwaaiering van kleinhandelslinten ook het winkelverkeer.
- De toenemende flexibiliteit in de werkuren en de groei van deeltijds werken vereisen de beschikbaarheid van een flexibel vervoermiddel en maken het woon-werkverkeer nog minder geschikt voor openbaar en collectief vervoer. Samen met het stijgend aandeel tweeverdieners zullen die trends het woon-werkverkeer doen stijgen.

Rekening houdend met voornoemde factoren, kan men concluderen dat de dominantie van de auto bewaard zal blijven en zelfs nog versterkt zal worden.

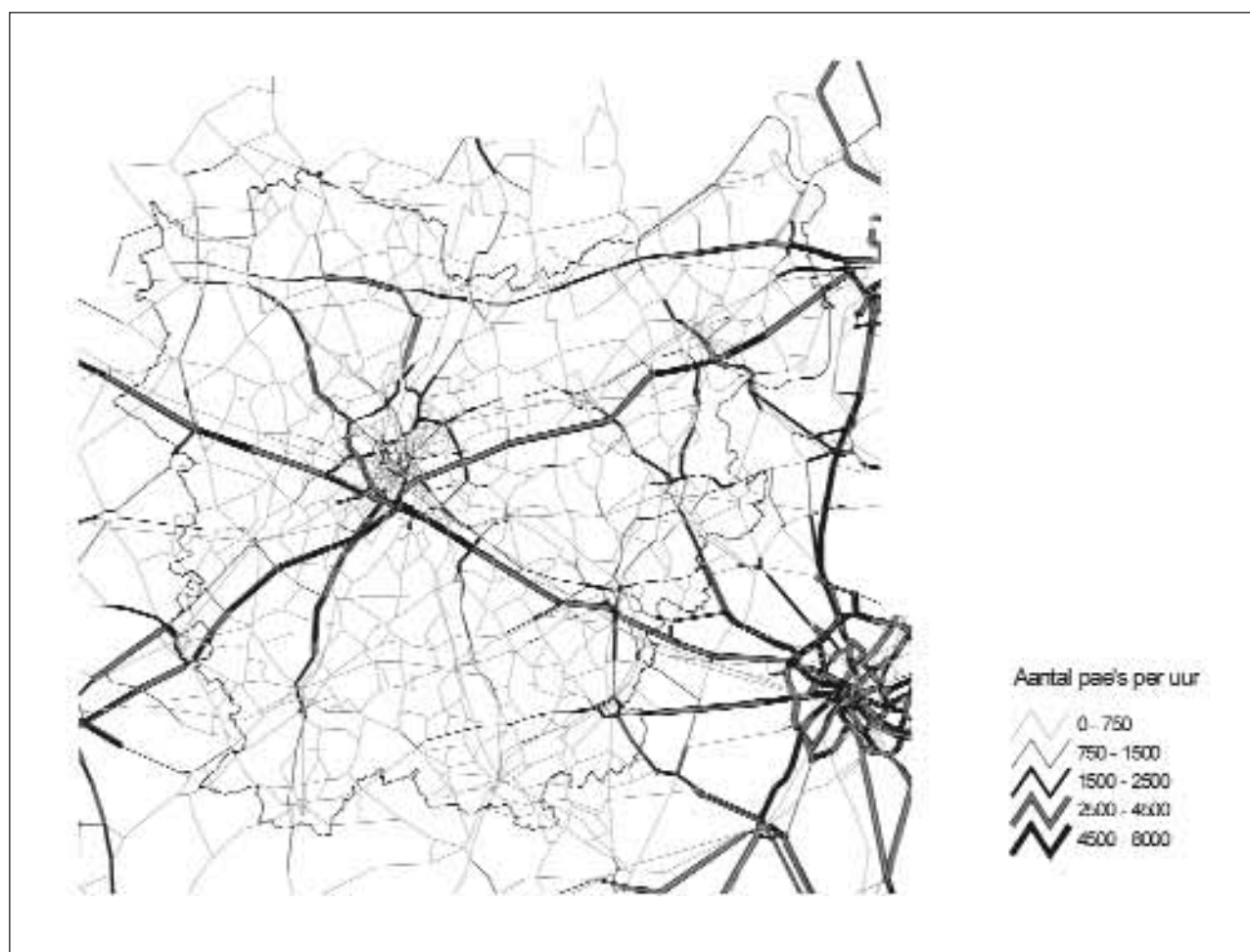
Het multimodaal verkeers- en vervoersmodel voor Oost-Vlaanderen voorspelt de verkeersintensiteit (personenwageneenheden per uur in de avondspits) op de wegen in 2010. Hierbij wordt uitgegaan van een trendscenario, waarbij de spreiding van de tewerkstelling gelijk blijft aan de huidige spreiding. Hieruit kunnen volgende conclusies getrokken worden:

- De belangrijkste verkeersstromen zijn geconcentreerd op de autosnelwegen E40, E17 en delen van de A11.
- Daarnaast heerst voornamelijk verkeersdrukte rond Gent, Antwerpen en Brussel.
- Andere wegen met een hoge bezetting zijn bijvoorbeeld de R4, de N60 Gent/Oudenaarde, de N9 tussen Gent en Eeklo, de N16 Sint-Niklaas/Willebroek, de N9 Gent/Aalst, de N47 vanuit Dendermonde en de N41 tussen de E17 en de N41 te Dendermonde en de N70 Gent/Lokeren/Sint-Niklaas.

Door de toenemende congestie tracht men de spits te omzeilen door zijn verplaatsing te vervroegen of uit te stellen. Hierdoor vlakt de spits uit, met gelijke problemen over een langere periode. Op dezelfde manier tracht men gecongesteerde routes te omzeilen via sluiproutes. Zo raakt het spitsverkeer ook ruimtelijk steeds meer gespreid.

³⁰ Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Zeeland, 2003, Provincie Zeeland

■ [Figuur 36: Verkeersintensiteit in 2010 volgens trendprognose (in pae)³¹]



Bron: Multimodaal verkeers- en vervoersmodel Oost-Vlaanderen

³¹ Pae is de afkorting voor personen-auto-equivalent.

► 5. PROBLEMEN

5.1. Beperkte alternatieven voor het wegverkeer

Het vervoerspatroon in (Oost-)Vlaanderen is sterk autogericht. Bepaalde fenomenen die hieraan ten grondslag liggen of die hieruit voortvloeien, zijn slechts moeilijk om te keren, wat doet vermoeden dat de autogerichtheid slechts moeizaam om te buigen zal zijn:

- Het verspreide bewoningspatroon maakt de gemiddelde verplaatsingsafstand naar werk, winkel en andere activiteiten gemiddeld langer en oriënteert het verplaatsingsgedrag sterk op de auto.
- Dezelfde trend tot uitwaaiering treedt op bij de locatiekeuze van bedrijvigheid. Men zoekt locaties met een vlotte (auto)bereikbaarheid. Hierdoor neemt de gemiddelde verplaatsingsafstand voor werknemers, toelevering en goederentransport toe en verschuift de modal split sterk naar het wegverkeer. Aangezien de bestaande ruimtelijke structuur slechts op lange termijn gegroeid is, kan deze binnen de planperiode slechts minimaal gewijzigd worden.
- Oost-Vlaanderen beschikt over een erg dicht spoorwegennet, maar vooral het voor- en natransport met openbaar tram- en busvervoer is niet optimaal georganiseerd. Het opstarten van een kwalitatief openbaar vervoersnet wordt ernstig belemmerd door het uitdijen van mogelijke herkomst- en bestemmingsgebieden.
- De alternatieven voor vrachtverkeer en multimodaal vervoer zijn in het algemeen pas rendabel wanneer de verplaatsingsafstanden langer worden. Binnen Oost-Vlaanderen is het echter moeilijk om die afstanden te bereiken. Zij dienen op hoger niveau bestudeerd te worden.
- De huidige locatie van bedrijven is volledig gericht op bereikbaarheid over de weg. Een absolute minderheid aan bedrijven is rechtstreeks ontsloten door spoor of binnenvaart, zodat minstens een deel van het transport over de weg moet verlopen en zodat steeds (nadelige/dure) overslagmomenten nodig zijn. Dit bemoeilijkt de uitbouw van alternatief of multimodaal transport.

5.2. Toename van verkeersonleefbaarheid, verkeersonveiligheid, congestie

De auto is het voornaamste vervoermiddel voor personenverkeer, zoals de vrachtauto dat is voor het goederentransport. Er mag worden verwacht dat dit ook zo zal blijven. De verkeersintensiteit stijgt, niet enkel op het autosnelwegennet, maar ook op het onderliggende net en zelfs op het lokale wegennet. Deze problemen worden benoemd als problemen rond de verkeersleefbaarheid. Verkeersleefbaarheid betreft het 'als storend ervaren' van de verkeersfunctie door andere aanwezige functies. Veelal gaat het om conflicten bij het gecombineerd voorkomen van een verkeersfunctie en een verblijfsfunctie. Vooral binnen verblijfsgebieden (woonwijken, stads- en dorpscentra) is dit het geval. Door de lintbebouwing langs verkeerswegen en het toegenomen verkeer op die wegen, breidt het verkeersleefbaarheidsprobleem zich ruimtelijk uit. Vormen van leefbaarheidsproblemen zijn bijvoorbeeld het ruimtebeslag van de rijdende en stilstaande auto's met de hieraan verbonden barrièrewerking, de omgevingshinder door emissies van uitlaatgassen, trillingen en verkeerslawaai, enz.

Door het groeiend verkeer verhoogt ook de verkeersonveiligheid. Onveiligheid vindt haar oorsprong in volgende factoren:

- hoge verkeersintensiteit, vaak samengaan met onaangepast rijgedrag, met betrekking tot rijnsnelheid en volgafstand;
- conflicten tussen verschillende weggebruikers, vooral tussen zwakke weggebruikers en gemotoriseerd verkeer, maar bijvoorbeeld ook tussen personenauto's en vrachtverkeer (cf. typische voertuigkenmerken zoals snelheid, versnelling, wendbaarheid, kwetsbaarheid, enz);
- conflicten tussen de verschillende functies van eenzelfde weg, met verschillende kenmerken voor doorgaand verkeer (hoge snelheid, kortste route), ontsluitend verkeer (diffuus verplaatsingspatroon), een toegangsgevende functie (lage snelheid), een verblijfsfunctie (zwakke weggebruikers, veiligheid en leefbaarheid primeren).

Vooraf doortochten van verbindingswegen door nederzettingen centra en kruispunten tussen verbinding- en verzamelwegen, blijken gevaarlijke punten te zijn. In Oost-Vlaanderen kunnen als voorbeelden van gevaarlijke wegen aangehaald worden: N60(b), N49, N9 (o.a. doortocht door Eeklo), N43 (o.a. doortocht door Deinze), de N46 Oudenaarde/Aalst, de N8 Brussel/Oudenaarde en de N42 Wetteren/Geraardsbergen/Lessines.

Een derde belangrijke probleem is de fileproblematiek. Tijdens de spitsuren worden delen van het autonetwerk overbelast, met name op de autosnelwegen richting Antwerpen en Brussel, maar ook op de invalswegen en verzamelwegen in stedelijke gebieden. Dit wordt om volgende redenen als een probleem ervaren:

- Congestie treft niet alleen de belangrijkste veroorzakers van de congestie, nl. het woonwerkverkeer, maar tevens het economisch belangrijk verkeer (zakelijk verkeer, vrachtverkeer). Voor dit beroepsverkeer leidt het tijdsverlies door files tot economische schade.
- Congestie op de autosnelwegen leidt tot verplaatsing van verkeer naar parallelle routes op het 'onderliggend' wegennet. Deze wegen zijn niet ingericht en geschikt voor de hogere belasting en de verblijfsfunctie wordt belast door de hoge intensiteit.
- Energieverbruik en luchtverontreiniging van het verkeer nemen bij congestie aanzienlijk toe.
- De toenemende onbereikbaarheid van de stedelijke gebieden is een belangrijke factor voor het uitwijken van economische vestigingen uit de steden naar de periferie.
- De verzadiging van het wegennet (en de bijbehorende gevoeligheid voor ongevallen) tasten de betrouwbaarheid van het vervoerssysteem aan. Dit is niet alleen hinderlijk voor de personen onderweg, maar vooral voor het goederenvervoer, dat vanwege just in time-leveringen een uiterst betrouwbaar vervoerssysteem vereist.

5.3. Ontoereikende infrastructuur voor langzaam verkeer

Hoewel er de voorbije decennia reeds inspanningen geleverd zijn naar bv. behoorlijke fietsinfrastructuur, moet er worden vastgesteld dat deze veelal nog ontoereikend zijn om tot een markant hoger fietsgebruik te komen de komende decennia. De voornaamste infrastructurele knelpunten zijn als volgt te omschrijven: missing links zodat er niet van een sluitend functioneel en/of recreatief netwerk kan gesproken worden, grote barrières (spoorwegen, kanalen, autosnelwegen en gevaarlijke wegen) en dito omrijwegen, gevaarlijke (kruis)punten en oversteekmogelijkheden, te smalle en oncomfortabele routes, ontbreken van een veilige afscheiding t.a.v. snel gemotoriseerd verkeer, te indirecte routes voor functionele

verplaatsingen, etc. Op (boven)lokaal niveau biedt het buurtwegensysteem heel wat potenties, maar deze buurtwegen vormen geen sluitend (met het overige wegennet) systeem (meer) of zijn oncomfortabel (slecht onderhoud).

6. POTENTIES

6.1. Potenties voor alternatieven voor het wegverkeer

Aangezien Oost-Vlaanderen uitgerust is met een dicht spoorwegennet en een aantal belangrijke bevaarbare waterwegen kunnen zowel voor vrachtvervoer als voor personenvervoer alternatieven voor het wegverkeer aangeboden worden. Hierbij is het evenwel van belang dat een selectieve bereikbaarheid wordt uitgebouwd, waarbij niet alle functies met alle vervoersvormen even goed bereikbaar zijn.

6.2. Gebiedsspecifieke potenties mits afstemming van het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid

In de provincie kunnen regio's onderscheiden worden met elk een eigen mobiliteitssysteem. Hierdoor heeft elke regio specifieke potenties op het vlak van de uitwerking van een toekomstig verkeers- en vervoerssysteem.

Aangezien de ruimtelijke ontwikkeling van de nederzettingsstructuur en van de ruimtelijk-economische structuur in belangrijke mate wordt gestructureerd of ondersteund door de bereikbaarheid, is een afstemming tussen de ruimtelijke ontwikkelingen en de (selectieve) uitwerking van het verkeers- en vervoerssysteem van groot belang. De specifieke kenmerken inzake nederzettingsstructuur, ruimtelijk-economische structuur en verkeers- en vervoerssysteem per regio bieden hiervoor een goede basis.

Voor de stedelijke gebieden biedt het openbaar vervoersnet een alternatief voor congestie, milieuverontreiniging, verkeersonveiligheid. De basis voor nog beter ruimtelijk structurende openbaar vervoersassen is in de meeste stedelijke gebieden aanwezig. Voor het grootstedelijk gebied van Gent kunnen dat de krachtig uit te bouwen tramassen (naar Sint-Martens-Latem, Evergem, Mariakerke, Gentbrugge, Merelbeke, Lochristi, Oostakker, Melle, Zwijnaarde, Sint-Denijs-Westrem en Destelbergen) zijn³².

→ NETWERKEN VOOR LANGZAAM VERKEER

Meer dan de helft (53%) van alle verplaatsingen in Vlaanderen zijn korter dan 5 km. Bovendien zijn 42% van de autoverplaatsingen in Vlaanderen korter dan 5 km. Wetende dat 5 km voor gezonde mensen een perfect fietsbare afstand is, betekent dit een enorm potentieel³³.

Op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau worden netwerken ontwikkeld, die zo goed als mogelijk aansluiten bij de functionele en/of recreatieve verplaatsingsbehoeften. Dit gebeurt

³² Openbaar-Vervoerstudie regio Gent, perspectief 2025.

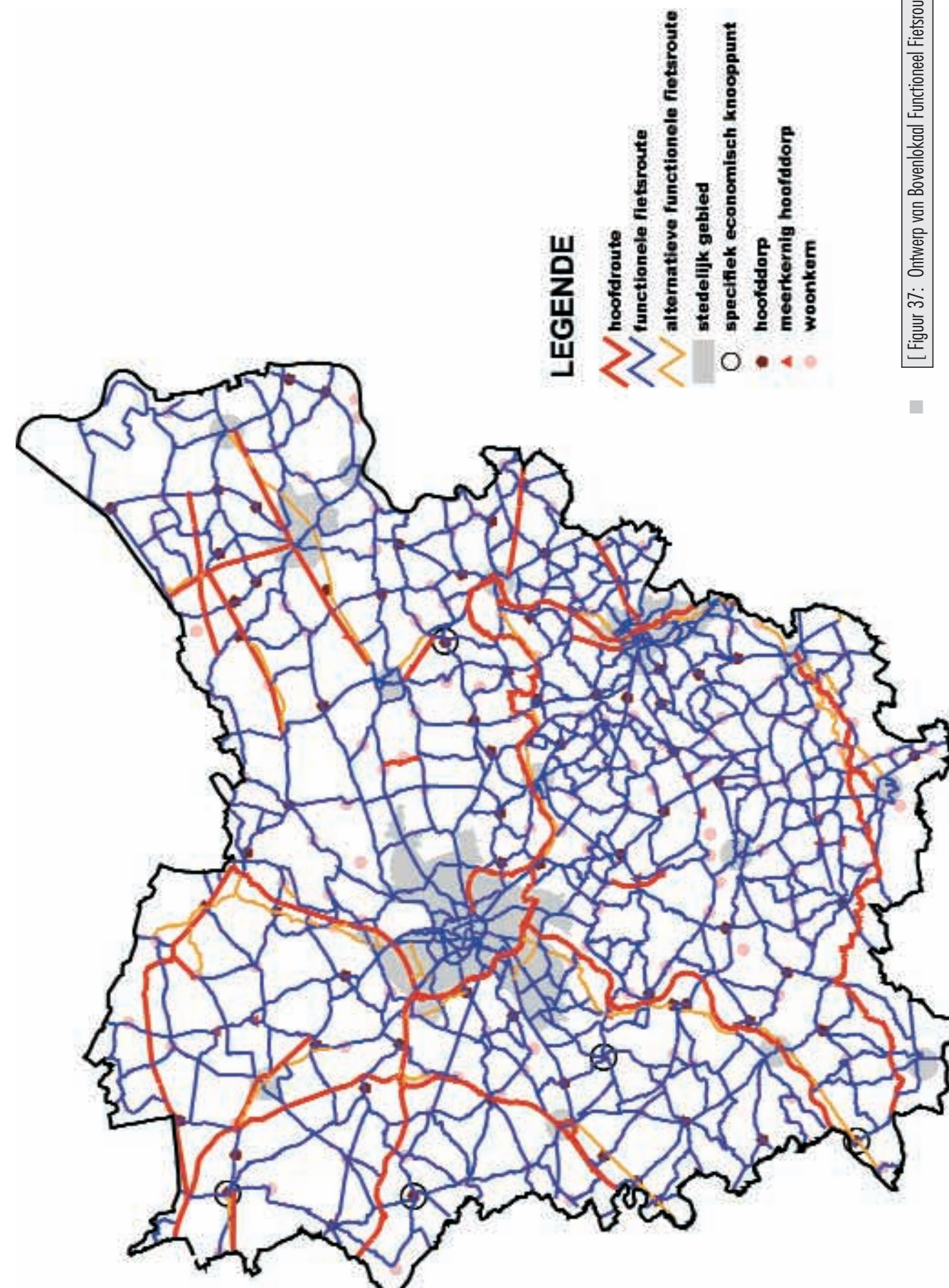
³³ Ontwerp van Vlaams Totaalplan Fiets, oktober 2002, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

in eerste instantie voor functioneel en voor recreatief fietsverkeer. Met deze 'netwerking' worden resp. de aanwezige functionele (scholen, bedrijven, ziekenhuizen, ...) en recreatieve attractiepolen met elkaar verbonden.

Voor het (boven)lokaal functioneel fietsverkeer is dat in de eerste plaats het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk³⁴. Op lokaal vlak zitten er voor alle vormen van langzaam verkeer heel wat mogelijkheden in een herwaardering van het buurtwegensysteem.

Samen met de nodige subsidiereglementen kan dit de realisatie van deze netwerken, bevorderen. Dit moet leiden tot een hoger aandeel van deze langzame vervoersmiddelen in de functionele en recreatieve verplaatsingen in (Oost-)Vlaanderen.

Op figuur 37 wordt het ontwerp van Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk weergegeven.



³⁴ Ontwerp van Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk, maart 2001, Provincie Oost-Vlaanderen

Globale bestaande ruimtelijke structuur

De ruimtelijke structuur van de provincie is historisch bepaald door het fysisch systeem dat, in interactie met eeuwen van menselijke bewerking van de grond, van noord naar zuid opeenvolgende typische landschappen heeft doen ontstaan:

- de smalle strook met polders van het Polder- en Krekengebied en het Waasland met een typisch landschap van dijken en weiden en polderdorpen;
- de opeenvolgende dekzandruggen met grotere kernen en bosaanplantingen en depressies aan de voet van de dekzandruggen;
- de landbouwwlakten in het zandgebied met lintvormige dorpen en verspreide bebouwing;
- de meanderende vallei van de Leie en Benedenschelde die de overgang vormt tussen het zand- en het zandleemgebied. Deze waterlopen waren vroeger, samen met Bovenschelde en Dender, sterk structurerend in de ontwikkeling van de nederzettingsstructuur en ruimtelijk-economische structuur;
- het heuvelend landschap in het zandleemgebied met de vele beekvalleien, afgewisseld met akkers en weiden, en met kleine landelijke dorpen en een aantal steden;
- de zuidelijke beboste heuvelrij van de Vlaamse Ardennen.

Door de eeuwen heen is in de provincie een netwerk van steden gegroeid in een hiërarchisch spreidingspatroon. Niet enkel de onderlinge afstand maar ook de ligging aan waterwegen, steenwegen en spoorwegen zijn bepalend geweest voor de groei van die steden. Centraal ligt Gent, op het knooppunt van waterwegen en steenwegen, aangevuld met Aalst en Sint-Niklaas, Dendermonde en Geraardsbergen, en een aantal kleinere stedelijke kernen (Beveren, Lokeren, Wetteren, Ninove, Zottegem, Geraardsbergen, Ronse, Deinze en Eeklo).

Die traditionele ruimtelijke structuur is nog afleesbaar. Meer recente maatschappelijke ontwikkelingen hebben hierin aanzienlijke veranderingen aangebracht. Die maatschappelijke veranderingen kunnen onder de noemer 'ruimtelijke schaalvergroting van de economie en het menselijk handelen' samengevat worden. De toegenomen mobiliteit speelt hierin een belangrijke rol. De nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn in belangrijke mate bepaald door de lijninfrastructuren, vooral dan de weginfrastructuur.

De grote economische kerngebieden in Noordwest-Europa en hun onderlinge verbindingen bepalen in belangrijke mate de ruimtelijke ontwikkeling van de bedrijvigheid en de nederzettingsstructuur. Voor Oost-Vlaanderen betekent dit dat vooral de grote stedelijke polen van Antwerpen, Brussel, Gent en Kortrijk/Rijsel, de havens van Antwerpen en Gent en de E17 en in mindere mate de E40 de ruimtelijke ontwikkelingen structureren:

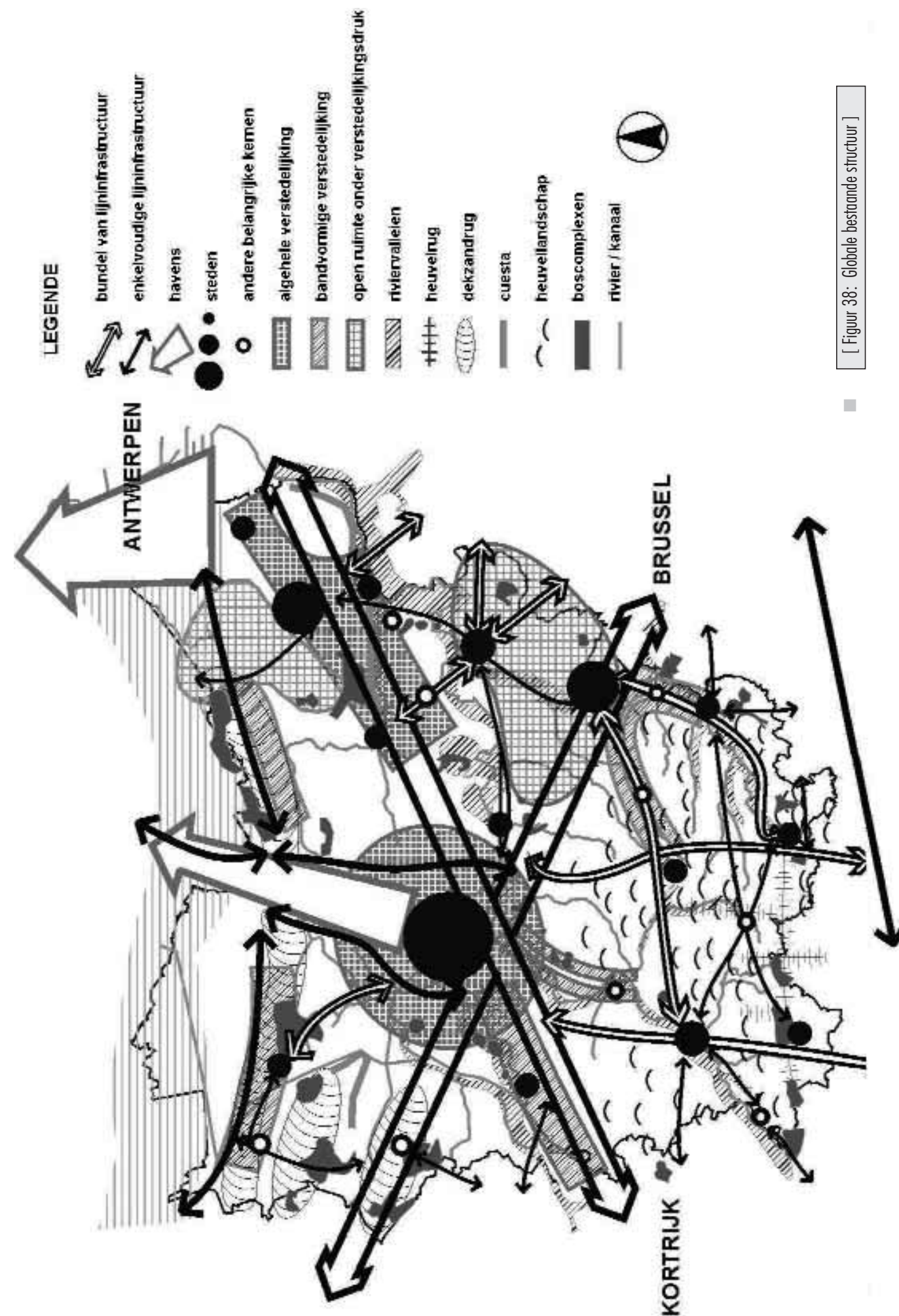
- Door de ligging op een knooppunt van die grote assen en de uitbouw van de haven heeft Gent nog aan belang gewonnen als dé stedelijke en economische kern van Oost-Vlaanderen. Deze groei spreidt zich a.h.w. uit in een brede gordel omheen de vroegere kernstad door suburbanisatie en perifere ontwikkeling van stedelijke functies.
- Langs de E17 tussen Gent en Antwerpen zijn aanzienlijke oppervlakten bedrijventerreinen bijgekomen. Hierdoor is dit snoer van stedelijke kernen en bedrijvigheidsknoten niet alleen een belangrijke tewerkstellingsgebied geworden. De goede ontsluitingsmogelijkheden hebben een sterke uitgroei van de stedelijke kernen en de verstedelijking van de omliggende dorpen gegenereerd. Omwille van de ligging t.o.v. dit economisch netwerk en de goede ontsluitingsmogelijkheden naar de E17 en de A11 is er een toenemende verstedelijking van de open ruimte ten noorden van Sint-Niklaas waar te

nemen. Dit manifesteert zich onder de vorm van een rastervormige uitgroei van woonlinten.

- Ook tussen Gent en Kortrijk/Waregem dreigt een verstedelijkte band te ontstaan van bedrijventerreinen langs de E17 en zijn de opeenvolgende kernen nagenoeg aan elkaar aan het groeien.
- De zone tussen de Schelde en de E40 ten oosten van Gent staat al langer onder verstedelijkingsdruk, o.a. door de ligging en goede ontsluitingsmogelijkheden (via weg en spoorwegen) naar de belangrijkste tewerkstellingsknoten in Vlaanderen (Brussel, Gent, Antwerpen). Hierdoor is dit gebied sterk verrasterd door woonlinten tussen de vroegere dorpen.
- Ook lijninfrastructuren van secundair niveau hebben, als ontsluitingsas naar de hoofdassen en belangrijke tewerkstellingsknoten, geleid tot bandvormige verstedelijking, vnl. inzake woningbouw. Deze zijn duidelijk herkenbaar tussen Aalst en Zottegem, tussen Aalst en Ninove en langs de Hundelgemsesteenweg en Scheldevallei ten zuiden van Gent.
- Dankzij goede ontsluitingsmogelijkheden is een aantal niet-stedelijke kernen sterk gegroeid als economische pool. Het betreft niet alleen kernen in sterk verstedelijkte gebieden (bv. Zele, Hamme, ...), maar ook bijvoorbeeld Aalter en Maldegem in minder verstedelijkte gebieden.

Door de toegenomen mobiliteit kennen nagenoeg alle vroegere landelijke dorpen een verstedelijkingsdruk. Enkel de dorpen in het uiterste noorden van het Polder- en Krekengebied vormen hierop een uitzondering.

De verstedelijking van het platteland doet zich voornamelijk voor onder de vorm van lintbebouwing. Hierdoor raakt de open ruimte versnipperd en komen de openruimtefuncties onder druk te staan. O.a. omwille van de steeds kleinere beschikbare oppervlakte, gecombineerd met de sectorale schaalvergroting is de landbouwbedrijvigheid steeds meer gaan intensifiëren teneinde leefbaar te blijven. Vooral in het zandgebied is dit fenomeen duidelijk merkbaar door de serres en stallencomplexen in het landschap. Door verstedelijking en door de schaalvergroting en intensifiëring in de landbouw zijn ook de typische traditionele landschapkenmerken in de open ruimte, veelal gevormd door lijnvormige kleinschalige groenelementen, gedeeltelijk verloren gegaan.



[Figuur 38: Globale bestaande structuur]

▶ 1. DE NOODZAAK VAN DE INDELING NAAR DEELRUIMTEN

De provinciegrenzen bakenen een administratieve eenheid af, maar ruimtelijk – zowel in fysieke als functionele betekenis – vormt de provincie geen entiteit op zich. Enerzijds vormt de provincie een onderdeel van overkoepelende ruimtelijke entiteiten (bv. de Benelux-Delta), anderzijds bestaan er verschillende deelstructuren in de provincie, die in een aantal gevallen de provinciegrenzen overschrijden (bv. lijninfrastructuren). De globale ruimtelijke structuur van de provincie is de resultante van de verschillende deelstructuren of structuurbepalende componenten (ruimtelijke neerslag van de sectoren) in en buiten de provincie. Hieruit volgt dat de globale ruimtelijke structuur binnen de provinciegrenzen niet als één geheel beschreven kan worden. Uit de beschrijving van de verschillende structuurbepalende componenten (nederzettingsstructuur, openruimtestructuur, ruimtelijk-economische structuur en lijninfrastructuren), kwam reeds duidelijk naar voren dat er verschillende delen te onderkennen zijn met elk hun eigen ruimtelijke kenmerken, problemen en potenties. Vanuit die verschillende perspectieven kunnen telkens verschillende indelingen van de provincie verantwoord worden, met eigen deelruimten.

Wegens de noodzaak om een ruimtelijk beleid te voeren dat tegelijkertijd gebiedsgericht én geïntegreerd is, is het wenselijk om per deelruimte van de provincie een specifiek ruimtelijk beleid in hoofdlijnen te omschrijven. Deze taak wordt vanuit het RSV toegewezen aan het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan en is verwoord in de omzendbrief RO 96/06³⁵. Daarom is het noodzakelijk om deelruimten te definiëren, waarbinnen de verschillende ontwikkelingsperspectieven vanuit de diverse deelstructuren verder worden ontwikkeld.

In dit hoofdstuk wordt een indeling voorgesteld van deelruimten. Deze worden uitgediept volgens hun kenmerken. Het zijn verschillende vensters waardoor delen van de provincie beschouwd worden, elk vanuit een bepaalde invalshoek. De indeling is gebaseerd op de specifieke rol die elke deelruimte kan vervullen en de noodzaak van het voeren van een specifiek ruimtelijk beleid. De potenties en gewenste ruimtelijke ontwikkeling van elke deelruimte wordt verder uitgewerkt in het richtinggevend gedeelte van dit structuurplan.

▶ 2. UITGANGSPUNTEN EN INDELING IN DEELRUIMTEN

Aangezien het ruimtelijk functioneren van de provincie bepaald wordt door meerdere deelstructuren, wordt de ruimtelijke ontwikkeling multisectoraal benaderd. Daarenboven bezit elke deelruimte van de provincie bepaalde ruimtelijke karakteristieken en potenties om functies van provinciaal of bovenprovinciaal niveau te vervullen. Deze potenties schuilen in de bestaande karakteristieke ruimtelijke structuur van het gebied, de ligging in het grotere geheel en de huidige en verwachte dynamiek van de verschillende ruimtelijk-structurende functies.

Voor het uitstippelen van gebiedsgerichte ontwikkelingsperspectieven, relevant voor invulling van de taakstellingen van het provinciaal ruimtelijk structuurplan, kunnen de ruimtelijke

³⁵ Omzendbrief RO/96/06 in verband met inhoudelijke taakstellingen voor het provinciaal ruimtelijk structuurplan; hierin wordt vermeld: 'Om de taakstellingen die vanuit het ontwerp-Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen naar het provinciaal niveau worden toegewezen te kunnen uitvoeren, is een gebiedsspecifieke benadering in het provinciaal ruimtelijk structuurplan noodzakelijk. Dit betekent dat voor de vermelde taakstellingen per ruimtelijke entiteit of deelgebied in de provincie een ruimtelijke visie en ontwikkelingsperspectieven worden uitgewerkt.'

karakteristieken, problemen en potenties worden geclusterd naar twee types van deelruimten:

1. deelruimten met hoofdzakelijk stedelijke en economische kenmerken, problemen en potenties: dit zijn de ruimten waarin het opvangen van hoogdynamische stedelijke en economische ontwikkelingen moet plaatsvinden; deze deelruimten worden geclusterd en benoemd als 'stedelijke en economische deelruimten';
2. deelruimten met hoofdzakelijk openruimtekenmerken, -problemen en -potenties: dit zijn de ruimten waarin de typische openruimtefuncties (landbouw, natuur, recreatie) plaatsvinden, naargelang de streekkenmerken, met verschillende accenten. Die deelruimten worden geclusterd en benoemd als 'openruimtedeelruimten'.

Het provinciaal ruimtelijk beleid heeft nood aan ruimtelijke samenhang. Deze samenhang kan tot stand komen door het ruimtelijk beleid per deelruimte te kaderen in het grotere ruimtelijk beleid. Dit uit zich in relatie tot de taakstellingen voor het PRS, o.m. inzake onderlinge afstemming van functies per deelruimte, de samenhang op Vlaams en provinciaal niveau inzake lijninfrastructuur en de samenhang op Vlaams en provinciaal niveau inzake het te realiseren openruimtebeleid.

Om tot een coherent en samenhangend beleid te komen tussen de deelruimten onderling, wordt een onderscheid gemaakt tussen deelruimten met hoofdzakelijk stedelijke en economische potenties enerzijds, en deelruimten met hoofdzakelijk openruimtepotenties anderzijds. Hierbij moet evenwel worden opgemerkt dat de openruimtefuncties in de deelruimten met stedelijke potenties evengoed ontwikkelingsmogelijkheden krijgen, en vice versa.

2.1. Deelruimten met hoofdzakelijk stedelijke en economische potenties

De stedelijke en economische dynamiek in de provincie is een onderdeel van het stedelijk conglomeraat op Vlaams niveau: de Vlaamse Ruit. Deze dynamiek uit zich in suburbanisatie en rurbanisatie: wonen, handel en bedrijven verlaten de steden en zwermen uit in het buitengebied. Deze evolutie zal beter beheerst en gestuurd moeten worden. Het ontwikkelen van een ruimtelijk concept voor de deelruimten vormt hiertoe een eerste aanzet. In de provincie komen vier deelruimten met hoofdzakelijk stedelijke en economische potenties voor: het Oost-Vlaams Kerngebied, het E17-netwerk met de Waaslandhaven en de Dendersteden. Verdere bundeling van de verstedelijking in deze deelruimten maakt het mogelijk om de omringende deelruimten met openruimtepotenties te vrijwaren.

2.2. Deelruimten met hoofdzakelijk openruimtepotenties

Naast de gebieden met hoogdynamische stedelijke potenties zijn er de gebieden die vooral gekenmerkt worden door open ruimte. Het zijn de gebieden in het noorden, het westen en zuiden met uitgesproken openruimtepotenties, de Leieruimte, maar ook het 'Oostelijk Rastergebied' en de Scheldevallei die zich situeren in de Vlaamse Ruit.

Binnen deze gebieden kunnen verschillende accenten gelegd worden naargelang de potenties van de verschillende openruimtefuncties. De hoofdfuncties van de open ruimte (landbouw, natuur en bos) zullen er altijd voorkomen. Die functies moeten worden geëvalueerd in samenhang met hun impact (in positieve en negatieve zin) op het landschap. Binnen deze openruimtedeelruimten zijn stedelijke en economische ontwikkelingen evengoed mogelijk, maar dan gekoppeld aan een aantal nederzettingkernen en op een, voor het openruimtegebied, aangepast niveau.

3. KARAKTERISTIEKEN VAN DEELRUIMTEN MET HOOFDZAKELIJK STEDELIJKE EN ECONOMISCHE POTENTIES

3.1. Het Oost-Vlaams Kerngebied

→ SITUERING

Deze deelruimte omvat de Gentse Zeehaven, de kernstad Gent en de omliggende gemeenten waar grootstedelijke functies zich hebben gevestigd. Het is de belangrijkste pool in Oost-Vlaanderen. Het gebied heeft een internationale uitstraling en vormt een hoeksteen van de Vlaamse Ruit. Delen ervan maken deel uit van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Gent-Terneuzen. Binnen deze deelruimte kunnen twee deelenteiten onderscheiden worden:

- de grootstedelijke agglomeratie, die zich verder uitbreidt door suburbanisatie en rurbanisatie waardoor historisch landelijke kernen vergroeien met de banlieu;
- de Gentse haven, met een duidelijk te onderscheiden morfologie en een sterk bindend element, nl. de haven en het kanaal Gent-Terneuzen.

→ KENMERKEN

Het Kerngebied speelt een belangrijke rol als:

- grootstedelijke pool, met dito functies. Het overgrote deel van de provincies Oost- en West-Vlaanderen behoort tot haar grootstedelijke invloedssfeer. De regionaalstedelijke invloedssfeer reikt van de grens met West-Vlaanderen tot de as Moerbeke/Herzele;
- economische pool. De grootstedelijke agglomeratie en de zeehaven zijn de grootste tewerkstellingsconcentraties in Oost-Vlaanderen;
- culturele en toeristische pool. Naast de historische binnenstad als kunststad zijn ook groene en specifiek recreatieve elementen aanwezig die tot het stedelijk functioneren behoren. Aansluitend hierbij vormen de Leiestreek en Scheldevallei bijkomende troeven inzake water- en fietsrecreatie.

Binnen het Oost-Vlaams Kerngebied zijn de grootstedelijke functies gefragmenteerd aanwezig naast herkenbare historische verdichtingspunten (kernstad, Gentse agglomeratie, historische dorpskernen, enz.), met daartussen nieuwe woonontwikkelingen (linten en verkavelingen), landbouwgronden en groengebieden. De samenhang is voornamelijk functioneel veeleer dan morfologisch, waarbij centrale functies op verschillende schaalniveaus werken en sterk versnipperd voorkomen.

Wat het woningpatrimonium betreft, bestaat er een groot onderscheid tussen de kernstad en de 19de eeuwse agglomeratie. In de kernstad en omliggende wijken vinden we een ouder woningbestand en een hoge woningdichtheid. In de randgemeenten vinden we, buiten de historische kernen met een bebouwing van verschillende leeftijd, een recenter woningbestand en een lagere woningdichtheid.

→ POTENTIES

Het Oost-Vlaams Kerngebied heeft nog een aanzienlijk groeipotentieel inzake gediversifieerde tewerkstelling, cultuur, wonen en woonondersteunende functies van bovenprovinciaal niveau, dankzij:

- de ligging op de knooppunten van internationale weg-, vaar- en spoorwegroutes, de ligging in het Vlaamse stedelijk/economisch netwerk van de Vlaamse Ruit en de ligging t.o.v. de andere stedelijke netwerken van internationaal niveau;
- het belang van de economie in de traditionele, historisch gegroeide bedrijvigheid (textiel, voeding,...), het economisch havengebeuren en de bedrijvigheid die in synergie met de haven is gegroeid (chemie, staal, autoassemblage);
- de specialisering in toekomstgerichte groeisectoren, (bv. biotechnologie in combinatie met onderzoeks- en opleidingscentra), cultuur en ontspanning (bv. theater en film in combinatie met de promotiekaders en cultuurevenementen) en de landbouwbedrijvigheid (o.a. sierteelt van internationaal belang in combinatie met opleidingscentra en promotionele tradities);
- de valleien van Schelde en Leie. 'Wonen aan het water' is in de stedelijke omgeving een belangrijke potentie. De riviervalleien hebben een potentie als 'groene vingers' voor recreatief medegebruik en toerisme, ecologische verbidingsstructuren en waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische structuren vanuit het buitengebied naar het stadscentrum toe. Ten slotte bevinden zich in de nabijheid van het stedelijk lichaam van Gent nog een aantal open ruimten die de potentie hebben om als groene longen voor de stad te fungeren.

3.2. Het E17-netwerk

→ SITUERING

Het E17-netwerk is het stedelijk netwerk, gelegen rond een bundel van evenwijdige infrastructuren, met name de N70, de spoorlijn Gent-Antwerpen en de E17. Naast de stedelijke gebieden Sint-Niklaas, Beveren en Lokeren, zijn ook de werkgelegenheidsknooppunten Temse en Zele geënt op deze as, alsook een aantal voornamelijk residentiële gemeenten. Dit netwerk situeert zich in het spanningsveld tussen de grootsteden Antwerpen (met haven) en Gent (met haven). Sint-Niklaas als regionaalstedelijk gebied speelt hierin een belangrijke rol. De bestaande stedelijke verdichting Sint-Niklaas/Temse ligt op het knooppunt tussen het E17-netwerk en de bedrijfseconomische as Sint-Niklaas/Willebroek/Mechelen.

→ KENMERKEN

Het gebied wordt gestructureerd door drie parallelle lijninfrastructuren: de autoweg E17, de oude interstedelijke verbidingsweg N70 en de spoorverbinding Gent-Antwerpen.

Twee kernensnoeren, ten noorden en ten zuiden van de E17, zijn aan deze as geregen: de regionale stad Sint-Niklaas, de kleinstedelijke gebieden Beveren en Lokeren en de nederzettingen Zele, Hamme, Waasmunster, Temse en Kruikeke. Hierdoor is de open ruimte versnipperd (woonlinten, winkellinten, grootschalige infrastructuur,..) of opgeslorpt door stedelijke functies (woonverkavelingen, bedrijventerreinen, ...). In deze twee snoeren zijn de bedrijvigheid en het wonen tijdens de laatste decennia vergroeid tot een stedelijk verdichte strook. De druk vanuit de grootsteden Antwerpen en Gent speelt daarin een hoofdrol.

Ook de ligging t.o.v. de N16-as (Sint-Niklaas-Temse-Mechelen) speelt een rol. Deze economische as geënt op de N16 situeert zich volledig buiten de provincie. Ruimtelijk vormt

de Scheldevallei immers een brede buffer tussen de ontwikkeling op Antwerps grondgebied (N16) en de ontwikkelingen op Oost-Vlaams grondgebied (E17-netwerk). De fysieke relatie is beperkt tot de brug over de Schelde in Temse. Functioneel kan er sprake zijn van enige wederzijdse relatie, met name vooral voor Temse en Sint-Niklaas. Het betreft dan vooral de N16 als ontsluiting naar de as Antwerpen/Brussel.

In het E17-netwerk liggen een aantal (vrij grote) concentraties van bedrijventerreinen, waardoor, dwars op de structurerende assen, de nederzettingen naar elkaar toegroeien (Sint-Niklaas/Temse, Lokeren/Zeel). Langs de structurerende oost-westas is een opeenvolging van verschillende sferen waarneembaar:

- de open ruimte tussen Gent en Lokeren/Zeel;
- de dwarse verdichting Lokeren/Zeel, met Lokeren als kleine woon- en werkstad en Zeel als industriële gemeente;
- de Durmevallei met alluviale, vochtige gronden;
- de reliëfbreuk van de Wase cuesta met dekzandrug van Waasmunster (met woonparken op het grondgebied van Waasmunster en Belsele);
- het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas en de kleine stedelijke kern Temse, met daartussen omvangrijke bedrijventerreinen, als onderdeel van de verstedelijkende as Sint-Niklaas-Temse-Mechelen (de N16-as);
- de open ruimte tussen Sint-Niklaas en Beveren, met kleine nederzettingen en linten van kleinhandelsconcentraties langs de N70 en het groene recreatiedomein de Ster;
- het uitdeinend kleinstedelijk gebied Beveren;
- ten noorden van de kern van Beveren: de Waaslandhaven in volle expansie.

→ POTENTIES

Duidelijke potenties zijn:

- de mogelijkheden om bijkomende (ondersteunende) economische functies voor de Vlaamse Ruit op te nemen, o.a. door de multimodale ontsluitingsmogelijkheden en de ligging tussen de twee havengebieden;
- de verschillende pluspunten voor (her)structurering van hoogwaardige woonmilieus, met diverse redelijk goed uitgeruste stedelijke en niet-stedelijke kernen, recreatieve faciliteiten op regionaal en subregionaal niveau en onderlinge (multimodale) verbidingsmogelijkheden;
- de opvangmogelijkheid van de verstedelijkingsdruk die zich nu vooral naar het noordelijk gelegen openruimtegebied richt.

Gelet op zowel de stedelijke als de economische potenties, komt de configuratie van het dubbel kernensnoer rond de E17-as in aanmerking voor selectie als stedelijk netwerk op provinciaal niveau.

In dit netwerk bieden de openruimtecorridors tussen Gent en Lokeren, tussen Lokeren en Sint-Niklaas en tussen Sint-Niklaas en Beveren potenties voor rustgebieden en recreatief medegebruik tussen de stedelijke gebieden. Ook de al aanwezige groenelementen spelen een belangrijke rol in het creëren van een aangenaam woonklimaat in het stedelijk netwerk, o.a. wegens de recreatieve mogelijkheden.

3.3. De Waaslandhaven

→ SITUERING

De Waaslandhaven is het gedeelte van de haven van Antwerpen dat op de linker Schelde-oever ligt, in de provincie Oost-Vlaanderen. De gehele Waaslandhaven ligt op het grondgebied van de gemeente Beveren.

→ KENMERKEN

Als onderdeel van één van de economische poorten van Vlaanderen is dit havengebied in volle ontwikkeling. Grootchalige werken voor haveninfrastructuur zijn opgestart in het gebied, grosso modo, gelegen ten noorden van de N49, ten oosten van de N451 (N49-Verrebroek-Kieldrecht) en ten zuiden van de Prosperpolder. De bevoegdheid voor de ontwikkeling van de Vlaamse havens ligt op Vlaams niveau.

→ POTENTIES

Uiteraard bezit de Waaslandhaven een enorme potentie inzake economische ontwikkeling, zowel op het vlak van havengebonden industriële bedrijvigheid als wat logistiek en distributie betreft. Binnen onderhavig provinciaal ruimtelijk structuurplan wordt niet ingegaan op de visie van het Vlaamse Gewest inzake havenbeleid.

Wel zal de verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven een stedelijke ontwikkeling (wonen en bedrijvigheid) genereren in het oosten van de provincie. Deze ontwikkelingen in de Waaslandhaven kunnen niet los worden gezien van de ontwikkelingsmogelijkheden in het E17-netwerk.

De noodzakelijk te realiseren ruimtelijke (en milieukundige) buffering van het havengebied t.o.v. de omliggende regio biedt mogelijkheden om de natuurlijke structuur terug te versterken.

3.4. De Dendersteden

→ SITUERING

Aan de oostelijke rand van de provincie ligt de stedenrij van de Dendersteden: Geraardsbergen, Ninove, Aalst en Denderleeuw en Dendermonde. Het is een snoer van oude stedelijke gebieden langs de Dender met grotendeels onderling vergelijkbare kenmerken, knelpunten en potenties. Deze steden vragen om een specifiek (ruimtelijk) beleid. Hier moet worden vermeld dat de problematiek en potenties van deze historische stedenrij wezenlijk verschilt van het E17-netwerk.

→ KENMERKEN

De Dendersteden hebben elk een eigen centrale functie, weliswaar op verschillende niveaus:

- Dendermonde, één van de best uitgeruste kleine steden, als subregionaal centrum;
- Aalst/Denderleeuw als regionaal stedelijk gebied, gesitueerd op de twee infrastructurele hoofdassen (E40 en spoorweg) in de Vlaamse Ruit;

- Ninove en Geraardsbergen als kleinstedelijke centra en verzamelplaatsen voor pendelaars.

Momenteel is deze stedenrij het rekruteringsgebied voor werknemers naar het kerngebied van Vlaanderen. Dit uit zich o.a. in de gerichtheid van grote pendelstromen naar het Brusselse en in mindere mate naar het Gentse en het Antwerpse. Elk van die steden vormt een knooppunt in het functioneren van de Vlaamse Ruit, met name:

- Dendermonde op de samenvloeiing van Dender en Schelde, met goede treinverbindingen naar Brussel en naar Gent. De stad is aangesloten op de E17 en heeft secundaire wegverbindingen naar Mechelen en naar Brussel;
- Aalst/Denderleeuw op het knooppunt van E40/N9 met N45 en als belangrijk spoorwegstation op het knooppunt van verschillende spoorverbindingen;
- Ninove sluit via de N45 vlot aan op de E40, heeft een rechtstreekse wegverbinding naar Brussel (N8) en beschikt over een treinstation;
- Geraardsbergen is een knooppunt: treinstation en wegverbindingen naar A8 en N8.

De Dendersteden zijn elk op zich - in meer of mindere mate - belangrijke tewerkstellingscentra. Het historisch belang van de bedrijvigheid uit zich in bedrijventerreinen langs de Dender en (oude) bedrijfsgebouwen in en aan de stadskernen (Aalst, Geraardsbergen). Onder andere door de historische gerichtheid op eerder traditionele industriële sectoren in regressie en de eerder matige endogene industriële groei kennen ze vrij hoge werkloosheidscijfers. De dichtheid in de stedelijke centra is vrij hoog en het woningpatrimonium is verouderd, waardoor deze gemeenten hoge aantallen te vervangen woningen tellen. De meeste van die centra staan in concurrentie met omliggende, meer landelijke nederzettingen als woonmilieu.

Hoewel een aantal infrastructuren de steden onderling verbinden, vormen ze geen doorlopende bundel. Bovendien gaat het vooral om eerder secundaire, niet zo sterk structurende lijninfrastructuren. Het betreft:

- de Dender van Geraardsbergen tot Dendermonde;
- de Schelde (van Dendermonde naar Gent en Antwerpen);
- de N8 van Aalst tot Ninove en via N8/N460 tot Geraardsbergen;
- de spoorverbinding Aalst/Ninove/Geraardsbergen;
- de N41 Sint-Niklaas/Dendermonde en via de N406 ook Dendermonde/Aalst (hoewel de verbindende functie op dit wegvak wordt verdrukt door het smalle wegprofiel, de talrijke erfontsluitingen en door bochtige doortochten).

→ POTENTIES

De genoemde stedenrij biedt ontwikkelingsmogelijkheden gebaseerd op hun historisch gegroeide economische en stedelijke eigenheid. Daarnaast schuilen minstens evenveel potenties in de specifieke ligging t.o.v. Gent, Brussel en Antwerpen.

Hierdoor kunnen de Dendersteden een sterkere stedelijke rol spelen tussen Gent, Brussel en Antwerpen, zodat de suburbaniserende functies terug opgenomen worden in een stedelijke omgeving en de huidige pendel vanuit Oost-Vlaanderen naar Brussel en Antwerpen ten dele opgevangen wordt in de Dendersteden.

Gelet op de vooropgestelde functies t.o.v. de grootsteden en de secundaire onderlinge wegverbindingen tussen de steden, bieden vooral de spoorverbindingen een belangrijke structurerende potentie. De stations in de Dendersteden zijn opgenomen in de plannen voor de uitbouw van het Gewestelijk Express Net, een openbaarvervoersnetwerk naar Brussel. Wat het wegverkeer betreft, hebben vooral de E40 en in mindere mate ook de E17 potenties om deze stedenrij 'te voeden'.

De Dender heeft zowel ecologische als toeristisch-recreatieve potenties. Ook voor 'wonen aan het water' zijn er in de stedelijke omgeving belangrijke mogelijkheden. De Dendersteden bieden mogelijkheden om, door hun ligging aan de Dender, als poorten te fungeren in het toeristisch-recreatief gebeuren van de Dendervallei en de ruime regio.

▶ 4. KARAKTERISTIEKEN VAN DEELRUIMTEN MET HOOFDZAKELIJK OPENRUIMTEPOTENTIES

4.1. De Leieruimte

→ SITUERING

De Leieruimte is het gebied ten zuidwesten van het Oost-Vlaams Kerngebied tot de West-Vlaamse provinciegrens, met de N43 als centrale as en grosso modo met de Leievallei als noordgrens en de E17 Gent-Kortrijk als zuidgrens. Het omvat delen van de gemeenten Sint-Martens-Latem, Deinze, Zulte, Nazareth en Kruishoutem.

→ KENMERKEN

Het is een vrij smalle strook die gestructureerd wordt door een bundel van evenwijdige lijninfrastructuren: de E17, de spoorweg Gent/Kortrijk/Rijsel, de N43 en de Leie. Deze strook bevindt zich in het spanningsveld van de ontwikkelingen op internationaal niveau in de Vlaamse Ruit en het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Rijsel/Kortrijk. De verstedelijkingdruk vanuit de grootstedelijke gebieden Gent en Rijsel/Kortrijk heeft zich in deze deelruimte gemanifesteerd door de groei van de nederzettingen langs de N43 en grote bedrijfsontwikkelingen langs de E17. Hierdoor dreigt een aaneengesloten verstedelijkte band te ontstaan.

Binnen deze bandruimte kunnen nog twee dwarse openruimtecorridors worden onderscheiden:

- de openruimtecorridor tussen Astene (gemeente Deinze) en Sint-Martens-Latem/De Pinte;
- de openruimtecorridor tussen Machelen (ten zuiden van Deinze, maar gemeente Zulte) en Olsene (gemeente Zulte).

Door deze openruimtecorridors valt de verstedelijkte band uiteen in drie onderscheiden delen:

- het noordoostelijk deel met verstedelijkte dorpen, woonparken en openruimterestanten, aanleunend bij het Oost-Vlaams Kerngebied. Hierin bevindt zich aan de zuidzijde van de E17 een bedrijventerrein waar vooral de grootschalige kleinhandel zich heeft ontwikkeld (Makro);
- het middengedeelte met de kleinstedelijke ontwikkeling van Deinze en de

- bedrijvenontwikkeling aan de E17;
- het zuidwestelijk deel met de verstedelijkte as Zulte/Olsene rond de N43 en de bedrijvenontwikkeling vanuit Waregem/Kortrijk.

Daarnaast moet worden vermeld dat tussen de verstedelijkte band Sint-Martens-Latem/De Pinte-Deinze-Zulte enerzijds en de E17 anderzijds het merendeel van de ruimte nog open is.

Hoewel de ruimtelijke begrenzing vrij scherp is, spelen de stedelijke ontwikkelingen tussen Leie en E17 een determinerende rol t.o.v. de aangrenzende openruimtegebieden. Deinze vervult als kleinstedelijk gebied een belangrijke centrale functie t.o.v. de nederzettingen in de Leievallei en t.o.v. die in de omringde openruimtegebieden.

→ POTENTIES

Volgende potenties vormen kapstokken voor het uitstippelen van een ruimtelijk beleid om opnieuw een evenwicht te vinden tussen de openruimtefuncties en de dreiging van verdere verstedelijking:

- de Leievallei met de Leie en het Leiekanaal als groenas met een belangrijke ecologische, landschappelijke, recreatieve en cultuurhistorische waarde;
- het bestaan van de noordoost-zuidwest openruimteas, juist ten noorden van de E17;
- de duidelijke aanwezigheid van de kleinstedelijke kern Deinze en de dorpscentra van De Pinte, Astene, Machelen, Olsene en Zulte;
- de potenties van de verschillende aanwezige lijninfrastructuren:
 - het Leiekanaal als alternatief voor wegtransport van goederen;
 - de N43 als structurerende as in de ontwikkeling van de nederzettingsstructuur (wonen en ondersteunende functies);
 - de spoorweg Kortrijk/Gent met de opeenvolgende stations die een belangrijk alternatief biedt voor het autoverkeer;
 - de E17 als internationale route voor (vracht)autoverkeer en belangrijke economische ontwikkelingsas op Europees niveau.

4.2. Het Oostelijk Rastergebied

→ SITUERING

Dit gebied is ruwweg te situeren tussen de E40-autoweg Gent-Brussel en de Scheldevallei.

→ KENMERKEN

Deze deelruimte is onderhevig aan een verregaande verstedelijking van het platteland, vooral in het oostelijk deel. De woonfunctie heeft het landschap ingepalmd in de vorm van lintbebouwing, wat een verrasterd landschap heeft doen ontstaan, met een woondichtheid die sterk toeneemt van west naar oost. De lintontwikkeling ten oosten van Dendermonde en Aalst sluit aan op gelijkaardige ontwikkelingen in Vlaams-Brabant. De achterliggende open ruimten zijn hierdoor ingesloten geraakt en vormen als het ware 'gaatjes' in het verrasterde landschap. Rond Dendermonde zijn een aantal grote kernen gesitueerd, terwijl Aalst een sterk verlente noordelijke, westelijke en zuidelijke uitbouw kent. Langs de Schelde (Baasrode/ Gent) en de N9 met spoorweg (Denderleeuw/Melle) is een voortschrijdende

verlating waar te nemen. Gent en Brussel, Aalst, Dendermonde en Wetteren vormen, in volgorde van dalend belang, de functionele centra rond en in dit gebied.

Als gevolg van de verrasterde lintbebouwing zijn in het 'Oostelijk Rastergebied' de landbouwgronden en natuurlijke structuur sterk versnipperd. Aan de oostelijke provinciegrens resten een aantal interessante boscomplexen. In het westelijk deel (tussen Wetteren en Lede) temperen bossen en boomkwekerijen de uitgroei van de lintbebouwing. Lede vormt ongeveer de grens tussen het oostelijke en het westelijke deel van deze deelruimte.

Het landbouwareaal in dit gebied staat onder sterke ruimtelijke druk en is sterk versnipperd. Een groot aandeel van de toegevoegde waarde van de land- en tuinbouw wordt echter gerealiseerd in sierteelten (boomkwekerijen, rozenkwekers).

→ POTENTIES

De stedelijke en economische potenties situeren zich vooral in de omgevende deelruimten, met name het Oost-Vlaams Kerngebied en de Dendersteden (met Aalst en Dendermonde). Zelfs indien verdere verstedelijking in het 'Oostelijk Rastergebied' kan worden tegengegaan van buitenuit, kan men verwachten dat de rurbanisatie zich de komende jaren zal doorzetten vanuit de eigen dynamiek van het Rastergebied zelf. Voor het structureren van de eigen groei en het herstellen van het evenwicht met de openruimtefuncties kunnen volgende potenties aangehaald worden:

- de spoorverbindingen Gent/Aalst/Brussel, Wetteren/Aalst en Wetteren/Dendermonde met de lokale stations, bieden een mogelijkheid om de verdere ontwikkeling van het wonen in het gebied te structureren;
- sierteelten, boomkwekerijen en andere vormen van land- en tuinbouw die niet conflicteren met de aanwezige woonbebouwing, bieden vanuit landbouweconomisch en milieuhygiënisch oogpunt de meeste kansen;
- de Schelde- en Dendervallei en het dicht net van beekvalleien bieden een mogelijkheid voor de realisatie van natuurverbingsgebieden, ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang, natuurverweving en recreatief medegebruik.

4.3. De Scheldevallei

→ SITUERING

Deze deelruimte omvat het Oost-Vlaams gedeelte van de Scheldevallei (alluviale gronden) van Gent tot Antwerpen, dus de vallei van de getijdengevoelige Schelde (Zeeschelde).

→ KENMERKEN

De Schelde is historisch een belangrijke waterweg geweest voor de economische ontwikkeling. Vandaag heeft deze waterweg aan economisch belang ingeboet. Door de getijdengevoeligheid van de stroom en het meanderende verloop is de rivier minder geschikt als waterweg voor moderne binnenvaart. De Schelde blijft belangrijk als waterweg.

De Scheldevallei tussen Gent en Antwerpen is bijzonder rijk aan natuur- en landschapswaarden. De ecologische waarde is voor grote delen van internationaal belang. Bovendien biedt de vallei een mooi en afwisselend landschap met groene bosrelicten, open weilanden,

een afwisseling van kleine dorpen en steden en schilderachtige contrastrijke uitzichten naar en vanuit de omliggende landschappen. De Schelde en haar bijrivieren (Durme en Dender) hebben een grote toeristisch-recreatieve waarde als ruggengraat voor waterrecreatie en als verbindend element tussen verschillende toeristisch-recreatieve attractiepolen.

De Schelde van Gent tot Dendermonde lijkt de scheiding te vormen tussen het invloedsgebied van Brussel enerzijds (ten zuiden van de stroom), en dat van Antwerpen anderzijds (ten noorden van de stroom). Zij vormt hier de centrale as tussen het 'het rasterlandschap' ten zuiden van het valleigebied en het E17-netwerk ten noorden ervan.

→ POTENTIES

Als verbindend element tussen verschillende delen van de provincie en tussen de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen, vormt de Schelde als het ware een 'groene slagader' doorheen de Vlaamse Ruit.

De potenties van het valleigebied moeten vooral vanuit ecologisch, landschappelijk en recreatief-toeristisch oogpunt beschouwd worden.

Deze potenties kunnen ook worden aangewend voor de dorpen en steden langs de vallei als onderdeel van 'wonen aan het water' of als groene ader in de woonomgeving (bv. als oeverpark). Op hun beurt kunnen de nederzettingkernen poorten worden voor valleigebonden toerisme en recreatie.

4.4. Het Noordelijk Openruimtegebied

→ SITUERING

Het Noordelijk Openruimtegebied is het landelijk gebied ten oosten van het Gentse havengebied en ten noorden van de Scheldevallei. De noordrand van dit gebied sluit aan bij de Zeeuws-Vlaamse polders. Het havengebied van Gent wordt echter als een deelentiteit van het Oost-Vlaams Kerngebied gezien, terwijl de Waaslandhaven als een aparte deelruimte wordt benaderd. M.b.t. het provinciaal structuurplan zijn vooral de wijde omgeving van het havenlandschap en de omliggende deelruimten van belang. Het Noordelijk Openruimtegebied overlapt deels met het E17-netwerk.

→ KENMERKEN

Dit openruimtegebied vormt geen landschappelijk homogeen geheel, maar kent een vijftal duidelijk verschillende deelentiteiten:

- In de noordrand treft men een stukje Zeeuws-Vlaamse polders aan (gemeente Moerbeke) en een vrij ruim gebied van de Scheldepolders. Dit zijn open, vlakke, waterrijke landschappen met kleibodems die een onderdeel vormen van het Schelde-estuarium;
- Juist ten zuiden van de Zeeuws-Vlaamse polders loopt het oostelijke gedeelte van de Oost-Vlaamse centrale dekzandrug;
- Ten zuiden van de Scheldepolders en ten noorden van Durme- en Scheldevallei ligt het Land van Waas, een hoger gelegen, zandig gebied;
- Aan de zuidranden van de dekzandrug en van het Land van Waas getuigen respectievelijk de Moervaartdepressie en de Durmevallei nog van de noordrand van de vroegere Vlaamse Vallei.

- Ook het straatdorpengebied van Lokeren (tussen Gent en Lokeren tot en met Zele en Hamme) wordt tot deze noordelijke deelruimte gerekend.

De nederzettingsstructuur bestaat in de poldergebieden uit rurale grensgemeenten met polderdorpjes en verspreide bebouwing. Op de dekzandruggen en ten zuiden van de Moervaart, tussen Gent en Lokeren, zijn de dorpen lineair uitgegroeid (straatdorpen-landschap). Vooral in Stekene/Sint-Gillis-Waas en Beveren is de verstedelijkingsdruk hoog, wat geleid heeft tot verrastering van het landschap door recente lintbebouwing.

Het gebied wordt van west naar oost doorsneden door de A11/(N49) en de infrastructuurbundel van het E17-netwerk. De twee havenzones vormen specifieke grootschalige industriële landschappen aan de west- en ooststrand van het gebied.

→ POTENTIES

Door de opeenvolging van verschillen in het fysisch systeem, heeft deze deelruimte diverse potenties om zowel de ecologische, de agrarische als de recreatieve functies evenwichtig te laten ontwikkelen:

- de natuurlijke waarden van watergangen, dijkpatronen en kleinschalige kreeksystemen in de Polders, van de bossen op de dekzandrug en in het Land van Waas, de bomerijen langsheen de bolle akkers, heide, enz.;
- de landbouwwaarde van de kleiige bodems van de polders en de al aanwezige, sterk gediversifieerde agrarische bedrijvigheid in het zandgebied;
- de toeristische en recreatieve waarde van het polderlandschap, van de beboste dekzandruggen en van de al aanwezige recreatieve knooppunten.

Tot slot is het straatdorpengebied tussen Gent en Lokeren grotendeels gespaard gebleven van sterke verstedelijking, waardoor het een bijzondere potentie bezit als blijvende openruimtebuffer tussen de stedelijke ontwikkelingen in het E17-netwerk en het Kerngebied.

4.5. Het Westelijk Openruimtegebied

→ SITUERING

Het Westelijk Openruimtegebied is het landelijk gebied ten westen van het Gentse havengebied en ten noorden van de stedelijke verdichting aan E17/Leievallei. Deze deelruimte sluit aan bij de Zeeuws-Vlaamse polders en de West-Vlaamse openruimtegebieden van het Brugse tot het Kortrijkse.

→ KENMERKEN

In dit gebied kunnen we van noord naar zuid volgende deelentiteiten onderscheiden:

- het Polder- en Krekengebied; dit is een polderlandschap doorsneden door watergangen (onder meer het Leopoldkanaal), dijken en kreken, aansluitend op hetzelfde landschap in Zeeuws-Vlaanderen;
- het Meetjesland, een vlak, hoofdzakelijk weidelandschap, met de verstedelijkte band Maldegem-Eeklo;
- de grotendeels beboste westelijke centrale dekzandrug ten zuiden van Maldegem tot Ertvelde;

- de cuesta van Oedelem, het Houtland en de Oude Veldgebieden van Aalter; in deze gebieden vindt men een dambordpatroon van bossen op de hoger gelegen zandgronden en open landbouwgebieden op de lagere gronden;
- het sterk versnipperde straatdorpengebied van Waarschoot;
- het Oost-Vlaams gedeelte van het plateau van Tielt.

Deze deelruimte kent in globo een relatief dun nederzettingspatroon van afhankelijke en onafhankelijke nederzettingen (een aantal dorpen en kleine steden hebben nog een belangrijke centrale functie) en veel verspreide bebouwing. Verhoudingsgewijs is de lintbebouwing beperkt. Ze komt vooral voor in het straatdorpengebied van Waarschoot. Naar het oosten (richting Gent) toe wordt de druk van het grootstedelijk gebied Gent afleesbaar in de ruimtelijke structuur door de dreigende aaneengroeiing van lineair ontwikkelende nederzettingen. In het noorden situeert zich de verstedelijkte band Maldegem-Eeklo, in het zuiden functioneert Aalter een als een tewerkstellingscentrum van subregionaal belang.

De hele deelruimte is een uitgesproken landbouwgebied met gemengde landbouw; intensieve vormen van veeteelt komen in het volledige gebied voor.

Deze deelruimte wordt doorsneden door het Afleidingskanaal van de Leie en de N44 (Aalter-Maldegem) in noord-zuidrichting; de N9 (Gent-Eeklo-Maldegem) in zuidoost-noordwest-richting; in oost-westrichting: de N49 (expressweg Zelzate-Knokke), de E40-autoweg (Gent-Oostende) en het kanaal Gent-Oostende. De E40, de N49 en N44 zijn de belangrijkste verkeersdragers in dit gebied, naast de goede treinverbinding vanuit Aalter naar Gent en de matige verbinding Eeklo-Gent. De N9 (Eeklo-Gent) is een belangrijke as in de ontwikkeling van het wonen en van de economische activiteiten.

→ POTENTIES

Deze deelruimte omvat één van de belangrijkste gebieden voor land- en tuinbouw in Vlaanderen. De al bestaande landbouwbedrijvigheid vormt een stevige basis voor verdere ontwikkeling in die zin.

Een aantal onderdelen van deze deelruimte hebben aanzienlijke ecologische en landschappelijke waarden. Vooral de bosgordels op de dekzandrug, deze ten zuiden van Aalter en de polderdijken en kreken van het Polder- en Krekengebied hebben een grote ecologische potentie. Verder is er potentie voor het hestel van heidevegetatie. De kreken en bossen hebben eveneens potenties voor recreatief medegebruik.

4.6. Het Zuidelijk Openruimtegebied

→ SITUERING

Dit is het gebied grosso modo ten zuiden van de autowegen E40 (Gent/Brussel) en E17 (Gent/Kortrijk). Het sluit aan op de openruimtegebieden in Vlaams-Brabant (Pajottenland, Hageland), West-Vlaanderen (Schelde-Leie-interfluvium, West-Vlaamse heuvels) en Henegouwen (Région des Collines).

→ KENMERKEN

Deze deelruimte bevat volgende deelentiteiten:



- ten zuiden van de Leievallei: het Leie- Schelde interfluvium, waarvan het noordelijk deel nog vrij vlak en zandig is, terwijl het zuidelijk gedeelte zandleembodems kent en heuvelachtig is;
- de valleien van de Bovenschelde (van Kluisbergen tot Gent) en van de Dender (van Geraardsbergen tot Aalst);
- de Vlaamse Ardennen, met grote reliëfverschillen;
- de Zwalmstreek (tussen Oudenaarde en Zottegem), het Land van Zottegem (tussen Zottegem en de Dendervallei) en het Oost-Vlaams gedeelte van het Pajottenland (ten oosten van de Dender) met belangrijke reliëfverschillen.

Tussen de Schelde en de Dender wordt dit gebied doorsneden door beekvalleien met hoge ecologische waarde; er komen talrijke bronbossen voor. De Vlaamse Ardennen vormen een specifiek landschap in het uiterste zuiden, met een gordel van bosgebieden met een grote natuurbehouds- en recreatieve waarde. Ten oosten van de Dendervallei bevinden zich nog enkele grotere boscomplexen. Vooral de Vlaamse Ardennen kennen door hun landschappelijke kenmerken een grote toeristische en recreatieve aantrekkingskracht. Op de heuvelflanken treft men een mozaïek van akkers en weiden aan. De weiden en extensieve grasland situeren zich in de talrijke valleien, afgewisseld met valleibosjes.

Het gehele Zuidelijk Openruimtegebied – maar vooral Vlaamse Ardennen en Zwalmstreek – wordt als landschappelijk zeer waardevol ervaren en heeft een bovenregionale toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. De verstedelijkingsdruk neemt er toe, vooral vanuit Gent richting Oudenaarde/Ronse.

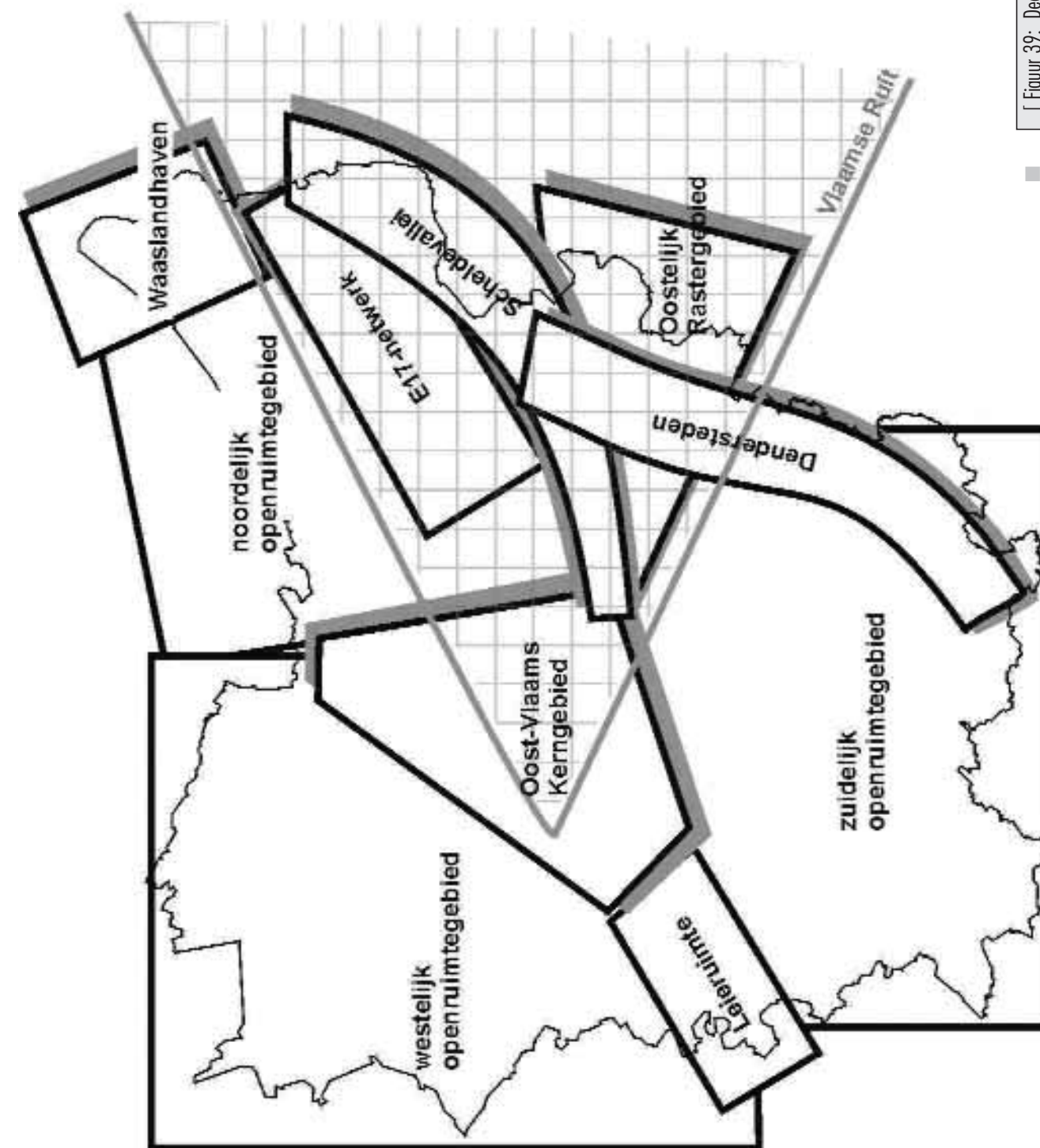
Oudenaarde, Ronse en Zottegem, en ook Ninove en Geraardsbergen vormen subregionale en kleine stedelijke centra in het gebied. Het buitengebied wordt gekenmerkt door een dicht patroon van landelijke nederzettingen. Van west naar noordoost neemt het patroon van stratendorpen in dichtheid toe, evenredig met de bebouwingsdruk. Langs belangrijke wegen in het noorden en oosten van het gebied (onder meer langs de N46 Aalst-Zottegem en N41 Aalst-Ninove) is een uitgroei van lintbebouwing waarneembaar. De woningdichtheid blijft er laag. In de stedelijke gemeenten (Oudenaarde, Ronse, Geraardsbergen, Zottegem, Ninove) komen hoge aantallen "slechte woningen" voor.

Het wegennetwerk is in verhouding tot andere delen van de provincie minder goed ontwikkeld. De zone Ronse-Oudenaarde-Zottegem-Ninove-Geraardsbergen ligt relatief ongunstig t.o.v. het autosnelwegennet. De ontsluiting naar de A8 in Henegouwen kan in de toekomst een rol spelen voor de ontsluiting van Ronse en Geraardsbergen. Het spoorwegennetwerk is fijnmazig uitgebouwd.

→ **POTENTIES**

De landschappelijke waarde van deze deelruimte oefent nu al een belangrijke aantrekkingskracht uit op toeristen en recreanten. Verdere ontwikkeling als openruimtegebied met een belangrijk recreatief en toeristisch belang vormt dan ook één van de belangrijkste ontwikkelingsmogelijkheden.

De typische, traditionele landschapskenmerken (open kouters en groene valleien, beboste heuvelruggen) bieden mogelijkheden om tegelijk de ecologische functies uit te bouwen, het landschap te versterken en de landbouwfunctie veilig te stellen.



[Figuur 39: Deelruimten in de provincie]



Hoofdstuk 8:

Verbanden met andere planningsniveaus

Bij het uitwerken van de provinciale visie en provinciale taakstelling moet rekening worden gehouden met beleidskaders van andere planningsniveaus met betrekking tot de ruimtelijke ordening.

In deze beleidsdocumenten staan immers uitspraken die in acht moeten worden genomen, wegens hun richtinggevend of bindend karakter, of vanuit een bezorgdheid voor een coherent ruimtelijk beleid.

Ruimtelijke beleidsplannen die voor de provincie Oost-Vlaanderen van belang zijn als kader voor de visie vorming zijn:

- het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP) en de Tweede Benelux Structuurschets (TBS);
- het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen;
- de Provinciale Ruimtelijke Structuurplannen van Antwerpen, West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant en het Streekplan Zeeland;
- het Schéma de Développement de l'Espace Régional (Gewestelijk Ruimtelijk Ontwikkelingsplan) van Wallonië.

In navolgende hoofdstukken wordt bondig ingegaan op de inhoudelijk relevante elementen uit die beleidsplannen en hun juridische draagwijdte voor de ontwikkeling van de provinciale visie en de uitwerking van de provinciale taakstellingen.

► 1. INTERNATIONALE PLANNINGSCONTEXT: EUROPEES BELEID EN TWEDE BENELUX STRUCTUURSCHETS

De uitwerking van een visie voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Oost-Vlaanderen, wordt deels bepaald door ruimtelijke beleidsuitspraken op hogere planningsniveaus. Het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief en de Tweede Benelux Structuurschets vormen de referentiekaders voor het ruimtelijk beleid op nationaal, gewestelijk en streekniveau, zonder echter (juridisch) bindend te zijn. De documenten zijn vooral van belang voor:

- het aanreiken van planconcepten en inzichten die het eigen grondgebied en het belang van de nationale staten of gewesten overschrijden;
- het aangeven van een beleidskader voor structuurbepalende elementen van bovennationaal niveau en grensoverschrijdende samenwerking.

1.1. Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP)

Het EROP legt vooral de nadruk op de regionale ontwikkeling, waarvan de ruimtelijke planning een onderdeel vormt. Dit gebiedsgericht Europees beleid wordt o.a. vertaald in een aantal richtlijnen en programma's die de ontwikkeling van een provinciale ruimtelijke visie mee bepalen. Daarnaast zijn ook andere richtlijnen van belang voor de uitwerking van een ruimtelijke visie. Relevant zijn:

- het Interreg-programma Euregio Scheldemond (grensoverschrijdend samenwerkingsverband tussen West- en Oost-Vlaanderen en Zeeland) met als concretere uitwerkingen van belang voor de provinciale visie: het grensoverschrijdend Krekengebied, het ROM-project Gentse kanaalzone;
- de Europese richtlijnen waarin de gebieden bepaald worden waar de instandhouding van vogelsoorten (vogelrichtlijngebieden), de instandhouding van natuurlijke habitats (habitat-richtlijngebieden) en de bescherming van waterrijke gebieden van groot belang voor watervogels (Ramsargebieden), noodzakelijk zijn;
- het Europees regionaal economisch ondersteuningsbeleid (doelstelling 2- en 5b-gebieden en bufferzones t.o.v. doelstelling 1-gebieden), waardoor Kluisbergen en Maldegem als specifieke economische knooppunten werden aangeduid in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit beleid is momenteel aflopend (fade-out). Momenteel liggen nieuwe voorstellen ter studie bij de Europese Unie voor een regionaal economische ondersteuningsbeleid.

1.2. Tweede Benelux Structuurschets (TBS)

Het TBS sluit nauwer aan bij de ruimtelijke planning in striktere betekenis. Als internationaal ruimtelijk ontwikkelingskader heeft de TBS belang voor het provinciaal structuurplan. De Benelux-visie is al grotendeels vervat in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Ook in de Tweede Benelux Structuurschets wordt vertrokken vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, het streven naar ruimtelijke kwaliteit en het stimuleren van diversiteit en samenhang. De visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling wordt vertaald in volgende concepten:

- de selectieve concentratie van stedelijke - en economische activiteiten aan stedelijke knooppunten en in stedelijke netwerken en het complementair behoud van de openheid;
- de verbrede ontwikkeling van landelijke gebieden met aandacht voor de productiefunctie (land- en bosbouw, waterwinning, recreatie), protectiefunctie (bescherming van natuur- en landschaps- en milieukwaliteiten) en leefbaarheidsfunctie (economisch, sociaal en cultureel);
- het behoud en de versterking van specifieke concentraties van economische activiteiten (havens, luchthavens, stedelijke conglomeraten, enz.);
- duurzame mobiliteit door multimodaliteit met als noodzakelijke voorwaarde een goed ontwikkeld locatiebeleid;
- het behoud en de ontwikkeling van de natuur en de verbetering van de ecologische voorwaarden.

In de TBS worden drie deelruimten onderscheiden. De provincie Oost-Vlaanderen maakt deel uit van de deelruimte 'Benelux-Delta', een gebied dat gekenmerkt wordt door de aanwezigheid van meerdere grote zeehavens, een dichte concentratie van stedelijke gebieden, stedelijke netwerken en economische concentratiegebieden, regionale complexen van intensieve landbouw, een dicht net van infrastructuur en de aanwezigheid van een groot aantal internationale functies en activiteiten. Door de concentratie van al die functies staat het gebied onder grote druk.

Omdat de Benelux-Delta grote economische potenties heeft, wordt gestreefd naar een verdere concentratie van intensieve activiteiten in dit gebied. Hierbij moet echter zeer veel aandacht gaan naar de leefbaarheid, o.a. het strikt beschermen en het opnieuw ontwikkelen van natuurlijke waarden, het beschermen van de openheid en de verschijningsvorm van

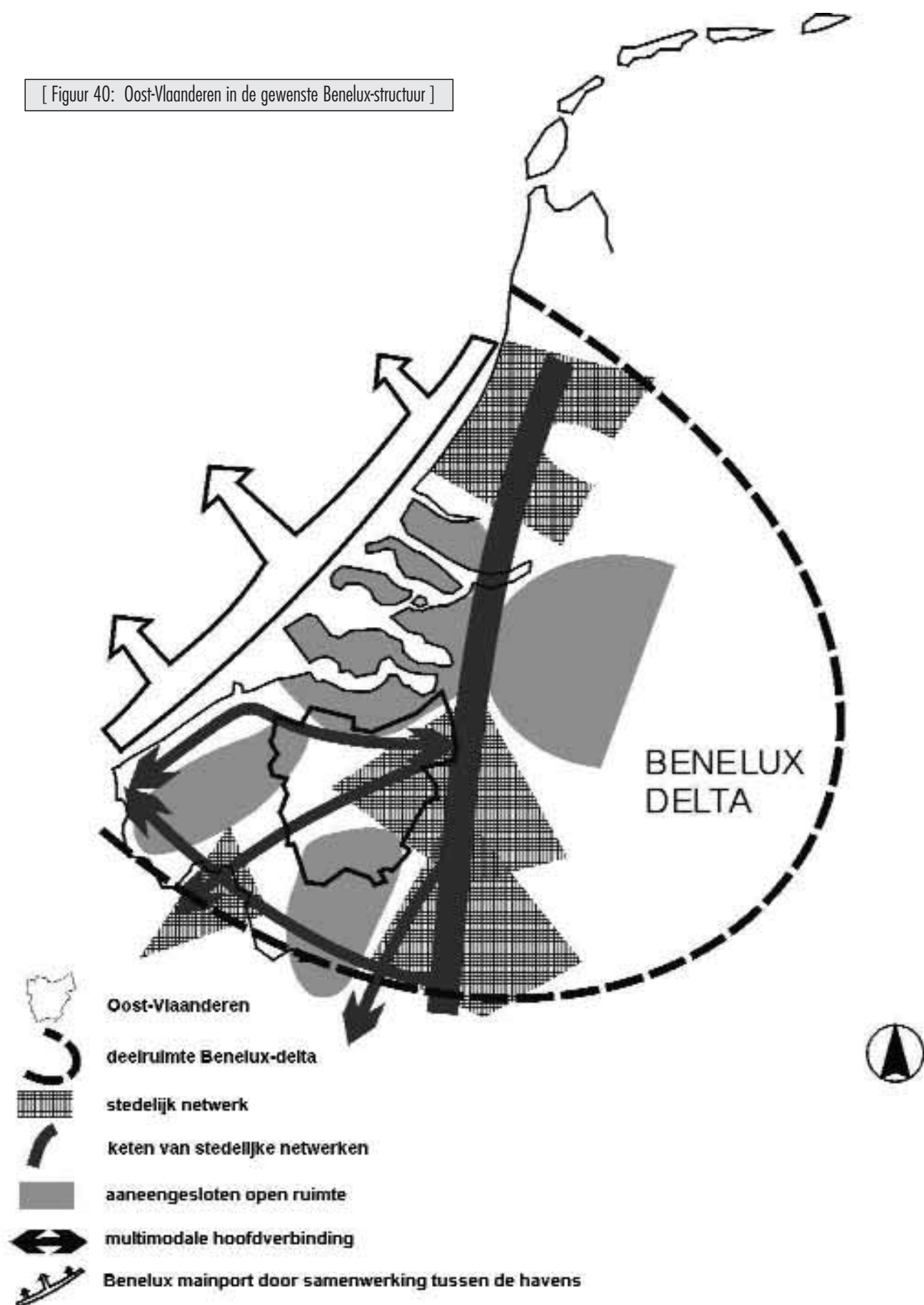
stedelijke functies. De valleien van Rijn, Maas en Schelde en hun zijrivieren bepalen de karakteristieken van de Benelux-Delta. De Deltamonding van Zeeland en de Vlaamse Ardennen-Henegouwen zijn gebieden (deels) op Oost-Vlaams grondgebied die als open ruimte van grote ecologische en landschappelijke waarde zijn.

In de TBS worden een aantal bestaande en nieuwe (provincie)grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden aangegeven die kaderen in dit beleid. Relevant voor Oost-Vlaanderen is:

- het Rijn-Schelde-Delta-verband, waarin een hechte samenwerking tussen Gent en Terneuzen moet ontstaan, eventueel uit te breiden tot Vlissingen-Middelburg als gevolg van de Westerschelde Oeververbinding;
- de samenwerking in stedelijke netwerken (ruimtelijk samenhangend: o.a. de Vlaamse Ruit) en stedennetwerken (geen ruimtelijk samenhangend geheel: o.a. Gent-Brugge-Middelburg-Vlissingen);
- de bestaande grensoverschrijdende samenwerkingsprojecten in de Kanaalzone Gent-Terneuzen en het Krekengebied kaderen in de samenwerkingsstrategie.

Grensoverschrijdende Beneluxgebieden in het kader van de Beneluxovereenkomst van 8 juni 1982 m.b.t. een actief beleid op het gebied van natuurbehoud en landschapsbescherming zijn: het Grenspark Noordwest-Vlaanderen, het Assenede-Braakmancomplex, het Axel-Moerbekecomplex en het Kieldrecht-Klingecomplex.

[Figuur 40: Oost-Vlaanderen in de gewenste Benelux-structuur]



2. DE VLAAMSE PLANNINGSCONTEXT: HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) vormt het indicatief en deels bindend beleidskader bij de ontwikkeling van een provinciale visie. Het werd definitief vastgesteld bij besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997, de bindende bepalingen werden bij decreet van 17 december 1997 bekrachtigd. Op dit ogenblik ondergaat het RSV een eerste herziening (besluit van de Vlaamse regering van 28 februari 2003)³⁶.

Centrale begrippen zijn: een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, respect voor de ruimtelijke draagkracht en een streven naar ruimtelijke kwaliteit.

Het ruimtelijk beleid is gericht op het versterken van de steden én van de open ruimte. Dit beleid wordt samengevat in de metafoor 'Vlaanderen, open en stedelijk'. De ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur zijn:

- gedeconcentreerde bundeling van wonen, werken, voorzieningen enz.;
- de poorten (zeehavens, HST-stations en de luchthaven van Zaventem) als motor voor ontwikkeling;
- de infrastructuur als bindteken en als basis voor de locatie van activiteiten;
- het fysisch systeem (netwerk van beek- en riviervalleien en de grote aaneengesloten openruimtegebieden met onderlinge openruimteverbindingen) als structurerend kader in de ruimtelijke ontwikkeling van het buitengebied;

Het ruimtelijk beleid wordt verder uitgewerkt per deelstructuur.

2.1. Het RSV en de nederzettingsstructuur

Het RSV stelt een stedelijkgebiedbeleid voorop, dit ten opzichte van een buitengebiedbeleid.³⁷ Het stedelijkgebiedbeleid gaat uit van ontwikkeling, concentratie en verdichting van stedelijke functies in de stedelijke gebieden, met respect voor de draagkracht van elk stedelijk gebied. Door het voeren van een aanbodbeleid wil het stedelijk beleid de sub-urbanisatie onder controle brengen. Het ruimtelijk principe van de gedeconcentreerde bundeling – bundeling in stedelijke gebieden, in stedelijke netwerken, in de kernen (hoofddorpen en woonkernen) van het buitengebied – wil verdere lintbebouwing tegengaan.

De volgende ontwikkelingsperspectieven worden geformuleerd:

- een trendbreuk in de aangroei van het aantal wooneenheden in stedelijk gebied versus het buitengebied. In Oost-Vlaanderen moet min. 61% van de bijkomende woningen in de stedelijke gebieden opgevangen worden;
- een verdichting door minimale woondichtheden;
- een differentiatie en verbetering van de woningvoorraad (zonder sociale verdringing);
- een versterking van de multifunctionaliteit – verweving moet de regel zijn;

³⁶ Het openbaar onderzoek van de herziening van het RSV liep van 7 mei tot 4 augustus 2003.

³⁷ Het begrip buitengebied uit het RSV omvat naast de openruimtestructuren natuur, bos, landbouw, landschap en toerisme & recreatie, ook de elementen van de nederzettingsstructuur die niet als stedelijk gebied worden beschouwd. In de paragraaf 'Het RSV en de nederzettingsstructuur' worden echter de doelstellingen m.b.t. de nederzettingsstructuur in het buitengebied aangegeven.

- het afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied of het hoofddorp;
- de zorg voor collectieve en openbare ruimten;
- het behoud en de uitbouw van cultureel-maatschappelijke en historisch waardevolle elementen;
- het introduceren van nieuwe vormen van stedelijke mobiliteit en een locatiebeleid.

In het RSV worden de stedelijke gebieden bindend geselecteerd.

De doelstellingen en ontwikkelingsperspectieven dienen o.a. door de provincie op het terrein geconcretiseerd te worden. De provincie heeft een aantal taakstellingen meegekregen, waarop het provinciaal structuurplan een antwoord moet geven. Wat de nederzettingsstructuur betreft, omvatten die taakstellingen:

- het uitwerken van een ruimtelijke visie over het geheel van de kleinstedelijke gebieden en het uittekenen van ontwikkelingsperspectieven voor elk van de kleinstedelijke gebieden;
- de selectie van hoofddorpen en woonkernen;
- het opstellen van een kwantitatieve taakstelling inzake woongelegenheden voor de kleinstedelijke gebieden en de gemeenten in het buitengebied;
- de selectie en de uitwerking van stedelijke netwerken op provinciaal niveau;
- de selectie en de uitwerking van bebouwde perifere landschappen op provinciaal niveau.

2.2. Het RSV en de openruimtestructuren

Evenals voor het beleid m.b.t. de stedelijke gebieden wordt in het RSV voor het ruimtelijk beleid in het buitengebied uitgegaan van de uitgangshouding 'duurzame ruimtelijke ontwikkeling'. In het buitengebied wordt daarbij het bestaand fysisch systeem als uitgangspunt gehanteerd. Een aantal specifieke functies van het buitengebied, zoals landbouw en natuur, zijn door suburbanisatie in het gedrang gekomen. Het buitengebiedbeleid zal gericht zijn op het behoud, het herstel, de ontwikkeling en het verweven van de belangrijke structuurbepalende functies en activiteiten van het buitengebied, zijnde landbouw, bos, natuur, wonen en werken volgens de draagkracht van het buitengebied. Recreatie en toerisme, sommige gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, waterwinningen en ontginningen, worden niet als structurerend voor het hele buitengebied opgevat. Sectorale ontwikkelingen worden geplaatst binnen het kader van een integrale, samenhangende visie op de ruimte en op het buitengebied in het bijzonder. Volgende ontwikkelingsperspectieven worden gesteld t.a.v. het buitengebied:

- het behoud en de ontwikkeling van ecotopen in Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO);
- de verbetering van de ecologische verbindingfunctie in Natuurverbindingsgebieden;
- de verweving van landbouw, bosbouw en natuur in Natuurverwevingsgebieden (NVG);
- de ontwikkeling van beken en rivieren in relatie met de omgevende vallei;
- het nastreven van een ruimtelijk-ecologische basiskwaliteit;
- de herwaardering van bestaande bossen en bosuitbreiding van bestaande bossen, als buffer, i.f.v. natuurontwikkeling en –verbinding en/of in de nabijheid van stedelijke gebieden;
- de erkenning en ondersteuning van de agrarische macrostructuur;
- de ontwikkeling van agrarische bedrijvzones;
- het behoud en de versterking van de diversiteit en herkenbaarheid van landschappen door gedifferentieerde ontwikkelingsperspectieven voor de karakteristieke elementen en componenten van elk landschap;

- het realiseren van kwaliteitsvolle vormen van recreatief medegebruik van het buitengebied met respect voor de draagkracht van het gebied;
- het verbinden en op elkaar afstemmen van toeristisch-recreatieve aanbodelementen in het buitengebied en de stedelijke gebieden;
- het voorzien van nieuwe, hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur enkel in toeristisch-recreatieve knooppunten.

Het Vlaams Gewest zal de gebieden die belangrijk zijn voor het duurzaam functioneren van de landbouw (agrarische macrostructuur) en gebieden die onderdeel uitmaken van het Vlaams Ecologisch Netwerk (de GEN-, GENO- en NVG-gebieden) afbakenen in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

In haar ruimtelijk structuurplan dient de provincie volgende taakstellingen uit te werken:

- het aangeven van gebiedseigen ontwikkelingsperspectieven voor natuurverbindingsgebieden;
- de selectie van ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang;
- het aangeven van ontwikkelingsperspectieven en maatregelen voor de agrarische macrostructuur;
- de uitwerking van een visie op de toeristisch-recreatieve infrastructuur.

2.3. Het RSV en de ruimtelijk-economische structuur

De troeven voor het versterken van de Vlaamse economie liggen in de concentratiegebieden voor economische activiteiten - de economische knooppunten - en in de poorten. De economische knooppunten worden door het beleid van het gewest, de provincie en de gemeenten optimaal uitgebouwd en krijgen de nodige groeimogelijkheden. Om dit beleid waar te maken, worden op Vlaams niveau de economische knooppunten geselecteerd. 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 en de specifiek economische knooppunten.

De zeehavens met internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de internationale luchthavens en HST-stations zijn – als poorten - de motor van de economische ontwikkeling. Om de uitbouw van die poorten te garanderen, worden ze op Vlaams niveau geselecteerd.

Doelstellingen van het beleid m.b.t. de ruimtelijk economische structuur zijn:

- het bundelen van economische activiteiten in economische knooppunten; min. 77% tot max. 82% van de bijkomende bedrijventerreinen in Oost-Vlaanderen moet in de economische knooppunten gesitueerd worden;
- een gefaseerde ontwikkeling van bedrijventerreinen;
- de differentiatie van de bedrijventerreinen;
- de realisatie van de terreinen, bij voorkeur in handen van de overheid;
- de optimale lokalisatie en kwaliteitsvolle inrichting van bedrijventerreinen.

De economische knooppunten worden in het RSV bindend geselecteerd.

De provinciale taakstellingen in dit verband zijn:

- de analyse van de economische sterkten en de ontwikkeling van een ruimtelijke-economische visie van de subregio;
- de verdeling van de behoefte aan bedrijventerreinen naar de kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten;
- de uitwerking van een visie op de kleinhandel van regionaal niveau.

2.4. Het RSV en de lijninfrastructuren

Aansluitend op de geconstateerde problemen op het gebied van verkeer en vervoer, zijn in het RSV volgende doelstellingen geformuleerd m.b.t. mobiliteit en lijninfrastructuur:

- het versterken van alternatieven voor het autoverkeer;
- de optimalisering van het wegennet door categorisering;
- een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer.

Het voorgestelde beleid gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur, waarbij de ruimtelijke principes van gedeconcentreerde bundeling en een locatiebeleid sterk sturend zijn.

Dit hangt nauw samen met de categorisering van het wegennet.

Het RSV selecteert de hoofdwegen. Dit zijn wegen met verbindingsfunctie op internationaal en Vlaams niveau. De selectie van de hoofdwegen is limitatief.

□ [Tabel 15: Selectie van hoofdwegen in Oost-Vlaanderen]

Weg	Wegvak
R2	van N49/A11 (Beveren) tot A12 (Stabroek)
A10 (E40)	van A18 (Jabbeke) tot R0 (Groot-Bijgaarden)
A11/N49	van A18 Westkapelle tot A14 (Linkeroever)
A14 (E17)	van R1 (Antwerpen-LO) naar Rijsel
Van belang voor Oost-Vlaanderen, maar net buiten de provincie gelegen, zijn de volgende hoofdwegen:	
R1	van A1 (Ekeren) tot A14 (Linkeroever)
A8 (E429)	van R0 (Halle) naar Doornik

Daarnaast worden ook de primaire wegen geselecteerd, die én een verbindings- én een verzamel functie hebben op Vlaams niveau. Indien de verbindingsfunctie primeert, dan worden deze wegen omschreven als primaire wegen I. De selectie van primaire wegen I is limitatief.

□ [Tabel 16: Selectie van primaire wegen I in Oost-Vlaanderen]

Weg	Wegvak
N16	van A14 (Sint-Niklaas) tot A12 (Willebroek-Noord)
N44	van A10 (Aalter) tot A11/A11 (Maldegem)
N60	van A14 (Zevergem) tot grens met Waals Gewest
N423	van N49/A11 (Zelzate-Oost) tot de Nederlandse grens
B402	Pegoudlaan (Flanders Expo)
R1	noordelijke sluiting kleine ring Antwerpen, van A11 tot E19
R4-Oost	van aansluiting 16 A10 (Merelbeke) tot knooppunt met A14/E17
R4-West	van B402 (Flanders Expo) tot A11/A11 (Zelzate)

Indien de verzamel functie van de primaire wegen primeert, dan worden deze wegen omschreven als primaire wegen II. Deze selectie is niet limitatief.

□ [Tabel 17: Selectie van primaire wegen II in Oost-Vlaanderen]

Weg	Wegvak
N16	van aansluiting 15 A14 (St-Niklaas – Temse) tot N70 (Sint-Niklaas)
N28	van N45 (gemeentegrens Haaltert) tot N8
N35	van aansluiting 7 op A14 (Deinze) tot kruispunt met Krekelstraat
N37	van aansluiting 11 A10 tot ring Tielt
N41	van aansluiting 14 A14 (Sint-Niklaas) tot N70 (Sint-Niklaas)
N41	van aansluiting 14 A14 (Sint-Niklaas) tot N47 (Lebbeke/Dendermonde)
N42	van aansluiting 17 A10 (Wetteren) tot N9 (Kwatrecht)
N42	van aansluiting 17 A10 (Wetteren) tot N460 (Schendelbeke)
N45	van aansluiting 19 A10 (Aalst) tot N9 (Aalst-Zuid)
N45	van aansluiting 19 A10 (Aalst) tot gemeentegrens Ninove
N47	van aansluiting 12 A14 (Lokeren-Zele) tot N70 (Lokeren)
N47	van aansluiting 12 A14 (Zele-Lokeren) tot N445 (Zele)
N417	van N9 (Kwatrecht) tot N462 (Wetteren)
N419	van aansluiting 16 A14 (Kruibeke) tot N70 (Zwijndrecht)
N424	van aansluiting 1 R4 (D. Eisenhowerlaan) tot R40 (Dampoort)
N466	van aansluiting 13 A10 (Drongen) tot R40 (Rooigemlaan)
B401	van aansluiting 9 A14 (Gent) tot R40 (Sint-Lievenspoort)
R4	van aansluiting R4 (Melle) tot B402 Flanders Expo
R4	van R4 Kennedylaan tot R4-West
R4-oost	van A14/E17 tot A11/A11 (Zelzate-Oost)
R41	van aansluiting 19 A10 (Aalst) tot N9 (Aalst-West)
R43	van A11 (knooppunt Eeklo) tot N499

Buiten de bovenvermelde wegvakken zijn ook een aantal aansluitpunten als primair II geselecteerd.

□ [Tabel 18: Selectie van aansluitpunten als primair II in Oost-Vlaanderen]

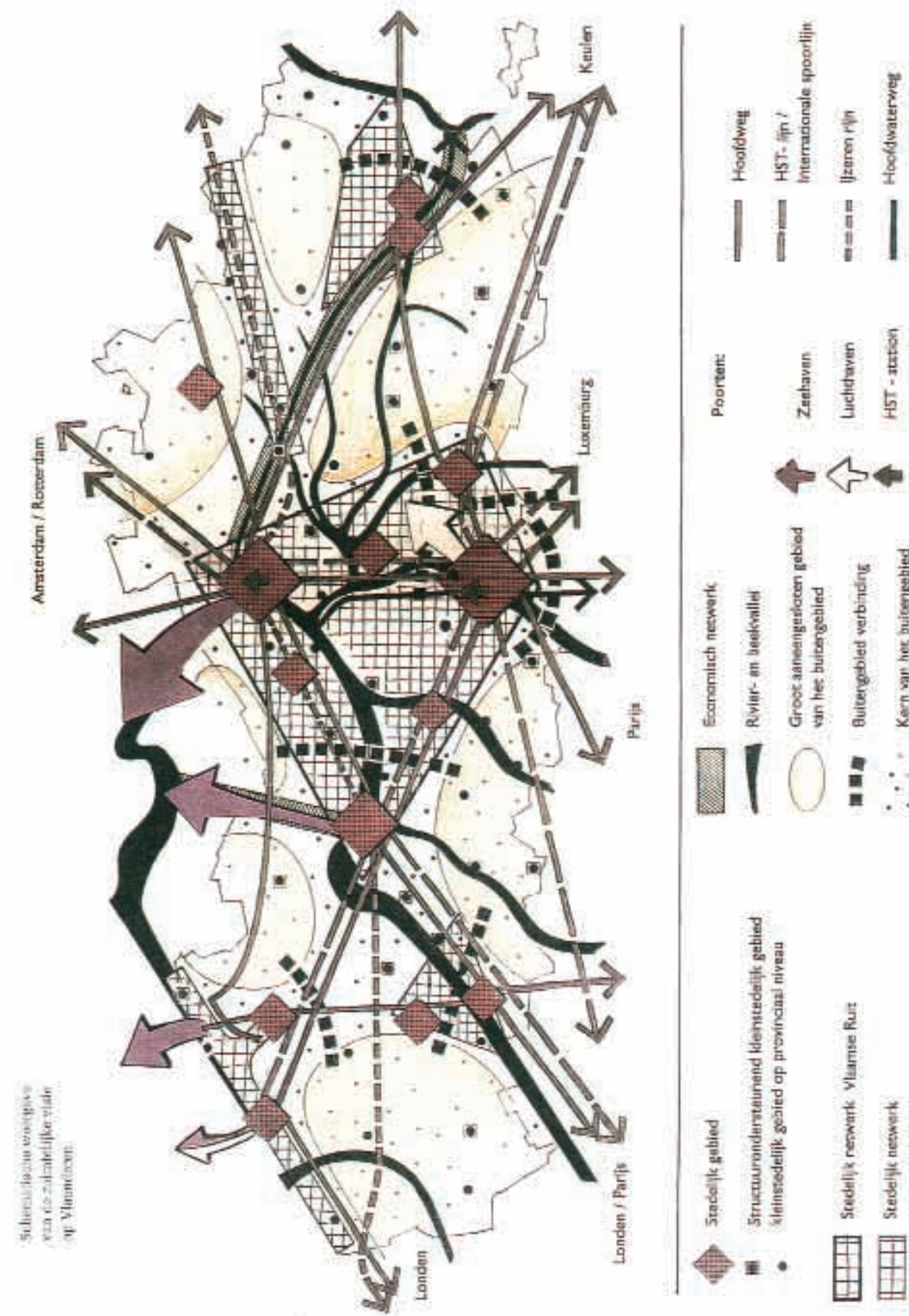
A10	14 (Flanders Expo) en 18 (Erpe-Mere)
A11	de aansluiting met de N403 (De Tromp/Hulst)
A14	6 (Kruishoutem/Olsene)

Deze aansluitingen verzorgen eveneens een verzamelfunctie op Vlaams niveau voor kleinstedelijke gebieden, de overige economische knooppunten, voor de stedelijke en economische netwerken van internationaal en Vlaams niveau.

In het RSV wordt het hoofdspoorwegennet voor personen- en goederenvervoer geselecteerd, met de structuurbepalende hoofdstations en vormingsstations, alsook het hoofdwaterwegennet. Hierdoor worden de sterk structurerende lijninfrastructuren vastgelegd. De provincie heeft tot taak om de verschillende functies op haar grondgebied op deze hoofdnetten aan te haken voor de verschillende verkeersmodi.

De belangrijkste taakstellingen die de provincie in verband hiermee heeft meegekregen, zijn:

- het uitwerken van een visie en ontwikkelingsperspectieven m.b.t. secundaire wegen;
- het uitwerken van een visie en ontwikkelingsperspectieven m.b.t. het openbaar en collectief vervoer;
- het aangeven van het elektriciteitsnet tussen 70 en 150 kV.



[Figuur 41: Oost-Vlaanderen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen]

▶ 3. DE PROVINCIEGRENSOVERSCHRIJDENDE PLANNINGSCONTEXT: STRUCTUURPLANNEN VAN AANGRENZENDE STREKEN EN PROVINCIES

Om tot een convergerend ruimtelijk beleid te komen, moet er stemming zijn tussen de beleidsvisies en -maatregelen over de provinciegrenzen van de aanpalende provincies en streken heen. In die zin is kennis nodig van de relevante visie-elementen in de provinciale structuurplannen van Antwerpen, West-Vlaanderen, Vlaams-Brabant, Zeeland (NI) en het gewestelijk ruimtelijke ontwikkelingsplan van Wallonië.

3.1. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen

In het PRS Antwerpen (25 januari 2001) wordt een visie uitgewerkt voor de hoofdruimte van de Antwerpse fragmenten die in het oosten grenst aan Oost-Vlaanderen. Het is een sterk verstedelijkte ruimte. Het beleidsperspectief voor dit gebied is ontwikkeling, inspelend op de hoogwaardigheid van het gebied enerzijds, en voorzichtigheid, rekening houdend met de beperkte draagkracht ervan anderzijds.

Die Antwerpse fragmenten worden aan de hand van een aantal deelruimten verder uitgewerkt:

- Het grootstedelijk Antwerpen, een gebied van Antwerpen tot Boom, is een gebied dat ook in de toekomst een centrale rol moet blijven spelen en ruimte bieden aan de meest hoogwaardige functies. Nieuwe polen of netwerken van dit niveau zijn niet wenselijk. Er wordt gestreefd naar het vernieuwen van het grootstedelijk gebied, het uitbouwen van kwalitatieve woonomgevingen, het vrijwaren van de groene vingers, het verbeteren van de bereikbaarheid en het uitbouwen en inrichten van grootstedelijke assen.
- In de Antwerpse haven, een poort van Vlaams niveau³⁸, wordt de economische functie beklemtoond en verzekerd. Er wordt gestreefd naar het bieden van kansen aan de haven (er wordt verwezen naar de noodzakelijke uitbouw), het verzekeren van de toegankelijkheid en bereikbaarheid met een te verbeteren multimodale ontsluiting, vorm geven aan grenzen en het verdichten, efficiënt benutten en hergebruiken van haventerreinen.
- De Antwerpse gordel is een groenstructuur van grootstedelijk niveau verweven met de Antwerpse fragmenten. Deze gordel verbindt verschillende soorten natuurlijke, landschappelijke en openruimte-elementen. Er wordt gestreefd naar het tegengaan van de bebouwing, het beschermen, versterken en verbinden van de verschillende onderdelen, het versterken van de openruimtefuncties (natuur, bos, landbouw, recreatie en landschap).
- Het stedelijk landschap Mechelen - Sint-Niklaas is een gebied met stedelijke en economische potenties en tegelijkertijd grote natuurlijke, agrarische en landschappelijke kwaliteiten. Er wordt gestreefd naar selectieve bundeling van verschillende functies in de knooppunten, versterking van stationsomgevingen en verdichten van en selectief omgaan met bestaande bedrijventerreinen, beheren en beschermen van grote natuurlijke gehelen, het goed uitbaten van infrastructuur en het werken aan complementariteit, overleg en samenwerking.

³⁸ Ook de ontwikkelingen op de linkeroever (de Waaslandhaven) behoren hiertoe.

Relevante opties vanuit de deelstructuren zijn:

- de selectie van de Schelde als natuurverbinding tussen Groot Buitenschoor-Galgenschoor en Antwerpen linkeroever met Blokkersdijk en Sint-Annastrand als natuurlijke elementen, de Schelde als natuurverbinding tussen Antwerpen linkeroever (Blokkersdijk, Sint-Annabos) en de valleien van Schelde en Rupel en de Schelde als natuurverbinding tussen de vallei van de Schelde en de natuurlijke gebieden in Oost-Vlaanderen;
- de selectie van Bornem, als gemeente met een gewoon hoofddorp type II en Sint-Amands als gemeente met een hoofddorp type III en volgende woonkernen Bornem, Branst, Burcht, Hemiksem, Hingene, Hoboken, Mariekerke, Oppuurs, Schelle, Sint-Amands, Wintam en Zwijndrecht;
- de aanduiding van de Scheldevallei als een valleigebied waar grondgebonden landbouw aangewezen is en van gebieden in de groene gordel (rond de stad Antwerpen) voor randstedelijke landbouw in groene vingers als buffers tegen verstedelijking;
- de aanduiding van het stedelijk gebied Antwerpen (inclusief de haven) als gebied van primair toeristisch-recreatief belang, de Scheldevallei buiten het grootstedelijk gebied Antwerpen wordt beschouwd als strategisch toeristisch-recreatief rustgebied en maakt ook deel uit van het toeristisch-recreatief netwerk "Steden en Stromen". De Schelde wordt eveneens vermeld als deel van het gebundeld netwerk voorzien voor recreatieve lange afstandsbevingen;
- de selectie van de N17 als secundaire weg type I en van de N70 als secundaire weg type III.

3.2. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

In het PRS West-Vlaanderen (MB 6 maart 2002) wordt een ruimtelijke visie uitgewerkt voor verschillende deelruimten. Volgende deelruimten sluiten aan op de provincie Oost-Vlaanderen:

- De Oostelijke Polderruimte behoort tot één van de belangrijke gebieden van de agrarische structuur op Vlaams niveau. De verwevenheid van natuurlijke structuur en grondgebonden landbouw moet de openheid behouden en versterken. Beperkt toeristisch-recreatief medegebruik is mogelijk. De lineaire bakens (kanalen – wegen – bomenrijen) worden ondersteund als multifunctionele drager (verkeer, toerisme, landschapselement). Dynamische activiteiten worden in de stedelijke gebieden geconcentreerd. De aaneengesloten open ruimten met natuurcomplexen worden verweven met grondgebonden landbouw.
- De Veldruimte is een gebied waarvan de rol sterk wordt bepaald door het vrij gave landschap van bossen en dreven in een dambordpatroon. Belangrijke potenties liggen in het versterken van de bosstructuur en op het vlak van toerisme en recreatie. Het rasterpatroon van dreven en boscomplexen wordt versterkt. Er wordt een beperkte kernselectie doorgevoerd, rekening houdend met deze landschappelijke context.
- De Middenruimte kent, door ontwikkelingen op het vlak van landbouw, een specifiek landschap met verspreide bebouwing. De bedrijvigheid die zich inpast in dit 'nieuwe landschap', wordt verder ondersteund. Dynamische activiteiten worden geconcentreerd in de stedelijke gebieden en de specifieke economische knooppunten. Het kanaal Roeselare-Ooigem wordt multifunctioneel uitgebouwd (watergebonden bedrijvigheid, ecologische verbinding). De stedelijke gebieden moeten worden versterkt. Het rasterpatroon van regelmatig verspreide kernen wordt opgewaardeerd. De verkeersontsluiting moet worden geoptimaliseerd. Structurerende heuvelruggen, openruimteverbindingen, beekvalleien en bosgebieden worden gevrijwaard.

- De Leieruimte is een onderdeel van het stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen en wordt gezien als een complementaire en/of ondersteunende schakel tussen de Vlaamse zeehavens en het Rijselse. Hierbij wordt gestreefd naar dynamische economische ontwikkelingen en naar een kwalitatieve leefomgeving. De Leie wordt versterkt als multifunctionele drager (economisch, ecologisch, toeristisch-recreatief). De regionale bedrijvigheid wordt uitgebouwd in knooppunten. De stedelijke gebieden worden ondersteund als knooppunten voor stedelijke ontwikkeling. De groene longen in de Leieband worden gevrijwaard door een strikt bundelingsbeleid in de stedelijke gebieden. Ontwikkelingen in grensoverschrijdend perspectief worden ondersteund.
- De Interfluviumruimte is een gebied waar de grondgebonden landbouw bepalend is voor de globale openheid en de landschappelijke kwaliteit. Toeristisch-recreatieve potenties dienen provinciegrensoverschrijdend beoordeeld te worden. De openheid van het golvend landschap wordt versterkt. De landschappelijk waardevolle Scheldevallei wordt ondersteund voor zachte functies (natuur, toerisme en recreatie, grondgebonden landbouw). Het kanaal Kortrijk-Bossuit wordt uitgebouwd t.b.v. natuur, en voor toerisme en recreatie.

Relevante opties vanuit de deelstructuren zijn:

- de selectie van Anzegem, Avelgem, Beernem, Dentergem, Sijsele, Ruiselede en Wielsbeke als structuurondersteunende hoofddorpen en Aarsele, Beveren (a/d Leie), Desselgem, Moerkerke, Vichte en Westkapelle als bedrijfsondersteunende hoofddorpen en van Oedelem, Spiere en Wakken als herlokalisatiehoofddorpen;
- de selectie van Klaphullebeek, Poekebeek, Oude Mandel, Gaverbeek, Maalbeek/Tjamelsbeek, Parochiebeek en Scheebeek en de clusters van de kleine landschapselementen en de kleine natuurgebieden het gebied Kalesgoed, het gebied ten zuiden van Oedelem en het gebied rond de Poelberg en Aarsele als natuurverbindingengebieden, als natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang de Hoge Watering en het kanaal Gent/Brugge en als droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang de verlaten spoorwegbeddingen Steenbrugge-Maldegem, Dottignies-Avelgem en Kortrijk-Avelgem;
- de selectie van de Brugse streek en de Heuvelstreek als landelijke toeristisch-recreatieve netwerken, van de stedelijke gebieden, het Lippensgoed-Bulskampveld (Beernem), Vagevuurbos (Wingene-Beernem) en de Baliekouter (Wakken) als toeristisch-recreatieve knooppunten, de verstedelijkte Leievallei en de Scheldevallei als nieuwe openlucht-recreatieve groene domeinen van provinciaal niveau, het Leopoldkanaal, het kanaal Brugge/Gent, de Mandelvallei tot aan de monding van de Leie, de Leie en de Schelde, de oude spoorwegbeddingen Steenbrugge-Maldegem, Dottignies-Avelgem en Kortrijk-Avelgem als toeristisch-recreatieve lijnelementen;
- de selectie van de N9 (van de R30 (Brugge) tot N44a (Maldegem)) en N35 (van N37 (Tielt) tot N409 (Deinze)) als secundaire wegen type I, van de N459 (van de N35 (Aarsele-Tielt) tot N43 (Zulte)), N36 (van de N382 (Kaster-Anzegem) tot N8 (Berchem-Kluisbergen)) en de N43 (van de R8 (Kortrijk) tot de N459 (Olsene)) als secundaire weg type II.

3.3. Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant

Het ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan Vlaams Brabant werd op 1 juli 2003 voorlopig vastgesteld. De provincie wordt ingedeeld in deelruimten waarvoor een gebiedsgericht beleid vooropgesteld wordt. Aansluitend bij de provincie Oost-Vlaanderen betreft het de deelruimten 'Landelijke kamer west' en 'Verdicht netwerk'. Deze laatste deelruimte wordt nog onderverdeeld in sub-deelruimten, waarvan er twee zijn die grenzen aan Oost-Vlaanderen, met name het subgebied Aalst-Ninove-Brussel en de 'luwe vlek'.

- In de landelijke kamer west, in het uiterste zuidwesten van Vlaams Brabant, ligt de nadruk op het behoud van het landelijk karakter. De open ruimte wordt er gereserveerd voor landbouw, natuur en water. De karakteristieken van de vrij compacte en kleine kernen worden behouden. Het toeristisch-recreatief medegebruik is een belangrijke troef voor het gebied. Binnen het subgebied worden drie landschappelijke eenheden onderscheiden, waarvan het 'groen heuvellandschap' grenst aan Oost-Vlaanderen. In deze eenheid is agrarische verbreding aangewezen, waarbij vooral gezocht kan worden in de toeristisch-recreatieve sfeer. Tuinbouw onder glas of plastic is uitgesloten. Landschappelijke veranderingen dienen vooral gericht te worden op een groen en aantrekkelijk landschap.
- Het verdicht netwerk wordt gekenmerkt door een mozaïek van functies en een zeer verscheiden palet aan open en bebouwde landschappen. Beleidsmatig is het de uitwerking op provinciaal niveau van de Vlaamse Ruit. Algemeen wordt er gesteld dat de lijninfrastructuur er de ruggengraat vormen voor de ontwikkelingen en dat het openbaar of collectief vervoer er maximaal dient uitgebouwd te worden. De openruimtefragmenten worden zo veel mogelijk beschermd en via een fijnmazig met elkaar verbonden. Cultuur en natuur zijn er de kapstok voor de toeristisch-recreatieve ontwikkeling.
- Het subgebied Aalst-Ninove-Brussel is een hoogdynamisch doorgangsgebied met verblijfskarakter. Goede ontsluiting naar de omringende stedelijke gebieden is er een belangrijke beleidsdoelstelling, net als de verbetering van de woonkwaliteit.
- Het subgebied 'luwe vlek' ligt ten westen van de A12 en ten noorden van de N9 (Aalst-Asse-Brussel) en is een openruimtegebied in het centrum van de Vlaamse Ruit waarin landbouw de belangrijkste openruimte-actor is. Agrarische en structurele verbreding zijn er mogelijk. Bovenlokale ontsluiting gebeurt vooral via de randen van het gebied. Het gebied moet gevrijwaard worden van de stedelijke druk, de open ruimte moet er behouden worden.

Relevante opties vanuit de deelstructuren zijn:

- de selectie van Liedekerke, Bever, Galmaarden-Rode, Roosdaal, Teralfene en Opwijk als hoofddorpen;
- de selectie van de N28 (Halle-Vilvoorde) en N255 (Edingen-Ninove) en N47 (Asse-Dendermonde) als secundaire weg type I, de N208 (E40 – N207, Liedekerke) als secundaire weg II, en van de N8 (Ninove-Brussel) en N9 (Aalst-Asse-Brussel) als secundaire weg type III;
- de selectie van Liedekerke als een regionaal openbaar vervoersknooppunt en van Asse als een bovenregionaal openbaar vervoersknooppunt;
- de selectie van de volgende natuurverbindingen in de natte sfeer: de valleien van de Wijsbeek, Beverbeek, Hollebeek, Nemerkendriesbeek en Waterschaapbeek en het Acrenbos en omgeving in het uiterste zuidwesten van Brabant, de grote Molenbeek en zijbeken als verbinding tussen de Dendervallei en het Neigembos en de Kesterheide en het complex van de Bellebeek en zijbeken met monding in de Dender ter hoogte van de grens tussen Denderleeuw, Liedekerke en Affligem.

3.4. Streekplan Zeeland

In het Streekplan Zeeland (vastgesteld ontwerp, juni 1997) wordt een onderscheid gemaakt tussen de stedelijke ontwikkelingszones en de landelijke gebieden:

- De Kanaalzone in Zeeuwsch-Vlaanderen (het gebied Terneuzen/Axel/Sas van Gent/Philippine/ Braakmanhaven) is een stedelijke ontwikkelingszone. Terneuzen moet als stedelijk centrum zo sterk mogelijk zijn en moet een functie vervullen voor het omliggende gebied (werk, ontspanning, winkelen, diensten). De kernen krijgen er een taakstelling in het opvangen van migratoire groei. Bedrijventerreinen van regionaal belang worden gesitueerd in de kanaalzone (zeehaventerreinen) en aan Terneuzen (stedelijke bedrijfsterreinen). Een goede afstemming tussen vervoer over water, over de weg en per rail en pijpleiding is noodzakelijk.
- In de landelijke gebieden aansluitend bij Oost-Vlaanderen zijn Hulst en Oostburg geselecteerd als dragende kernen. Zij vervullen een centrumfunctie voor de regio, ook in het opvangen van migratoire groei en regionale bedrijvigheid. In de stroken van de landelijke gebieden aansluitend bij de Oost-Vlaamse grenzen zijn de agrarische en specifieke regionale kwaliteiten richtinggevend voor de ontwikkeling. De landbouw vervult er de hoofdfunctie, maar binnen het geheel wordt ook speciale aandacht besteed aan het landschap, het plattelandstoerisme en de kernrandzones. De zone ten zuiden van Hulst is voor de ecologische ontwikkeling richtinggevend; natuur voert er dus de boventoon. Plaatselijke ontwikkelingen van plattelandstoerisme zijn mogelijk.

Andere relevante opties vanuit de deelstructuren zijn:

- de selectie van de wegen Hulst/grens en Terneuzen/grens als stroomweg;
- de selectie van de wegen Oostburg/Aardenburg/Eede/grens, IJzendijke/grens en Kanaalzone/Hulst/Clinge/Nieuw Namen als gebiedsontsluitingsweg.

3.5. Schéma de Développement de l'Espace Régional

In het Gewestelijk Ruimtelijk Ontwikkelingsplan van Wallonië (ontwerp oktober 1998) wordt een visie uitgewerkt tot op gewestelijk niveau. In dit ontwikkelingsplan zijn in de omgeving van Oost-Vlaanderen te onderscheiden:

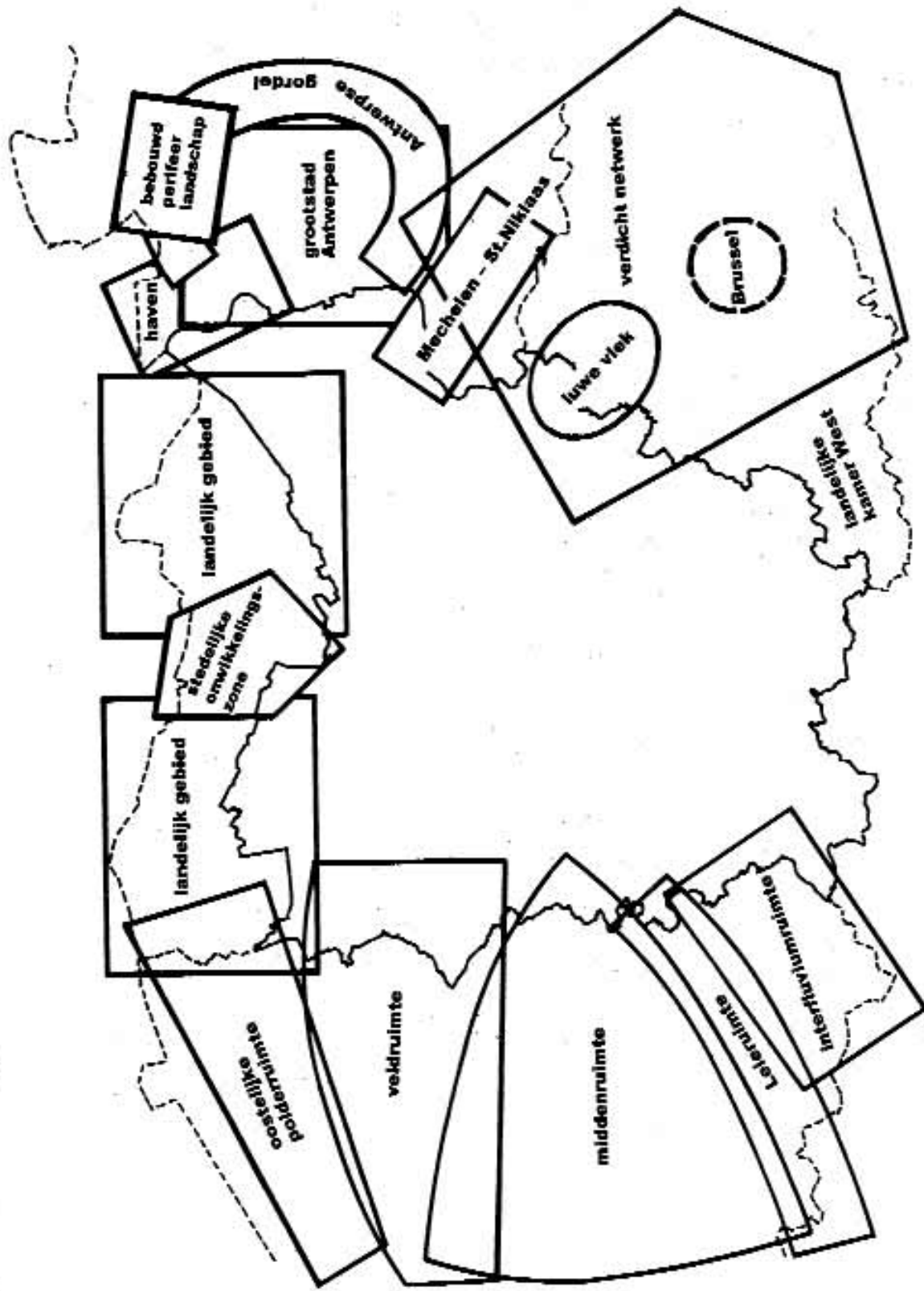
- de oostwest Eurocorridor over Kortrijk, Doornik, Bergen, Charleroi, Namen, Luik, als een bundel van bovengewestelijke infrastructuur met aanzienlijke ontwikkelingskansen voor de verschillende stedelijke polen die eraan gekoppeld zijn;
- de Waalse Driehoek, met vergelijkbare ontwikkelingsmogelijkheden en –problemen als de Vlaamse Ruit, waarbij grensoverschrijdende samenwerking en afstemming noodzakelijk zijn;
- het tussenliggende landelijk gebied van Henegouwen, dat aansluit op Oost-Vlaanderen, en waar economische ontwikkeling in evenwicht moet gebeuren met de natuurlijke bronnen. Ontwikkelingsperspectieven voor dit landelijk gebied zijn:
 - een harmonische en duurzame agrarische ontwikkeling gericht op diversificatie en kwaliteit;
 - het beschermen en herwaarderen van de diversiteit en de kwaliteit van het landschap;
 - het behoud en de versterking van de biodiversiteit.

Relevante opties vanuit de deelstructuren zijn:

- de aanduiding van Lessen en Leuze als (bovenlokale) pool in een landelijk gebied en van Ath als een (stedelijke) pool;
- de aanduiding van de A8 als een as voor wegverkeer van gewestelijk belang;
- de aanduiding van de spoorweg Bergen/Ath/Lessen/Geraardsbergen als een spoorverbinding van gewestelijk belang.

▶ 4. SECTORALE STUDIES EN BELEIDSDOCUMENTEN

Andere beleidsplannen binnen de provincie, facet- of sectorplannen, goedgekeurd of grotendeels gedragen door de betrokken instanties, werden bestudeerd. Ze zijn van belang voor het detecteren van problemen en gewenste ontwikkelingen of projecten binnen de provincie. De inhoud ervan wordt niet expliciet beschreven in dit ruimtelijk structuurplan, maar de geformuleerde visie werd wel afgewogen bij het formuleren van de provinciale ruimtelijke visie. De literatuurlijst geeft een overzicht van de geconsulteerde plannen en documenten.



Bron: RSP Antwerpen / RSP West-Vlaanderen / Streekplan Zeeland / RSP Vlaams-Brabant

[Figuur 42: Deelruimten in de omgevende provincies]



RICHTINGGEVEND GEDEELTE

In het richtinggevend gedeelte wordt de provinciale visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie toegelicht en worden de taakstellingen die opgelegd zijn door de hogere overheid verder uitgewerkt.

In hoofdstuk 1 worden de algemene uitgangspunten voor het provinciaal ruimtelijk beleid weergegeven, die aan de grondslag liggen van de verdere visievorming.

In hoofdstuk 2 wordt de globale visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie als geheel weergegeven.

In hoofdstuk 3 wordt deze visie per deelruimte verder uitgewerkt.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie als geheel en de visie per deelruimte vormen het afwegingskader om de gewenste ontwikkelingen per deelstructuur op elkaar af te kunnen stemmen.

De uitwerking van de visie en de taakstellingen per deelstructuur gebeurt in de volgende hoofdstukken:

- ▶ de gewenste nederzettingsstructuur..... (hoofdstuk 4);
- ▶ de gewenste openruimtestructuren, onderverdeeld in de gewenste landschappelijke structuur, de gewenste natuurlijke structuur en de gewenste agrarische structuur..... (hoofdstuk 5);
- ▶ de gewenste toeristisch-recreatieve structuur..... (hoofdstuk 6);
- ▶ de gewenste ruimtelijk-economische structuur..... (hoofdstuk 7);
- ▶ de gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren..... (hoofdstuk 8).

Achteraan in de tekst is een begrippenlijst terug te vinden waarin de specifieke termen die doorheen het provinciaal structuurplan gebruikt worden, verklaard worden.

1

Hoofdstuk 1:

Algemene uitgangspunten

► 1. HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN ALS BELEIDSKADER EN DUURZAME RUIMTELIJKE ONTWIKKELING ALS UITGANGSHOUDING

De uitgangspunten en principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen onderschreven en gelden als vertrek-basis en beleidskader.

Het begrip 'duurzame ruimtelijke ontwikkeling' staat hierin centraal. Er wordt erkend dat het complex samenspel van opeenvolgende maatschappelijke ontwikkelingen de ruimte vorm geeft en continu verandert. Er wordt vastgesteld dat de maatschappelijke evoluties geleid hebben tot een problematische ruimtelijke ontwikkeling, die het functioneren van een aantal maatschappelijke functies in het gedrang brengt en toekomstige ontwikkelingen hypothekeert. Het ruimtelijk beleid dient rekening te houden met de bestaande ruimtelijke structuur (historische ruimtelijke context), de maatschappelijke dynamiek (functionele ruimtelijke context) en de wederzijdse invloed van hoe de ene activiteit zich ruimtelijk situeert en functioneert op de ruimtelijke situering en het functioneren van de andere maatschappelijke activiteiten (fysiek ruimtelijke context).

Anders gezegd, een duurzaam ruimtelijk beleid vertrekt van de bestaande ruimtelijke structuur, leidt de ruimtelijke ontwikkeling van maatschappelijke functies in goede banen en dit zonder het functioneren en de evolutie van deze maatschappelijke functies, nu en in de toekomst, in het gedrang te brengen. De ruimtelijke draagkracht en ruimtelijke kwaliteit zijn basisbegrippen in het duurzaam ruimtelijk beleid.

► 2. EEN RUIMTELIJK BELEID GEBASEERD OP RUIMTELIJKE DRAAGKRACHT EN GERICHT OP RUIMTELIJKE KWALITEIT

Naast het respect voor de ruimtelijke draagkracht, is het streven naar ruimtelijke kwaliteit een uitgangspunt voor een duurzaam ruimtelijk beleid. Ruimtelijke kwaliteit en draagkracht drukken een oordeel uit dat socio-cultureel en dus tijdsgebonden, bepaald is en mede ingevuld wordt afhankelijk van wie beoordeelt. Daarom zijn die begrippen niet eenduidig te definiëren.

Een aantal min of meer algemeen aanvaarde kwaliteitsbepalingen zijn van structurerend belang in de ruimtelijke ontwikkeling en kunnen de basis vormen voor de visievorming over de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling:

- De omgevingskwaliteit van de steden wordt vaak als negatief beschouwd (verloederd, druk, vuil, gevaarlijk, beklemmend, enz.) en is één van de redenen waarom gezinnen uit de stad wegtrekken of er niet willen wonen. Dit weegt op de leefbaarheid van de resterende stedelijke functies.
- De intrinsieke kwaliteit van het landelijk gebied wordt vaak als een meerwaarde beschouwd voor het wonen (rustig, groen, openheid, 'op de buiten'), waardoor heel wat gezinnen kiezen voor een woning in een landelijke omgeving. Hierdoor gaat de intrinsieke kwaliteit van het landelijk gebied verloren.
- Het toegenomen verkeer op de wegen wordt algemeen als bedreigend beschouwd voor de kwaliteit van de woonomgeving en de veiligheid. Toch blijven de verschillende functies zich steeds verder verspreiden en autogericht lokaliseren en worden er nog steeds heel wat woningen gebouwd langsheen belangrijke verkeerswegen.

- Er is een tendens waar te nemen naar steeds verdere scheiding van functies wegens een veranderde tolerantiedrempel. Heel wat gebouwen (woningen, bedrijven, enz.) worden compromisloos in de ruimte ingeplant zonder rekening te houden met de ruimtelijke context.
- Er is een groeiend maatschappelijk ecologisch bewustzijn.

▶ 3. CONCRETE INVULLING VAN HET BEGRIP 'DUURZAME RUIMTELIJKE ONTWIKKELING' IN HET PROVINCIAAL RUIMTELIJK BELEID

Het begrip 'duurzame ruimtelijke ontwikkeling' wordt vertaald in vier uitgangspunten voor het ruimtelijk beleid. Deze uitgangspunten vormen de basis voor het uitwerken van de visie op de gewenste ruimtelijke structuur van de provincie.

3.1. Herstel van het evenwicht in de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende functies, door een gebiedsgerichte afweging en complementaire ontwikkelingsperspectieven

Binnen de provinciale ruimte moeten alle maatschappelijke functies zich ten volle kunnen ontwikkelen. Aangezien de ontwikkeling van de ene functie soms ruimtelijke randvoorwaarden of grenzen stelt aan de ontwikkeling van een andere functie, moet binnen de provincie een gebiedsgerichte afweging worden gemaakt waar de ontwikkeling van welke functie primeert of waar men randvoorwaarden mag stellen aan de ruimtelijke ontwikkeling van een andere functie.

Deze gebiedsgerichte afweging wordt gebaseerd op de eigenheid van het gebied en zijn specifieke problemen en potenties. Daarom worden in de provincie verschillende deelruimten onderscheiden. Voor elke deelruimte wordt een globale ontwikkelingsvisie of hoofddoelstelling vooropgesteld, die aangeeft hoe de verschillende functies er zich ruimtelijk kunnen ontwikkelen. Ook binnen een deelruimte kan voor sommige gebiedsdelen een verder onderscheid gemaakt worden tussen de ontwikkelingsmogelijkheden van de verschillende functies.

Dit veronderstelt dat binnen de deelruimten en haar gebiedsdelen en tussen de deelruimten onderling, complementaire ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende ruimtelijke functies (ook deelstructuren genoemd) vooropgesteld worden. Complementariteit betekent dat de ontwikkelingsmogelijkheden en maatregelen t.o.v. de verschillende deelstructuren in samenhang worden bekeken, met als doel het verwezenlijken van een evenwichtige ontwikkeling binnen de deelruimte zelf. Complementariteit veronderstelt eveneens dat er voor dezelfde deelstructuur (bv. het wonen) andere ontwikkelingsperspectieven gelden in verschillende deelruimten.

3.2. Omgaan met de eindigheid van de ruimte door verweving van functies en samengebruik van de ruimte

De ruimte is eindig. Opdat alle deelstructuren optimaal kunnen ontwikkelen, is het noodzakelijk om de oppervlakte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Hierbij staan de verweving van functies en het samengebruik van de ruimte voorop.

Verweving van functies betekent dat functies die elkaar niet hinderen, niet ruimtelijk worden verspreid maar worden samengebracht, zodat nodeloze versnippering van de beschikbare ruimte wordt voorkomen. Hierbij geldt als belangrijk voordeel dat verweving van functies vaak een meerwaarde vormt in het functioneren van de verschillende deelstructuren (bv. synergieën tussen bedrijven, de nabijheid van voorzieningen in de woonomgeving). De af te leggen afstanden worden verkleind en alternatieven voor het autoverkeer worden mogelijk. De grotere concentratie biedt een ruimer draagvlak voor een efficiënt openbaar vervoer. Verweving van functies veronderstelt dat elke functieontwikkeling rekening houdt met de ruimtelijke randvoorwaarden die de omgeving inzake kwaliteit stelt.

Samengebruik van de ruimte houdt in dat verschillende functies dezelfde ruimte gebruiken. In tegenstelling tot monofunctionaliteit leidt multifunctionaliteit tot een globaal gunstiger oppervlaktesaldo. Op provinciaal niveau betekent samengebruik dat binnen hetzelfde gebied de nodige ontwikkelingskansen worden geboden aan verschillende functies. Hierbij moet de afweging worden gemaakt of die functies nevensgeschikt, dan wel boven- of ondergeschikt zijn en moet worden aanvaard dat samengebruik randvoorwaarden kan inhouden in de ontwikkelingsperspectieven van de betreffende functies.

3.3. De historische ruimtelijke context en de bestaande ruimtelijke structuur als aanknopingspunt en randvoorwaarde voor een kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling

De historische ruimtelijke structuur is, in mindere of meerdere mate, nog afleesbaar in de ruimte en het functioneren van die ruimte. Cultuurhistorische landschapsrelicten, reliëfkenmerken, het belang van waterlopen in de urbane en de niet-bebouwde ruimte, enz. worden als ruimtelijke kwaliteiten ervaren. De historisch gegroeide steden hebben nog steeds een rol als centrale plaatsen in het dagelijkse leven en vormen referentiepunten in de ruimtelijke ontwikkeling. Wegens hun functioneel-ruimtelijke en fysiek-ruimtelijke potenties worden de elementen van het fysisch systeem (reliëfkenmerken, waterlopen,...) en de nederzettingsconcentraties (steden en dorpen) in de ruimtelijke ontwikkeling vooropgesteld als aanknopingspunt.

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan wordt ervan uitgegaan dat rekening gehouden moet worden met de bestaande ruimtelijke structuur en dat deze randvoorwaarden kan stellen aan de toekomstige ontwikkelingen van de verschillende deelstructuren. Hierbij wordt echter evenzeer vooropgesteld dat in de toekomst nieuwe ongewenste ontwikkelingen uitgesloten moeten worden.

3.4. Het aanvaarden en aanwenden van de mobiliteit als ruimtelijk ordenend principe in een netwerksamenleving

Aangezien de huidige maatschappelijke evoluties de ruimte vormgeven, worden die aanvaard en als uitgangspunt genomen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Dit betekent niet dat de recente ruimtelijke ontwikkelingen als referentiekader worden genomen, aangezien door de ongecontroleerde ruimtelijke groei, de evolutie van de samenleving op haar ruimtelijke grenzen stoot. Dit betekent wel dat men de ruimtelijke ontwikkeling van de maatschappij in goede banen leidt, rekening houdend met de maatschappelijke krachten en met de ruimtelijk structurerende maatschappelijke evoluties.

Het ontstaan en de groei van de netwerkmaatschappij zijn daarbij de basisbeginselen. Naar de ruimtelijke ontwikkeling betekent dit dat aanvaard wordt dat niet alle functies op alle plaatsen aanwezig moeten zijn en dat ze niet overal gelijke ontwikkelingskansen moeten krijgen. Bovendien moeten ruimtelijke ontwikkelingen in een ruimer, grensoverschrijdend (gemeentegrens, provinciegrens, enz.) verband gezien worden.

Er zal worden gezocht naar de meest geschikte plaats voor de ontwikkeling van de verschillende functies, rekening houdend met bestaande kwaliteiten en met de afweging tussen de mogelijke negatieve effecten en de positieve gevolgen.

Binnen deze netwerkmaatschappij mag het ruimtelijk structurerend vermogen van het mobiliteitsgebeuren in de verstedelijking niet ontkend worden. Dit betekent niet dat een verdere ongecontroleerde ruimtelijke groei gebaseerd op de autobereikbaarheid wordt nagestreefd. De lijninfrastructuur worden aangewend als ruimtelijk ordenende elementen, in de zin dat hoogdynamische ontwikkelingen daar worden voorzien waar de ontsluitingspotenties het hoogst zijn en dat de bereikbaarheid beperkt wordt daar waar hoogdynamische ontwikkeling niet gewenst is.

Het verkeers- en vervoerssysteem is op zijn beurt volgend en de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen moeten verder ondersteund worden door het mobiliteitsgebeuren hiernaar te organiseren. Dit betekent dat bereikbaarheid niet eenzijdig vanuit autobereikbaarheid wordt gedefinieerd, maar dat daarentegen multimodaliteit vooropstaat en gestreefd wordt naar de ontwikkeling van alternatieven voor het wegverkeer. Het schaalniveau waarop en de functies waarvoor bereikbaarheid wordt nagestreefd, bepalen welke vervoerssystemen benadrukt moeten worden.

Voor het uitwerken van de taakstellingen van het provinciaal ruimtelijk structuurplan worden de uitgangspunten vertaald in algemene ruimtelijke principes per deelruimte en uitgewerkt in de visie per deelstructuur.

Deelstructuren zijn de ruimtelijke vertalingen van een aantal maatschappelijke functies: de nederzettingsstructuur, de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, de toeristisch-recreatieve structuur, de economische structuur, de lijninfrastructuur.

Deelruimten zijn de verschillende gebiedsdelen in de provincie waarvan de ruimtelijke structuur wordt bepaald door een specifieke wisselwerking tussen de verschillende deelstructuren en ruimtelijke elementen. Aangezien deze wisselwerking – en dus de ruimtelijke structuur – verschillend is van gebied tot gebied, kunnen er meerdere deelruimten in de provincie worden onderscheiden. Deelruimten zijn derhalve delen van de provincie waarvoor telkens een geëigende ruimtelijke visie wordt uitgewerkt.

► 1. EEN GEDIFFERENTIEERDE ROL VOOR ELKE DEELRUIMTE

De provincie is geen geïsoleerd geheel. De ruimtelijke ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen worden in belangrijke mate bepaald door dynamieken van Vlaams of internationaal niveau.

Die ontwikkelingen moeten in goede ruimtelijke banen geleid worden. Gelet op de bestaande ruimtelijke verschillen en de verschillende potenties voor elke deelruimte, is het niet wenselijk dat dezelfde ontwikkelingen zich over de hele provincie in dezelfde mate doorzetten. Elke deelruimte heeft dan ook een eigen rol te spelen in het functioneren van de provincie als geheel en van de provincie in een ruimere context.

De gewenste rol van elke deelruimte in de verdere provinciale ontwikkeling, is bepalend voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen binnen elke deelruimte op zich.

1.1. Globale ontwikkelingsvisie voor de Oost-Vlaamse deelruimten in de Vlaamse Ruit

Conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de verdere economische dynamiek en verstedelijkingsdruk die zich in Oost-Vlaanderen voordoen vanuit de internationale netwerken, bij voorkeur in het Oost-Vlaamse deel van de Vlaamse Ruit opgevangen. Hierbij staat het bundelen van stedelijke functies voorop, enerzijds om de beschikbare stedelijke potenties optimaal te benutten, anderzijds om de resterende open ruimte en haar diverse functies in de Vlaamse Ruit te vrijwaren. Elke provinciale deelruimte in de Vlaamse Ruit krijgt daarom een eigen rol te vervullen.

Dit vertaalt zich in onderstaande ontwikkelingsperspectieven:

- Het grootstedelijk gebied Gent en het E17-netwerk moeten instaan voor het opvangen van de dynamiek inzake wonen en bedrijvigheid die uitgaat van de Vlaamse Ruit, met een specifieke rol als multimodale economische poorten voor de Gentse Zeehaven en de Waaslandhaven.
- De Dendersteden spelen een belangrijke rol in het voorkomen van verdere verstedelijking van de open ruimte en het ombuigen van de toenemende pendel naar Brussel en Antwerpen vanuit het achterliggende openruimtegebied. Elke Denderstad dient hierbij op een niveau te functioneren dat afgestemd is op de eigen mogelijkheden. Voor Aalst betekent dit dat ontwikkelingen vanuit Vlaams niveau opgevangen kunnen worden, terwijl Dendermonde, Ninove en Geraardsbergen elk op hun eigen kleinstedelijk niveau taken van provinciaal belang dienen op te nemen.
- De Scheldevallei heeft een belangrijke natuurlijke en recreatieve functie als groene long in de Vlaamse Ruit.
- De resterende open ruimten in de sterk verstedelijkte Vlaamse Ruit zijn van belang voor het behoud van een leefbaar woonklimaat en voor de productie van land- en tuinbouwgoederen t.b.v. de Vlaamse Ruit.

1.2. Globale ontwikkelingsvisie voor de openruimtegebieden in Oost-Vlaanderen

De gebieden in de openruimtegedeelte van de provincie spelen, als onderdeel van grensoverschrijdende openruimtegeheelten, een belangrijke complementaire rol t.o.v. de internationale stedelijke netwerken in de Benelux Delta. Deze rol situeert zich op het vlak van:

- een belangrijke beschermings- en herstelfunctie inzake natuur en milieu, maar ook voor watervoorziening en waterbeheersing;
- een belangrijke landbouwproductiefunctie van levensmiddelen en basisproducten voor de industrie;
- een belangrijke toeristische en recreatieve functie t.o.v. de omgevende dichtbevolkte stedelijke netwerken.

Dit wordt vertaald in volgende ontwikkelingsperspectieven:

- de leefbaarheid van de open ruimte moet gebaseerd zijn op de versterking van de openruimtefuncties volgens de eigenheid van elk openruimtegebied. Hierbij staat de onderlinge evenwichtige ontwikkeling tussen de openruimtefuncties voorop. Wegens de beperkte resterende oppervlakte, moet zoveel mogelijk worden gestreefd naar verweving van openruimtefuncties. Gebiedsgerichte afweging moet hierbij duidelijk maken waar welke openruimtefuncties primeren, en waar ze neven- of ondergeschikt zijn aan de andere;
- in de kleine steden en belangrijke dorpen in de openruimtegebieden is een selectieve groei vereist op maat van het openruimtegebied, om de tewerkstellings- en verzorgingsfunctie in de openruimtegebieden veilig te stellen.

► 2. EEN SAMENHANGENDE ONTWIKKELING VAN DE DEELSTRUCTUREN OVER DE DEELRUIMTEN HEEN

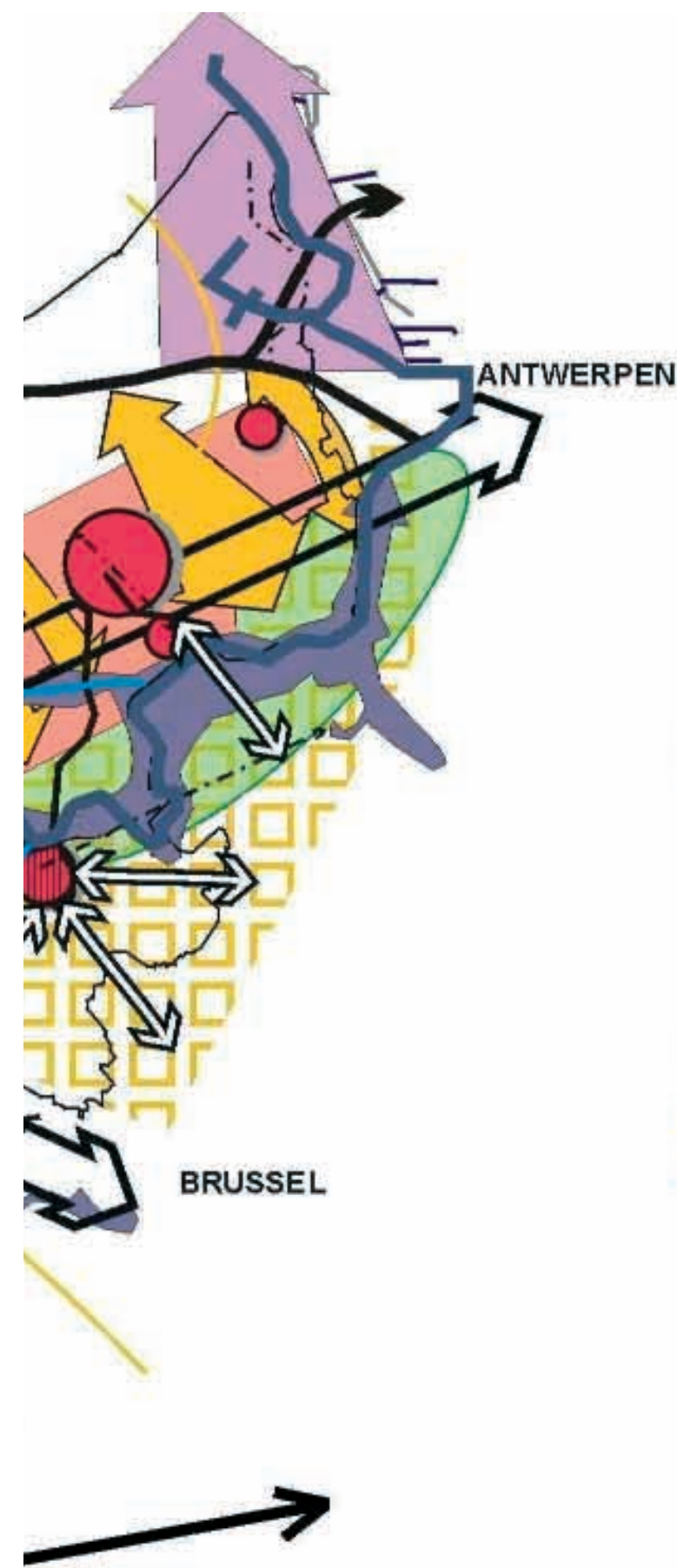
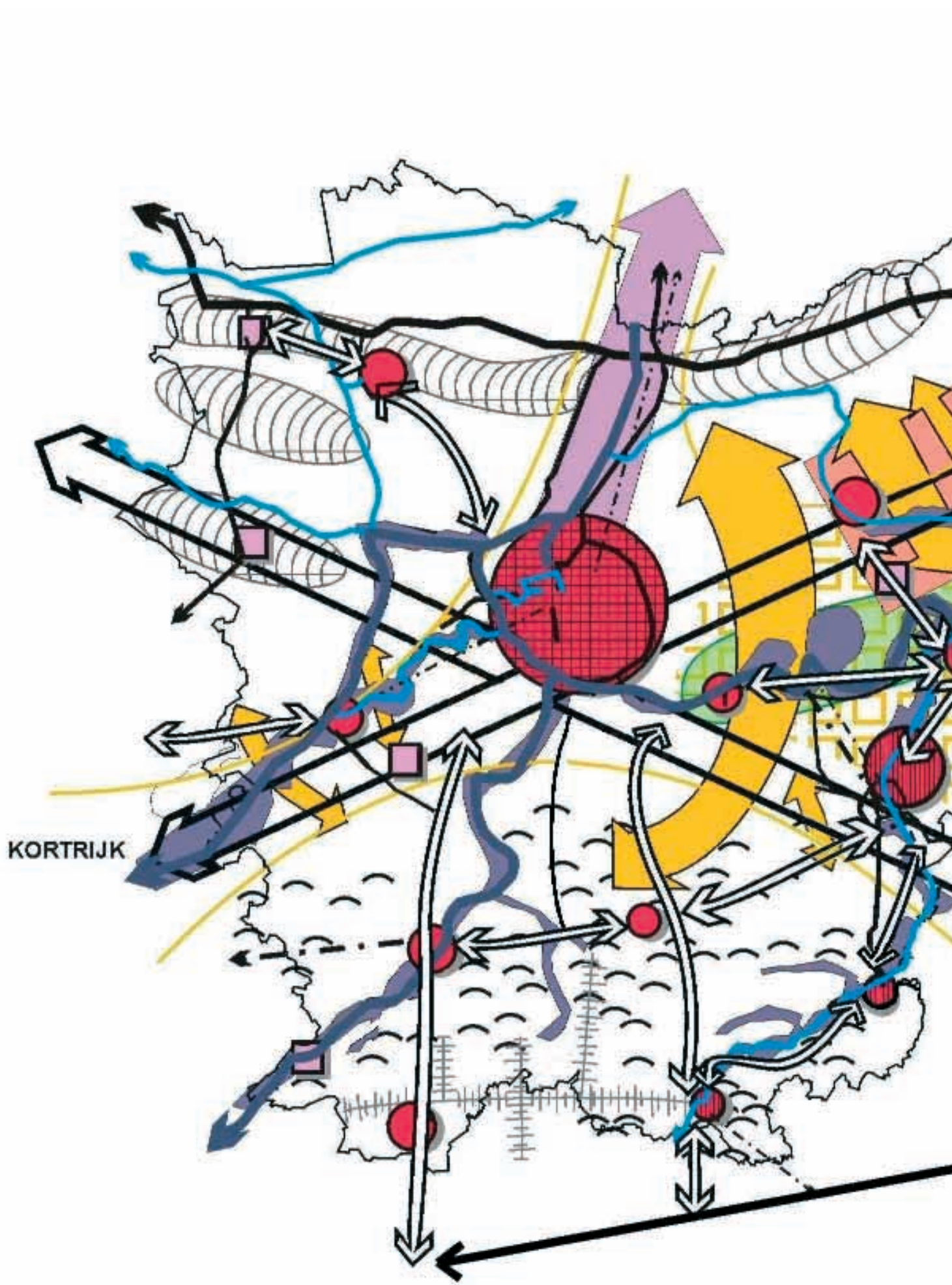
Binnen de provincie kunnen de deelruimten niet als geïsoleerde en onafhankelijk van elkaar functionerende gebieden worden beschouwd. Men moet rekening houden zowel met functionele als met ruimtelijke verbanden over de deelruimten heen. Die verbanden op provinciaal niveau kunnen grotendeels vanuit de deelstructuren worden bepaald. Daarom kan voor elke deelstructuur een gewenste ontwikkeling vooropgesteld worden voor de provincie als geheel, waarbij de functionele verbanden binnen en over de provinciegrenzen heen wordt geconcretiseerd.

De gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de deelstructuren wordt verder uitgewerkt in latere hoofdstukken. Voor het geheel van de provincie staan volgende hoofdlijnen voorop:

- een hiërarchische ontwikkeling van stedelijke gebieden en economische knooppunten verspreid over de provincie, als centrale plaatsen met elk een eigen achterland; langsheen de E17 wordt de ontwikkeling gestructureerd in een stedelijk netwerk;
- de reliëfstructuren en waterloopsystemen van provinciaal belang als ecologische verbanden en dragers voor toerisme en recreatie;
- de landschapsstructuren als kader voor de verdere ontwikkeling van de landbouw;
- openruimteverbindingen tussen en doorheen de sterk verstedelijkte gebieden als buffer tegen de verstedelijking en verbinding van de openruimtefuncties;

- de bundels van lijninfrastructuren en enkelvoudige lijninfrastructuren van bovenprovinciaal en provinciaal belang als binding in de hiërarchische spreiding van stedelijke gebieden en economische knooppunten.

Op figuur 43 wordt de globale ontwikkelingsvisie weergegeven waarbij zowel de belangrijkste elementen uit de deelruimten, als de belangrijkste elementen van de deelstructuren over de deelruimten heen opgenomen werden. Zie respectievelijk punt 1 – een gedifferentieerde rol voor elke deelruimte en punt 2 – een samenhangende ontwikkeling van de deelstructuren over de deelruimten heen.



- LEGENDE**
- grootstedelijk gebied Gent
 - E17-netwerk
 - Dendersteden
 - (hiërarchie) stedelijke gebieden
 - specifieke economische knooppunten
 - groene long in de Vlaamse Ruit
 - open ruimtenfragmenten in de Vlaamse Ruit
 - openruimtegebieden
 - openruimtecorridor
 - heuvelkam Vlaamse Ardennen
 - heuvels zand- en leemstreek
 - dekzandruggen
 - rivervallelen
 - structurerende infrastructuurbundel van (inter)nationaal belang
 - structurerende infrastructuurbundel van regionaal belang
 - poort
 - hoofdwegen
 - primaire wegen
 - hoofdspoorweg
 - regionale spoorweg
 - hoofdwaterwegen
 - secundaire waterwegen



[Figuur 43: Globale ontwikkelingsvisie]



Hoofdstuk 3:

Ontwikkelingsvisies voor de deelruimten

▶ 1. HET OOST-VLAAMS KERNGEBIED, GROEIPOOL IN OOST-VLAANDEREN

Centraal in het Oost-Vlaams Kerngebied ligt het Grootstedelijk gebied Gent. Hoogdynamische ontwikkelingen worden opgevangen in het stedelijk gebied. Hoewel de omgevende dorpen een sterke functionele relatie hebben met het stedelijk gebied, moet verdere uitbreiding van de stedelijke functies voorkomen worden. De belangrijke rol van de open ruimte voor het stedelijk gebied moet behouden en versterkt worden. Verdere verstedelijking moet in elk geval vermeden worden.

Op Vlaams niveau wordt met het oog op de afbakening van het stedelijk gebied een visie ontwikkeld. De ruimtelijke concepten voor het Oost-Vlaams Kerngebied bevatten volgende aandachtspunten voor de afbakening van het stedelijk gebied:

- een kwantitatieve en kwalitatieve versterking van het stedelijk gebied als woonomgeving;
- de interne en externe bereikbaarheid van de stedelijke functies garanderen;
- een versterking van de omgevende openruimtefuncties in samenhang met de stedelijke functies.

Een stedelijk lichaam met omgevende dorpen

Er wordt een morfologisch samenhangend stedelijk lichaam ontwikkeld. Ruimtelijk duidelijk onderscheiden, maar met een functionele relatie met de omgevende forenzenwoondorpen. De kernstad, de 19^{de} en 20^{ste}-eeuwse gordel, de stedelijke wijken en een aantal perifere kernen kunnen ontwikkelen in ruimtelijke samenhang met het stedelijk gebied. Het vergroeien van de omgevende dorpen met dit stedelijk lichaam moet worden tegengegaan. In die dorpen kunnen geen bovenlokale voorzieningen en bedrijvigheid ontwikkelen. Ze staan enkel in voor de opvang van de eigen lokale groei inzake wonen.

Openbaar vervoer, de relatie tussen stad en dorpen

De openbaar vervoersassen vormen structurerende elementen voor de stedelijke ontwikkeling en de relatie met de omgevende dorpen. Stedelijke ontwikkelingen worden geënt op bestaande/uit te bouwen openbaar vervoersassen. Ook lokale woonontwikkeling wordt bij voorkeur voorzien nabij haltes van openbaar vervoer.

Het spoorwegnetwerk vormt een verbindend net voor het grootstedelijk gebied intern en met de forenzenwoondorpen, terwijl tram en bus instaan voor een ontsluitend net voor het stedelijk gebied. De verdere uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk moet gebeuren door afstemming van het overig openbaar vervoersnet met de omliggende dorpen en in de provincie.

De R4 wordt uitgebouwd als grootstedelijke verdeelweg. Knooppunten van openbaar vervoer met de R4 vormen belangrijke locaties voor regionale bedrijvigheid. Het openbaar vervoersnetwerk en de radiale verzamelwegen moeten dan ook optimaal aansluiten op R4-openbaar vervoersknooppunten.

De belangrijkste steenwegen worden gestructureerd als multifunctionele hoofdstraten en moeten, als kleinstedelijke centrumzones, goed bereikbaar zijn voor openbaar vervoer en fiets.

Open ruimte als band tussen stad en buitengebied

De openruimtestructuren worden ingeschakeld als verbinding tussen het stedelijk gebied en de omgevende open ruimte. De valleien worden als ecologische en recreatieve assen doorgetrokken in het stedelijk gebied. De ecologische functie in het stedelijk gebied wordt versterkt en de toeristisch-recreatieve functie van de stad en de open ruimte worden gekoppeld. Aansluitend op het stedelijk gebied worden de randstedelijke groenstructuren ontwikkeld. Zo wordt de open ruimte functioneel ingeschakeld in het stedelijk gebeuren.

Binnen die openruimtestructuren bevindt zich een actieve, toekomstgerichte land- en tuinbouw. De ontwikkeling van een duurzame land- en tuinbouw die een meerwaarde biedt aan het Oost-Vlaams Kerngebied wordt ruimtelijk ondersteund. Belangrijke aandachtspunten in dit verband zijn: het openhouden van de open ruimte voor de rundveehouderij, de belangrijke economische waarde van de sierteelt, de functionele waarde van producten voor de versmarkt, het netwerk van bedrijven die actief zijn op vlak van toerisme, landbouweducatie, thuisverkoop, e.d.

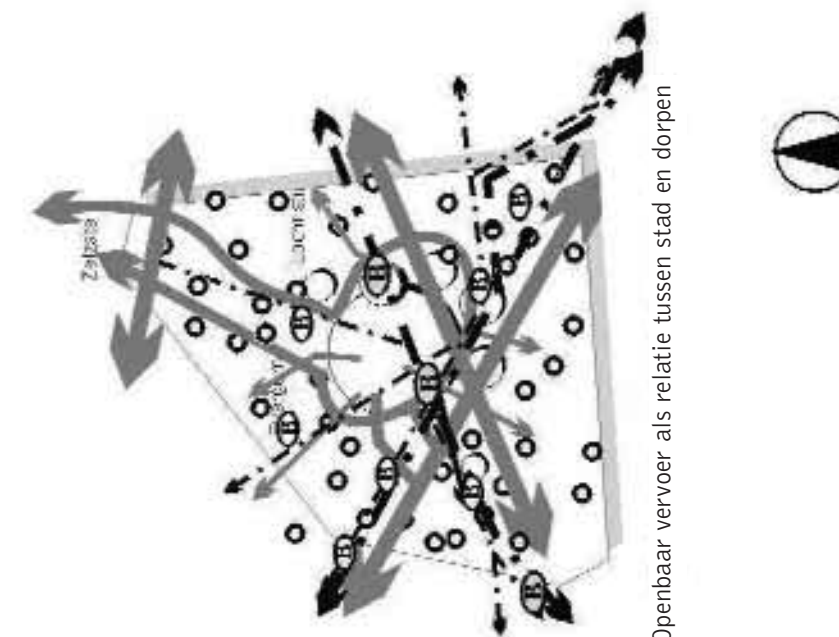
Regionale tewerkstelling op goed ontsloten locaties

De regionale bedrijvigheid wordt gesitueerd op goed bereikbare locaties. De voorkeur gaat uit naar locaties op knooppunten van openbaarvervoersassen met de R4.

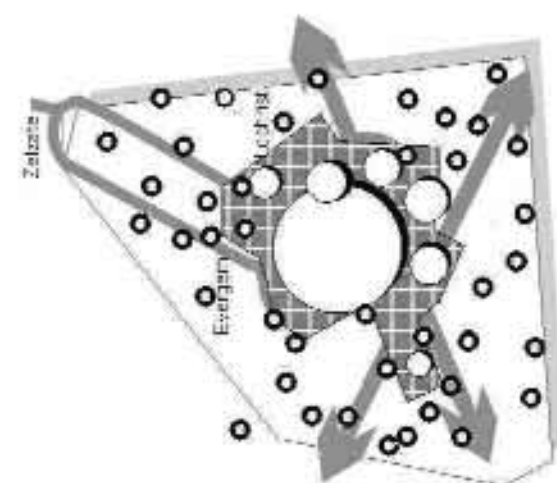
Kantoorontwikkelingen worden voorzien op locaties op of nabij knooppunten van openbaar vervoer. Rond de stations Gent Sint-Pieters en Dampoort wordt een hogere dichtheid van kantoren en diensten nagestreefd. Voor kleinere kantoren zijn er mogelijkheden nabij kleinere openbaarvervoersknooppunten.

Zo blijft de centrale functie van het grootstedelijk gebied Gent gegarandeerd en wordt tegelijk congestie, die het intern functioneren kan bedreigen, voorkomen.

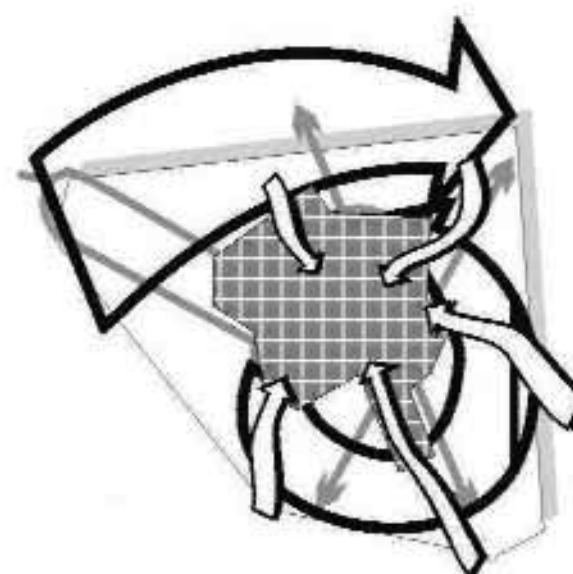
Oost-Vlaams Kerngebied als groeipool



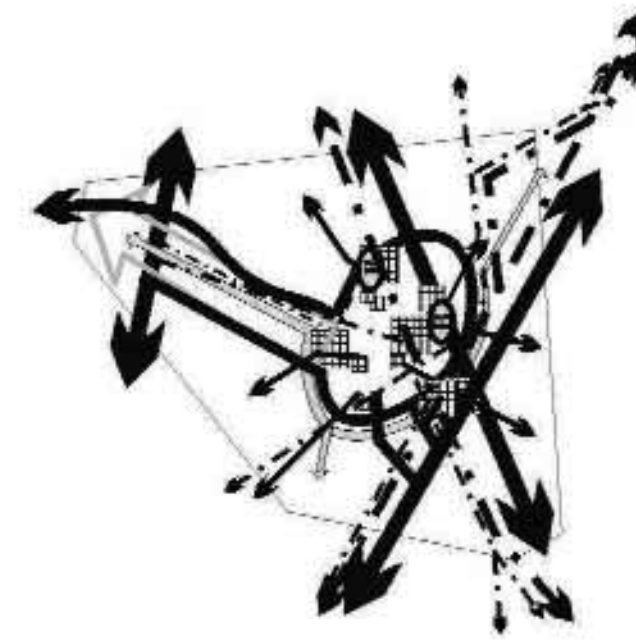
Openbaar vervoer als relatie tussen stad en dorpen



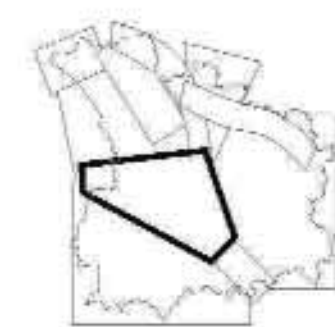
Een stedelijk lichaam met omgevende dorpen



Open ruimten als binding tussen stad en openruimtegebied



Regionale tewerkstelling op goed ontsloten plaatsen



[Figuur 44: Ruimtelijke visie voor het Oost-Vlaams Kerngebied]

▶ 2. HET E17-NETWERK ALS STEDELIJK NETWERK OP PROVINCIAAL NIVEAU

Het E17-netwerk moet de (stedelijke) dynamiek in het spanningsveld Gent-Antwerpen opvangen. Door die te concentreren en te bundelen in het netwerk wordt de verdere verstedelijking van de openruimtegebieden voorkomen. Het ruimtelijk beleid is gericht op:

- het bieden van voldoende ruimte om bijkomende ontwikkelingen op te vangen;
- het versterken van de woonomgevingskwaliteit in het netwerk;
- het behoud van de relatie tussen de openruimtegebieden doorheen het E17-netwerk.

Deze uitgangspunten worden vertaald in volgende ruimtelijke principes:

Structureren van de interne en externe bereikbaarheid

Bereikbaarheid is een belangrijke factor in de ontwikkeling van stedelijke functies. De lijn-infrastructuren vormen daarom een structurerend gegeven bij de ruimtelijke ontwikkeling van het netwerk. De spoorwegstations zijn de verzamel- en ontsluitingspunten voor het personenvervoer. De N70 fungeert als hoofdstraat in het netwerk en staat in voor de interne bereikbaarheid. De diverse wegverbindingen naar het hoger wegennet staan in voor de ontsluiting van het netwerk. Een selectieve bereikbaarheid van het E17-netwerk vanuit het Noordelijk Openruimtegebied moet echter de verdere verstedelijking van de open ruimte voorkomen.

Wonen en woonondersteunende functies bundelen en verweven in de kernen

Bijkomende woonmogelijkheden worden voorzien in de bestaande woonconcentraties, met name het regionale gebied Sint-Niklaas, de kleinstedelijke gebieden Lokeren, Beveren/Melsele en Temse en de hoofddorpen en woonkernen. Het bestaand hiërarchisch verschil tussen de kernen op het vlak van voorzieningenniveau wordt bewaard en versterkt.

Openruimtecorridors, buffer tussen de stedelijke ontwikkelingen

Om het ontstaan van één verstedelijkte band langs de E17 te voorkomen, moeten de openruimtecorridors behouden blijven. In deze corridors moet verdere verstedelijking tegengegaan worden. De corridors zorgen voor evenwicht tussen de openruimte- en de stedelijke functies in het netwerk, bevorderen de kwaliteit van de woonomgeving, bewaren de functionele relatie tussen de openruimtegebieden en vormen een duidelijke grens tussen het stedelijk gebied en de open ruimte. Een gemengde landbouw met een divers aanbod wordt gestimuleerd in overeenstemming met de agrarische opportuniteiten (cfr. aanwezigheid van hoog gespecialiseerde bedrijven, verwerkings- en afzetinfrastructuur) en de fysieke kwetsbaarheden.

Er moeten openruimtecorridors behouden blijven tussen de verschillende kernen in het E17-netwerk, alsook tussen het netwerk en het Oost-Vlaams Kerngebied en het grootstedelijk gebied Antwerpen. Ten noorden van het E17-netwerk vormt de land- en tuinbouw een harde begrenzing tegen het uitdeinen van de stedelijke functies naar het Noordelijk Openruimtegebied.

Regionale economie op goed ontsloten plekken en gekoppeld aan de centrale plaatsen

Om de economische groei in het E17-netwerk op te vangen, worden bijkomende bedrijventerreinen voorzien. Aandachtspunten bij het voorzien van regionale bedrijventerreinen zijn:

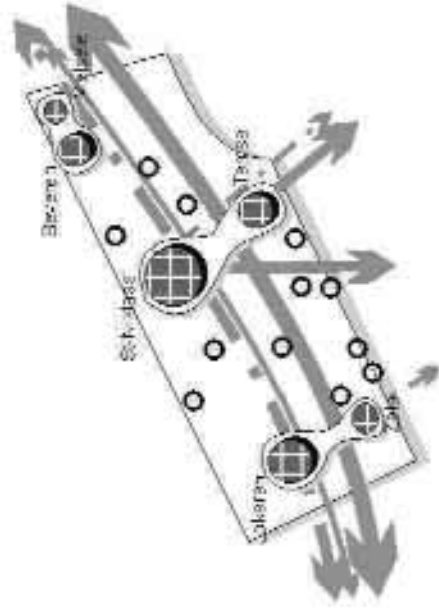
- een goed ontsloten locatie (t.o.v. E17);
- bereikbaarheid voor het openbaar vervoer;
- een ruimtelijke en functionele koppeling van het bedrijventerrein met stedelijke kern/economisch knooppunt (recreatieve (groen)gebieden, grootschalige handelsconcentraties, ...) met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en multifunctionaliteit.

De stationsomgeving in de economische knooppunten is de geschikte locatie voor kantoren. De omvang van de kantoorfunctie moet in overeenstemming zijn met de schaal van de kern en de stationsomgeving.

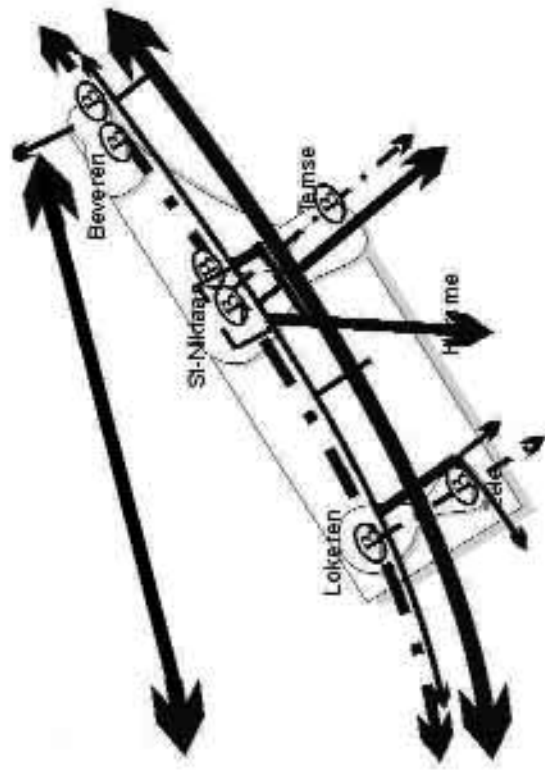
Groenverbindingen in rivier valleien en tussen de groene stapstenen, als ecologische en recreatieve assen door het netwerk

De gebieden met grote ecologische waarde, ten zuiden en ten noorden van het E17-netwerk (Scheldevallei, Moervaartdepressie, beboste dekzandruggen en poldergebied), moeten doorheen het netwerk verbonden worden via de Durmevallei (ecologische groenas) en de kleine ecologische stapstenen in de openruimtecorridors.

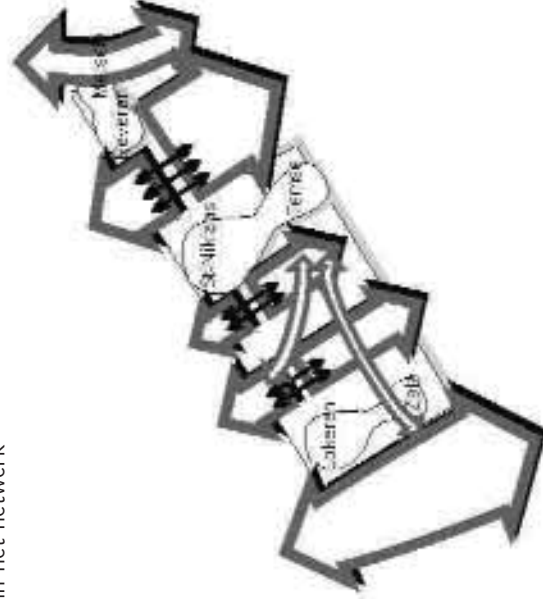
Om de recreatieve mogelijkheden in het netwerk te vergroten en de ecologische structuur te versterken, worden, van oost naar west, tussen de bestaande recreatieve elementen (bossen Waasmunster, De Ster, stads- en kasteelparken) bijkomende groene stapstenen gecreëerd.



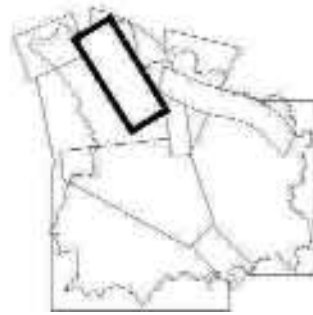
Bundeling en verveving van wonen en woonondersteunende functies aan de kernen, met elk een eigen rol in het netwerk



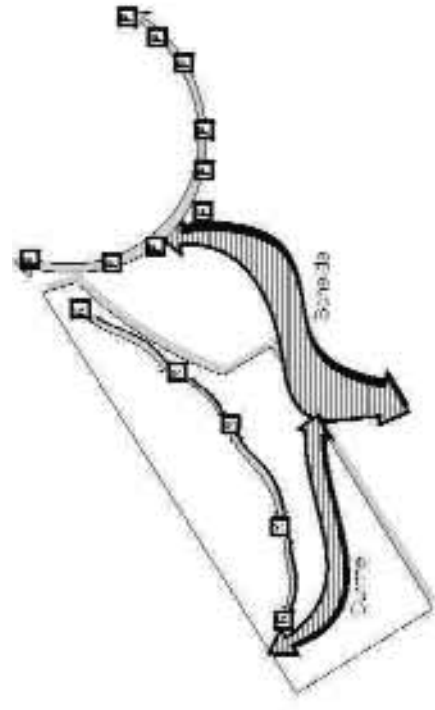
Structuren van de interne en externe bereikbaarheid



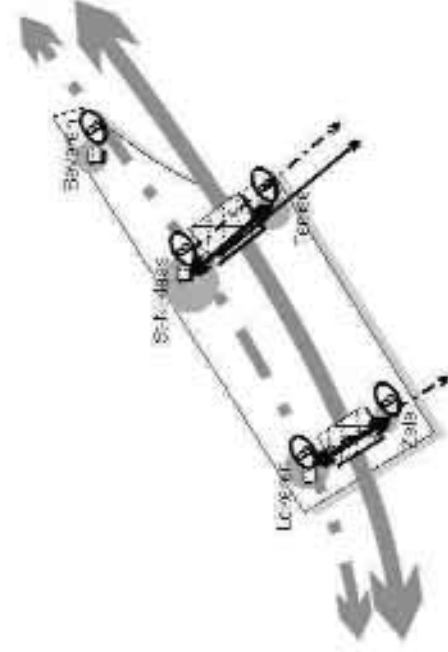
Vrijwaren van openruimtecorridors als buffers tussen de stedelijke ontwikkelingen



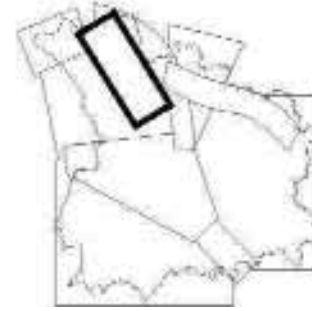
[Figuur 45: Ruimtelijke visie voor het E17-netwerk]



groenverbindingen in riviervalleien en tussen de groene stapstenen, als ecologische en recreatieve assen door het netwerk



regionale tewerkstelling op goed ontsloten plekken en gekoppeld aan centrale plaatsen



[Figuur 46: E17-netwerk (vervolg)]



▶ 3. DE WAASLANDHAVEN, POORT EN MOTOR VOOR ONTWIKKELINGEN IN OOST-VLAANDEREN

De Waaslandhaven is een poort van Vlaams belang. De ontwikkeling van dit zeehavengebied (m.i.v. het multimodaal logistiek park) zal ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen induceren. Op Vlaams niveau wordt een visie geformuleerd voor de haven en zijn omgeving. Hierbij worden door de provincie onderstaande ruimtelijke principes vooropgesteld.

De Waaslandhaven, motor voor ontwikkeling in het E17-netwerk

De verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven zal in het oosten van de provincie een verstedelijkingsdruk veroorzaken. Deze moet worden opgevangen in het E17-netwerk. De verbinding tussen de haven en het E17-netwerk moet worden verbeterd, zowel via de weg (openbaar vervoer) als via het spoor.

De N49/A11 kan niet fungeren als ontwikkelingsas voor het Noordelijk Openruimtegebied. Het aantal op- en afritten wordt daarom beperkt.

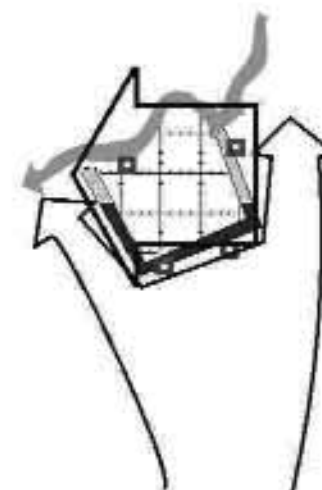
Contrasten tussen haven en polders bufferen

Om de leefbaarheid van de openruimtefuncties, de bedrijfszekerheid van de landbouwbedrijven en de woonkwaliteit in de polderdorpen te behouden, moet de haven duidelijk begrensd en gebufferd worden en moet de natuurlijke verbinding via de Scheldeoevers en de vroegere polders hersteld worden.

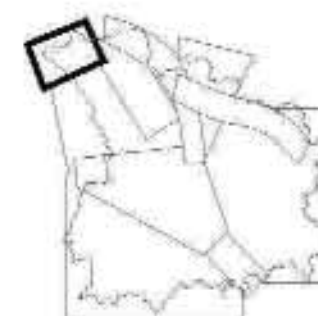
de Waaslandhaven als economische poort en motor voor ontwikkelingen in Oost-Vlaanderen



de Waaslandhaven als motor voor ontwikkeling in het E17-netwerk



buffering van de contrasten tussen haven en polders



[Figuur 47: Ruimtelijke visie m.b.t. de Waaslandhaven]

▶ 4. DE DENDERSTEDEN, STEDELIJKE CONCENTRATIEPUNTEN IN DE ONTWIKKELINGEN TUSSEN GENT EN BRUSSEL

De Dendersteden hebben, als stedelijk gebied tussen Gent en Brussel, aanzienlijke potenties. Hun centrale functie wordt versterkt zodat zij, elk op hun niveau, hun belang als centrum kunnen terugwinnen (wonen en woonondersteunende voorzieningen, economische functies, ...). Het ruimtelijk beleid is gericht op:

- het voeren van een kwantitatief en kwalitatief aanbodbeleid inzake wonen en bedrijvigheid;
- het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het verzekeren van de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden, met aandacht voor het openbaar vervoer;
- het bieden van werkgelegenheid om de verdere groei van de pendel vanuit de regio naar Brussel en Antwerpen tegen te gaan en congestie rond Brussel en Antwerpen te matigen;
- het optimaal benutten van de bestaande potenties en de ligging om nieuwe economische stimulansen te creëren;
- het versterken van de toeristisch-recreatieve potenties in relatie met de Dendervallei en het ommeland; aanknopingspunten zijn: de stedelijke structuur, het historisch patrimonium, de culturele voorzieningen, de ligging t.o.v. toeristisch-recreatieve openruimtegebieden en de Dendervallei met haar landschappelijke en toeristisch-recreatieve waarde;
- het behouden van de openruimte kwaliteiten van de Dendervallei;
- het ondersteunen van een economisch verantwoorde land- en tuinbouw in zijn rol als landschapsbeheerder en participant in recreatief medegebruik.

Versterking van de Dendersteden als kwalitatieve stedelijke kerngebieden

Om de stedelijke woonfunctie te versterken, moet een kwalitatief aanbodbeleid gevoerd worden. Veeleer dan grote woonuitbreidingen te realiseren, moeten de woningen van slechte kwaliteit, die een groot aandeel uitmaken van het woningbestand, verbeterd worden. Bij het realiseren van kleinschalige woonuitbreidingen moet rekening worden gehouden met de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van de Dendervallei en de openruimtegebieden. Om de woonomgevingskwaliteit en de toeristische aantrekkingskracht te verbeteren, moet het openbaar domein opgewaarderd worden.

Herstel van de economische rol op basis van de bestaande ontsluitingspotenties en de bereikbaarheid vanuit het eigen ommeland

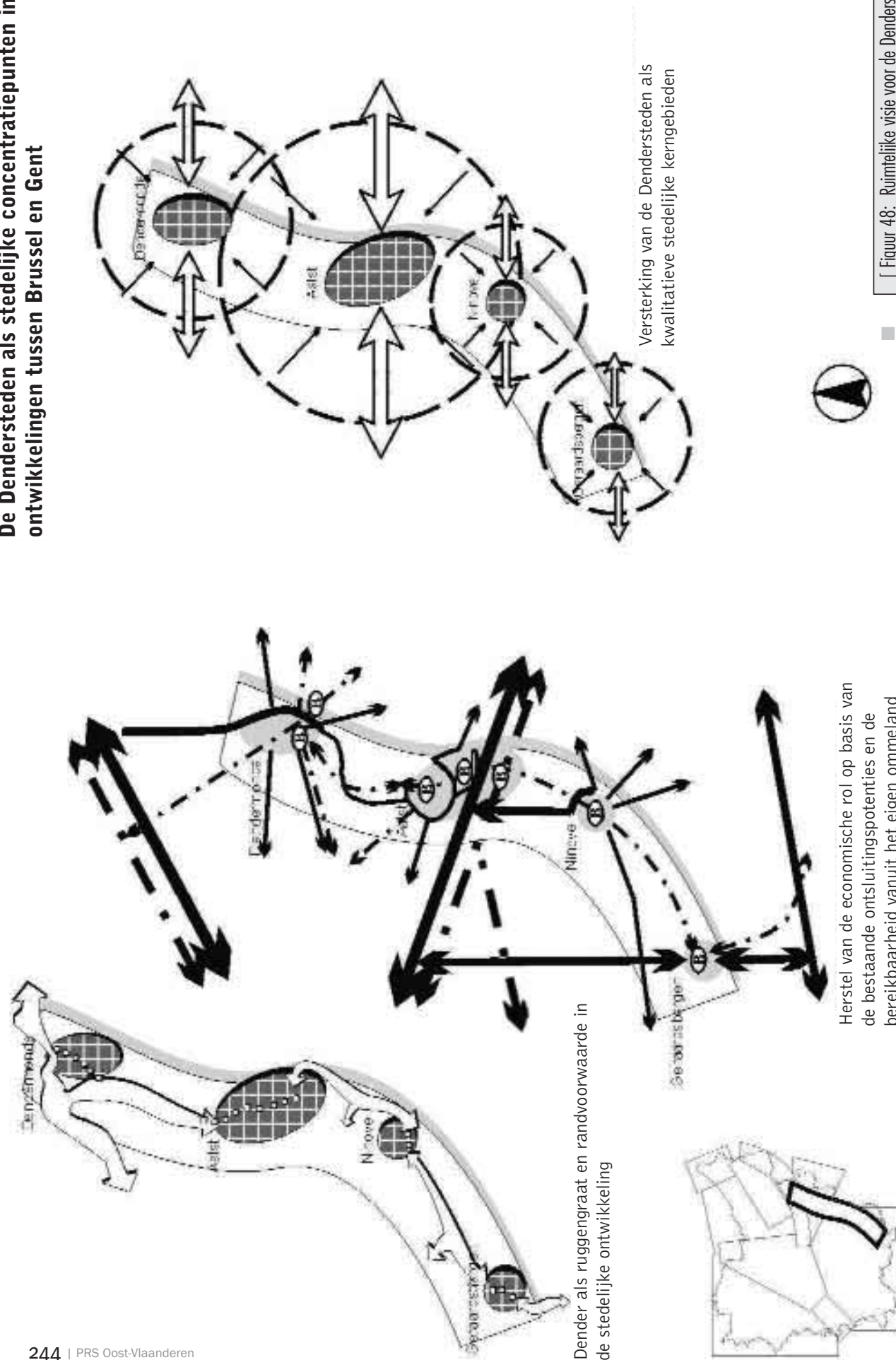
Om de economische rol van de Dendersteden te ondersteunen, worden bijkomende bedrijventerreinen voorzien. Daarbij wordt rekening gehouden met de ontsluitingspotenties van elk stedelijk gebied en wordt de omvang afgestemd op het niveau van het stedelijk gebied.

In de stationsomgeving kunnen hoogwaardige kantoorlocaties ingericht worden. Hier kunnen ondersteunende kantoor- en dienstfuncties (t.o.v. hoofdkantoren in de grootstedelijke gebieden) gesitueerd worden. Daarbij wordt rekening gehouden met de draagkracht en bereikbaarheid van elke stad. Om de verkeersleefbaarheid te verbeteren, moet die bereikbaarheid in eerste instantie gegarandeerd worden door een verbeterde bereikbaarheid, vanuit het ommeland, met het openbaar vervoer. Het uitgebreide spoorwegennet vormt hiervoor al een goede basis. Via secundaire wegen wordt het autoverkeer naar de Dendersteden verzameld.

De Dender als ruggengraat en randvoorwaarde in de stedelijke ontwikkeling

Bij stedelijke ontwikkelingen moet aandacht worden besteed aan de Dender als ecologische verbinding doorheen de stedelijke agglomeratie en als toeristisch-recreatieve verbinding tussen stad en open ruimte. De functie van de Dender als ruggengraat van een ecologisch systeem, als structurerend landschapselement en als ader voor toerisme en recreatie kan worden versterkt. Verder kan de Dender gebruikt worden als waterfront t.b.v. de woonomgevingskwaliteit, maar hij zal ook randvoorwaarden opleggen bij de ontwikkeling van nieuwe woonuitbreidingen.

Als binnenvaartweg kan de Dender een ondergeschikte rol behouden, maar infrastructurele ingrepen om de transportfunctie te vergroten ten koste van de ecologische en landschappelijke waarden, zijn niet wenselijk.



[Figuur 48: Ruimtelijke visie voor de Dendersteden]

► 5. DE LEIERUIMTE, BUFFERFUNCTIE IN HET SPANNINGSVELD TUSSEN STEDELIJKE NETWERKEN

De groei van één aaneengesloten verstedelijkte band wordt voorkomen. Daarom wordt gestreefd naar het behoud van de relatie tussen het Westelijk en het Zuidelijk Openruimtegebied en het creëren van een functionele en fysieke overgang tussen de ontwikkelingen in het Westelijk en het Zuidelijk Openruimtegebied, en het Oost-Vlaams Kerngebied. Tevens wordt de ecologische, landschappelijke en toeristische waarde van de Leie behouden en versterkt. Dit vertaalt zich in onderstaande ruimtelijke principes.

Gedifferentieerde rollen voor de openruimtedelen

Door landschaps- en natuurversterkende maatregelen in de Leievallei, de vallei van de Mandel en langs het Schipdonkkanaal worden de ecologische en landschappelijke kwaliteiten van de Leie en de relatie met de omgevende openruimtegebieden versterkt. De openruimtecorridors tussen Gent en Sint-Martens-Latem, Sint-Martens-Latem en Deinze, Deinze en Zulte en tussen de bestaande bedrijventerreinen langs de E17 worden behouden. In de noordelijke corridors vormen de openruimtefragmenten, waarbinnen de openruimtefuncties sterk verweven voorkomen, een overgang tussen het grootstedelijk gebied Gent en de openruimtegebieden ten westen van Gent. In het zuiden van het gebied moet landbouw primeren en moeten de landbouw-economische potenties maximaal gevaloriseerd worden als buffer tegen verstedelijking.

Wonen en ondersteunende functies gekoppeld aan de Leie en infrastructuur voor openbaar vervoer

Ontwikkelingen op het vlak van wonen worden gebundeld in de bestaande kernen langs de Leie. Woonuitbreidingen mogen geen afbreuk doen aan de ecologische waarden en moeten rekening houden met de waterbergende functie van de vallei. Op de overgang van de vallei naar de kernen kunnen laagdynamische recreatieve infrastructuur ontwikkeld worden om de relatie tussen de rivier en de kern, zowel landschappelijk als toeristisch-recreatief, te versterken.

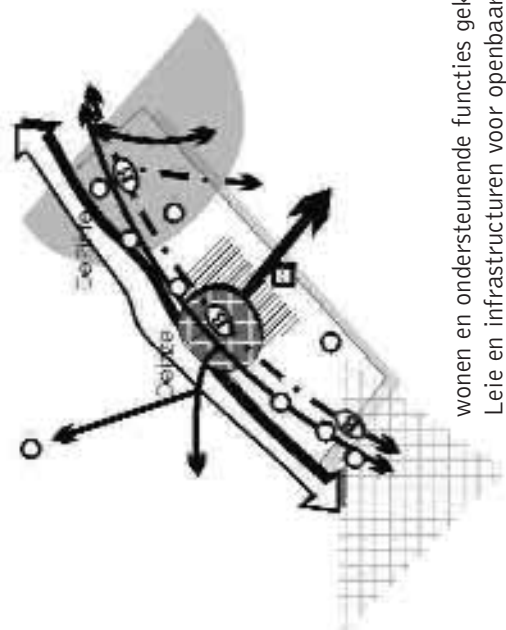
In het noordelijk deel van de Leieruimte vormen de stationsomgevingen en de N43, als multifunctionele hoofdstraat, aanknopingspunten voor een gestructureerde ontwikkeling van wonen en woonondersteunende voorzieningen. In het stedelijk gebied vormt de doortocht van de Leie een aanknopingspunt om de woonomgeving aantrekkelijker te maken.

Deinze kan op kleinstedelijk niveau ontwikkeld worden, terwijl in de andere kernen de ontwikkelingen beperkt moeten blijven tot het lokaal niveau. De bereikbaarheid van Deinze via het openbaar vervoer moet, wegens de stedelijke functie, versterkt worden.

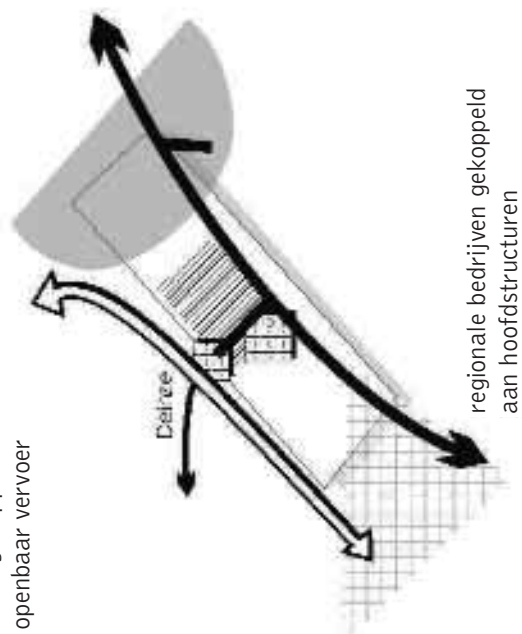
Regionale bedrijvigheid gekoppeld aan hoofdinfrastructuur

De ontwikkeling van regionale bedrijvigheid wordt gebundeld in Deinze om verdere bandvorming langs de E17 te voorkomen. De verbinding naar de E17, de secundaire wegen en het Leiekanaal vormen de basis voor een locatiebeleid. In de andere kernen van de Leieruimte kunnen bijkomende lokale bedrijventerreinen voorzien worden.

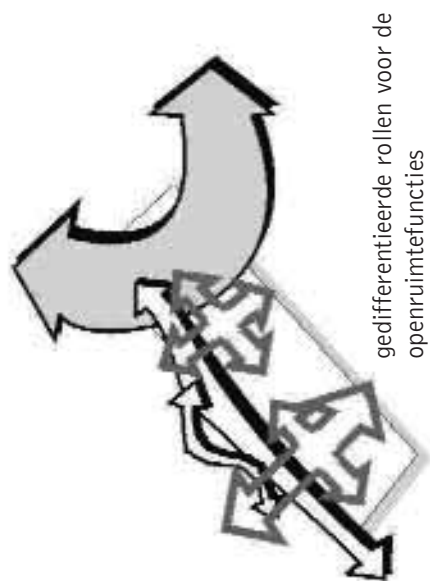
een bufferfunctie voor de Leieruimte in het spanningsveld tussen grootstedelijke netwerken



wonen en ondersteunende functies gekoppeld aan Leie en infrastructuur voor openbaar vervoer



regionale bedrijven gekoppeld aan hoofdstructuren



gedifferentieerde rollen voor de openruimtefuncties



[Figuur 49: Ruimtelijke visie voor de Leieruimte]



► **6. HET OOSTELIJK RASTERGEBIED**

In het Oostelijk Rastergebied wordt het belang van de stedelijke centra versterkt en wordt de leefbaarheid van de openruimtefuncties veiliggesteld. Dit betekent dat een verdere afname van de natuurwaarden, zowel kwantitatief als kwalitatief, verhinderd moet worden, dat de verdere versnippering en inkrimping van het agrarische areaal voorkomen moeten worden en dat de landschappelijke kwaliteiten (waarneming van openheid en groen, recreatieve mogelijkheden, ...) niet verder geïndividualiseerd mogen worden, maar voor iedereen beschikbaar gehouden/gemaakt moeten worden. Dit ruimtelijk beleid is dus complementair aan dat voor de Dendersteden en het Oost-Vlaams Kerngebied. Dit wordt vertaald in onderstaande ruimtelijke principes.

Maximaal gebruik van de openruimtekamers voor de openruimtefuncties

Om het evenwicht tussen de openruimtefuncties (bos, natuur, landbouw en recreatie) te herstellen, wordt gestreefd naar verweving van openruimteactiviteiten. Dit kan door het creëren van natuurverbinding en –ontwikkeling via de beekvalleien, randbeplanting in de openruimtekamers, bosuitbreiding en de aanleg van nieuwe bossen (met zowel een ecologische als een recreatieve functie) nabij de stedelijke gebieden, het open en toegankelijk houden van de centrale delen van de openruimtekamers t.b.v. een leefbare landbouw. Het gebied wordt gekenmerkt door boomkwekerij, sierteelt en grondgebonden landbouwactiviteiten. De ontwikkelingsperspectieven voor die gediversifieerde landbouw moeten gebiedsgericht versterkt worden.

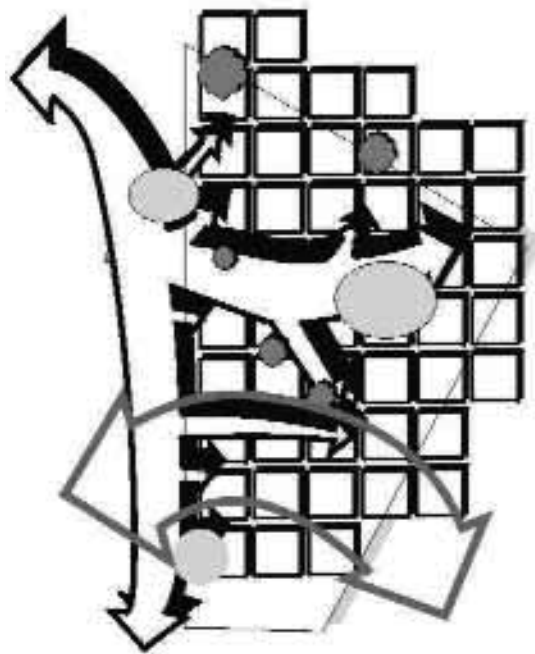
Gedeconcentreerde bundeling van wonen in een ruime selectie van kernen en enkele duidelijke centrale plaatsen

Om verdere verlinting te vermijden, worden bijkomende ontwikkelingen inzake wonen gespreid over een ruim aantal woonkernen. Bijkomende lokale bedrijventerreinen worden voorzien in een beperkt aantal kernen in het woonraster. Hierbij moet inbreiding, veeleer dan uitbreiding beantwoorden aan de behoefte. Verdichting of aaneengroeien van kernen moet worden tegengegaan. Dit geldt zeker voor de verdichtingsstrook tussen Aalst en Zottegem.

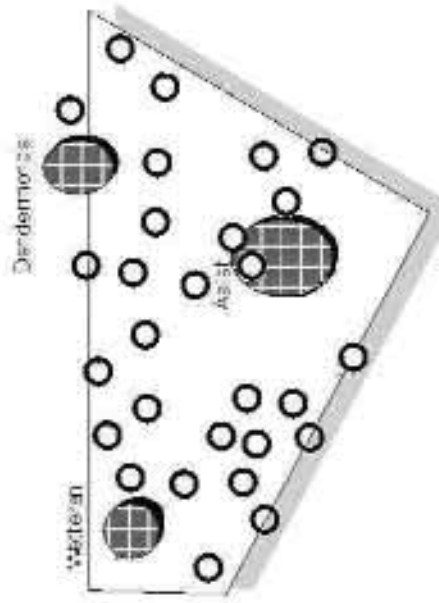
Dendermonde en Wetteren worden ontwikkeld op kleinstedelijk niveau; Aalst op regionaalstedelijk niveau.

Een verkeerssysteem vertrekkend vanuit openbaar vervoer en gericht naar de centrale plaatsen

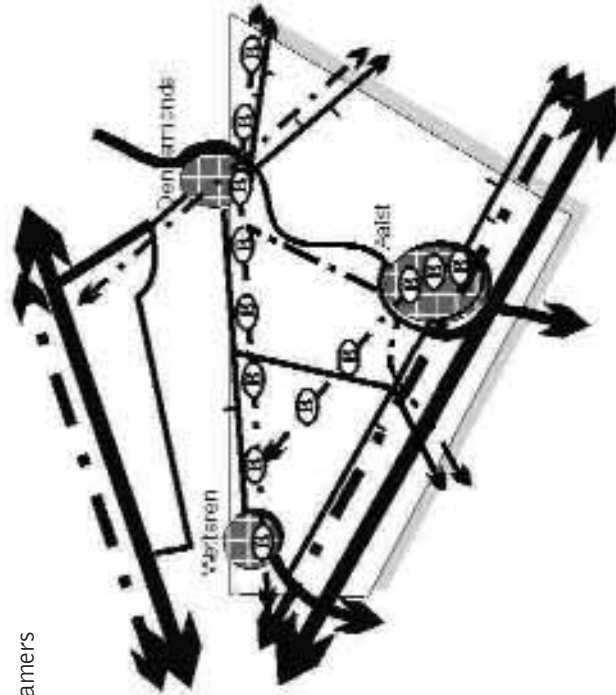
De bereikbaarheid van de stedelijke gebieden met het openbaar vervoer wordt versterkt. Door grote woondichtheden in de kernen kan een verzamelend openbaar vervoer naar de kernen en de talrijke stations georganiseerd worden. Het autoverkeer wordt gebundeld op wegen die direct naar de stedelijke gebieden en/of het hoger wegennet leiden.



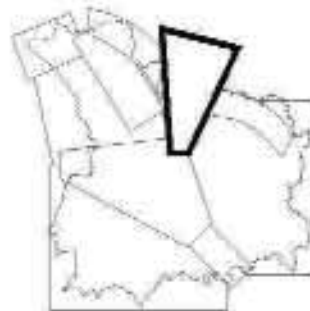
vrijwaren van belang van de resterende openruimtekers



gedecentreerde bundeling van het wonen in een ruime selectie van kernen en enkele centrale plaatsen



een verkeerssysteem gericht naar de centrale plaatsen en vertrekkend vanuit het openbaar vervoer



[Figuur 50: Ruimtelijke visie voor het Oostelijk Rastergebied]

7. DE SCHELDEVALLEI, GROENE SLAGADER VAN VLAANDEREN

De Scheldevallei wordt ontwikkeld als groene long in de Vlaamse Ruit. Hierbij worden de landschappelijke en ecologische potenties ten volle benut. Om de natuurlijke en landschappelijke potenties te versterken, worden alle sectoren coherent ontwikkeld. Het toeristisch-recreatief belang wordt versterkt en benut in de verdere ontwikkeling van de deelruimte. Dit beleid is complementair aan dat voor de Vlaamse Ruit (bundeling en concentratie van wonen en bedrijvigheid in stedelijke gebieden/netwerken en behoud van de resterende open ruimte voor landbouw). Het wordt vertaald in onderstaande ruimtelijke principes.

Openruimteactoren ingeschakeld in het landschapsbeheer en de natuurversterking

Door een gebiedsgerichte groenontwikkeling en een aangepaste landbouwbedrijvigheid, in harmonie met de ecologische en landschappelijke kenmerken, worden de landschappelijke, ecologische en toeristisch-recreatieve potenties versterkt. Het toeristisch-recreatief medegebruik moet – bekeken op het niveau van de vallei - ondergeschikt blijven aan het ecologisch belang.

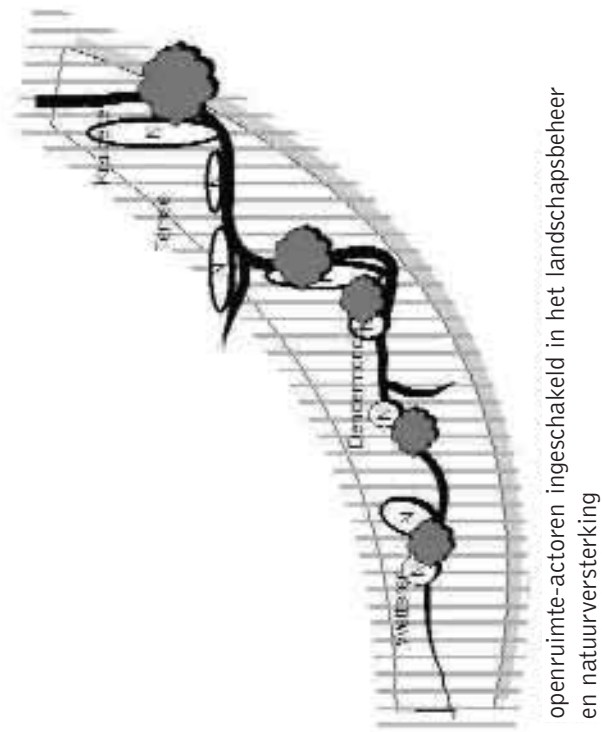
Door gebiedsgerichte ontwikkelingen, aansluitend op de afbakeningsprocessen op Vlaams niveau, dienen de landschappelijke, ecologische, toeristisch-recreatieve en landbouw-economische potenties versterkt te worden. Verweving door gebiedsgerichte natuurontwikkeling en duurzame landbouw is hier de belangrijkste doelstelling. Het toeristisch-recreatief medegebruik moet bekeken op het niveau van de vallei, en moet ondergeschikt blijven aan het ecologisch belang.

Stedelijke kernen en grote dorpen als poorten tussen het stedelijk netwerk en het regionaal park

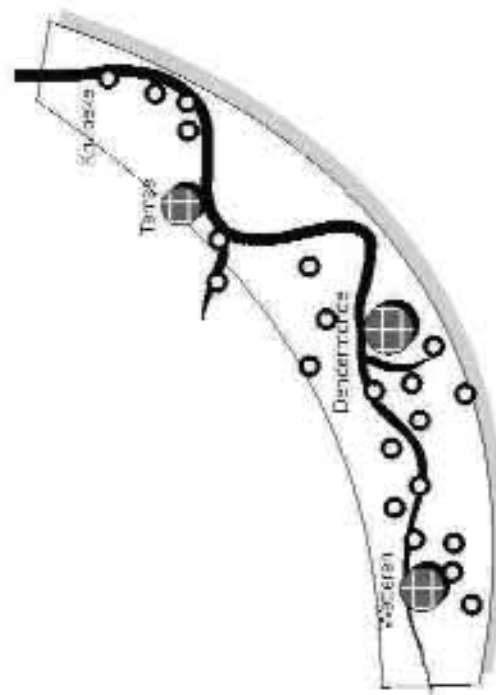
De steden en grote dorpen worden in relatie met de Scheldevallei ontwikkeld tot poorten voor toerisme en recreatie. Nieuwe toeristisch-recreatieve ontwikkelingen worden best in/nabij die kernen gesitueerd. Via toerisme en recreatie kan de leefbaarheid van de aanwezige voorzieningen in de kernen versterkt worden, terwijl de Schelde en haar vallei een belangrijke rol kunnen spelen in het herwaarderen van de woonomgeving.

Dorpen en verlaten bedrijfsgebouwen ingeschakeld in het toeristisch-recreatief en educatief medegebruik

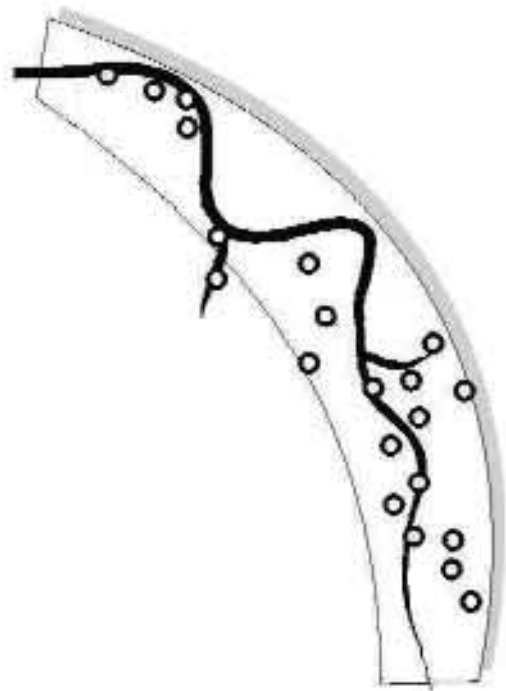
De dorpen kunnen optimaal worden ingeschakeld in het toeristisch-recreatief gebeuren door dorpskernvernieuwing, renovatie, herbesteding van verlaten gebouwen, herstel van de relatie met de waterloop, de aanleg van wandel- en fietsroutes, plaatselijk kleinschalige toeristisch-recreatieve uitrusting van de dijken, enz.



openruimte-actoren ingeschakeld in het landschapsbeheer en natuurversterking



stedelijke kernen en grote dorpen als poorten tussen het stedelijk netwerk en het regionaal park



dorpen en verlaten bedrijfsgebouwen ingeschakeld in het toeristisch-recreatief en educatief medegebruik



[Figuur 51: Ruimtelijke visie voor de Scheldevallei]



8. HET NOORDELIJK OPENRUIMTEGEBIED, BUITENGEBIED TUSSEN VERSTEDELIJKE ZONES

In het Noordelijk Openruimtegebied wordt verdere verstedelijking tegengegaan en worden de nodige ontwikkelingsmogelijkheden geboden aan de openruimtefuncties. Het evenwicht van de openruimtefuncties (natuur, bos, landbouw en recreatie) onderling en dat met de lokale ontwikkelingen op het vlak van wonen en de daarbijbehorende functies op het niveau van het buitengebied worden hersteld. Voor elk van de typische oost-west landschapselementen wordt een specifiek ruimtelijk beleid voorgesteld t.o.v. natuur, bos, landbouw en het lokale wonen en werken. Dit ruimtelijk beleid is complementair aan dat voor het E17-netwerk, de Waaslandhaven en het Oostelijk Kerngebied. Het wordt vertaald in onderstaande ruimtelijke principes.

Het fysisch systeem als kapstok voor de ontwikkeling van de openruimtefuncties

De oost-west gerichte landschapsstructuren worden als kapstok gebruikt bij het creëren van een evenwicht tussen landbouw, natuur en landschap. Hierbij moeten de typische kenmerken van de landschappen versterkt worden, met name het dijkenpatroon in de open poldergebieden, de dorpenband van aaneengegroeide straatdorpen op de beboste dekzandrug, de openruimtestructuur in het noordelijke Land van Waas en het straatdorpengebied van Lokeren, het vrij gaaf coulissenlandschap met bolle akkers en het bebouwingslint op de cuesta in het zuidelijke Land van Waas³⁹ en de Scheldevallei (zie deelruimte Scheldevallei).

Deze opeenvolgende systemen moeten visueel en functioneel verbonden worden door het behoud van openruimtecorsidors (tussen de bebouwingslinten op de dekzandrug, op de cuesta en doorheen het E17-netwerk), door de uitbouw van natuurverbindingen langs noord-zuid gerichte hoofdaders (Durme, Barbierbeek, ...) en door het behoud van reliëfovergangen en bodemverschillen in gradiëntzones.

Landbouw heeft een essentiële rol in het behoud en het versterken van de landschappen. Een gemengde landbouw met een divers aanbod wordt gestimuleerd in overeenstemming met de agrarische mogelijkheden en de fysische kwetsbaarheden. Daarbij wordt de ontwikkeling van de verschillende subsectoren (tuinbouw, veredeling, rundveehouderij) ruimtelijk ondersteund.

Wonen en werken op lokale schaal

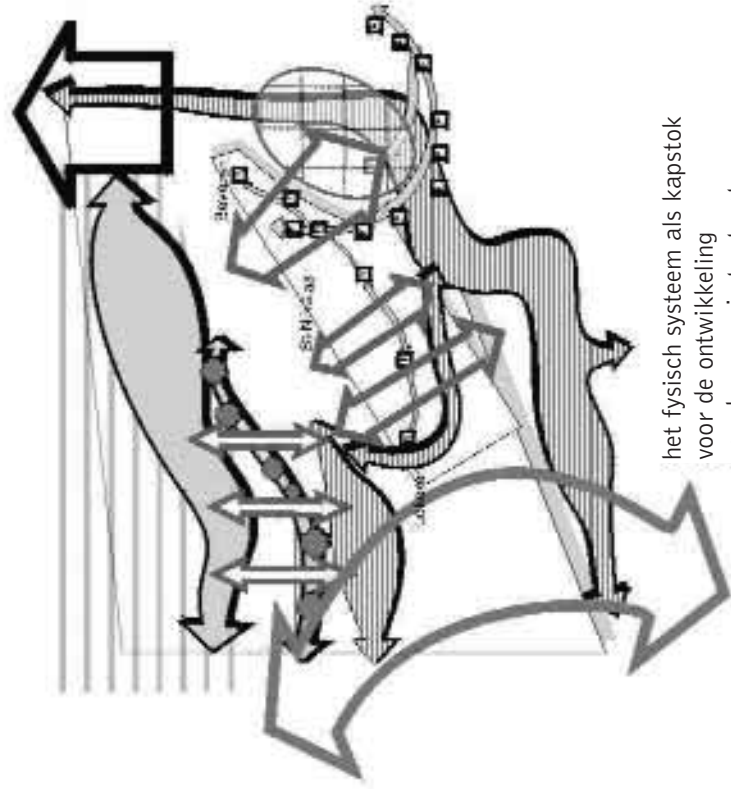
In dit openruimtegebied worden ontwikkelingen op het vlak van wonen en werken beperkt tot die van een lokale schaal. De stedelijke functies en ontwikkelingen situeren zich in het E17-netwerk.

Een beperkte toegankelijkheid tegen verdere verstedelijking

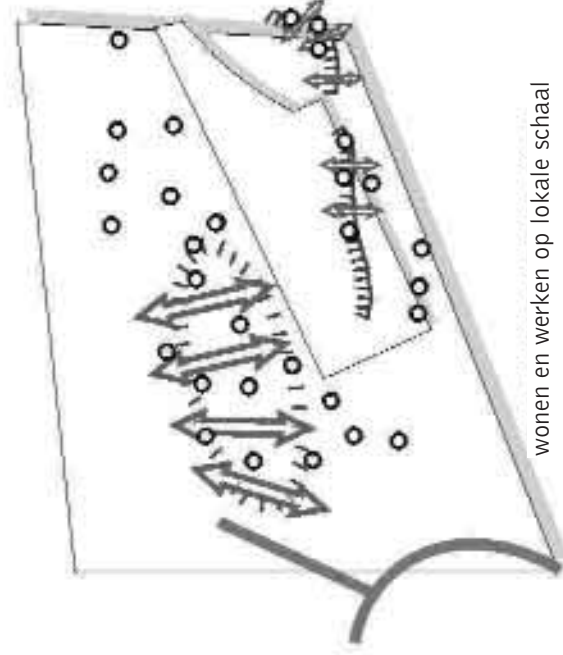
Om verdere verstedelijking te voorkomen, wordt de nadruk gelegd op alternatieven voor het autoverkeer; de bereikbaarheid wordt selectief uitgewerkt. Het aantal op- en afritten langs de N49/A11 wordt beperkt om de verstedelijkingsdruk die deze as zou kunnen genereren, tegen te gaan. De bereikbaarheid van de stedelijke polen en de regionale ontsluitingsmogelijkheden in het E17-netwerk zijn belangrijk voor dit gebied.

³⁹ Ten zuiden van de E17.

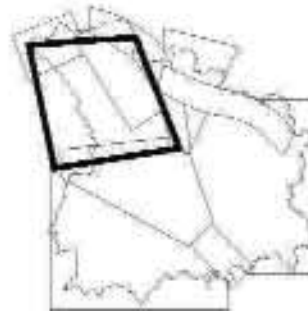
noordelijk open-ruimtegebied als buitengebied tussen verstedelijkte zones



het fysisch systeem als kapstok voor de ontwikkeling van de openruimte structuren

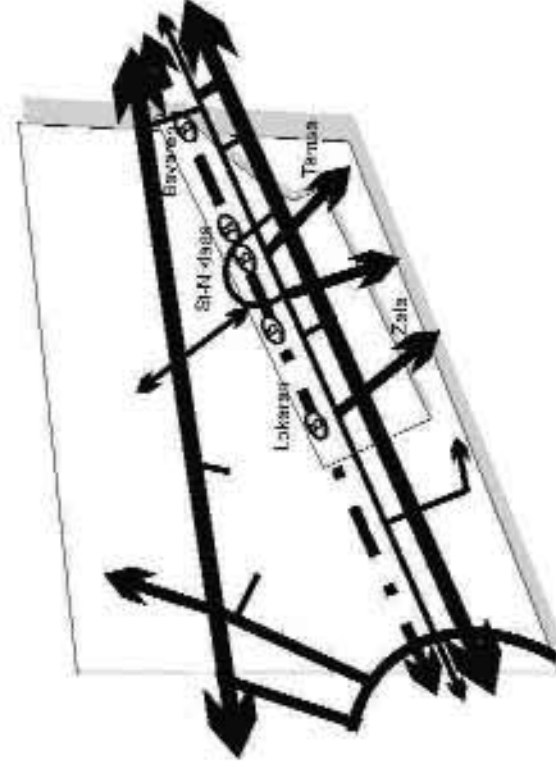


wonen en werken op lokale schaal

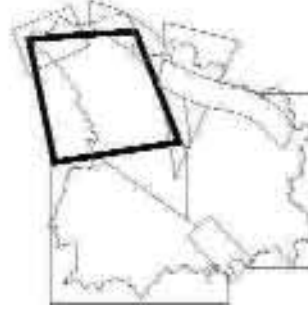


[Figuur 52: Ruimtelijke visie voor het Noordelijk Openruimtegebied]

noordelijk open-ruimtegebied als buitengebied tussen verstedelijkte zones



een beperkte toegankelijkheid tegen verdere verstedelijking



[Figuur 53: Ruimtelijke visie voor het Noordelijk Openruimtegebied (vervolg)]

► **9. HET WESTELIJK OPENRUIMTEGEBIED, ONDERDEEL VAN EEN GRENDOVER-SCHRIJDEND OPENRUIMTEGEHEEL MET DIVERSE KENMERKEN EN FUNCTIES**

In dit gebied worden de nodige ontwikkelingskansen gegeven aan de glastuinbouw en veredeling zonder evenwel de protectiefunctie van natuur, bos, landschap en waterwinning te negeren. De natuurlijke waarden worden behouden, de kwaliteit van de drinkwatervoorziening wordt beschermd, de toeristisch-recreatieve potenties worden gebiedsgericht versterkt en de leefbaarheid inzake wonen en werken wordt behouden. Vanwege grensoverschrijdende kenmerken, problemen en potenties is afstemming met het gebiedsgericht openruimtebeleid van de buurprovincies nodig. De volgende ruimtelijke principes worden gehanteerd.

Gebiedsgerichte afstemming tussen landbouw, bos, natuur en recreatie op basis van de landschappelijke differentiatie

De maatregelen ter versterking van de openruimtefuncties worden op elkaar afgestemd op basis van een gebiedsgerichte visie. Dit betekent een versterking van de landschapkenmerken in het Polder- en Krekengebied (kreken, dijken, ...), van het typische landschap van bossen en velden op en tussen de dekzandruggen en van de Leievallei als groene as. Tussen de gebiedsdelen worden onderlinge (ecologische) verbindingen gecreëerd.

Door grote infrastructuren wordt het landbouwlandschap gestructureerd in grote aaneengesloten landbouwgebieden, die maximaal worden gevaloriseerd. De gebiedsgerichte landbouw-economische potenties worden maximaal gevaloriseerd.

Bundeling van wonen en woonondersteunende functies in een beperkt aantal kernen

Om de leefbaarheid (voor het geheel van nederzettingen) voor de toekomst te garanderen, wordt de verdere groei van wonen, woonondersteunende functies en lokale bedrijvigheid gebundeld in een beperkt aantal kernen. Eeklo, Maldegem, Aalter en Deinze kunnen elk op hun niveau ontwikkelen als centrale kern. Verdere verlinting tussen Maldegem en Eeklo moet worden voorkomen.

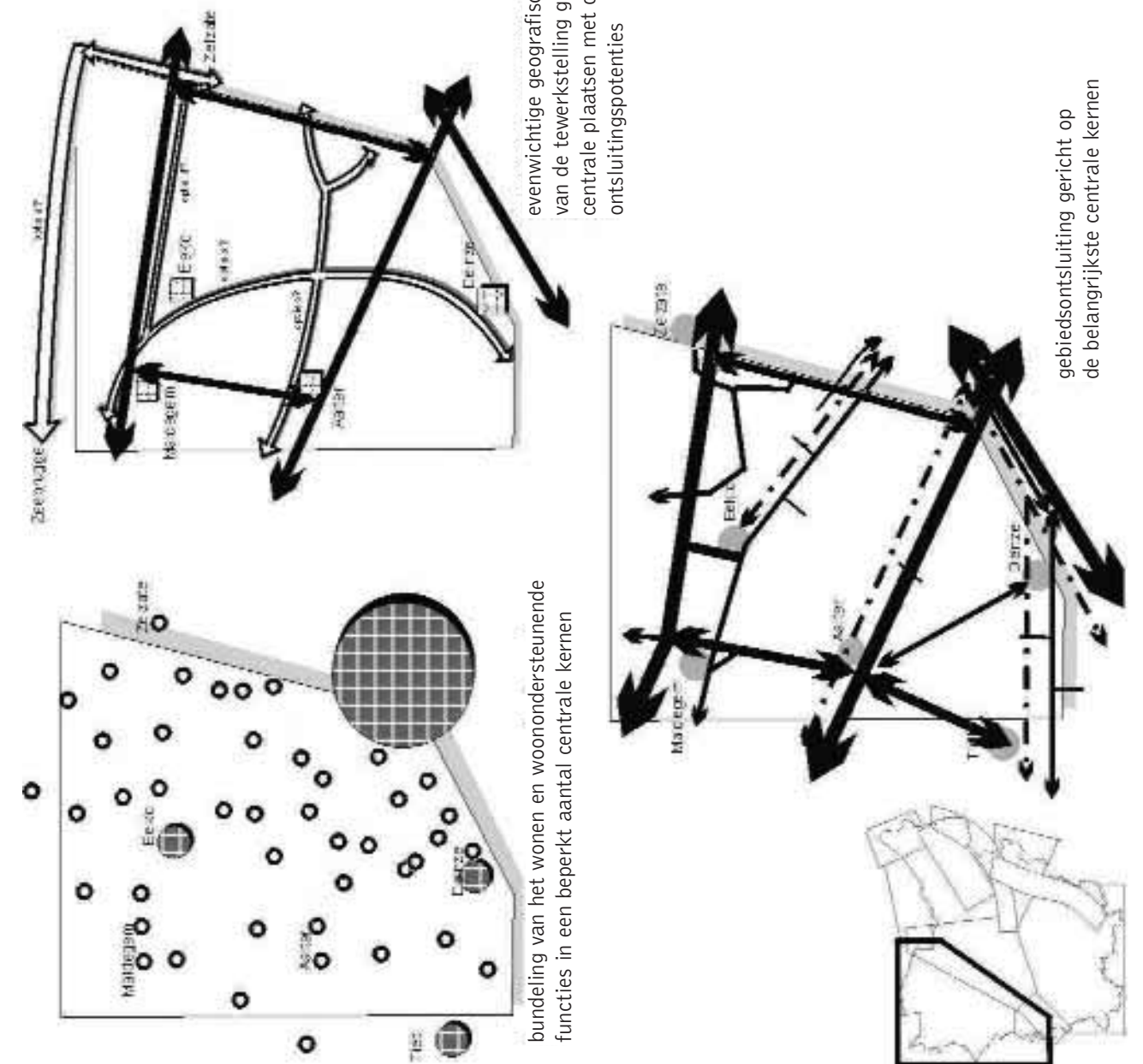
Evenwichtige geografische spreiding van de economie gekoppeld aan centrale plaatsen met de geschikte ontsluitingspotenties

De regionale bedrijventerreinen worden voorzien op goed ontsloten plaatsen en gekoppeld aan bestaande economische knooppunten. Deze knooppunten staan in voor een evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid in het gebied, met name Eeklo en Maldegem in het noorden, Aalter in het centrale deel en Deinze in het zuiden.

Een gebiedsontsluiting gericht op de belangrijkste centrale kernen

Om de leefbaarheid en het functioneren van het openruimtegebied te garanderen, worden een aantal verzamelwegen naar de centrale kernen en naar het hoger wegennet geselecteerd. De regionale ontsluiting voor personenverkeer, vooral gericht op het Oost-Vlaams Kerngebied, wordt gerealiseerd door de verdere uitbouw van het openbaar vervoer. De centrale plaatsen worden uitgebouwd als knooppunten in de regionale ontsluiting met het openbaar vervoer.

het westelijk openruimtegebied, onderdeel van een grensoverschrijdend openruimtegeheel met diverse kenmerken en functies



gebiedsgerichte afstemming tussen landbouw, bos, natuur en recreatie op basis van landschappelijke differentiatie

evenwichtige geografische spreiding van de tewerkstelling gekoppeld aan centrale plaatsen met de geschikte ontsluitingspotenties

bundeling van het wonen en woonondersteunende functies in een beperkt aantal centrale kernen

gebiedsontsluiting gericht op de belangrijkste centrale kernen

[Figuur 54: Ruimtelijke visie voor het Westelijk Openruimtegebied]

▶ 10. HET ZUIDELIJK OPENRUIMTEGEBIED, LANDELIJK LANDSCHAP EN GROENE LONG VAN BOVENREGIONAAL BELANG

Het beleid is gericht op het leefbaar maken als openruimtegebied en verdere verstedelijking te voorkomen. Er wordt uitgegaan van een versterking van de natuurlijke en toeristisch-recreatieve functie, het garanderen van de leefbaarheid van de landbouw en het versterken van het belang van de stedelijke kernen en de globale leefbaarheid van het openruimtegebied. De volgende ruimtelijke principes worden vooropgesteld.

Het fysisch systeem als kapstok voor de landschapsvormende functies bos, natuur en landbouw

Het cultuurhistorisch landschap wordt behouden en versterkt. Dit komt de toeristisch-recreatieve potenties ten goede en laat ook de verdere ontwikkeling van de verschillende ruimtelijke functies toe. Er wordt een symbiose gecreëerd tussen natuur en landbouw, waarbij de versterking van het landschap, de ontwikkeling van natuurwaarden en de leefbaarheid van de landbouw worden nagestreefd. De bestaande landschapswaarden worden hierbij gebruikt als afwegingskader. Het betreft:

- Het zandig Leie-Schelde-interfluvium wordt beschouwd als overgang naar het Oost-Vlaams Kerngebied. De verstedelijking moet gebufferd worden, het coulissen-meersenslandschap moet hersteld worden en de resterende openruimtecorridors tussen de verstedelijkte dorpen moeten behouden blijven.
- Het open-field karakter van het lemig Leie-Schelde-interfluvium, een golvend, grootschalig open landschap met rijke contrasten tussen groene beekvalleien en open kouters met bulken, moet bewaard blijven.
- Het Land van Zottegem (golvend landschap) staat onder sterke verstedelingsdruk. De resterende lineaire doorkijken tussen de verstedelijkte banden moeten open blijven.
- In de Zwalmstreek moeten de visuele kwaliteiten van de open ruimte en de dorpen behouden worden. In dit open heuvelland met parallelle asymmetrische valleien moeten de kleine landschapselementen en het bocagekarakter in de valleien behouden en hersteld worden.
- In de Vlaamse Ardennen moeten de landschapselementen in het kleinschalig landschap en het bocagekarakter in de valleien intact gehouden en hersteld worden en moeten de waardevolle boscomplexen op de getuigenheuvels behouden en versterkt worden, onder meer gericht op het beter ecologisch functioneren.
- In het vrij open en golvende heuvelland met weidse vergezichten en duidelijke valleien ten oosten van de Dender moet het contrast tussen beekvalleien en open heuvelflanken en -ruggen versterkt worden.

De valleien van Leie, Schelde en Dender vormen grenzen tussen die landschappelijke gebiedsdelen. Ze hebben elk een waardevol valleilandschap en worden versterkt als ecologische en toeristisch-recreatieve aders.

In het gebied moet een economisch leefbare landbouw voldoende ontwikkelingskansen krijgen. Verder heeft het gebied sterke mogelijkheden voor hoeve- en plattelandstoerisme en in die zin worden bijkomende ontwikkelingsperspectieven toegekend. Die ontwikkeling moet de leefbaarheid van het platteland versterken zonder de ontwikkeling van de landbouw te belemmeren of de agrarisch ruimte te versnipperen.

Behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon en de cultuurhistorische waarde van de nederzettingen

Het verspreid patroon van typische kleine dorpen met een eigen karakter maakt deel uit van het landschap. Dit typisch patroon moet behouden blijven, verdichting of aaneengroeien van kernen moet worden tegengegaan. Dit geldt met name in de verdichtingsstroken tussen Aalst en Zottegem en tussen Gent en Oudenaarde.

Bij verdere ontwikkeling van de nederzittingsstructuur moet rekening worden gehouden met het belang van de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van de nederzettingen en het omgevende landschap in het toeristisch-recreatief gebeuren van de streek.

De kleine steden als ontwikkelingspolen in de regio

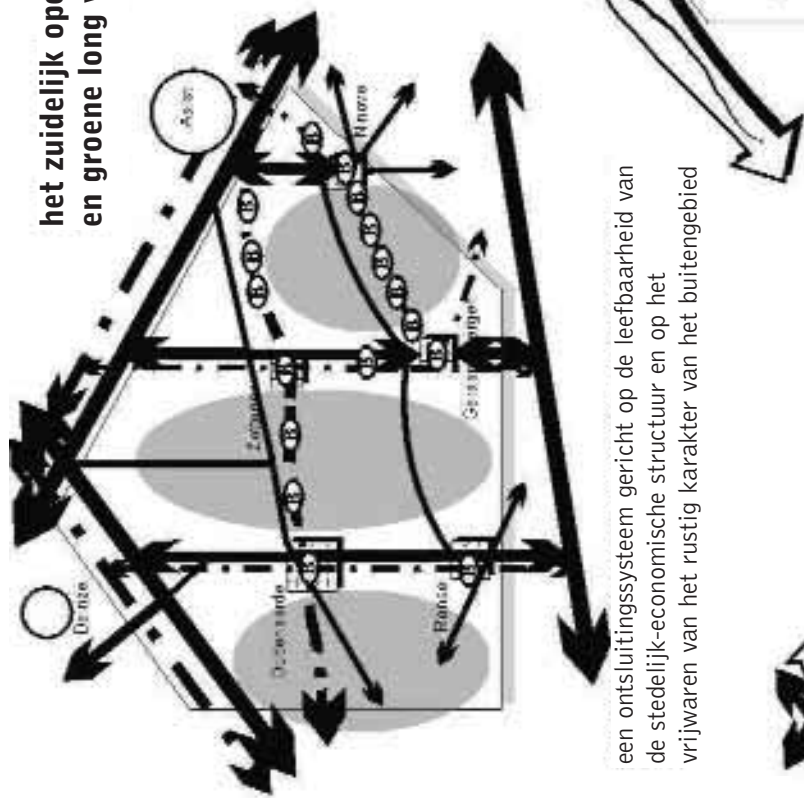
Woonondersteunende voorzieningen, bedrijvigheid en diensten van bovenlokaal niveau worden gesitueerd in de stedelijke kernen. De ontwikkelingen worden afgestemd op de schaal van het stedelijk gebied, op bestaande bedrijfsstructuren, op de potenties voor verdere groei en op eventuele herstructurering. Bij de locatiekeuze moeten de verweving met het stedelijk weefsel, de ontsluitingsmogelijkheden naar en via de hoofdinfrastructuren en de bereikbaarheid vanuit het ommeland in rekening gebracht worden.

Een ontsluitingssysteem gericht op de leefbaarheid van de stedelijk-economische structuur en op het vrijwaren van het rustig karakter van het buitengebied

Het dicht net van spoorwegen en stations vormt een basis voor de openbaarvervoersontsluiting, maar aanpassingen zijn wenselijk om de ontsluiting van de kernen naar de centrale plaatsen te verbeteren en de verbindingen met de verschillende (groot)stedelijke gebieden uit te bouwen.

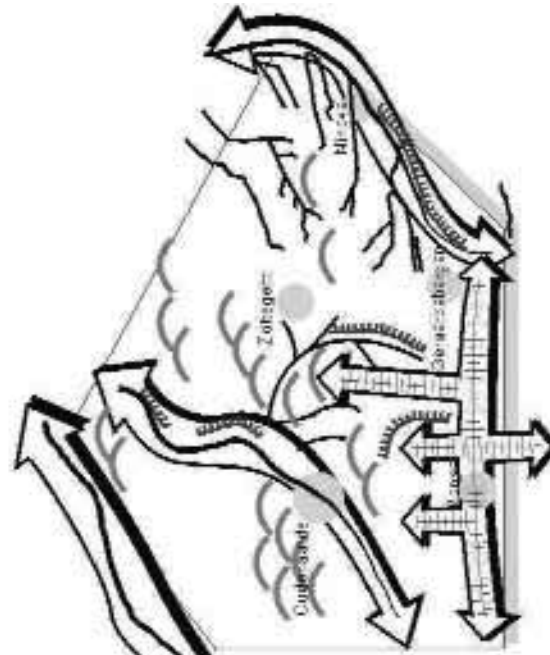
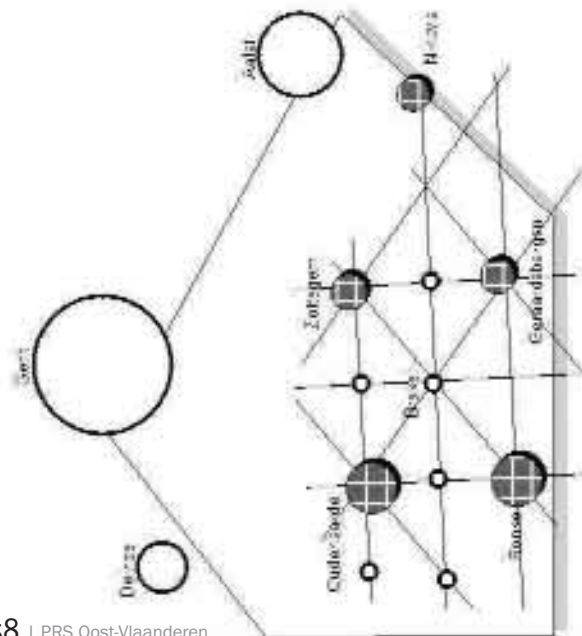
Er worden een aantal oost-westgerichte wegen geselecteerd om het verkeer uit het openruimtegebied te verzamelen naar de stedelijke gebieden en naar het hoger wegennet.

het zuidelijk openruimtegebied als landelijk landschap en groene long van bovenregionaal belang



een ontsluitingssysteem gericht op de leefbaarheid van de stedelijk-economische structuur en op het vrijwaren van het rustig karakter van het buitengebied

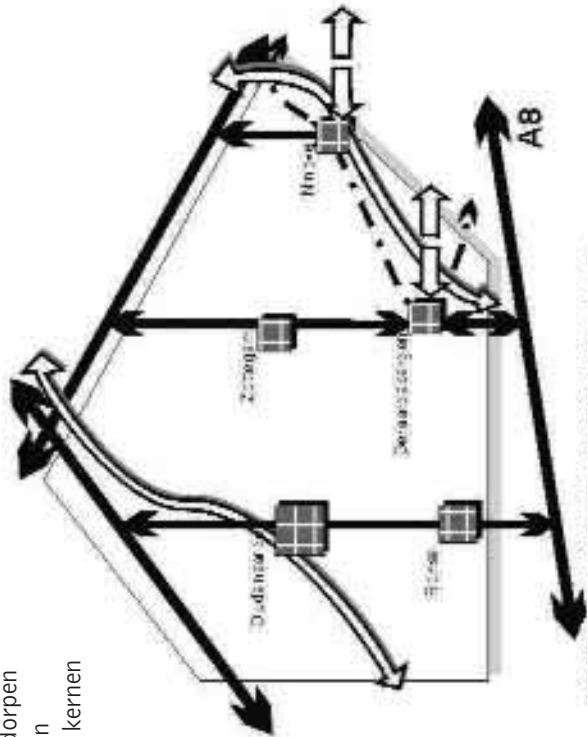
behoud en versterking van het hiërarchisch spreidingspatroon van steden en grote dorpen en versterken van de landschappelijke en maatschappelijke waarde van de kleine kernen



het fysisch systeem als kapstok voor de landschapsvormende functies bos, natuur en landbouw



de kleine steden als ontwikkelingspolen van de ondersteunende functies voor de regio



[Figuur 55: Ruimtelijke visie voor het Zuidelijk Openruimtegebied]

4

Hoofdstuk 4:

Gewenste nederzettingsstructuur

1. INLEIDING

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen raamt de behoefte aan bijkomende woningen voor Oost-Vlaanderen voor de periode 1991-2007 op 85 725. Hiervan moet minstens 61% in de stedelijke gebieden en hoogstens 39% in het buitengebied voorzien worden.

De provincie heeft, als intermediair beleidsniveau, een belangrijke rol te vervullen in het concretiseren van die trendbreuk.

Door het Vlaamse Gewest worden volgende specifieke taakstellingen m.b.t. de nederzettingsstructuur doorverwezen naar het provinciaal structuurplan:

- de selectie van stedelijke netwerken van provinciaal niveau;
- het uitwerken van een visie op het geheel van de kleinstedelijke gebieden;
- de selectie van hoofddorpen en woonkernen;
- de selectie van bebouwde perifere landschappen op provinciaal niveau;
- de verdeling van de taakstelling inzake woonbehoeften;
- het uitwerken van een visie inzake woonwagenterreinen.

2. DOELSTELLINGEN

Het voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan woonmogelijkheden

Om de door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vooropgestelde trendbreuk te kunnen realiseren, moet een sturend aanbodbeleid gevoerd worden. Dit beleid omvat zowel kwantitatieve als kwalitatieve aspecten.

De kwaliteit van de woningen en de woonomgeving, de bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid, de nabijheid en interactie van de verschillende stedelijke functies zijn immers de belangrijkste hefboomen om een woonomgeving aantrekkelijk te maken en om de leefbaarheid van de nederzetskernen te garanderen.

Tegengaan van het ongeordend uitzwermen van functies

Het ongeordend uitzwermen van urbane functies (wonen, werken, handel, voorzieningen, ...) moet worden tegengegaan om:

- het evenwicht in het functioneren van de verschillende deelstructuren in de ruimte (wonen, werken, recreëren, landbouw, natuur, ...) te herstellen;
- algehele verstedelijking van de ruimte te voorkomen;
- te komen tot een duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

De leefbaarheid en attractiviteit van de stedelijke gebieden vergroten

Om de in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vooropgestelde trendbreuk inzake het bijkomend aantal woningen te concretiseren en om de stedelijke voorzieningen en infrastructuur optimaal te benutten, moeten de steden als woonomgeving aantrekkelijker en leefbaarder gemaakt worden.

De leefbaarheid van de buitengebiedkernen garanderen

In de huidige samenleving kunnen de kernen in het buitengebied niet meer als zelfstandige entiteiten beschouwd worden. Door de toegenomen mobiliteit en het functioneren in een 'netwerkmaatschappij' wordt de leefbaarheid van de nederzettingstructuur in het buitengebied als volgt ingevuld:

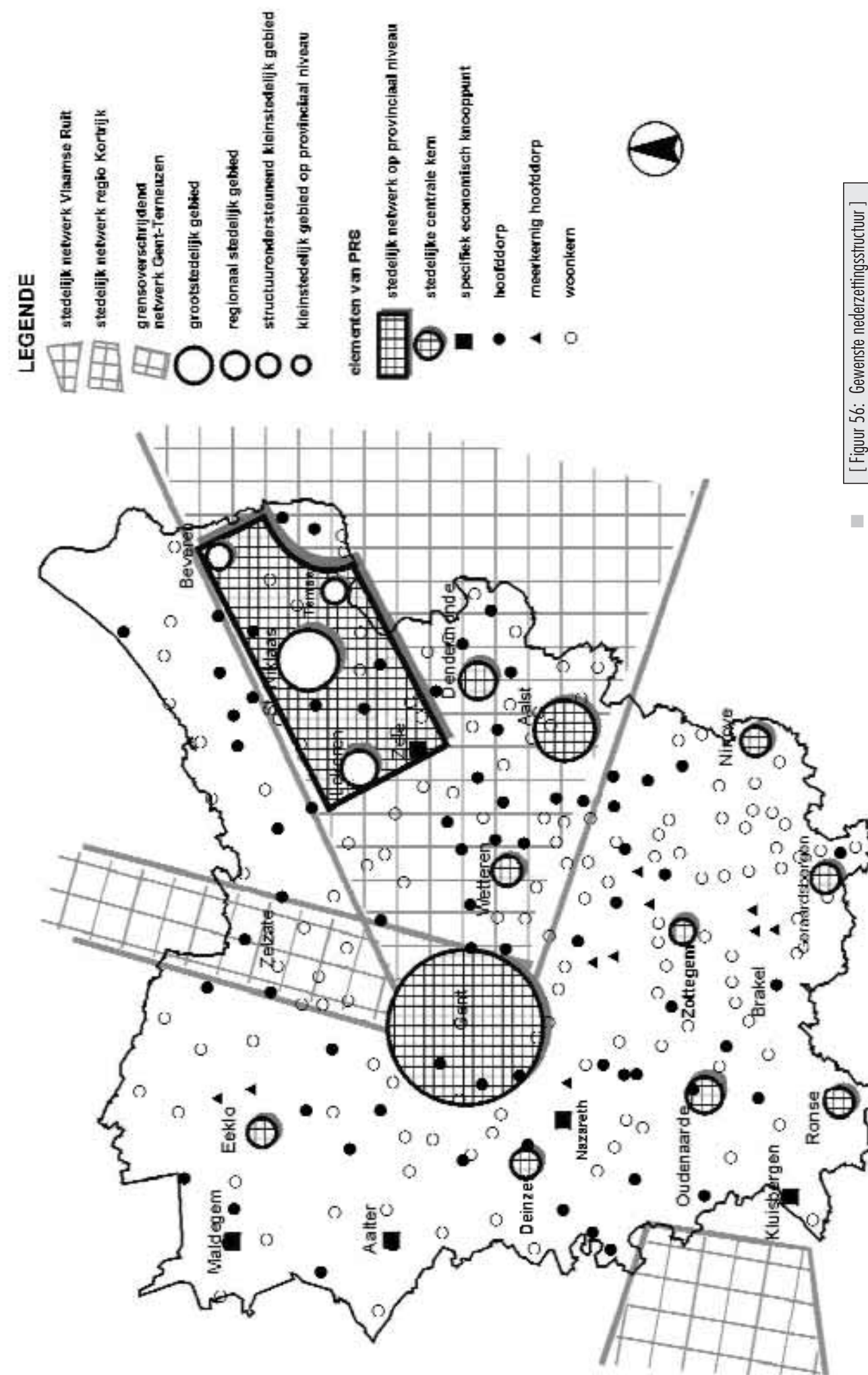
- het afstemmen van voorzieningen tussen de buitengebiedkernen onderling en t.o.v. de stedelijke gebieden. Niet elk dorp moet over alle woonondersteunende voorzieningen beschikken, maar de ontbrekende voorzieningen moeten wel in andere dorpen of steden op een redelijke afstand terug te vinden zijn;
- het bundelen van de groei om een voldoende sociaal en economisch draagvlak op lokaal niveau te behouden. Bijkomende voorzieningen worden best gebundeld in reeds goed uitgeruste grote dorpen. Dit biedt de beste garanties voor de (economische) leefbaarheid van de voorzieningen zelf;
- het garanderen van de bereikbaarheid van de voorzieningen voor iedereen. Aangezien niet overal alle voorzieningen aanwezig zijn, moeten inwoners over verplaatsingsmogelijkheden beschikken. Niet iedereen kan over een wagen beschikken, daarom moet de bereikbaarheid van voorzieningen ook met andere vervoersvormen mogelijk zijn.

3. DE GEWENSTE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

De gewenste nederzettingstructuur in Oost-Vlaanderen omvat volgende elementen:

- Het grootstedelijk gebied Gent, het geheel van de stedelijke polen in het E17-netwerk en het geheel van de Dendersteden; dit zijn de zwaartepunten van de nederzettingstructuur op provinciaal niveau:
 - het grootstedelijk gebied Gent en de regionaalstedelijke gebieden Aalst (Dendersteden) en Sint-Niklaas (E17-netwerk) spelen hierin de belangrijkste rol;
 - deze rol wordt aangevuld door de kleinstedelijke gebieden Lokeren, Beveren, Temse (E17-netwerk) en Dendermonde, Ninove, Geraardsbergen (Dendersteden) op een lager niveau.
- Op subregionaal niveau spelen de kleinstedelijke gebieden een ondersteunende centrumrol voor de openruimtegebieden:
 - Eeklo en Deinze voor het Westelijke Openruimtegebied;
 - Oudenaarde, Ronse en Zottegem, en ook Deinze in het Zuidelijke Openruimtegebied. Ninove en Geraardsbergen verzorgen deze taak voor het oostelijke deel van dit gebied;
 - Wetteren voor een deel van het Oostelijk Rastergebied. Dendermonde en Aalst vervullen deze rol in het oostelijke deel van dit gebied;
 - In het Noordelijk Openruimtegebied wordt deze subregionale rol opgenomen door de stedelijke kernen van het E17-netwerk.

In het buitengebied staan de hoofddorpen en woonkernen in voor het opvangen van plaatselijke behoeften aan ruimte voor bijkomende woonelegenheden en lokale voorzieningen.



[Figuur 56: Gewenste nederzettingstructuur]

▶ 4. SELECTIES EN ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR DE VERSCHILLENDE ONDERDELEN VAN DE NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

4.1. Stedelijke netwerken op provinciaal niveau

Een stedelijk netwerk is een beleidsmatig begrip in die zin dat een specifiek ruimtelijk beleid gevoerd wordt in een complementair en samenhangend geheel van stedelijke gebieden en van structuurbepalende elementen van het buitengebied die verbonden zijn door infrastructuren. Het structureel belang vraagt om een samenhangend beleid. Hiervoor zijn afstemming, afspraken en overeenkomsten tussen de verschillende betrokken actoren noodzakelijk.

De stedelijke netwerken zijn geen volledig verstedelijkte ruimten. De open ruimten en de verschillende natuurlijke structuren tussen de verschillende knooppunten vervullen een belangrijke rol. Ze zijn van belang voor de kwaliteit van de leefomgeving in het netwerk (groen, rust, recreatie, enz.) en voor de landbouwactiviteiten, en ze vormen een buffer tegen de ruimtelijke dichtslibbing van het netwerk. De natuurlijke structuren in en omheen het netwerk worden verbonden door die open ruimten.

Het functioneren van het netwerk als geheel wordt in belangrijke mate bepaald door de onderlinge bereikbaarheid van de verschillende elementen.

Een stedelijk netwerk op provinciaal niveau wordt 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 inzake economische ontwikkeling en ontwikkeling van de woonfunctie;
- de mogelijke ruimtelijke (en economische) meerwaarde die ontstaat door bundeling van infrastructuren in knooppunten;
- de aanwezigheid van plaatsen waar dynamiek gewenst is.

→ SELECTIE VAN HET E17-NETWERK ALS STEDELIJK NETWERK OP PROVINCIAAL NIVEAU

In Oost-Vlaanderen wordt één stedelijk netwerk op provinciaal niveau geselecteerd, het 'E17-netwerk'. Het betreft een aantal kleinere steden tussen Antwerpen en Gent die een sterke economische ontwikkeling en groei van de woonfunctie kennen door de ligging aan de E17 en de ligging t.o.v. de steden Antwerpen en Gent. Hierdoor is een sterk verstedelijkte structuur ontstaan van Beveren tot Lokeren, die aaneengeregen wordt door een bundel van infrastructuren (autosnelweg, N70, spoorweg).

Volgende argumenten verantwoorden de aanduiding van het E17-netwerk:

- het opvangen van de stedelijke en economische dynamiek in de zone langs de E17 en binnen het spanningsveld tussen Gent en Antwerpen; complementair hieraan kunnen de grote openruimtegebieden in het omgevende Noordelijk Openruimtegebied van verdere verstedelijking gevrijwaard worden;
- de aanwezigheid van verschillende reserves aan bedrijventerreinen en verschillende toplocaties voor het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen. Dit vraagt om een

beleidskader voor het afwegen van de gemeenschappelijke behoeften in het netwerk t.o.v. het totale aanbod reserves en toplocaties, teneinde overdreven ruimte-inname te voorkomen;

- de noodzaak aan verdere onderlinge afstemming in de ontwikkeling van het wonen en de bijbehorende voorzieningen in de verschillende stedelijke kernen en buitengebiedkernen;
- het belang van de openruimtefragmenten in het netwerk voor de kwaliteit van de woonomgeving, als buffer tegen het ontstaan van een volledig verstedelijkte band en vanwege de potenties ervan naar recreatief medegebruik op het niveau van het netwerk;
- de noodzaak aan een globaal mobiliteitsplan voor het netwerk waarbij zowel het intern functioneren, de externe bereikbaarheid als de internationale doorstroming gevrijwaard moet worden.

Het E17-netwerk omvat delen van de gemeenten Beveren, Hamme, Lokeren, Sint-Niklaas, Temse, Waasmunster en Zele.

→ RUIMTELIJK BELEID VOOR HET E17-NETWERK

De groei van wonen en bedrijvigheid wordt gebundeld in de stedelijke gebieden, elk op hun niveau.

Complementariteit en onderlinge beïnvloeding van de ontwikkelingen in de stedelijke gebieden zijn een belangrijk gegeven binnen het netwerk. Bij de ontwikkeling van nieuwe bovenlokale voorzieningen (regionale bedrijventerreinen, regionale sportinfrastructuur, regionale handelscomplexen, enz.) moet worden onderzocht of andere locaties in het netwerk niet beter geschikt zijn, zodat de ruimte zo efficiënt mogelijk gebruikt wordt, geen dubbele investeringen op de gemeenschap afgewenteld worden en zich geen ongewenste neveneffecten elders in het netwerk voordoen. In het stedelijk netwerk geldt bovendien een streng buitengebiedbeleid, in de zin dat de stedelijke functies uit dat gebied geweerd moeten worden.

De visie m.b.t. de ruimtelijke ontwikkeling van het E17-netwerk als stedelijk netwerk op provinciaal niveau wordt in de ontwikkelingsvisie voor de gelijknamige deelruimte beschreven.

Het stedelijk netwerk wordt door de provincie gebruikt als een afwegingskader bij:

- de opmaak van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarbij de mogelijke gevolgen van het uitvoeringsplan t.o.v. de gewenste ontwikkelingen in het netwerk worden afgewogen (meest geschikte locatie, geen ongewenste ruimtelijke neveneffecten elders in het netwerk, nood aan compenserende maatregelen in het netwerk, enz.);
- de beoordeling van gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarbij eenzelfde afweging t.o.v. het hele netwerk wordt gemaakt.

De provincie vervult een belangrijke initiërende en coördinerende rol in het noodzakelijke intergemeentelijk overleg.

Het E17-netwerk ligt binnen het in het RSV aangeduide stedelijk netwerk van internationaal niveau, de 'Vlaamse Ruit'. De provincie zal in dat E17-netwerk enkel uitspraken doen die relevant zijn voor een stedelijk netwerk op provinciaal niveau. Uitspraken over de Vlaamse Ruit, die, volgens het subsidiariteitsbeginsel, gemaakt moeten worden door het Gewest, blijven het prerogatief van het Vlaamse Gewest, ook als het over gebieden gaat die binnen het E17-netwerk gelegen zijn.

4.2. Stedelijke gebieden

→ DEFINITIE EN SELECTIE

Stedelijke gebieden zijn gebieden waar een intense ruimtelijke, culturele en socio-econo-mische samenhang en verweving bestaat tussen de verschillende menselijke activiteiten (wonen, werken, ontspannen, enz.), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren.

De stedelijke gebieden worden bindend geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Van deze selectie kan niet worden afgeweken.

De stedelijke gebieden worden in het RSV in vier klassen ingedeeld. Deze indeling is onder andere gebaseerd op de rol van het stedelijk gebied (cfr. centrumfunctie, tewerkstelling) en het 'achterland', de morfologische structuur, de aanwezige stedelijke dynamiek, de trends in stedelijke ontwikkeling, de ruimtelijke potenties.

In Oost-Vlaanderen werden volgende stedelijke gebieden geselecteerd:

- grootstedelijk gebied Gent;
- regionaalstedelijke gebieden Aalst en Sint-Niklaas;
- structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden Deinze, Dendermonde, Eeklo, Lokeren, Oudenaarde en Ronse;
- kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau Beveren, Geraardsbergen, Ninove, Temse, Wetteren en Zottegem.

De stedelijke gebieden worden afgebakend in ruimtelijke uitvoeringsplannen. Het Vlaamse Gewest leidt de afbakeningsprocessen van de groot- en regionaalstedelijke gebieden. De provincie zit hier mee in het overleg. De provincie stuurt zelf de afbakeningsprocessen van de kleinstedelijke gebieden.

In het afbakeningsproces zijn voor het Vlaams, respectievelijk provinciaal niveau, volgende elementen van belang:

- de rol van het stedelijk gebied in de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen, respectievelijk van de provincie;
- aspecten uit de gewenste natuurlijke, agrarische en landschappelijke structuur van Vlaams, respectievelijk provinciaal niveau, die een grens kunnen stellen aan het stedelijk gebied;
- de taakstellingen inzake wonen, bedrijvigheid, enz., die vanuit Vlaams, respectievelijk provinciaal niveau aan het betreffende stedelijke gebied worden opgelegd.

→ VISIE OP HET GEHEEL VAN DE STEDELIJKE GEBIEDEN

De provincie kan niet als één ruimtelijk en functioneel geheel worden beschouwd. Een geheel van alle (klein)stedelijke gebieden als dusdanig bestaat niet. De stedelijke gebieden hebben elk een eigen rol binnen een hiërarchisch spreidingspatroon van stedelijke kernen. Daar enkele stedelijke gebieden in een zelfde ruimtelijk-functionele eenheid (deelruimte) liggen, kan er van wederzijdse beïnvloeding sprake zijn.

De bepaling van de gewenste rol van elk van de stedelijke gebieden steunt op twee uitgangspunten:

- de versterking van de centrale rol van elk stedelijk gebied t.o.v. het eigen ommeland;
- de versterking van de eigenheid en een geprofileerde ontwikkeling van elk stedelijk gebied binnen de deelruimte. Vanuit de eigen kwaliteiten en potenties moet worden gestreefd naar onderlinge verscheidenheid en mogelijks zelfs complementariteit tussen de stedelijke gebieden in de deelruimte onderling.

→ VISIE OP DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN IN HET E17-NETWERK

Het E17-netwerk omvat naast het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas ook de kleinstedelijke gebieden Beveren, Lokeren en Temse. Als geheel speelt dit stedelijk netwerk een belangrijke rol op Vlaams niveau in de Vlaamse Ruit, als aanvulling voor de grootstedelijke gebieden Antwerpen en Gent. Hoewel elk van de stedelijke gebieden eigen ontwikkelingsmogelijkheden heeft, mag het geheel van de stedelijke ontwikkelingen in het E17-netwerk niet in concurrentie treden met het grootstedelijk gebied Gent of het grootstedelijk gebied Antwerpen. Als onderdeel van het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit kunnen evenwel een aantal aanvullende ontwikkelingen t.o.v. Antwerpen en Gent mogelijk zijn in het E17-netwerk. Op provinciaal niveau vervult het netwerk een centrumrol voor het grootste deel van het Noordelijk Openruimtegebied.

Voor de ontwikkeling van bedrijvigheid moet vooral aandacht gaan naar het optimaal gebruik van de bestaande mogelijkheden binnen het geheel van het E17-netwerk. In dit opzicht speelt ook Zele als economisch knooppunt een belangrijke rol in het netwerk.

Het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas vervult een ondersteunende rol in het internationale netwerk van de Vlaamse Ruit. Binnen het E17-netwerk blijft Sint-Niklaas de belangrijkste stedelijke kern. De kleinstedelijke gebieden in het netwerk kunnen deze rol op een lager niveau aanvullen.

De invloedssfeer van het **kleinstedelijk gebied Beveren** is grotendeels beperkt tot (de dorpen in) de eigen fusiegemeente. De ontwikkelingen in de Waaslandhaven beïnvloeden echter in belangrijke mate de ontwikkelingen in het stedelijk gebied Beveren. De gewenste rol van Beveren omvat volgende elementen:

- Binnen het E17-netwerk is voor Beveren vooral een woonfunctie weggelegd. De ontwikkeling van voorzieningen en bedrijvigheid moet gericht zijn op het ondersteunen van de eigen woonfunctie.
- Een concurrentiële ontwikkeling t.o.v. Sint-Niklaas is niet wenselijk.
- Grootschalige bedrijfsontwikkelingen worden beter elders in het netwerk of in de Waaslandhaven opgevangen. In beperkte mate kunnen in het stedelijk gebied kantoorfuncties (bv. afgeleide dienstenfuncties t.o.v. de Waaslandhaven) opgevangen worden.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces van Beveren zijn: de spoorlijn, de stationsomgeving, de N70, de openruimtecorridor tussen Beveren en Sint-Niklaas, het woongebied Beveren-Melsele, de grote aaneengesloten openruimtegehelen.

Het **kleinstedelijk gebied Lokeren** is in tegenstelling tot de andere stedelijke gebieden in het netwerk eerder gericht op het Gentse i.p.v. het Antwerpse. De kleinstedelijke invloedssfeer gaat tot in de naburige gemeenten. Voor Lokeren worden volgende ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld:

- De rol als woonstad met ondersteunende voorzieningen moet behouden worden. Bijkomende stedelijke voorzieningen moeten afgestemd zijn op de rol als kleinstedelijk centrum voor het eigen ommeland en mag niet leiden tot een concurrentiële positie t.o.v. Sint-Niklaas of Gent.
- Bijkomende ontwikkeling van regionale bedrijvigheid moet afgewogen worden t.o.v. de ontwikkelingen in het gehele E17-netwerk. In eerste instantie moeten hierbij het aanbod en de ontwikkelingsmogelijkheden in Zele en Lokeren tezamen onderzocht worden.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de E17, de N47, de Durmevallei, Daknamse meersen en bossen, oostelijke groengebieden, de openruimte-corridors t.o.v. het grootstedelijk gebied Gent en Waasmunster/Belsele. Bij de afbakening zal gestreefd worden om de compacte vorm te behouden.

Het **kleinstedelijk gebied Temse** ligt op het knooppunt van het E17-netwerk en van de verstedelijkte strook Sint-Niklaas/Mechelen langsheen de N16. De rol als centrum is eerder beperkt door de onmiddellijke nabijheid van Sint-Niklaas en de meer zuidelijk gelegen, goed uitgeruste dorpen langsheen de N16 (provincie Antwerpen). De rol van Temse situeert zich vooral in volgende elementen:

- Het kleinstedelijke gebied heeft vooral een woonfunctie te vervullen in het E17-netwerk en het noordelijke deel van de N16-strook. De ligging aan de Schelde biedt een extra omgevingsvoordeel voor een aangename woonomgeving. Bijkomende woonondersteunende bedrijvigheid en voorzieningen zijn mogelijk. De voormalige Boelwerf vormt hiervoor een mogelijkheid.
- Bijkomende grootschalige regionale bedrijvigheid wordt beter elders in het netwerk voorzien.
- De directe aansluiting van de Scheldevallei op het stedelijk weefsel en de reeds aanwezige groengebieden vormen een grote potentie voor de ontwikkeling van toerisme en recreatie. Hierdoor is voor het stedelijk gebied Temse ook een rol weggelegd als een toeristisch-recreatieve poort van provinciaal belang in en tussen het E17-netwerk en de Scheldevallei.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de N16, de Scheldevallei, de cuesta, de Boelwerfterreinen, de aaneengesloten openruimtegebieden. De afbakening van het kleinstedelijk gebied Temse (provincie) en van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas (Vlaams Gewest) moeten, gelet op de sterke ruimtelijke en functionele samenhang tussen beide steden, op elkaar afgestemd worden.

→ VISIE OP DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN VAN DE DENDERSTEDEN

De Dendersteden worden gevormd door de rij van opeenvolgende stedelijke gebieden van Dendermonde, Aalst, Ninove en Geraardsbergen.

Aalst vervult, als regionaalstedelijk gebied in de Vlaamse Ruit, een centrale rol t.o.v. de andere Dendersteden. Vooral de kleinere steden (Geraardsbergen, Ninove) hebben hun vroegere rol als belangrijk economisch knooppunt in meerdere of mindere mate verloren zien gaan en functioneren steeds meer als verzamelplaats voor pendelaars naar de grote tewerkstellingsknopen in de Vlaamse Ruit.

De Dendersteden moeten zich, elk op hun eigen niveau, opnieuw profileren als centrale plaatsen t.o.v. hun eigen ommeland, en dit zowel op het vlak van wonen en woonondersteunende voorzieningen, als van werken.

Het **kleinstedelijk gebied Dendermonde** heeft een belangrijke centrumfunctie voor een aanzienlijk deel van het buitengebied tussen Aalst, Sint-Niklaas, Mechelen en Gent. Als hoofdplaats van een gerechtelijk arrondissement en één van de best uitgeruste kleine steden vervult het kleinstedelijk gebied Dendermonde een subregionale rol; hierdoor is het van een hoger functioneel niveau dan de andere kleinstedelijke gebieden.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de radiale infrastructuur (secundaire wegen, spoorwegen), de stationsomgeving, de groene gordel van Vondelbeek en Steenbeek, de Dender, de Scheldevallei, de N41. Het stedelijk gebied kan eventueel worden afgebakend als gefragmenteerd stedelijk gebied, gelet op de gescheiden ligging van de kernstad en de historisch gegroeide regionale bedrijvigheid in Baasrode.

Het **kleinstedelijk gebied Ninove** is vandaag een verzamelpunt van pendelaars naar Brussel. Als pendelstad en door de ligging vlakbij en in de invloedssfeer van Aalst, wordt de ontwikkeling van Ninove vooral gezien op het vlak van wonen. Het bedrijvigheids- en voorzieningenniveau moet ondersteunend zijn voor de woonfunctie.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de aaneengesloten openruimtegebieden, de Dender en de Dendervallei, de ringweg, de spoorweg en de N28, de meersgebieden rond de stad (Pollaremeersen, Dendermeersen) en de Molenbeek.

Het **kleinstedelijk gebied Geraardsbergen** vormt eveneens een verzamelpunt van pendelaars naar Brussel. De invloedssfeer van Geraardsbergen omvat de nabijgelegen landelijke dorpen in het Zuidelijk Openruimtegebied, Vlaams-Brabant en Henegouwen. De centrale rol t.o.v. het omgevend openruimtegebied moet opnieuw ontwikkeld worden. Het stedelijk gebied wordt versterkt als woongebied en centrum van voorzieningen. Voor Geraardsbergen is ook een belangrijke rol weggelegd als toeristisch-recreatief knooppunt in het Zuidelijk Openruimtegebied.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de dubbele spoorweginfrastructuur (Gent/Edingen en Aalst/Ath), de N42 en N8, het reliëf, de Dender en de Dendervallei en de omgevende landschappelijk waardevolle openruimtegebieden.

→ VISIE OP DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN VAN HET ZUIDELIJK OPENRUIMTEGEBIED

In het Zuidelijk Openruimtegebied liggen de kleinstedelijke gebieden van Oudenaarde, Ronse, Zottegem, Ninove en Geraardsbergen gelijkmatig verspreid. Ze hebben elk hun eigen ommeland van eerder kleine landelijke dorpen. Brakel vult als goed uitgeruste kern dit net van steden aan. Deinze vervult een kleinstedelijke rol in het westelijke deel van dit openruimtegebied.

De eigen rol van elk van de stedelijke gebieden in het hiërarchisch net wordt geconsolideerd. Bijkomende woongelegenheid en bovenlokale economische ontwikkelingen worden zoveel mogelijk in de stedelijke gebieden geconcentreerd, waarbij een compacte stadsvorm wordt nagestreefd.

Het **kleinstedelijk gebied Oudenaarde** is niet alleen de hoofdplaats van een gerechtelijk arrondissement, maar het is ook beter uitgerust dan de andere kleinstedelijke gebieden in het Zuidelijk Openruimtegebied. Net zoals Dendermonde is het een stad van subregionaal belang en profileert het zich op een hoger niveau dan de andere kleinstedelijke gebieden. Toch moet rekening worden gehouden met de invloed van Gent. Oudenaarde is de economische motor in het westelijke deel van het Zuidelijk Openruimtegebied. Oudenaarde wordt ook verder ondersteund als toeristische en recreatieve pool in het Zuidelijk Openruimtegebied, waarbij

complementariteit met Ronse en Geraardsbergen wordt nagestreefd.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de Schelde en Scheldevallei, de grote aaneengesloten openruimtegehelen, de Maarkebeek, het Enamebos, de N60, de spoorweg en de stationsomgeving.

Het **kleinstedelijk gebied Ronse** vervult een centrale functie op een lager niveau dan Oudenaarde, vergelijkbaar met de functie van Geraardsbergen in het oostelijk deel van het Openruimtegebied. Deze eigen kleinstedelijke rol in het zuidwesten van de provincie moet bewaard blijven. Verdere versterking als centrum van voorzieningen is wenselijk. Ronse vervult ook, complementair aan Oudenaarde en Geraardsbergen, een belangrijke en te versterken functie als toeristische en recreatieve pool in de Vlaamse Ardennen.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: het reliëf, omgevende openruimtegehelen en bosstructuren (landschap), de compactheid en specificiteit van de site, het tracé van de N60 en de stationsomgeving.

Het **kleinstedelijk gebied Zottegem** heeft een beperkte centrale functie, die vooral door de nabijheid van Gent en Aalst wordt getemperd. Het is vooral een verzamelplaats voor pendelaars. Het kleinstedelijk gebied moet als woonstad versterkt worden om de verdere verstedelijking van de open ruimte in dit deel van het Zuidelijk Openruimtegebied tegen te gaan.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de N42, de spoorweg (Gent/Geraardsbergen en Oudenaarde/Aalst), de grote openruimtegehelen (wegens het landschappelijk en het agrarisch belang), de beekvalleien en groengebiedjes rond de stad.

Geraardsbergen en Ninove vervullen ook een belangrijke centrale rol in het oostelijk deel van het Zuidelijk Openruimtegebied, die nog versterkt wordt door de functie als Denderstad t.o.v. het Brussels pendelgebied. De visie op Geraardsbergen en Ninove werd hiervoor al beschreven bij de Dendersteden.

Deinze heeft een beperkte rol in het westen van het Zuidelijk Openruimtegebied. De visie op Deinze wordt verder beschreven bij de Leieruimte.

→ VISIE OP DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN IN HET WESTELIJK OPENRUIMTEGEBIED

Het Westelijk Openruimtegebied wordt gedomineerd door de stedelijke invloedssfeer van Gent. In het noorden en het zuiden van deze deelruimte vormen respectievelijk Eeklo en Deinze centra van kleinstedelijk belang.

Het ommeland van het **kleinstedelijke gebied Eeklo** strekt zich uit over het noorden van het Westelijk Openruimtegebied, waardoor Eeklo beschouwd wordt als hoofdstad van het Meetjesland. Het is wenselijk deze centrale rol als kleinstedelijk gebied nog te versterken, vooral dan als centrum van stedelijke commerciële en niet-commerciële voorzieningen. De concurrentiepositie van Eeklo moet vergroten op het vlak van stedelijke voorzieningen t.o.v. omliggende, goed uitgeruste gemeenten, teneinde de kleinstedelijke rol veilig te stellen. Bijkomend moet Eeklo verder kunnen ontwikkelen als recreatiecentrum voor de streek en toeristisch-recreatieve poort tot het Kreken- en Poldergebied.

Op het vlak van (secundaire) tewerkstelling wordt de rol van Eeklo in het Westelijk Open-

ruimtegebied aangevuld door Maldegem en Aalter. Het is niet wenselijk dat deze economische knooppunten op het vlak van bedrijvigheid elkaar gaan beconcurreren. Voor Eeklo is aanvullend echter ook een ontwikkeling van de tertiaire tewerkstelling weggelegd.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: het Afleidingskanaal, de Stuiversbossen, de Burggravenstroom, de spoorweg, N9, N49 en de westelijke ring.

Het kleinstedelijk gebied **Deinze** vervult een centrumrol in het zuiden van het Westelijk Openruimtegebied. De visie m.b.t. Deinze wordt hierna beschreven bij de Leieruimte.

→ VISIE OP DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN IN DE LEIERUIMTE

De Leieruimte ligt in het spanningsveld tussen de Vlaamse Ruit en de regio Kortrijk.

Het **kleinstedelijk gebied Deinze** vervult een centrale rol op kleinstedelijk niveau. Door de invloed van het grootstedelijk gebied Gent en het regionaalstedelijk gebied Kortrijk is het ommeland van Deinze enigszins beperkt voor de Leieruimte. De eigen rol van Deinze als kleinstedelijk voorzieningencentrum en tewerkstellingsknooppunt t.o.v. het Zuidelijk en het Westelijk Openruimtegebied wordt verder ondersteund. De rol op het vlak van toerisme en recreatie kan worden versterkt tot een recreatief centrum, gelet op de aanwezige recreatieve infrastructuur en de ligging aan de Leie.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de N43, de agrarische gebieden met bijzondere waarden, de openruimtecorridors t.o.v. Zulte en tussen Astene en Latem, de Leie en het Afleidingskanaal.

→ VISIE OP DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN IN HET OOSTELIJK RASTERGEBIED

Het Oostelijk Openruimtegebied ligt geheel in de Vlaamse Ruit en staat onder invloed van het grootstedelijk gebied Gent, de stedelijke kernen Aalst en Dendermonde, het Brusselse en de kernen van het E17-netwerk.

Door de ligging in de invloedssferen van deze stedelijke ontwikkelingen op Vlaams en provinciaal niveau, speelt het **kleinstedelijk gebied Wetteren** als kleinstedelijk gebied een beperkte rol als centrum voor een eerder klein ommeland in het Oostelijk Rastergebied en een klein deel van het aansluitende Noordelijk Openruimtegebied. Een zekere versterking van de centrale rol (voorzieningen en woonfunctie) is wenselijk teneinde ten volle als kleinstedelijk gebied te functioneren, zodat de stad zich duidelijker positioneert t.o.v. de omliggende dorpen.

Belangrijke aandachtspunten voor het afbakeningsproces zijn: de Schelde, de openruimtecorridors tussen Wetteren en omringende nederzettingen, de spoorweg en N42, de E40 en N9, de aaneengesloten tuinbouwgebieden, de meersen in de Scheldevallei, de Maanbeek en de Kottebeek-Molenbeek-Onderbeek.

→ RUIMTELIJK BELEID T.O.V. DE STEDELIJKE GEBIEDEN

In de stedelijke gebieden wordt een stedelijkgebiedbeleid gevoerd, met volgende algemene ontwikkelingsperspectieven, zoals ook bepaald in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen:

— Minstens 61% van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in Oost-Vlaanderen

- moet worden opgevangen in het geheel van de stedelijke gebieden.
- Er moet worden gestreefd naar grotere globale woningdichtheden, een gedifferentieerde en verbeterde woningvoorraad en een versterkte multifunctionaliteit door verweving van functies.
- Kleinhandel moet worden gebundeld in het stedelijk weefsel.
- De zorg voor collectieve en openbare ruimten is een belangrijk element in de kwaliteitsverbetering van de woon- en werkomgeving voor de stedelijke gebieden.
- Het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden zijn van belang voor de leefomgeving.
- De verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid zijn belangrijk. In de stedelijke mobiliteit zijn vooral alternatieven voor het autoverkeer van belang. Stationslocaties en knooppunten van openbaar vervoer zijn belangrijke ontwikkelingspolen voor stedelijke functies.

De kleinstedelijke gebieden zullen worden afgebakend in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, in overleg met de betrokken gemeente(n). De gewenste rol van het betrokken stedelijk gebied binnen de provincie zal mede de afbakening en te nemen acties bepalen.

De gewenste rol van elk van de kleinstedelijke gebieden wordt ondersteund in de opmaak van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen (bv. door differentiëring van de bedrijventerreinen, door afstemming van ontwikkelingen in verschillende stedelijke gebieden, enz).

De gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen zullen mede op basis van de gewenste rol en ontwikkeling van de omgevende stedelijke gebieden beoordeeld worden.

4.3. Hoofddorpen en woonkernen

→ DEFINITIES

Hoofddorpen en woonkernen zijn die kernen in het buitengebied die van structureel belang zijn binnen de provinciale nederzettingsstructuur. Zij vullen de stedelijke gebieden aan als centrale plaatsen op lokaal niveau.

- Hoofddorpen zijn de groeipolen van de nederzettingsstructuur van het buitengebied, waar de lokale groei inzake wonen, voorzieningen en lokale bedrijvigheid gebundeld wordt. Hoofddorpen onderscheiden zich van woonkernen omdat zij als een mogelijke locatie voor een lokaal bedrijventerrein beschouwd worden⁴⁰. Inzake wonen en voorzieningen is er geen verschil in de taakstelling tussen de hoofddorpen en de woonkernen.
- Meerkernige hoofddorpen zijn de woonkernen binnen eenzelfde gemeente die samen het statuut van één hoofddorp hebben. De gemeente kan zelf beslissen in welke kern het lokale bedrijventerrein aangelegd kan worden en geeft die keuze aan in haar ruimtelijk structuurplan.
- Woonkernen hebben een woonfunctie binnen de gemeente. Zij staan in voor opvang en bundeling van de eigen groei van de kern en (een deel van) de bijkomende woonbehoeften die ontstaan in de verspreide bebouwing in de gemeente. Het voorzieningenniveau is gericht op de ondersteuning van de woonfunctie. In woonkernen kunnen echter geen nieuwe lokale bedrijventerreinen ontwikkeld worden, tenzij in aansluiting van een bestaand (regionaal of lokaal) bedrijventerrein.

⁴⁰ Indien in een gemeente meerdere hoofddorpen zijn geselecteerd moet de gemeente indien de behoefte aan een lokaal bedrijventerrein bestaat, op basis van een globale ruimtelijke visie voor de gemeente aanduiden bij welk hoofddorp het lokaal bedrijventerrein zal gesitueerd worden.

→ SELECTIE VAN HOOFDDORPEN, MEERKERNIGE HOOFDDORPEN EN WOONKERNEN

In het RSV wordt gesteld dat de basis van de selectie van de hoofddorpen de wetenschappelijke analyse is die werd opgenomen in de documenten "De invloedssferen der centra en hun activiteitsstructuren" (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" (H. Van Der Haegen, M. Pattyn en S. Rousseau)⁴¹. Deze studies werden echter niet gebruikt in dit PRS omwille van hun geringe actualiteitswaarde: de eerste studie dateert van 1972 en geeft bijgevolg de toestand weer van de late jaren zestig, de tweede geeft de toestand weer van de late zeventiger jaren. Gezien de snelle maatschappelijke evolutie en de ruimtelijke vertaling ervan, werd de optie genomen om een eigen selectiemethode te ontwikkelen.

De selectie gebeurde in drie stappen: eerst werd een lijst van de kernen opgemaakt die in aanmerking kunnen komen om een woonkern te worden. Uit die lijst werden vervolgens de woonkernen geselecteerd, waaruit ten slotte de hoofddorpen geselecteerd werden. Een selectie als woonkern duidt op groeipotenties inzake wonen en lokale voorzieningen. Door de selectie als hoofddorp wordt voor de betrokken kern bijkomend een groeipotentie inzake lokale bedrijvigheid aangegeven en wordt tevens aangegeven dat het voorzieningenniveau hoger zal komen te liggen dan in de woonkernen.

Methodiek voor de selectie van kernen

De bedoeling was een lijst te maken van alle morfologische kernen die voldoende groot waren om kans te maken om als woonkern geselecteerd te worden. Dat betekent dat niet alle kernen in de tabel opgenomen zijn. Kernen die op de orthofotoplannen van 1999 de omvang van een gehucht niet overschrijden, werden niet verder onderzocht.

Als morfologische kern wordt aanzien een nederzetting met hoofdzakelijk aaneensluitende bebouwing. Morfologische kernen zijn in veel gevallen gegroeid rond een historische dorpskern, maar ook belangrijke morfologische concentraties buiten de historische dorpskernen zijn opgenomen in de lijst.

Voor de selectie van de morfologische kernen werd vertrokken van de NIS woonkernen 1991. Deze woonkernen bestaan uit één of meerdere statistische sectoren⁴² die op basis van bebouwing opgenomen werden in de woonkern. De aldus bekomen lijst werd aangevuld met een aantal kernen die niet voorkwamen in de NIS woonkernen 1991. De twee belangrijkste bronnen voor deze bijkomende selectie waren de orthofotoplannen van 1999 en de topografische kaarten.

In sommige gevallen zijn historische kernen met elkaar verbonden door lintbebouwing langs de verbindingswegen. Samenvoeging van die kernen levert echter zones op die enkele kilometers lang kunnen zijn. Als uitgangspunt werd hier gesteld om historisch afzonderlijke nederzettingkernen niet samen te voegen tot één kern. Enkel in uitzonderlijke gevallen werden ze samengevoegd, namelijk in die gevallen waar ze volledig met elkaar vergroeid zijn en op relatief korte afstand van elkaar liggen. Het gaat hier om Haaltert – Kerksken – Ede, Zandbergen – Lust, Nederbrakel – Opbrakel, Sint-Martens-Leerne – Maria-Leerne, Ename – Nederename, Elversele – Sombeke

⁴¹ RSV, richtinggevend gedeelte. p. 400 – 401.

⁴² Een statistische sector is de kleinste eenheid waar het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) statistische gegevens voor verzamelt. De provincie Oost-Vlaanderen werd onderverdeeld in 2271 statistische sectoren, zodat de 295 Oost-Vlaamse deelgemeenten uit gemiddeld 7 tot 8 statistische sectoren bestaat.

en Aalter-Aalterbrug. Ook bij de stedelijke gebieden werden reeds een aantal 'samenvoegingen' uitgevoerd, zowel bij de reeds gekende afbakening (Aalst - Hofstade, Denderleeuw - Welle) als bij de nog niet gekende (Gent – Destelbergen – Evergem - Merelbeke, Beveren - Melsele, Geraardsbergen - Nederboelare, Ninove - Meerbeke en Ronse - Sint-Pieter).

Alles samen werden 350 kernen onderscheiden die in aanmerking komen om als woonkern geselecteerd te worden (zie tabel hieronder).

Methodiek voor de selectie van de woonkernen

De belangrijkste selectiecriteria die gebruikt werden om een morfologische kern als woonkern te selecteren, zijn het inwonersaantal en het uitrustingsniveau.

Bevolking

Per morfologische kern werd het aantal inwoners voor het jaar 2001 ingeschat. Aangezien de bevolkingsgegevens beschikbaar zijn per statistische sector werd een projectie gemaakt van de statistische sectoren op de orthofoto's. Per statistische sector is het inwonersaantal op 1 januari 2001 gekend. Per morfologische kern werd genoteerd van welke sectoren het inwonersaantal volledig of gedeeltelijk moet worden aanzien als behorende bij de morfologische kern.

Voor sectoren die volledig binnen de bebouwde perimeter van de kern gelegen zijn, werd het inwonersaantal meegeteld voor 100%. In de randzones, waar de rand van de morfologische kern niet overeenstemt met de grens van de statistische sectoren en waar duidelijk is dat een deel van de inwoners van de sector te situeren zijn in de morfologische kern, werd een raming gemaakt van het procentueel aantal inwoners van de sector dat bij de inwoners van de kern geteld moet worden. Per kern komt men aldus tot een benaderend inwoneraantal op 1 januari 2001⁴³.

In die gevallen waar de morfologische kern doorloopt over een gemeentegrens, werden deze (delen van) statistische sectoren in rekening gebracht voor de berekening van het inwonersaantal van de betrokken kern.

Uitrustingsniveau

Om het uitrustingsniveau te bepalen, werden volgende elementen onderzocht:

- Per kern werd onderzocht of er een administratief centrum of OCMW aanwezig is.
- Voor elke kern werd nagegaan of er een treinstation in de kern bestaat, of eventueel nabij de kern (binnen de 3 km, zijnde op fietsafstand). De naam van het station (cf. NMBS) is vermeld, tevens het relatief belang van het station door middel van het gemiddeld aantal instappende reizigers op een werkdag voor 2001.
- Per kern werd het aantal scholen voor lager en middelbaar onderwijs vermeld, evenals het leerlingenaantal in die scholen.
- Per kern is het aanwezige handelsapparaat geanalyseerd. Deze gegevens zijn afkomstig van een distributieonderzoek dat uitgevoerd werd door de Economische Raad voor Oost-Vlaanderen (EROV) voor de meeste gemeenten in Oost-Vlaanderen, en dit opgesplitst naar de verschillende kernen.

⁴³ Lijst van de instappende reizigers, jaarlijkse tellingen door de NMBS.

Voor de meeste kernen is er bovendien ook nog een opsplitsing naar centrum, periferie of verspreid, en belangrijke assen. Per kern werden de gegevens geïnterpreteerd en verwerkt. Meestal werden de gegevens onder 'centrum' en 'periferie' of 'verspreid' samengevoegd en werd het totaal aanzien als zijnde het handelsapparaat van de kern. Het is immers zo dat het grootste deel van de handelsactiviteiten gesitueerd ligt in de morfologische kernen.

Aan de hand van de resultaten van vermelde studie kon per kern het aantal handelspanden, opgesplitst naar aantal diensten en aantal winkels, bepaald worden. Betreffende de winkels is ook gekend hoe groot de totale verkooppervlakte is en hoeveel hiervan ingenomen is voor convenience, shopping en speciality goederen, en over hoeveel panden het gaat. Verder zijn ook nog de oppervlakte en het aantal supermarkten en superettes (al inbegrepen in de algemene cijfers) vermeld. Opgemerkt dient te worden dat voor een beperkt aantal kernen de gegevens niet gekend zijn. Voor de kernen van die gemeenten werd dan een beroep gedaan op terreinkennis, aangevuld met beperkt onderzoek in de kernen zelf.

Kleinhandelsconcentraties, overwegend gelegen buiten de kernen en overwegend van bovenlokaal niveau, werden niet meegerekend. Het betreft:

- voor Sint-Martens-Latem en Deurle: de handelszaken langs de N43 (Kortrijksesteenweg);
- voor Deinze – kern Astene: de handelszaken langs de N43;
- voor Zulte - kernen Zulte, Machelen en Olsene: handelszaken langs de N43;
- voor De Pinte – kern Zevegem: de handelszaken langs de N60 en N60c die aansluiten bij industriezone Eke;
- voor Eke: N60 en industriezone;
- voor Zingem – kern Huise: de handelsconcentratie aan het kruispunt N60/N435 die los van de kernen bestaat;
- Erpe-Mere - kern Erondegem: handelsconcentratie Gentssteenweg;
- Erpe-Mere: kernen Erpe en Mere: handelsconcentratie N46 (afrit E40) en N9;
- Melle: een deel van de handel langs de Brusselsesteenweg (vanaf Gentbrugge tot R4) is niet op te nemen, maar is inbegrepen omdat deze gegevens niet uitgesplitst zijn;
- Dendermonde - kern Grembergen: handelsconcentratie langs de Zeelsebaan N47;
- Berlare - kern Overmere: handelsconcentratie langs de N445;
- Berlare - kern Donkmeer: handelsconcentratie langs de N 467;
- Berlare - kern Berlare: handelsconcentratie langs de N467;
- Laarne - kern Kalken: handelsconcentratie langs de N445;
- Lede - kern Lede: een deel van de handelsconcentratie langs de N442 dient afgesplitst, maar is niet afzonderlijk gekend (ca 5 ketenwinkels);
- Lovendegem - kern Lovendegem: handelsconcentratie langs de N9;
- Maldegem: handelsconcentratie langs de N9 niet opgenomen;
- Sint-Gillis-Waas: handelsconcentratie langs de N49 (de Pyramiden);
- Sint-Pauwels: handelsconcentratie langs de N403;
- Waasmunster: handelsconcentratie langs de N70.

Selectie van woonkernen

Om voldoende draagkracht te hebben, moet een kern een minimum aantal inwoners hebben om als woonkern geselecteerd te worden. Dat minimum bedraagt 700 inwoners in het Zuidelijk Openruimtegebied en de Leieruimte en 1000 inwoners daarbuiten. Indien een kleinere kern echter nog een voldoende hoog uitrustingsniveau heeft, kan het toch nog als woonkern geselecteerd worden. Het gaat dan om kernen met minimaal 250 inwoners in het

Zuidelijk Openruimtegebied en de Leieruimte en 500 inwoners daarbuiten. Deze cijfers werden empirisch gevonden door ze te toetsen aan de concrete terreinkennis en aan het uitrustingsniveau van de kern. Het verschil tussen het Zuidelijk Openruimtegebied en de Leieruimte en de rest van de provincie wordt verklaard door het verschillende nederzettingspatroon, waarbij in het zuiden de kernen gemiddeld kleiner zijn dan in het noorden (zie informatief gedeelte).

Om als woonkern geselecteerd te worden, moet een kern van 250 tot 700 inwoners in het Zuidelijk Openruimtegebied, of van 500 tot 1000 inwoners daarbuiten, over minstens 6 winkels beschikken. Indien er geen 6 winkels zijn, dan is een lagere schoolbevolking vereist die minstens 10% bedraagt van de totale bevolking van de kern. De aanwezigheid van een station of van een middelbare school zijn bijkomende argumenten voor de selectie.

Op het criterium bevolking zijn er drie uitzonderingen. In het Zuidelijk Openruimtegebied werd in de gemeente Brakel de wijk Valkenberg (768 inwoners) niet geselecteerd als woonkern, omdat het hier eigenlijk een residentiële wijk van de kern Opbrakel-Nederbrakel met een zeer laag uitrustingsniveau is. Het werd als een afzonderlijke kern geselecteerd vanwege het feit dat de wijk volledig gescheiden is van de kern van Brakel met een onaangestaste open ruimte tussen beide. Het is niet de bedoeling om Valkenberg als een volwaardige en volledig uitgeruste kern te laten ontwikkelen.

In het noorden werd in de gemeente Lochristi het lint Oude Veldstraat (1001 inwoners) evenmin geselecteerd. Het betreft een zeer lang lint met een minimaal uitrustingsniveau. De goed uitgeruste kern Zaffelare is vlot bereikbaar zodat Oude Veldstraat niet kan ontwikkelen tot een zelfstandige kern. Bovendien ligt Oude Veldstraat in een straatdorpen- en lintengebied en is als dusdanig morfologisch niet zeer duidelijk te onderscheiden van de omringende linten, vooral naar het oosten richting Eksaarde toe.

Analoog aan Oude Veldstraat werd Linde-Sonseinde in Zottegem evenmin geselecteerd (793 inwoners) omdat het hier gaat over een aantal linten zonder echte kern met een laag voorzieningsniveau. Beleidsmatig is het aangewezen om deze linten niet verder tot een volwaardige kern van het buitengebied te laten ontwikkelen.

Eveneens in het noorden werd de kern Koewacht (290 inwoners) in de gemeente Moerbeke wel als woonkern geselecteerd, omdat het deel uitmaakt van de veel grotere kern met dezelfde naam in Zeeland. Het uitzonderlijk grote aantal lagereschoolleerlingen ten opzichte van de totale bevolking wordt hier mede door verklaard.

In Wachtebeke komt Langelede in aanmerking om geselecteerd te worden, doch enkel op grond van het aantal leerlingen. Er zijn in deze kern verder geen voorzieningen. Bovendien gaat het over een kern die ruimtelijk een vrij verspreide morfologie vertoont. Er werd de voorkeur aan gegeven om Overslag als woonkern te selecteren in plaats van Langelede, enerzijds omdat het voorzieningsniveau er veel hoger is (cijfers in de tabel tonen enkel het Belgisch deel) en anderzijds omdat de verhouding van de leerlingen ten opzichte van de bevolking eveneens hoger ligt ondanks het te lage inwonertal (op Oost-Vlaams grondgebied). Omwille van de ruimtelijke spreiding in het noordelijk openruimtegebied werd deze kern alsnog geselecteerd.

In Gent wordt Luchteren niet geselecteerd omwille van de nabije ligging van het grootstedelijk gebied Gent en de ruimtelijke beleidskeuzen voor Luchteren door de stad Gent. Melsen en Schelderode liggen dicht bij elkaar, één woonkern kan hier volstaan om de voorzieningen voor

beide kernen te herbergen. Eveneens omwille van ruimtelijke beleidskeuzen van de gemeente Merelbeke in dat verband wordt Melsen niet geselecteerd.

Morfologische kernen die met zekerheid tot een stedelijk gebied behoren of zullen behoren werden niet geselecteerd.

Een aantal kernen liggen in twee of zelfs drie gemeenten. Het gaat met name over Baasrode (in Dendermonde, maar met uitlopers in Buggenhout), Bentille (in Sint-Laureins, gedeeltelijk in Kaprijke en een klein deeltje in Assenede), Zeveneken (in Lochristi en een deel langs de N70 in Lokeren), Kemzeke (in Stekene, met een zuidelijke uitloper in Sint-Gillis-Waas), Belsele (in Sint-Niklaas, met een lintvormig deel in Waasmunster), Kwatrecht (in Wetteren, met een kleine uitloper langs de N 9 in Melle), Beke (in Zomergem, met een vrij belangrijk deel in Waarschoot) en Ede (in Wetteren, met een vrij dun bebouwde zuidelijke uitloper in Destelbergen).

Van de oorspronkelijke 350 kernen werden aldus 21 kernen weggelaten die deel (zullen) uitmaken van een stedelijk gebied en 109 kernen die niet aan de criteria voldoen om als woonkern geselecteerd te worden of die beleidsmatig niet geselecteerd worden. Op die wijze bleven er nog 220 woonkernen over.

Methodiek voor de selectie van de hoofddorpen en meerkernige hoofddorpen

Selectie van hoofddorpen

Uit de woonkernen werden een aantal hoofddorpen geselecteerd. Hierbij werd ervoor gezorgd dat elke gemeente die geen deel uitmaakt van een stedelijk gebied, minstens over één hoofddorp beschikt. Meestal werd dan de grootste kern gekozen.

Uitzondering hierop is Wortegem in Wortegem-Petegem: hoewel Petegem groter is dan Wortegem, werd toch geopteerd om Wortegem als hoofddorp te selecteren omdat deze kern beter uitgerust is (meer winkels en administratieve zetel van de gemeente en OCMW). Bovendien kan de eventuele zonevreemdheid van lokale bedrijven voor een deel opgevangen worden in het zeer nabijgelegen stedelijk gebied van Oudenaarde. Wortegem ligt ruimtelijk meer geïsoleerd ten opzichte van andere economische knooppunten en moet zijn zonevreemdheid dus op eigen grondgebied kunnen oplossen.

Het betere uitrustingsniveau heeft eveneens geleid tot de keuze van Berchem boven Ruien (Kluisbergen) en van Etikhove boven Nukerke (Maarkedal). In Nevele is Landegem de grootste kern en bezit bovendien een station, toch werd Nevele er als hoofddorp geselecteerd omwille van de (veel) betere uitrusting van dat dorp en omwille van de nabije ligging van Vosselare die maakt dat het 'dubbeldorp' Nevele-Vosselare dan toch de belangrijkste bevolkingsconcentratie van de gemeente is.

Bijkomend werd elke kern van meer dan 2000 inwoners in het Zuidelijk Openruimtegebied en de Leieruimte en meer dan 3000 inwoners daarbuiten geselecteerd als hoofddorp. Ook hier werden deze cijfers empirisch gevonden. In alle gevallen blijken de geselecteerde hoofddorpen over een superieur uitrustingsniveau te beschikken ten opzichte van de omringende kernen.

Hoewel Kieldrecht (Beveren) net geen 3000 inwoners heeft, werd het toch geselecteerd als hoofddorp wegens het feit dat het een zeer goed uitrustingsniveau heeft (40 winkels en een

schoolbevolking die meer dan 10% van de totale bevolking bedraagt) en doordat het eigenlijk vergroeid is met Nieuw-Namen in Zeeland, en als dusdanig de 3000-grens ruim overschrijdt. Omwille van de ruimtelijke potenties en de gemeentelijke beleidsopties wordt Sint-Pauwels als hoofddorp geselecteerd ten nadele van De Klinge.

Eksaarde (2534 inwoners) werd bijkomend als hoofddorp geselecteerd wegens het hoge uitrustingsniveau van deze kern en van het uitzonderlijk hoge aantal leerlingen in zowel lager als middelbaar onderwijs. Deze kern fungeert ruimtelijk als een centrumkern voor een groot gebied, wat o.m. het uitrustingsniveau ervan verklaart.

In Lierde werd geopteerd voor een meerkernig hoofddorp, met name Sint-Maria-Lierde, Sint-Maria-Lierde Station en Sint-Martens-Lierde. Deze gemeente heeft immers geen uitgesproken hoofdkern, zodat een selectie van één hoofddorp enkel arbitrair zou kunnen gebeuren. De gemeente is echter te klein om meerdere hoofddorpen aan te duiden, zodat hier voor een meerkernig hoofddorp geopteerd werd. Specifiek wat de lokale bedrijventerreinen betreft, kan de gemeente zelf de lokalisatie bepalen.

Om dezelfde redenen werden Balegem en Scheldewindeke in Oosterzele, Lembeke en Kaprijke in Kaprijke en Eke en Nazareth in Nazareth als meerkernige hoofddorpen geselecteerd. In Herzele werden Hillegem en Borsbeke eveneens als meer-kernige hoofddorpen geselecteerd vanwege het feit dat beide dorpen morfologisch niet duidelijk van elkaar te scheiden zijn.

Hoewel het in de voorlopige teksten van de studie ter voorbereiding van de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent aangeduid wordt als deel uitmakend van het stedelijk gebied, is er nog geen absolute zekerheid dat het dorp Destelbergen effectief deel zal uitmaken van dat stedelijk gebied. Mocht het buiten het stedelijk gebied vallen, dan wordt het dorp Destelbergen, gezien het ruimschoots aan de criteria voldoet, eveneens als hoofddorp geselecteerd. Ook de dorpen Evergem en De Pinte worden hoofddorp indien ze buiten het grootstedelijk gebied van Gent zouden vallen.

Bovendien wordt opgemerkt dat enkele geselecteerde kernen mogelijks deel gaan uitmaken van een stedelijk gebied. Indien een geselecteerde woonkern of een geselecteerd hoofddorp in het betreffende afbakeningsplan in een stedelijk gebied komt te liggen, vervalt de selectie als woonkern.

Van de 220 woonkernen werden er 73 tot hoofddorp geselecteerd en 11 tot meerkernig hoofddorp, zodat er in het totaal 78 hoofddorpen zijn, waarvan 5 meerkernige hoofddorpen.

In navolgende overzichtstabel zijn de statistische gegevens opgenomen ten behoeve van de selectie volgens de methode zoals hierboven uiteengezet. De kolommen zijn genummerd, meer uitleg over elke kolom staat in bijgaande leeswijzer.

Leeswijzer tabel selectie woonkernen en hoofddorpen

1. Fusiegemeente;
2. Typering kern als hoofddorp (H), meerkernig hoofddorp (MH), woonkern (W), deel uitmakend van een stedelijk gebied (S) of als een 'niet verder te ontwikkelen kern' (N);
3. Naam van de kernen die geselecteerd werden als potentiële woonkernen;
4. Schatting van het reële inwonersaantal van de kern op 1 januari 2001;
5. Aanwezigheid van een administratief centrum in de kern;
6. Aanwezigheid van een OCMW in de kern;
7. Aanwezigheid van een treinstation in de kern;
8. Aanwezigheid van een treinstation op maximum 3 km afstand van de kern;
9. Huidig relatief belang van het treinstation gemeten aan het gemiddelde aantal opstappende reizigers op een werkdag in oktober 2001;
10. Aantal lagere scholen in of nabij de kern, waarbij één school met meerdere vestigingen als één school geteld werd;
11. Totaal aantal leerlingen in alle vestigingen van alle lagere scholen in of nabij de kern;
12. Aantal middelbare scholen in of nabij de kern, waarbij één school met meerdere vestigingen als één school geteld werd;
13. Totaal aantal leerlingen in alle vestigingen van alle middelbare scholen in of nabij de kern;
14. Totaal aantal handelspanden zoals geteld in het distributieonderzoek in opdracht van de EROV (2001 – 2002), waarbij kolom 14 de som is van kolommen 15, 16 en 17;
15. Totaal aantal winkels (convenience, shopping en specialty); som van de kolommen 22, 23 en 24;
16. Totaal aantal diensten (bv. banken);
17. Totaal aantal leegstaande handelspanden;
18. Totale oppervlakte in m² van alle convenience-winkels in de kern;
19. Totale oppervlakte in m² van alle shopping-winkels in de kern;
20. Totale oppervlakte in m² van alle specialty-winkels in de kern;
21. Totale oppervlakte in m² van alle winkels in de kern, som van kolommen 18, 19 en 20;
22. Totaal aantal convenience-winkels in de kern;
23. Totaal aantal shopping-winkels in de kern;
24. Totaal aantal specialty-winkels in de kern;
25. Totale oppervlakte in m² van alle supermarkten in de kern (al meegeteld in kolommen 18 tot 21);
26. Totale oppervlakte in m² van alle superettes in de kern (al meegeteld in kolommen 18 tot 21);
27. Totaal aantal supermarkten in de kern (al meegeteld in kolommen 14 en 15);
28. Totaal aantal superettes in de kern (al meegeteld in kolommen 14 en 15).

□ [Tabel 19: Criteria voor de selectie van hoofddorpen en woonkernen]

1	2	3	4	5	6	station en reizigers			
						7	8	9	
GEMEENTE		KERN	inwoners 01/01/2021	adm. centrum	OCMW	station in de kern	station nabij kern	reizigers per station	
AALST	S	AALST + HOFSTADE	stedelijk gebied AALST						
AALST	H	NIEUWERKERKEN	4131	/	/	/			
AALST	W	MOORSEL	2805	/	/	/			
AALST	W	GIJZEGEM	2641	/	/	/			
AALST	W	HERDERSEM	1950	/	/	/			
AALST	W	BAARDEGEM	1524	/	/	/			
AALST	W	MELDELT	1432	/	/	/			
AALTER	H	AALTER + AALTERBRUG	9471	AC	OC	AALTER		1453	
AALTER	W	BELLEM	1631	/	/	BELLEM		186	
AALTER	W	LOTENHULLE	1516	/	/	/			
AALTER	W	MARIA-AALTER	1155	/	/	MARIA-AALTER		213	
AALTER	N	POEKE	411	/	/	/			
ASSENEDE	H	ASSENEDE	4039	AC	OC	/			
ASSENEDE	W	OOST-EEKLO	1862	/	/	/			
ASSENEDE	W	BASSEVELDE	1414	/	/	/			
ASSENEDE	W	BOEKHOUTE	1260	/	/	/			
ASSENEDE	N	LANDSDIJK	325	/	/	/			
BERLARE	H	BERLARE	6193	AC	/	/	SCHOONAARDF	232	
BERLARE	H	OVERMERE	3806	/	OC	/			
BERLARE	W	DONKMEER	1656	/	/	/			
BERLARE	W	UITBERGEN	1246	/	/	/	WICHELEN	157	
BEVEREN	S	BEVEREN + MELSELE	stedelijk gebied BEVEREN						
BEVEREN	H	VRASENE	3161	/	/	/			
BEVEREN	H	KIELDRECHT	2965	/	/	/			
BEVEREN	W	HAASDONK	1723	/	/	/			
BEVEREN	W	KALLO	1713	/	/	/			
BEVEREN	W	VERREBROEK	1192	/	/	/			
BEVEREN	N	DE BUITEN	551	/	/	/			
BEVEREN	N	HOOGGEINDE	546	/	/	/			
BEVEREN	N	DOEL	511	/	/	/			
BRAKEL	H	NEDER- + OPBRAKEL	4575	AC	OC	/			
BRAKEL	N	VALKENBERG	768	/	/	/			
BRAKEL	W	PARIKE	603	/	/	/			
BRAKEL	N	EVERBEEK-BENEDEN	519	/	/	/			
BRAKEL	W	ELST	518	/	/	/			
BRAKEL	W	MICHELBEKE	415	/	/	/			
BRAKEL	N	PULLENBERG	328	/	/	/			
BRAKEL	W	ZEGELSEM	277	/	/	/			
BRAKEL	N	EVERBEEK-BOVEN	242	/	/	/			
BUGGENHOUT	H	BUGGENHOUT	4985	AC	OC	BUGGENHOUT		562	
BUGGENHOUT	W	OPSTAL	2457	/	/	/	HEIZIJDE	296	
BUGGENHOUT	W	OPDORP	1329	/	/	/	BUGGENHOUT	562	
DE PINTE	H	DE PINTE	7881	AC	OC	DE PINTE		1303	

scholen en leerlingen				handelspanden				verdeling winkels naar type										
				waarvan				verkoopsooppervlakte				aantal		supermarkten				
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
aantal lagere scholen	aantal leerlingen L.O.	aantal middelen scholen	aantal leerlingen M.O.	aantal handelspanden	aantal winkels	aantal diensten	aantal leegstaand	o.p.p. convenience	o.p.p. shopping	o.p.p. speciality	totale verkoopsoopp.	aantal convenience	aantal shopping	aantal speciality	o.p.p. supermarkten	o.p.p. superettes	aantal supermarkten	aantal superettes
1	209																	
2	228																	
2	310	1	827															
2	203																	
1	88																	
2	141																	
4	778	4	1050	248	132	102	14	6572	6880	4625	18077	31	66	35	4354	280	5	1
1	231			19	7	9	3	466	220	0	686	4	3	0	0	280	0	1
1	186			44	11	24	9	502	641	1670	2813	4	4	3	425	0	1	0
1	94			25	10	11	4	390	975	25	1390	4	5	1	0	0	0	0
				4	2	2	0	24	0	0	24	2	0	0	0	0	0	0
3	393			166	61	88	17	1853	4974	1648	8475	20	24	17	1325	0	2	0
2	181			78	34	42	2	600	414	2291	3305	9	13	12	0	220	0	1
2	177			74	26	45	3	621	3860	456	4937	9	11	6	0	180	0	1
2	127			56	23	26	7	617	252	283	1152	12	5	6	0	340	0	1
				5	1	4	0	150	0	0	150	1	0	0	0	150	0	1
2	453	1	38	41	21	16	4	1166	610	1641	3417				2790	100	3	1
2	216			57	19	27	11	374	322	456	1152				0	0	0	0
															0	0	0	0
2	149			15	6	8	1	235	25	1060	1320				0	140	0	1
2	227														550	300	1	1
3	302														1575	0	3	0
3	283														0	0	0	0
1	94														0	400	0	2
1	118														0	100	0	1
															0	0	0	0
															0	0	0	0
															0	0	0	0
5	544	3	808	230	84	103	43	3250	4271	3421	10942	18	37	29	2675	100	3	1
1	133			9	3	5	1	250	32	100	382	1	1	1	0	0	0	0
				8	4	3	1	20	60	75	155	1	1	2	0	0	0	0
1	52			17	7	9	1	166	80	20	266	5	1	1	0	0	0	0
1	156	1	530	19	4	15	0	160	490	0	650	2	2	0	0	0	0	0
1	31			19	6	13	0	115	50	220	385	3	1	2	0	0	0	0
				11	2	7	2	120	0	1000	1120	1	0	1	0	120	0	1
4	731	3	633	84	44	34	6	2144	820	4565	7529	16	16	12	1639	150	2	1
1	172			25	9	13	3	665	390	145	1200	4	3	2	0	0	0	0
1	118	1	40	12	5	6	1	160	0	150	310	3	0	2	0	0	0	0

1	2	3	4	5	6	station en reizigers			
						7	8	9	
GEMEENTE		KERN	inwoners 01/01/2001	act. centrum	OCMZ	station in de kern	station nabij kern	reizigers per station	
DE PINTE	W	ZEVEGEM	556	/	/	/			
DEINZE	S	DEINZE	stedelijk gebied DEINZE						
DEINZE	H	ASTENE	3718	/	/	/			
DEINZE	W	SINT-MARTENS-LEERNE + MARIA LEERNE	1683	/	/	/			
DEINZE	W	VINKT	845	/	/	/			
DEINZE	W	WONTERGEM	570	/	/	/	AARSELE	30	
DEINZE	N	BACHTE	490	/	/	/			
DEINZE	N	GRAMMENE	304	/	/	/			
DEINZE	N	GOTTEM	294	/	/	/			
DEINZE	N	ZEVEREN	228	/	/	/			
DEINZE	N	MEIGEM	177	/	/	/			
DENDERLEEUEW	S	DENDERLEEUEW + WELLE	stedelijk gebied AALST						
DENDERLEEUEW	W	IDDERGEM	2025	/	/	/	IDDERGEM	101	
DENDERMONDE	S	DENDERMONDE	stedelijk gebied DENDERMONDE						
DENDERMONDE	H	BAASRODE	6225	/	/	/	BAASRODE	265	
DENDERMONDE	H	GREMBERGEN	4914	/	/	/			
DENDERMONDE	H	OUDEGEM	3106	/	/	/	OUDEGEM	157	
DENDERMONDE	W	APPELS	2622	/	/	/	OUDEGEM	157	
DENDERMONDE	W	SCHOONAARDE	1445	/	/	/	SCHOONAARDE	232	
DENDERMONDE	N	MESPELARE	342	/	/	/	OUDEGEM	157	
DESTELBERGEN	II	HEUSDEN	5945	/	OC	/			
DESTELBERGEN	S	DESTELBERGEN	3062	AC	/	/			
DESTELBERGEN	N	HAENHOUT	598	/	/	/			
DESTELBERGEN	N	HULLENDRIES	523	/	/	/			
EKLO	S	EKLO	stedelijk gebied EEKLO						
FRPF.MFRF	W	BALGERHOEKE	889	/	/	/			
ERPE-MERE	II	MERE	4521	AC	/	ERPE-MERE		58	
ERPE-MERE	H	ERPE	3945	/	/	/	ERPE-MERE	58	
ERPE-MERE	H	BURST	2817	/	/	BURST		1298	
ERPE-MERE	W	ERONDEGEM	1690	/	/	/	ERPE-MERE	58	
ERPE-MERE	W	BAMBRUGGE	1401	AC	OC	BAMBRUGGE		47	
ERPE-MERE	W	AAIGEM	1018	/	/	/	BAMBRUGGE	47	
FRPF.MFRF	N	OTTERGEM	380	/	/	/	FRPF.MFRF	58	
ERPE-MERE	N	VLEKKEM	270	/	/	/			
EVERGEM	H	ERTVELDE	6077	/	/	/			
EVERGEM	S	EVERGEM	5967	AC	/	/			
EVERGEM	H	SLEIDINGE	5541	/	OC	SLEIDINGE		171	
EVERGEM	W	BELZELE	1295	/	/	/			
EVERGEM	W	KLUIZEN	1246	/	/	/			
FVFRGFM	W	WIPPELGEM	961	/	/	/			
EVERGEM	W	RIEME	905	/	/	/			
EVERGEM	W	DOORNZELE	803	/	/	/			
EVERGEM	W	LANGERBRUGGE	681	/	/	/			
GAVERE	H	ASPER	3765	/	/	GAVERE-ASPER		416	
GAVERE	H	GAVERE	2278	AC	/	/	GAVERE-ASPER	416	

scholen en leerlingen				handelspanden				verdeling winkels naar type										
10	11	12	13	waarvan				verkoopsoppervlakte				aantal			supermarkten			
				14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
aantal lagere scholen	aantal leerlingen L.O.	aantal middele scholen	aantal leerlingen M.O.	aantal handelspanden	aantal winkels	aantal diensten	aantal toegestemd	opp. convenience	opp. shopping	opp. speciality	totale verkoopsopp.	aantal convenience	aantal shopping	aantal speciality	opp. supermarkten	opp. superettes	aantal supermarkten	aantal superettes
1	106			14	7	7	0	100	85	165	350	3	2	2	0	0	0	0
1	236			28	13	14	1	270	981	185	1436	6	6	1	0	0	0	0
1	180			17	8	8	1	25	270	20	315	1	4	1	0	0	0	0
1	96			16	9	7	0	345	0	195	540	6	0	3	0	180	0	1
1	68			6	3	3	0	60	0	25	85	2	0	1	0	0	0	0
1	97			6	3	3	0	80	30	165	275	2	1	2	0	0	0	0
				6	2	4	0	180	0	250	430	1	0	1	0	180	0	1
1	50			9	2	7	0	45	150	0	195	1	1	0	0	0	0	0
1	31			2	1	1	0	60	0	0	60	1	0	0	0	0	0	0
1	25			3	1	2	0	25	0	0	25	1	0	0	0	0	0	0
1	118			19	10	7	2	275	115	190	580	4	3	3	0	170	0	1
3	335			92	35	44	13	1955	380	845	3180	16	11	8	0	0	0	0
3	394			63	19	38	6	575	435	385	1395	7	6	6	600	360	1	1
2	192			46	18	20	8	510	150	770	1430	8	4	6	0	260	0	1
2	136			33	16	16	1	250	675	470	1395	7	4	5	0	0	0	0
				48	20	20	8	1465	1775	6365	9605	5	5	10	1350	0	2	0
				2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	644			102	43	44	15	2092	1447	1165	4704	12	22	9	1200	100	1	1
XX	XX			124	58	56	10	2217	6782	1820	10819	19	26	13	1950	0	3	0
1	160			29	8	21	0	80	225	1045	1350	2	4	2	0	0	0	0
2	445	1	320	115	58	53	4	811	966	2940	4717	18	18	22	1400	280	2	1
3	413			45	16	24	5	165	695	580	1440	5	5	6	0	0	0	0
2	257			77	33	38	6	340	977	4020	5337	10	9	14	0	0	0	0
2	139			28	11	15	2	150	90	965	1205	4	2	5	0	0	0	0
				28	10	13	5	1095	110	225	1430	5	2	3	700	0	1	0
1	159			38	14	18	6	280	225	435	940	5	4	5	0	160	0	1
3	520			91	47	38	6	3100	1795	525	5420	16	22	9	2400	200	4	1
XX	XX	XX	XX	130	66	53	11	2678	2485	4970	10133	15	31	20	1950	170	2	1
2	393			98	49	42	7	1515	4272	620	6407	17	22	10	600	360	1	1
2	144			34	9	19	6	715	3100	210	4025	5	2	2	0	200	0	1
1	114			19	7	11	1	58	180	165	403	3	2	2	0	0	0	0
1	81			21	10	10	1	180	437	120	737	4	4	2	0	0	0	0
1	67			19	7	11	1	265	0	60	325	6	0	1	0	0	0	0
1	84	1	80	16	5	10	1	50	60	40	150	2	2	1	0	0	0	0
1	49	1	16	19	11	8	0	52	350	625	1027	3	3	5	0	0	0	0
2	179			54	26	23	3	810	825	665	2300	8	10	8	600	1	0	0
3	257	1	38	87	50	31	6	2235	1375	375	3985	14	28	8	1750	120	2	1

1	2	3	4	5	6	station en reizigers		
						7	8	9
GEMEENTE		KERN	inwoners 01/01/2001	act. centrum	OCMW	stat. en reiz. serv.	station reizij kern	reizigers per stat. en
IERZELE	N	WIJNHUIZE	403	/	/	/		
IERZELE	N	SINT-ANTELINKS	340	/	/	/		
HOREBEKE	H	ST.-MARIA-HOREBEKE	431	AC	OC	/		
HOREBEKE	N	KORSELE	238	/	/	/	ST-DENIJS-BOE	172
HOREBEKE	N	ST.-KORNELIS-HOREBEKE	201	/	/	/		
KAPRIJKF	MH	LEMBEKE	2274	/	OC	/		
KAPRIJKE	MH	KAPRIJKE	1499	AC	/	/		
KLUISBERGEN	W	RUIEN	1867	/	/	/		
KLUISBERGEN	H	BERCHEM	1607	AC	OC	/		
KLUISBERGEN	N	ZULZEKE	256	/	/	/		
KLUISBERGEN	N	KWAREMONT	217	/	/	/		
KNESSELARE	H	KNESSELARE	2862	AC	OC	/		
KNESSELARE	W	URSEL	1259	/	/	/		
KRUIBEKE	H	KRUIBEKE	5534	AC	/	/		
KRUIBEKE	H	BAZEL	3904	/	OC	/		
KRUIBEKE	W	RUPELMONDE	2777	/	/	/		
KRUISSHOUTEM	H	KRUISSHOUTEM	2239	AC	OC	/		
KRUISSHOUTEM	W	LOZER	808	/	/	/		
KRUISSHOUTEM	W	MAROLLE	688	/	/	/		
KRUISSHOUTEM	N	WANNEGEM	244	/	/	/		
KRUISSHOUTEM	N	NOKERE	160	/	/	/		
LAARNE	H	LAARNE	4068	AC	/	/		
LAARNE	H	KALKEN	3031	/	OC	/		
LAARNE	N	ZAND	987	/	/	/		
LEBBEKE	H	LEBBEKE	10952	AC	OC	LEBBEKE		500
LEBBEKE	W	DENDERBELLE	1366	/	/	/	DENDERMONDE	4821
LEBBEKE	W	WIEZE	1290	/	/	/		
LEBBEKE	N	ROYEN	385	/	/	/		
LEDE	H	LEDE	9739	AC	OC	LEDE		1692
LEDE	W	ORDEGEM	1749	/	/	/		
LEDE	W	WANZELE	1065	/	/	/	SERSKAMP	147
LEDE	W	SMETLEDE	990	/	/	/		
LEDE	W	IMPE	619	/	/	/		
LEDE	N	PAPEGEM	406	/	/	/		
LIERDE	MH	SINT-MARIA-LIERDE-STATION	918	/	/	LIERDE		392
LIERDE	MH	SINT-MARTENS-LIERDE	848	AC	OC	/	LIERDE	392
LIERDE	W	DEFTINGE	829	/	/	/	GFRAARDSEFR	2583
LIERDE	MH	SINT-MARIA-LIERDE	523	/	/	/	LIERDE	392
LIERDE	N	GEMELDORP	382	/	/	/		
LIERDE	N	HEMELVEERDEGEM	267	/	/	/	LIERDE	392
LOCHRISTI	H	LOCHRISTI	7117	AC	OC	/		
LOCHRISTI	W	ZAFFELARE	2077	/	/	/		
LOCHRISTI	W	ZEVENEKEN	1855	/	/	/		
LOCHRISTI	W	BEERVELDE	1576	/	/	/		

scholen en leerlingen				handelspanden				verdeling winkels naar type											
10	11	12	13	waarvan				verkoopsoppervlakte				aantal				supermarkten			
				14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
aantal lagere scholen	aantal leerlingen L.O.	aantal middelb. scholen	aantal leerlingen M.O.	aantal handelspanden	aantal winkels	aantal dienst.	aantal toegest. ind.	opp. convenience	opp. shopping	opp. speciality	totale verkoopsopp.	aantal convenience	aantal shopping	aantal speciality	opp. supermarkten	opp. superettes	aantal supermarkten	aantal superettes	
				10	4	4	2	350	50	125	525	1	1	2	0	350	0	1	
1	49			34	11	22	1	131	345	274	750				0	0	0	0	
				0	0	0	0	0	0	0	0				0	0	0	0	
1	18			7	3	4	0	30	0	100	130				0	0	0	0	
1	223			92	33	55	4	599	3018	827	4444				0	380	0	1	
1	142			71	27	41	3	923	4555	6370	11848				400	200	1	1	
2	181			55	21	31	3	345	526	580	1451				0	0	0	0	
2	204			71	28	31	12	1200	1494	1130	3824				575	0	1	0	
				3	0	3	0	0	0	0	0				0	0	0	0	
1	14			3	0	3	0	0	0	0	0				0	0	0	0	
3	329			130	52	57	21	2543	2262	2320	7125	16	20	16	1925	0	3	0	
1	148			40	17	22	2	579	739	470	1788	6	7	4	0	460	0	2	
3	435			81	38	36	7	1060	837	3559	5456				1325	0	2	0	
2	242	1	542												0	430	0	2	
2	224														0	750	0	1	
3	326			96	40	50	6	1431	491	3014	4936				600	450	1	2	
1	59			12	5	5	2				735				600	450	1	2	
2	175			11	4	5	2				520				0	0	0	0	
				10	1	8	1	0	0	50	50				0	0	0	0	
1	58			9	3	6	0	16	75	60	151				0	0	0	0	
2	298			55	19	28	8	835	330	190	1355	5	9	5	700	0	1	0	
3	308			59	21	32	6	1020	210	580	1110	13	4	4	525	0	1	0	
															0	0	0	0	
7	728			178	89	67	22	4534	5480	3627	13641	26	31	32	3194	470	3	3	
1	116			27	7	17	3	335	35	145	515	4	1	2	0	260	0	1	
1	122			42	13	29	0	215	125	720	1060	6	3	4	0	0	0	0	
															0	0	0	0	
4	600	2	513	202	105	81	16	4836	6920	3180	14936	32	44	29	3925	0	4	0	
1	132			72	33	33	6	1060	1250	710	3020	15	9	9	625	0	1	0	
1	68			18	4	14	0	80	40	0	120	3	1	0	0	0	0	0	
2	80			16	7	9	0	85	50	90	225	4	1	2	0	0	0	0	
1	68			20	6	12	2	120	80	0	200	4	2	0	0	0	0	0	
															0	0	0	0	
1	129			28	12	15	1	125	225	565	915				0	0	0	0	
1	80			26	10	15	1	140	30	465	635				0	0	0	0	
1	132			20	7	11	2	95	290	12	397				0	0	0	0	
				20	10	7	3	40	20	1337	1397				0	0	0	0	
															0	0	0	0	
				5	1	4	0	180	0	0	180				0	180	0	1	
XX	XX	XX	XX	154	79	72	3	5804	15382	4980	26166	24	38	17	3014	0	4	0	
1	240			45	19	22	4	810	870	260	1940	10	5	4	400	0	1	0	
3	232			28	9	16	3	125	575	450	1150	4	4	1	0	0	0	0	
2	159			51	19	28	4	785	220	3710	4715	7	4	8	400	0	1	0	

1	2	3	4	5	6	station en reizigers			
						7	8	9	
GEMEENTE		KERN		inwoners 01/01/2001	act. centrum	OCM?/	stat. en reiz. stat.	station reiz. kern	reizigers per stat. en
LOCHRISTI	N	OUDE VELDSTRAAT	1001	/	/	/	/		
LOCHRISTI	N	HIJFTE	336	/	/	/	/		
LOKEREN	S	LOKEREN	stedelijk gebied LOKEREN						
LOKEREN	H	EKSAARDE	2534	/	/	/	/		
LOKEREN	W	HEIENDE	1214	/	/	/	/	LOKEREN	3519
LOKEREN	W	OUDENBOS	1001	/	/	/	/		
LOKFRFN	W	DOORSLAAR	831	/	/	/	/		
LOKEREN	N	DAKNAM	458	/	/	/	/	LOKEREN	3519
LOKEREN	N	EVERSLAAR	313	/	/	/	/		
LOVENDEGEM	H	LOVENDEGEM	5775	AC	OC	/	/		
LOVENDEGEM	W	VINDERHOUTE	1239	/	/	/	/		
LOVENDEGEM	N	LO	364	/	/	/	/		
MAARKEDAL	W	NUKERKE	854	/	/	/	/		
MAARKEDAL	H	ETIKHOVE	772	AC	OC	/	/		
MAARKEDAL	N	LOUISE-MARIE	516	/	/	/	/		
MAARKEDAL	W	SCHORISSE	491	/	/	/	/		
MAARKEDAL	N	OUDENHOVE	313	/	/	/	/		
MAARKEDAL	N	MAARKE	224	/	/	/	/		
MAARKEDAL	N	KERKEM	61	/	/	/	/		
MALDEGEM	H	MALDEGEM	9160	AC	OC	/	/		
MALDEGEM	H	ADEGEM	3919	/	/	/	/		
MALDEGEM	W	KLEIT	1719	/	/	/	/		
MALDEGEM	W	DONK	833	/	/	/	/		
MALDEGEM	N	MIDDELBURG	379	/	/	/	/		
MELLE	H	MELLE	3942	AC	OC	MELLE	/		522
MELLE	N	GONTRODE	566	/	/	GONTRODE	/		144
MERELBEKE	S	MERELBEKE	stedelijk gebied GENT						
MERELBEKE	W	BOTTELARE	1261	/	/	/	/	MOORTSELE	127
MERELBEKE	W	SCHELDERODE	1044	/	/	/	/		
MERELBEKE	N	MELSEN	1025	/	/	/	/		
MERELBEKE	N	LEMBERGE	511	/	/	/	/	LANDSKOUTER	16
MERELBEKE	N	MUNTE	224	/	/	/	/	SCHELDEWINDEN	313
MOERBEKE	H	MOERBEKE-WAAS	3909	AC	OC	/	/		
MOERBEKE	N	KRUISSTRAAT	443	/	/	/	/		
MOERBEKE	W	KOEWACHT	290	/	/	/	/		
NAZARETH	MI	EKE	2614	/	/	EKE-NAZARETH	/		318
NAZARETH	MI	NAZARETH	2357	AC	OC	/	/	EKE-NAZARETH	318
NAZARETH	N	LANDUIT	622	/	/	/	/	EKE-NAZARETH	318
NEVELE	W	LANDEGEM	1874	/	/	LANDEGEM	/		364
NEVELE	H	NEVELE	1547	AC	OC	/	/		
NEVELE	W	HANSBEKE	1366	/	/	HANSBEKE	/		286
NEVELE	W	VOSSSELARE	1168	/	/	/	/		
NEVELE	W	MERENDREE	677	/	/	/	/	LANDEGEM	364
NEVELE	N	POESELE	304	/	/	/	/		
NINOVE	S	NINOVE + MEERBEKE	stedelijk gebied NINOVE						

scholen en leerlingen				handelspanden				verdeling winkels naar type										
10	11	12	13	14	waarvan			verkoopsoppervlakte				aantal			supermarkten			
					15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
aantal lagere scholen	aantal leerlingen L.O.	aantal middelb. scholen	aantal leerlingen M.C.	aantal handelspanden	aantal winkels	aantal diensten	aantal toegest. ad.	opp. convenience	opp. shopping	opp. speciality	totale verkoopsopp.	aantal convenience	aantal shopping	aantal speciality	opp. supermarkten	opp. superettes	aantal supermarkten	aantal superettes
1	34			8	1	7	0	100	0	0	100	1	0	0	0	0	0	0
2	254	2	234															
1	101																	
1	84																	
1																		
3	322	1	55	63	21	31	11	830	275	1265	2370	10	7	4	625	340	1	1
1	78			9	2	7	0	42	0	0	42	2	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	58			12	3	7	2	232	0	50	282				0	220	0	1
1	103			26	9	14	3	153	177	0	330				0	0	0	0
				5	0	2	3	0	0	0	0				0	0	0	0
2	150			22	8	12	2	437	106	125	668				425	0	1	0
															0	0	0	0
1	26			7	2	5	0	0	0	80	80				0	0	0	0
				1	0	1	0	0	0	0	0				0	0	0	0
4	762	4	773	337	147	150	40	2183	15588	6460	24231	29	60	58	2300	930	3	4
2	231			77	26	36	15	1535	1038	1307	3880	9	9	8	800	280	1	1
2	153			58	20	32	6	552	1259	1005	2816	5	6	9	0	200	0	1
2	104			25	6	17	2	255	0	905	1160	3	0	3	0	200	0	1
1	13			7	2	5	0	25	50	0	75	1	1	0	0	0	0	0
4	600	1	448	123	62	51	10	2840	2140	3910	8890	17	20	25	2100	490	2	2
1	20			10	2	5	3	0	135	0	135	0	2	0	0	0	0	0
1	164			28	12	13	3	270	360	2650	3280	5	4	3	0	110	0	1
1	66			10	2	8	0	60	0	0	60	2	0	0	0	0	0	0
1	82			17	9	8	0	205	215	150	570	3	5	1	0	140	0	1
1	29														0	0	0	0
1	34			8	1	7	0	25	0	0	25	1	0	0	0	0	0	0
2	257	1	92	54	23	25	6	1485	730	640	2855				1300	180	2	1
1	13			5	0	3	2	0	0	0	0				0	0	0	0
1	130			7	4	3	0	177	15	0	192				0	0	0	0
2	262	1	103	46	23	17	6	542	997	425	1964	6	10	7	400	0	1	0
3	478			91	34	49	8	2470	2950	2482	7902	13	12	9	1500	340	2	1
															0	0	0	0
2	214	1	34	31	13	16	2	700	225	270	1195	7	3	3	0	430	0	2
3	327			70	33	27	10	2236	850	731	3817	12	12	9	1625	0	2	0
2	125			29	12	13	4	537	64	1125	1726	6	2	4	0	340	0	1
				15	7	8	0	0	4120	270	4390	0	5	2	0	0	0	0
1	67			20	10	10	0	275	170	750	1195	4	3	3	0	200	0	1
				6	1	5	0	50	0	0	50	1	0	0	0	0	0	0

1	2	3	4	5	6	station en reizigers		
						7	8	9
GEMEENTE		KERN	inwoners 01/01/2001	act.n. centrum	OCCTW	stat. en reiz. dier	station reizij kern	reizigers per stat. en
NINOVE	W	APPELTERRE	1881	/	/	APPELTERRE		232
NINOVE	W	DENDERWINDEKE	1769	/	/	/		
NINOVE	W	OKEGEM	1723	/	/	OKEGEM		220
NINOVE	W	POLLARE	1112	/	/	/		
NINOVE	W	VOORDE	1032	/	/	/	APPELTERRE	232
NINOVE	W	ASPELARE	1067	/	/	/		
NINOVE	W	OUTER	733	/	/	/	NINOVE	1240
NINOVE	N	EICHEM	586	/	/	FICHEM		73
NINOVE	N	NEIGEM	515	/	/	/		
NINOVE	N	OUTER LEBEKE	514	/	/	/		
NINOVE	N	NEDERHASSELT	505	/	/	/		
NINOVE	N	LIEFERINGE	190	/	/	/	/	
OOSTERZELE	MH	BALEGEM	2126	/	OC	BALEGEM		265
OOSTERZELE	MH	SCHELDEWINDEKE	2105	/	/	SCHELDEWINDEKE		313
OOSTERZELE	H	OOSTERZELE	1844	AC	/	/	SCHELDEWINDEKE	313
OOSTERZELE	W	MOORTSELE	1475	/	/	MOORTSELE		127
OOSTERZELE	W	GIJZENZELE	825	/	/	/	GONTRODE	144
OOSTERZELE	N	ANKER	626	/	/	/		
OOSTERZELE	N	LANDSKOUTER	464	/	/	/	LANDSKOUTER	16
oudenaarde	S	oudenaarde	stedelijk gebied			oudenaarde		
oudenaarde	H	ENAME + NEDERENAME	5151	/	/	/	oudenaarde	3601
oudenaarde	N	VOLKEGEM	212	/	/	/		
oudenaarde	W	MATER	639	/	/	/		
oudenaarde	N	HEURNE	580	/	/	/	EINE	276
oudenaarde	N	WELDEN	520	/	/	/		
oudenaarde	N	MELDEN	432	/	/	/		
oudenaarde+kluisbergen	N	MEERSE	313	/	/	/		
oudenaarde	N	EDELARE	190	/	/	/	oudenaarde	3601
oudenaarde	N	MULLEM	119	/	/	/	FINF	276
ronse	S	ronse	stedelijk gebied			ronse		
ronse	S	SINT-PIETER	535	/	/	/		
ronse	N	DE KLIJPE	405	/	/	/		
sint-gillis-waas	H	sint-gillis-waas	5237	AC	OC	/		
sint-gillis-waas	W	DE KLINGE	3713	/	/	/		
sint-gillis-waas	H	sint-pauwels	2034	/	/	/		
sint-gillis-waas	W	MEERDONK	1297	/	/	/		
sint-gillis-waas	N	HET KALF	751	/	/	/		
sint-gillis-waas	N	HOOGINDE	393	/	/	/		
sint-laureins	H	sint-laureins	1492	AC	OC	/		
sint-laureins	W	BENTILLE	1171	/	/	/		
sint-laureins	W	WATERVLIET	814	/	/	/		
sint-laureins	N	sint-margriete	319	/	/	/		
sint-laureins	N	waterland-oude man	318	/	/	/		
sint-laureins	N	sint-jan-in-eremo	48	/	/	/		
sint-lievens-houtem	H	sint-lievens-houtem	3405	AC	OC	/	herzele	782
sint-lievens-houtem	W	vlierzele	1344	/	/	/		

scholen en leerlingen				handelspanden				verdeling winkels naar type											
10	11	12	13	waarvan				verkoopsoppervlakte				aantal			supermarkten				
				14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	
aantal lagere scholen	aantal leerlingen L.O.	aantal middelb. scholen	aantal leerlingen M.O.	aantal handelspanden	aantal winkels	aantal diensten	aantal toegest. ind.	opp. convenience	opp. shopping	opp. speciality	totale verkoopsopp.	aantal convenience	aantal shopping	aantal speciality	opp. supermarkten	opp. superettes	aantal supermarkten	aantal superettes	
2	101																		
1	308																		
1	107																		
1	40																		
1	136																		
1	11																		
1	14																		
2	161			47	21	21	5	980	320	245	1545	8	6	7	650	140	1	1	
2	247			42	18	22	2	885	380	145	1410	7	8	3	700	0	1	0	
3	375	1	338	53	19	30	4	775	210	360	1345	7	5	7	400	220	1	1	
1	72			15	5	10	0	85	85	0	170	3	2	0	0	0	0	0	
1	45			16	5	7	4	120	30	130	280	2	1	2	0	0	0	0	
1	31			2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	398			75	30						2200				0	0	0	0	
1	101			zeer beperkt												0	0	0	0
1	94			30	10	20	0								0	0	0	0	
1	12			zeer beperkt												0	0	0	0
1	51			zeer beperkt												0	0	0	0
1	20			zeer beperkt												0	0	0	0
				zeer beperkt												0	0	0	0
				zeer beperkt												0	0	0	0
				zeer beperkt												0	0	0	0
				zeer beperkt												0	0	0	0
				zeer beperkt												0	0	0	0
3	314	1	22	117	54	52	11	2297	3812	3050	9159				1100	320	1	1	
3	248			71	35	29	9	1902	790	1995	4687				1650	0	3	0	
2	174			27	12	12	3	733	195	305	1233				600	0	1	0	
2	101			11	5	6	0	195	435	0	630				0	170	0	1	
1	107														0	0	0	0	
1	51														0	0	0	0	
2	184	1	136	81	23	49	9	315	295	1435	2045				0	0	0	0	
				28	13	15	0	466	631	752	1849				0	380	0	1	
1	122			51	19	30	2	147	210	511	868				0	0	0	0	
1	17			12	2	8	2	25	20	0	45				0	0	0	0	
1	15			7	1	5	1	12	0	0	12	1			0	0	0	0	
1	29			8	1	7	0	0	0	90	90			1	0	0	0	0	
2	302			98	51	40	7	1680	1470	1060	4210	13	25	13	1300	0	2	0	
2	156			34	16	17	1	745	1295	2120	4160	6	4	6	525	0	1	0	

1	2	3	4	5	6	station en reizigers		
						7	8	9
GEMEENTE		KERN	inwoners 01/01/2001	act. centrum	OCM?/	stat. en v. ds. serv.	station nabij kern	reizigers per stat.cn
SINT-LIEVENS-HOUTEM	W	BAVEGEM	1167	/	/	/		
SINT-LIEVENS-HOUTEM	W	LETTERHOUTEM	688	/	/	/		
SINT-LIEVENS-HOUTEM	N	ZONNEGEM	540	/	/	/	BURST	1298
SINT-LIEVENS-HOUTEM	N	STRIJMEERS	190	/	/	/		
SINT-MARTENS-LATEM	H	SINT-MARTENS-LATEM	4489	AC	OC	/		
SINT-MARTENS-LATEM	W	DEURLE	1337	/	/	/		
SINT-NIKLAAS	S	SINT-NIKLAAS	stedelijk gebied SINT-NIKLAAS					
SINT-NIKLAAS	H	BELSELE	5167	/	/	BCLSLCL		188
SINT-NIKLAAS	H	NIEUWKERKEN-WAAS	4738	/	/	NIEUWKERKEN		126
SINT-NIKLAAS	W	SINAAI	2280	/	/	SINAAI		254
SINT-NIKLAAS	N	ZWAANAARDE	670	/	/	/		
SINT-NIKLAAS	W	PUIVELDE	713	/	/	/		
STEKENE	H	STEKENE	6590	AC	OC	/		
STEKENE	H	KEMZEKE	3015	/	/	/		
STFKFNF	W	KLEIN SINAAI	1386	/	/	/		
STEKENE	W	HELLESTRAAT	974	/	/	/		
STEKENE	N	NIEUWDORP	694	/	/	/		
TEMSE	S	TEMSE	stedelijk gebied TEMSE					
TEMSE	W	TIELRODE	2844	/	/	/		
TEMSE	W	STEENDORP	2670	/	/	/		
TEMSE+WAASMUNSTER	W	ELVERSELE + SOMBEKE	2202	/	/	/		
TFMSF	W	VELLE	825	/	/	/		
WAARSCHOOT	H	WAARSCHOOT	6843	AC	/	/		
WAASMUNSTER	H	WAASMUNSTER	5086	AC	OC	/		
WAASMUNSTER	N	RUITER	766	/	/	/		
WACHTEBEKE	H	WACHTEBEKE	4195	AC	OC	/		
WACHTFRFKF	N	LANGELEDE	522	/	/	/		
WACHTEBEKE	W	OVERSLAG	262	/	/	/		
WACHTEBEKE	N	OUDENBURGSE SLUIS	230	/	/	/		
WETTEREN	S	WETTEREN	stedelijk gebied WETTEREN					
WETTEREN	W	KWATRECHT	1910	/	/	KWATRECHT		109
WETTEREN	W	EDE	1717	/	/	/		
WETTEREN	W	MASSEMEN	908	/	/	/	WETTEREN	2228
WFTFRFN	N	BOSKANT	573	/	/	/		
WETTEREN	N	WESTREM	386	/	/	/		
WICHELEN	H	SCHELLEBELLE	2960	/	/	SCHELLEBELLE		422
WICHELEN	H	WICHELEN	2640	AC	OC	WICHELEN		157
WICHELEN	H	SERSKAMP	2194	/	/	/	SCHELLEBELLE	422
WICHELEN	N	BRUINBEKE	298	/	/	/	WICHELEN	157
WORTEGEM	W	PETEGEM	1293	/	/	/		
WORTEGEM	H	WORTEGEM	713	AC	OC	/		
WORTEGEM	N	OUD MOREGEM	421	/	/	/		
WORTEGEM	N	OOIKE	379	/	/	/		
WORTEGEM	N	ELSEGEM	266	/	/	/	ANZEGEM	261
WORTEGEM	N	MOREGEM	231	/	/	/	OUDENAARDE	3601

scholen en leerlingen				handelspanden				verdeling winkels naar type										
10	11	12	13	waarvan				verkoopsoppervlakte				aantal			supermarkten			
				14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
aantal lagere scholen	aantal leerlingen L.O.	aantal middelb. scholen	aantal leerlingen M.O.	aantal handelspanden	aantal winkels	aantal diensten	aantal toegest. ind.	opp. convenience	opp. shopping	opp. speciality	totale verkoopsopp.	aantal convenience	aantal shopping	aantal speciality	opp. supermarkten	opp. superettes	aantal supermarkten	aantal superettes
1	81			29	13	13	3	230	195	0	425	8	5	0	0	0	0	0
				18	6	12	0	40	165	0	205	2	4	0	0	0	0	0
				9	4	4	1	60	0	40	100	2	0	2	0	0	0	0
															0	0	0	0
3	462			94	45	47	2	705	800	920	2425	15	15	15	0	150	0	1
2	162			26	6	19	1	140	140	100	380	3	2	1	0	0	0	0
2	454														1875	340	2	2
2	337														1500	0	2	0
2	314														1075	0	2	0
1	53														0	0	0	0
1	111														0	0	0	0
3	594	1	476	135	67	61	7	2620	4374	1210	8204				2875	460	3	2
2	374			28	10	15	3	820	390	200	1410				650	0	1	0
1	76														0	0	0	0
1	126														0	0	0	0
															0	0	0	0
2	171			33	11	16	6	260	130	35	425	7	3	1	0	0	0	0
1	131			45	15	24	6	783	420	400	1603	10	4	1	0	0	0	0
2	206			41	18	21	2	760	335	2690	3785	9	4	5	0	260	0	1
1	149														0	0	0	0
3	452	1	56	111	44	56	11	2180	1515	1063	4758	14	19	11	1500	280	2	1
4	600			95	35	38	22	1775	1127	1875	4777				1385	0	2	0
				9	5	3	1	271	250	0	521	0	0	0	0	0	0	0
3	407	1	245	84	35	40	9	1628	1449	1262	4339	0	0	0	1250	300	2	1
1	92			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	88			5	1	2	2	40	0	0	40	1	0	0	0	0	0	0
				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	45	1	114															
1	94																	
1	177																	
2	236			63	23	31	9	1280	648	995	2923				900	600	1	2
2	193			67	20	36	11	189	650	2925	3764				0	0	0	0
1	205			59	25	27	7	838	946	2832	4616				400	0	1	0
				7	3	4	0	360	60	0	420				0	0	0	0
2	151			31	11	19	1	160	270	715	1145				0	0	0	0
1	143			48	20	24	4	280	55	4150	4485				0	0	0	0
				1	0	1	0	0	0	0	0				0	0	0	0
				3	1	2	0	0	0	150	150				0	0	0	0
				15	4	10	1	12	200	400	612				0	0	0	0
															0	0	0	0

1	2	3	4	5	6	station en reizigers			
						7	8	9	
GEMEENTE		KERN		inwoners 01/01/2001	act'n. centrum	act'n.	station in de kern	station nabij kern	reizigers per station
ZELC	H	ZELE	12799	AC	OC	ZELC			1111
ZELE	W	HEIKANT	1449	/	/	/			
ZELE	W	HANSEVELDE	860	/	/	/	ZELE		1111
ZELE	W	DURMEN	987	/	/	/	ZELE		1111
ZELZATE	H	ZELZATE	10865	AC	OC	/			
ZINGEM	II	ZINGEM	3084	AC	/	ZINGEM			330
ZINGEM	W	OUWEGEM	1242	/	OC	/	ZINGEM		330
ZINGEM	W	HUISE	421	/	/	/			
ZOMERGEM	H	ZOMERGEM	3993	AC	OC	/			
ZOMERGEM	W	BEKE	973	/	/	/	WAARSCHOOT		189
ZOMERGEM	N	OOSTWINKEL	347	/	/	/			
ZOTTEGEM	S	ZOTTEGEM	stedelijk gebied			ZOTTEGEM			
ZOTTEGEM	W	SINT-MARIA-OUDEHOVE	1706	/	/	/			
ZOTTEGEM	W	VELZEKE	1286	/	/	/			
ZOTTEGEM	N	LINDE-SONSEINDE	793	/	/	/			
ZOTTEGEM	W	ERWETEGEM	1489	/	/	/	ZOTTEGEM		6815
ZOTTEGEM	W	LEEUWERGEM	910	/	/	/	ZOTTEGEM		6815
ZOTTEGEM	N	STRIJPEN	363	/	/	/	ZOTTEGEM		6815
ZOTTEGEM	N	SINT-GORIKS-oudenHOVE	372	/	/	/	ZOTTEGEM		6815
ZOTTEGEM	W	ELENE	730	/	/	/	ZOTTEGEM		6815
ZOTTEGEM	N	OOMBERGEN	561	/	/	/	BALGEM ZUID		64
ZULTE	H	ZULTE	6635	/	OC	/			
ZULTE	H	OLSENE	2486	AC	/	/			
ZULTE	H	MACHELEN	2427	/	/	/			
ZWALM	H	MUNKZWALM	1205	AC	OC	MUNKZWALM			428
ZWALM	W	NEDERZWALM	607	/	/	/	ST-DENIJS-BOE		172
ZWALM	W	SINT-DENIJS-BOEKEL	593	/	/	ST-DENIJS-BOE			172
ZWALM	W	HUNDELGEM	531	/	/	/	MUNKZWALM		428
ZWALM	N	ROBORST	495	/	/	/	MUNKZWALM		428
ZWALM	N	SINT-BLASIUS-BOEKEL	388	/	/	/			
ZWALM	N	ROZEBEKE	341	/	/	/			
ZWALM	N	SINT-MARIA-LATEM	210	/	/	/	ST-DENIJS-BOE		172
ZWALM	N	BEERLEGEM	191	/	/	/			
ZWALM	N	DIKKELE	126	/	/	/			
ZWALM	N	PAULATEM	80	/	/	/			
ZWALM	N	MEILEGEM	90	/	/	/			

scholen en leerlingen				handelspanden				verdeling winkels naar type															
10	11	12	13	waarvan				verkoopsoppervlakte				aantal				supermarkten							
aantal lagere scholen	aantal leerlingen L.O.	aantal middelb. scholen	aantal leerlingen M.O.	aantal handelspanden	aantal winkels	aantal dienstver.	aantal leegstand	opp. conventioneel	opp. shopping	opp. speciality	totale verkoopsopp.	aantal convenience	aantal shopping	aantal speciality	opp. supermarkten	opp. superettes	aantal supermarkten	aantal superettes					
6	1298	3	816	198	100	78	20	3470	2545	1155	7170	32	49	19	5300	360	5	1					
2	126																						
1	82																						
1	40																						
6	832	6	1486	259	121	114	24	4325	5136	3553	13014	35	54	32	3300	400	4	3					
2	278			72	24	42	6	1040	1545	880	3465	7	12	5	700	160	1	1					
1	105			26	9	15	2	41	290	555	886	2	2	5	0	0	0	0					
1	186			7	2	4	1	72	0	0	72	2	0	0	400	0	1	0					
3	475	2	359	124	64	46	14	4367	1370	4985	10722	23	20	21	2475	540	3	2					
1	109			19	6	12	1	20	499	325	844	1	3	2	0	0	0	0					
2	111			15	4	10	1	160	250	0	410	3	1	0	0	120	0	1					
1	77																						
1	104	1	92																				
1	145																						
1	64																						
1	55																						
2	326			34	12	18	4	957	873	406	1880	7	4	1	1330	0	2	0					
2	230			34	19	11	4	425	380	1840	2645	2	3	14	1825	0	3	0					
2	254	1	95	20	9	9	2	115	500	200	815	4	4	1	600	0	1	0					
2	289			57	24	30	3	957	1716	341	3079	8	8	8	550	270	1	2					
				20	8	10	2	170	215	850	1235	1	3	4	0	170	0	1					
				19	10	8	1	42	393	160	595	3	4	3	0	0	0	0					
1	83			14	6	7	1	218	65	75	358	3	2	1	0	0	0	0					
				7	3	4	0	20	0	50	70	1	0	2	0	0	0	0					
1	52			7	3	4	0	0	500	190	690	0	1	2	0	0	0	0					
				7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
1	45			7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
				6	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
				3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
				3	1	2	0	400	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0					
				2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					

□ [Tabel 20: Selectie van hoofddorpen en woonkernen]

Gemeente	Kern	Categorie
Aalst	Nieuwerkerken	H
	Moorsele	W
	Gijzegem	W
	Herdersem	W
	Baardegem	W
	Meldert	W
Aalter	Aalter	H
	Bellem	W
	Lotenhulle	W
	Maria-Aalter	W
Assenede	Assenede	H
	Oosteeklo	W
	Bassevelde	W
	Boekhoute	W
Berlare	Berlare	H
	Overmere	H
	Donkmeer	W
	Uitbergen	W
Beveren	Vrasene	H
	Kieldrecht	H
	Haasdonk	W
	Kallo	W
	Verrebroek	W
Brakel	Nederbrakel + Opbrakel	H
	Parike	W
	Elst	W
	Michelbeke	W
Buggenhout	Zegelsem	W
	Buggenhout	H
	Opstal	W
De Pinte	Opdorp	W
	De Pinte	H
	Zevergem	W
Deinze	Astene	H
	Sint-Martens-Leerne + Maria-Leerne	W
	Vinkt	W
	Wontergem	W
Denderleeuw	Iddergem	W

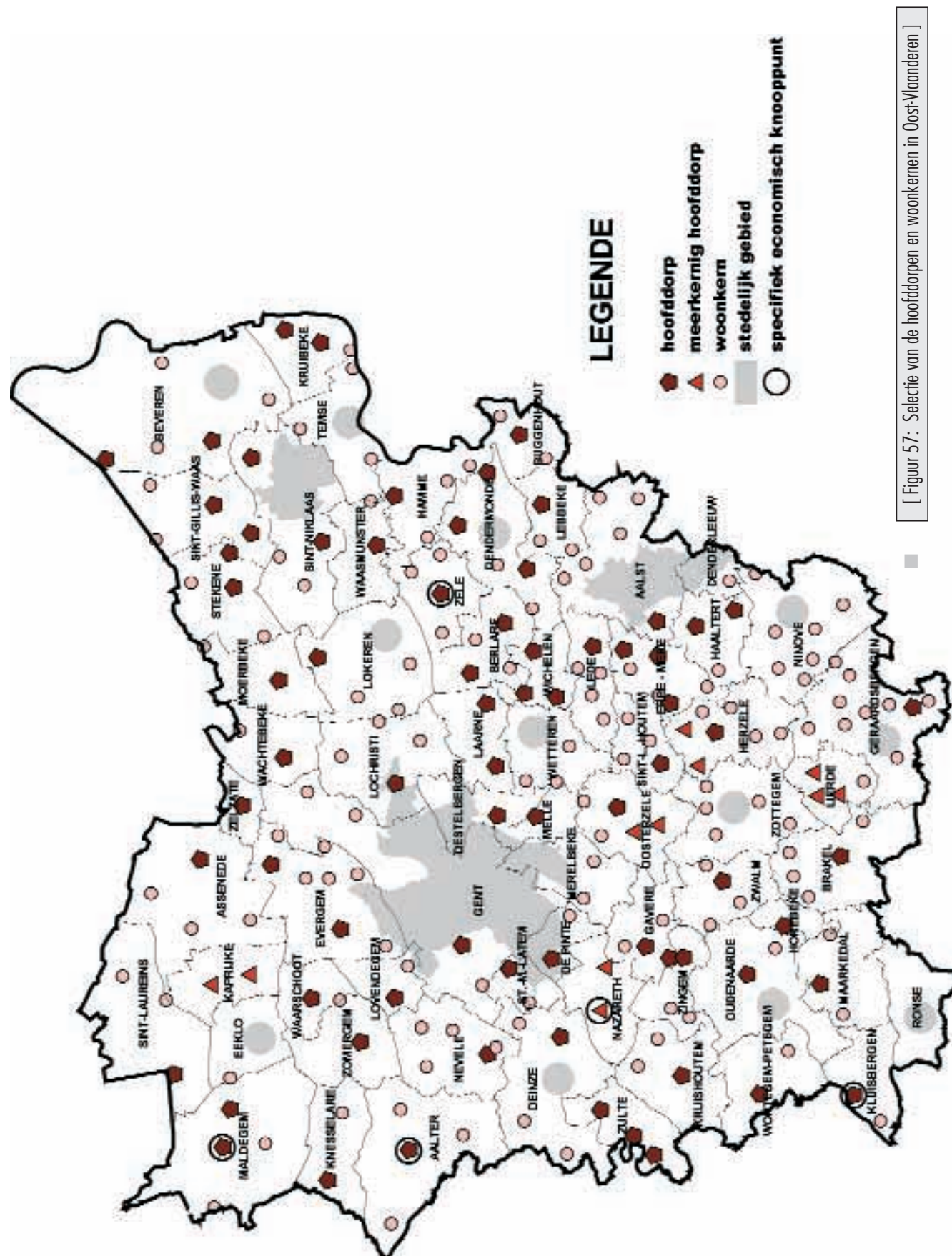
Gemeente	Kern	Categorie
Dendermonde	Baasrode (deels op grondgebied Buggenhout)	H
	Grembergen	H
	Oudegem	H
	Appels	W
	Schoonaarde	W
	Destelbergen	Heusden
Eeklo	Balgerhoeke	W
Erpe-Mere	Mere	H
	Erpe	H
	Burst	H
	Erondegem	W
	Bambrugge	W
Evergem	Aaigem	W
	Ertvelde	H
	Sleidinge	H
	Belzele	W
	Kluizen	W
	Wippelgem	W
	Rieme	W
Gavere	Doornzele	W
	Langerbrugge	W
	Asper	H
	Gavere	H
	Semmerzake	W
Gent	Dikkelvenne	W
	Drongen	H
	Baarle	W
	Sint-Kruis-Winkel	W
Geraardsbergen	Desteldonk	W
	Moerbeke	H
	Schendelbeke	W
	Idegem	W
	Ophasselt	W
	Viane	W
	Onkerzele	W
	Grimminge	W
	Atembeke	W
	Zandbergen + Lust	W
Overboelare	W	

Gemeente	Kern	Categorie
Haaltert	Haaltert + Kerksken + -Ede	H
	Denderhoutem	H
	Heldergem	W
Hamme	Hamme	H
	Moerzeke	W
	Kastel	W
Herzele	Zogge	W
	Herzele	H
	Hillegem	MH
Horebeke	Borsbeke	MH
	St.-Maria-Horebeke	H
	Steenhuize	W
	Ressegem	W
	Woubrechtgem	W
Kaprijke	Sint-Lievens-Esse	W
	Lembeke	MH
Kluisbergen	Kaprijke	MH
	Berchem	H
Knesselare	Ruien	W
	Knesselare	H
	Ursel	W
Kruibeke	Kruibeke	H
	Bazel	H
	Rupelmonde	W
Kruishoutem	Kruishoutem	H
	Marolle	W
	Lozer	W
Laarne	Laarne	H
	Kalken	H
Lebbeke	Lebbeke	H
	Denderbelle	W
	Wieze	W
Lede	Lede	H
	Oordegem	W
	Wanzele	W
	Smetlede	W
	Impe	W
Lierde	Sint-Maria-Lierde-Station	MH
	Sint-Martens-Lierde	MH

Gemeente	Kern	Categorie
Lochristi	Sint-Maria-Lierde	MH
	Deftinge	W
	Lochristi	H
Lokeren	Zaffelare	W
	Zeveneken (deels grondgebied Lokeren)	W
	Ekssaarde	H
Lovendegem	Beervelde	W
	Heiende	W
	Oudenbos	W
	Doorslaar	W
	Lovendegem	H
Maarkedal	Vinderhoute	W
	Etikhove	H
	Nukerke	W
Maldegem	Schorisse	W
	Maldegem	H
	Adegem	H
Melle	Kleit	W
	Donk	W
	Melle	H
Merelbeke	Bottelare	W
	Schelderode	W
	Moerbeke	H
Nazareth	Moerbeke-Waas	H
	Koewacht	W
	Eke	MH
Nevele	Nazareth	MH
	Nevele	H
	Landegem	W
Ninove	Hansbeke	W
	Vosselare	W
	Merendree	W
	Appelterre	W
	Denderwindeke	W
Outer	Okegem	W
	Pollare	W
	Voorde	W
	Aspelare	W
	Outer	W

Gemeente	Kern	Categorie
Oosterzele	Oosterzele	H
	Balegem	MH
	Scheldewindeke	MH
	Moortsele	W
Oudenaarde	Gijzenzele	W
	Ename + Nederename	H
Sint-Gillis-Waas	Mater	W
	Sint-Gillis-Waas	H
Sint-Laureins	Sint-Pauwels	H
	De Klinge	W
	Meerdonk	W
	Sint-Laureins	H
Sint-Lievens-Houtem	Bentille (deels op grondgebied Kaprijke en Assenede)	W
	Watervliet	W
	Sint-Lievens-Houtem	H
Sint-Martens-Latem	Vlierzele	W
	Bavegem	W
	Letterhoutem	W
Sint-Niklaas	Sint-Martens-Latem	H
	Deurle	W
Stekene	Belsele (deels op grondgebied Waasmunster)	H
	Nieuwkerken-Waas	H
	Sinaai	W
	Puivelde	W
Temse	Stekene	H
	Kemzeke (deels op grondgebied Sint-Gillis-Waas)	H
	Klein Sinaai	W
Temse + Waasmunster	Hellestraat	W
	Tielrode	W
	Steendorp	W
Waarschoot	Velle	W
	Elversele + Sombeke	W
Waasmunster	Waarschoot	H
	Waasmunster	H
Wachtebeke	Wachtebeke	H
	Overslag	W
Wetteren	Kwatrecht (deels op grondgebied Melle)	W
	Ede	W
	Massemen	W

Gemeente	Kern	Categorie
Wichelen	Schellebelle	H
	Wichelen	H
Wortegem	Serskamp	H
	Wortegem	H
Zeelzele	Petegem	W
	Zeelzele	H
Zelzate	Heikant	W
	Hansevelde	W
	Durmen	W
Zingem	Zelzate	H
	Zingem	H
Zomergem	Ouwegem	W
	Huise	W
	Zomergem	H
Zottegem	Beke (deels op grondgebied Waarschoot)	W
	Sint-Maria-Oudehove	W
	Velzeke	W
Zulte	Erwetegem	W
	Elene	W
	Leeuwegem	W
Zwalm	Zulte	H
	Olsene	H
	Machelen	H
Zwalm	Munkzwalm	H
	Nederzwalm	W
	Sint-Denijs-Boekel	W
	Hundelgem	W



[Figuur 57: Selectie van de hoofddorpen en woonkernen in Oost-Vlaanderen]

4.4. Bebouwde perifere landschappen op provinciaal niveau

Een bebouwd perifeer landschap wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gedefinieerd als een zone in het buitengebied waar de onbebouwde ruimte nog in belangrijke mate aanwezig is, maar een versnipperd voorkomen heeft door de uitwaaiing van allerlei functies en activiteiten. De bebouwing komt fragmentarisch voor in een ongedefinieerd patroon van allerlei types van bebouwing (linten, hoofddorpen, woonkernen, verkavelingen, enz.) en infrastructuur (wegen, spoorlijnen, hoogspanningsleidingen, enz.). Bepaalde fragmenten functioneren daarbij op dezelfde wijze als kernen van de historische nederzettingsstructuur.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt gesteld dat de provincie bebouwde perifere landschappen van provinciaal niveau kan selecteren. Er wordt echter geopteerd om geen bebouwde perifere landschappen van provinciaal niveau te selecteren. Een tweetal gebieden in de provincie zou in aanmerking kunnen komen als bebouwd perifeer landschap op provinciaal niveau, nl. de ruimtelijke ontwikkelingen ten zuiden van Gent en het verrasterd woonlandschap in het Oostelijk Rastergebied met een uitloper in het noorden van het Zuidelijk Openruimtegebied.

Beleidsmatig zou dit echter niets bijbrengen:

- In de ruimtelijke visie per deelruimte worden er voor deze gebieden duidelijke krijtlijnen uitgezet voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling.
- In het deel 'gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur' worden er ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld die de ruimtelijke ontwikkeling van die potentiële bebouwde perifere landschappen bepalen: de gedeconcentreerde bundeling en het voorkomen van verdere verlinting. Bovendien worden kernen aangeduid die als centrale plaatsen versterkt moeten worden, namelijk de stedelijke gebieden en de geselecteerde hoofddorpen en woonkernen.
- Ook voor de andere deelstructuren worden ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld voor deze gebieden, volgend uit de ruimtelijke visie per deelruimte.

Deze elementen geven voldoende houvast om, zowel in het provinciaal ruimtelijk beleid als bij de beoordeling van de gemeentelijke structuurplannen, de ruimtelijke ontwikkeling in deze potentieel bebouwde perifere landschappen in goede banen te leiden.

Een specifieke selectie van bebouwde perifere landschappen en het opmaken van een specifiek uitvoeringsplan voor deze gebieden op provinciaal niveau worden dan ook niet nodig geacht.

4.5. Ruimtelijk beleid met betrekking tot de bewoning in het buitengebied

→ RUIMTELIJK BELEID T.A.V. DE HOOFDDORPEN EN WOONKERNEN

Het beleid t.o.v. de hoofddorpen en woonkernen is complementair aan het stedelijkgebied-beleid. Om de stedelijke gebieden te versterken is, gelet op de huidige trends, een afremmend beleid inzake wonen en bedrijvigheid in het buitengebied noodzakelijk. Om de leefbaarheid van de hoofdfuncties van het buitengebied (landbouw, bos, natuur) te behouden, wordt de verdere groei van de linten en verspreide bebouwing tegengegaan.

De lokale groei inzake wonen en werken in het buitengebied moet worden geconcentreerd in de hoofddorpen en woonkernen. Als algemene ontwikkelingsperspectieven gelden:

- Maximaal 39% van de bijkomende woningen⁴⁴ in de periode 1991-2007 kan in de kernen van het buitengebied voorzien worden en minimum 61 % in de stedelijke gebieden.
- Enkel in de hoofddorpen en woonkernen kan ruimte voorzien worden om bijkomende woningen, lokale diensten en kleinhandel in het buitengebied op te vangen. Nieuwe bedrijventerreinen in het buitengebied kunnen enkel voorzien worden in de hoofddorpen voor zover ze het lokale niveau niet overschrijden.
- De aard en omvang van de ontwikkelingen moeten afgestemd zijn op het niveau van de kern.
- Er wordt gestreefd naar een multifunctionele ontwikkeling, verweving van functies, een gedifferentieerde woningvoorraad en een woningdichtheid van 15 woningen/ha.
- Inbreiding staat voorop bij het creëren van bijkomende ontwikkelingsmogelijkheden inzake wonen, woonondersteunende voorzieningen of bedrijvigheid.
- In de buitengebiedkernen (zowel de hoofddorpen en woonkernen als de 'gehuchten' die niet als woonkern of hoofddorp zijn geselecteerd) is werken aan kwaliteit belangrijker dan kwantiteit.

De selectie van hoofddorpen en woonkernen vormt de basis voor de situering van bijkomende woningen. Op dit vlak wordt er op provinciaal niveau geen onderscheid gemaakt tussen hoofddorpen en woonkernen.

In de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen moet de taakstelling wonen voor de gemeente getoetst worden aan de juridische voorraad (zie hierover verder). Indien er nog voldoende juridische voorraad blijkt te zijn, kan er geen woonuitbreidingsgebied worden aangesneden. Hierbij moeten ook leegstaande woningen en eventueel voor wonen te hergebruiken leegstaande bedrijfspanden e.d. als juridische voorraad beschouwd worden.

Indien de gemeente een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wil opmaken voor de aansnijding van woonuitbreidingsgebied in de geselecteerde woonkernen en/of hoofddorpen, dan moet deze via een woningbehoeftestudie aantonen dat de taakstelling wonen niet binnen de huidige juridisch-planologische mogelijkheden (zie hierover verder) opgevangen kan worden. Bij de aansnijding van woonuitbreidingsgebied moet het principe van inbreiding gehanteerd worden, m.a.w. ingesloten woonuitbreidingsgebieden of gebieden in of nabij de woonkernen of hoofddorpen moeten in dat geval eerst aangesneden worden. Bij locatiekeuze voor deze bijkomend aan te snijden gebieden in het gemeentelijk structuurplan moet rekening worden gehouden met gebieden die problemen hebben met de waterhuishouding en met de aanleg van overstromingsgebieden.

Voor de woonkernen die in twee of drie gemeenten liggen, wordt bij de invulling van de taakstelling vanuit één gemeente in het deel van de kern behorend tot deze gemeente, de kern steeds in zijn totaliteit beschouwd. De ruimtelijke inpassing, ook ten opzichte van de delen van de kern in de andere gemeenten, moet mee in rekening gebracht worden. Een kern die in meerdere gemeenten ligt, kan 'gevoed' worden vanuit de taakstelling van de verschillende gemeenten waarin die kern ligt. Uitzondering hierop vormt de kern Ede in

⁴⁴ Met woning wordt, analoog aan het RSV (p. 401 laatste regel) wooneenheid of woongelegenheid bedoeld zoals uiteengezet in de woordenlijst achteraan in dit boek.

Wetteren, waarvoor op provinciaal niveau de keuze gemaakt wordt om het deel op het grondgebied van Destelbergen wegens de landschappelijke kwaliteiten en de ligging in de Scheldevallei, niet verder te laten uitbreiden. In de tabel hierboven met de geselecteerde hoofddorpen en woonkernen wordt dan ook, anders dan voor de andere kernen die zich in meerdere gemeenten bevinden, voor Ede geen gewag gemaakt van het deel van de kern dat zich in de aangrenzende gemeente (met name Destelbergen) bevindt.

De selectie van hoofddorpen vormt de basis voor de situering van lokale bedrijventerreinen. In niet als (meerkernig) hoofddorp geselecteerde woonkernen kunnen geen bijkomende lokale bedrijventerreinen voorzien worden. In de planperiode 1994-2007 kan een (bijkomend) lokaal bedrijventerrein in of aansluitend bij het hoofddorp of één van de kernen van een meerkernig hoofddorp voorzien worden. Hiervoor geldt een maximale richtoppervlakte van 5 ha per hoofddorp of voor één kern van een meerkernig hoofddorp.

In de andere dorpen, gehuchten en woningclusters van het buitengebied, die niet als hoofddorp of als woonkern zijn geselecteerd, kan geen bijkomende juridische voorraad voor wonen of bijkomende mogelijkheden voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijven gecreëerd worden. Door sanering en renovatie van het bestaande woningpatrimonium, door een sturend en regulerend optreden m.b.t. de bestaande woonmogelijkheden en door verbetering van de woonomgeving (bv. herinrichting openbaar domein, woonondersteunende voorzieningen zoals bijvoorbeeld een speelpleintje) moet de leefbaarheid in deze dorpen, gehuchten en woningclusters gegarandeerd blijven. Daarnaast blijft de juridische voorraad in deze dorpen, gehuchten en woningclusters bestaan. De juridische voorraad omvat de gebieden die op basis van een in werking getreden plan van aanleg of ruimtelijk uitvoeringsplan in aanmerking komen voor een vergunning om te bouwen of te verbouwen zoals bedoeld wordt door de vigerende wetgeving.

De provinciale reserve aan woningen voor de buitengebiedgemeenten (zie verder) kan enkel gebruikt worden door gemeenten die hun in het PRS toebedeelde aantal woningen reeds volledig ingevuld of overschreden hebben. Hierbij geldt dat deze reserve enkel in de hoofddorpen mag gebruikt worden, tenzij het gaat over sociale woningbouw (koop- of huurwoningen).

→ RUIMTELIJK BELEID MET BETREKKING TOT DE VERSPREIDE GEGROEPEERDE EN INDIVIDUELE BEBOUWING IN HET BUITENGEBIED

Met betrekking tot de differentiatie van de woningvoorraad komen de nederzettingen in het buitengebied (woningen, landhuizen, hofsteden, verlaten landbouwbedrijven) tegemoet aan een specifieke en steeds aanwezige vraag inzake wonen.

De meeste eigendommen zijn alleenstaand. Vele daarvan situeren zich op ruime percelen en hebben een belangrijk bouwvolume. Deze eigendommen zijn ook vaak vanwege hun typologie (dakhelling, materiaalgebruik) en historische aanwezigheid belangrijke beeldbepalende elementen in het landschap. Daarnaast zijn er in de verspreide bebouwing heel wat oude woningen en woningen zonder klein comfort. Vaak gaat het om kleinere, oude hoeven.

Al deze eigendommen zijn vaak vanwege hun historische aanwezigheid belangrijke beeldbepalende elementen in het landschap. Voor deze eigendommen die vooral in de landelijke gemeenten een belangrijke rol vervullen in het kader van een kwalitatieve inlossing van de woningbehoefte, komt het de gemeente toe een passend ontwikkelingsperspectief te

bieden dat de blijvende aanwending van deze eigendommen mogelijk kan maken. Voor de eigendommen met groot bouwvolume moet de aanwending voor meer ruimtebehoevende residentiële functies (cf. ruimtebehoevende hobby's zoals hobbypaardenhouderij, hobbylandbouw, privé-collecties van grote objecten, kunst enz.) mogelijk gemaakt worden. Dit ontwikkelingsperspectief zal rekening houden met de draagkracht van het gebied zowel ruimtelijk als functioneel.

Tevens moet op gemeentelijk vlak worden onderzocht welke ruimtelijk aanvaardbare functiewijzigingen mogelijk zijn (wonen, horeca, aanvaardbare en verweefbare economische activiteit, enz), voor het invullen van de hele waaier van bebouwing in het buitengebied: van de individuele woning tot meer typische bebouwing zoals bv. vierkantshoeven, wind- en watermolens, industrieel en pre-industrieel archeologisch patrimonium (bv. steenbakkerijen, vlasroterijen, papiermolens) en andere grotere landelijke complexen. Aldus wordt tevens in het perspectief van de duurzame omgang met bestaande infrastructuur, een optimaal, functioneel en ruimtelijk verantwoord toekomstig gebruik nagestreefd.

Gezien een aantal van die eigendommen thans geheel (of gedeeltelijk)⁴⁵ zonevreemd zijn, zal deze gemeentelijke visie tevens de onderbouwing zijn voor de ontwikkeling van een passend juridisch kader (gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) voor het thans zonevreemd bebouwd patrimonium en de direct eraan gerelateerde gronden⁴⁶. Conform de beschikkingen van het RSV mag zulks niet leiden tot het creëren van bijkomende bouwgronden voor nieuwe woongelegenheden waar dit thans niet mogelijk is in de op dit moment van toepassing zijnde bestemmingsplannen. Algemene ontwikkelingsperspectieven voor het zonevreemd patrimonium die gemeentedekkend zijn, kunnen verder gedetailleerd worden in kwetsbare en/of stedenbouwkundig gevoelige deelgebieden.

Aldus kunnen uiteenlopende ontwikkelingsperspectieven aanvaard worden maar deze moeten steeds voldoende onderbouwd worden vanuit een ruimtelijke visie en verantwoord worden vanuit een respect voor de typische streekgebonden bebouwingstypologie.

⁴⁵ Het komt voor dat bestaande eigendommen (meestal zijdelings) slechts deels zijn opgenomen in een geëigende zone (meestal woongebied met landelijk karakter) volgens het gewestplan, zodat de bebouwing zelf of bijhorende grond (huiskavel) getroffen is door gedeeltelijke zonevreemdheid; waardoor juridische onduidelijkheid bestaat naar vergunningen toe voor opritten, bijgebouwen of in bepaalde gevallen zelfs voor het hoofdgebouw. Het komt de gemeente toe om in het kader van de gebiedsdekkende oplossing die ze uitwerkt voor de (totaal) zonevreemde eigendommen ook hiervoor een juridische oplossing te formuleren (door bv het woongebied met landelijk karakter op de ware grenzen van de eigendom te "betrekken")

⁴⁶ Met "de eraan gerelateerde gronden" wordt niet geduid op ernaast gelegen gronden, doch op die delen van de eigendom waar het gebouw op gelegen is en er zowel ruimtelijk als functioneel aan gerelateerd zijn en er aldus één geheel mee uit maken (vb. tuin, ruimte voor oprit, de boomgaard bij een huis, het gronddeel waar een schuur opstaat die bij een landhuis hoort, ...); het begrip heeft evenmin iets te maken met kadastrale aspecten: de begrenzing ervan vindt plaats op basis van een duidelijk herkenbaar specifiek gebruik of op basis van in het landschap duidelijk herkenbare elementen.

► 5. TAAKSTELLINGEN INZAKE WOONBEHOEFTE

5.1. Verdeling van de behoeften aan bijkomende woningen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geeft aan elke provincie een kwantitatieve taakstelling voor het opvangen van de nood aan bijkomende woongelegenheden voor de periode 1991-2007. Voor Oost-Vlaanderen bedraagt deze taakstelling 85 725 woningen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen legt ook op hoe die taakstelling verdeeld moet worden naar het geheel van de stedelijke gebieden enerzijds en het buitengebied anderzijds. In Oost-Vlaanderen moet minstens 61% (min. 52 292 woningen) in de stedelijke gebieden opgevangen worden, en maximaal 39% (max. 33 433 woningen) in de hoofddorpen en kernen van het buitengebied. De 39% voor het buitengebied komt van de verhouding van de bewoning die in 1991 bestond in Oost-Vlaanderen, met name 39% in de buitengebied-gemeenten en 61% in de stedelijke gebiedsgemeenten. Gezien de in het RSV gestelde trendbreuk, het stoppen van de doorgaande suburbanisatie, werd gesteld dat de groei van het aantal woningen hoogstens in die verhouding kon gebeuren.

In het provinciaal ruimtelijk structuurplan moet die taakstelling worden verdeeld over de gemeenten. De taakstelling van de stedelijke gebieden Gent, Aalst en Sint-Niklaas zit echter wel vervat in de totale provinciale taakstelling (85 725) en het totale pakket voor de stedelijke gebieden (61%). De woonbehoeften in Oost-Vlaanderen worden niet (opnieuw) berekend. De taakstelling inzake bijkomende woonbehoeften uit het RSV, wordt over de gemeenten verdeeld. Deze berekende kwantitatieve taakstellingen worden verder weergegeven onder **scenario 1**.

Bij het voorstel tot eerste partiële herziening van het RSV⁴⁷ wordt de verdeelsleutel 61/39 op een andere gebiedsomschrijving toegepast, meer bepaald op het volledige grondgebied van de gemeenten die volledig of deels tot een stedelijk gebied behoren, en de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren.

Dit betekent dat in Oost-Vlaanderen maximum 39% van de taakstelling dient opgevangen te worden in de kernen van de gemeenten die volledig in het buitengebied gelegen zijn, en minstens 61% van de taakstelling in de overige gemeenten. Aangezien dit een invloed heeft op de kwantitatieve taakstellingen voor wonen, wordt hiervoor een **scenario 2** voorgesteld. Op het ogenblik dat deze eerste partiële herziening van het RSV in werking zal treden, en waarbij de gebiedsomschrijving waarop de verdeelsleutel van toepassing is zal wijzigen, wordt betreffende de kwantitatieve taakstellingen inzake bijkomende woongelegenheden voor de gemeenten in Oost-Vlaanderen het **scenario 2** van toepassing.

⁴⁷ Besluit van de Vlaamse regering van 28 februari 2003 van de voorlopige vaststelling van de partiële herziening van het RSV, waarvan het openbaar onderzoek liep van 7 mei tot 4 augustus 2003.

→ WERKWIJZE VOOR DE VERDELING VAN DE WOONBEHOEFTEEN VOLGENS SCENARIO 1

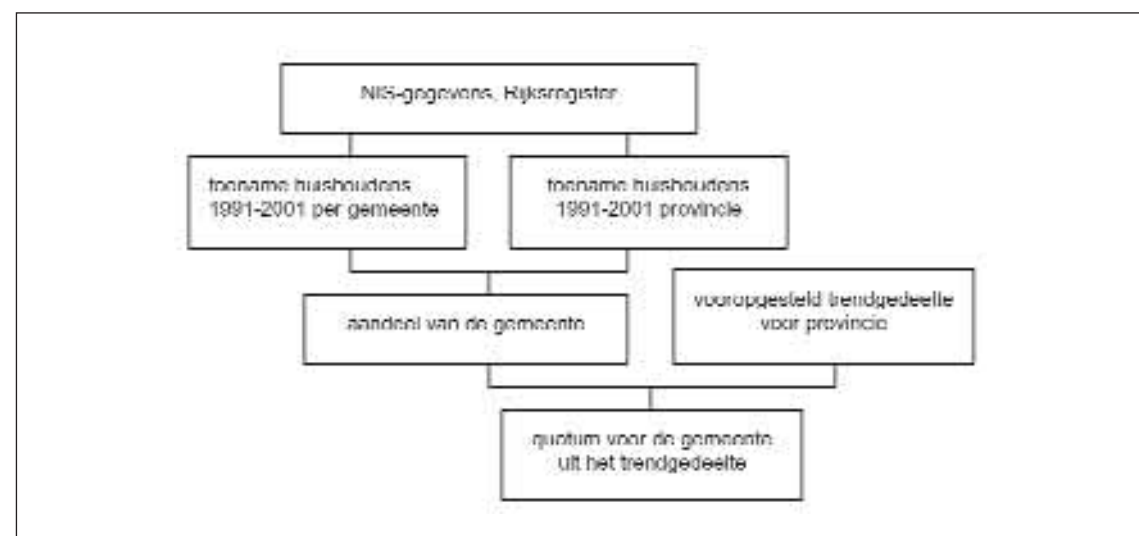
De werkwijze voor het scenario 1 verloopt als volgt:

- In stap 1 wordt een voorlopige taakstelling per gemeente berekend, zonder rekening te houden met de 61%.
- In stap 2 wordt, op basis van de voorlopige taakstelling per gemeente, een definitieve taakstelling per stedelijk gebied⁴⁸ berekend, waarbij ervoor gezorgd wordt dat voldaan is aan de 61%.
- In stap 3 wordt per gemeente berekend hoeveel woongelegenheden uit de voorlopige taakstelling voor het buitengebied (de gemeenten zonder stedelijk gebied en het buitengebied van de gemeenten met stedelijk gebied) moeten worden overgeheveld naar de stedelijke gebieden om te kunnen voldoen aan de definitieve taakstelling van de stedelijke gebieden.
- In stap 4 worden de definitieve taakstellingen voor de stedelijke gebieden en het buitengebied per gemeente samengeteld om de definitieve taakstelling voor de gemeenten te bekomen.

Stap 1: Berekening van een voorlopige taakstelling per gemeente (zonder rekening te houden met 61% voor de stedelijke gebieden)

- a) De 85 725 woongelegenheden worden eerst verdeeld in een trendgedeelte (40%: 34 290) en een sturingsgedeelte (60%: 51 435).
- b) De 34 290 woongelegenheden van het trendgedeelte worden verdeeld over de gemeenten op basis van de toename in het aantal huishoudens tussen 1991 en 2001⁴⁹ (zie schema hieronder).

❖ [Schema 1: Verdeling van het trendgedeelte naar de gemeenten]

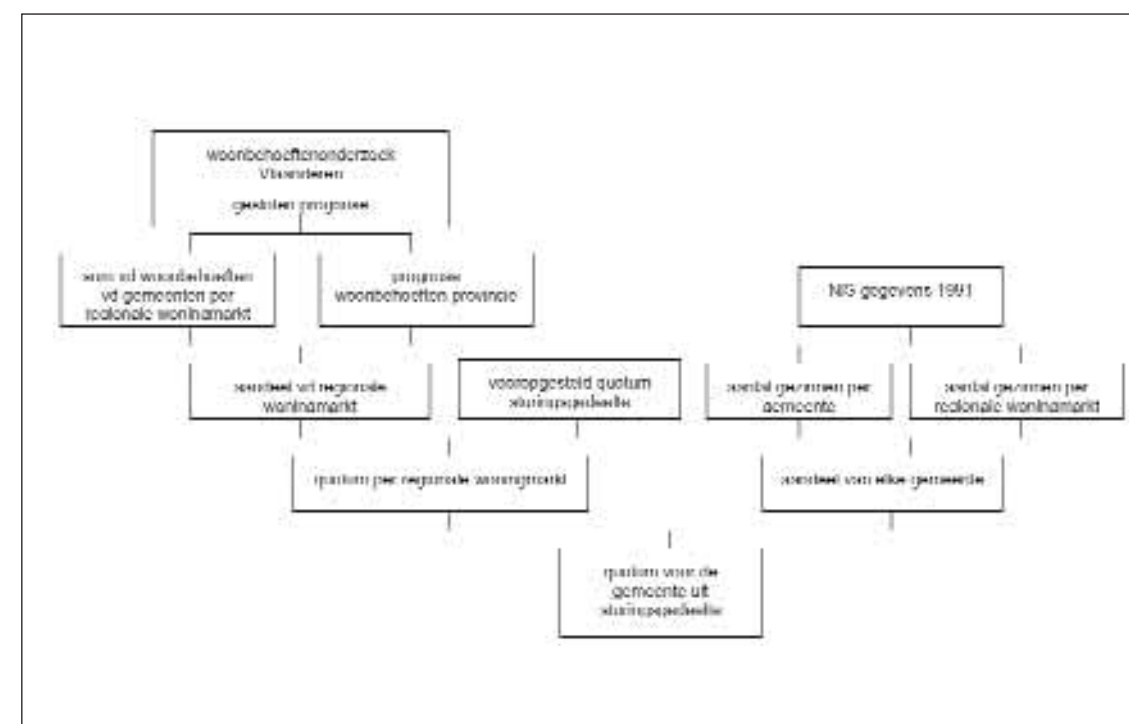


⁴⁸ Voor de doorrekening van de woonbehoeften wordt uitgegaan van een hypothese van stedelijk gebied gehanteerd.
⁴⁹ Gegevens N.I.S., Rijksregister.

- c) De 51 435 woongelegenheden van het sturingsgedeelte worden eerst verdeeld over de regionale woningmarkten op basis van de eigen groei (de evolutie in het aantal huishoudens volgens de gesloten prognose van B. Meulemans & P. Willemé⁵⁰).

Binnen elke woningmarkt worden vervolgens de woongelegenheden verdeeld over de gemeenten op basis van hun omvang (het aantal huishoudens; zie schema hieronder).

❖ [Schema 2: Verdeling van het sturingsgedeelte naar de gemeenten]



- d) De som van b en c geeft een voorlopige taakstelling per gemeente, waarbij nog geen rekening is gehouden met de 61% die gerealiseerd moet worden in de stedelijke gebieden.

Stap 2: Berekening van de taakstelling voor de stedelijke gebieden

Berekening van het aantal woongelegenheden die in de voorlopige taakstelling toegewezen worden aan de stedelijke gebieden.

- a) De voorlopige taakstelling uit 1.1.d. wordt in de gemeenten waar zich een stedelijk gebied bevindt, gesplitst in een gedeelte dat toegewezen wordt aan het stedelijk gebied en een gedeelte dat toegewezen wordt aan het buitengebied. De splitsing gebeurt op basis van de omvang van het stedelijk gebied en van de hoofddorpen/woonkernen van het buitengebied (het aantal huishoudens).
- b) De gedeelten toegewezen aan de stedelijke gebieden uit a. worden samengeteld om het

⁵⁰ B. Meulemans & P. Willemé, Woonbehoeften in Vlaanderen, 1995-2010, UFSIA/Steunpunt Wonen en Woonbeleid-Centrum Sociaal Beleid, UFSIA, oktober 1998.

aantal bijkomende woonegelegenheden te kennen die volgens de voorlopige taakstelling in de stedelijke gebieden gerealiseerd zouden worden. Dit blijkt minder dan 61% te zijn.

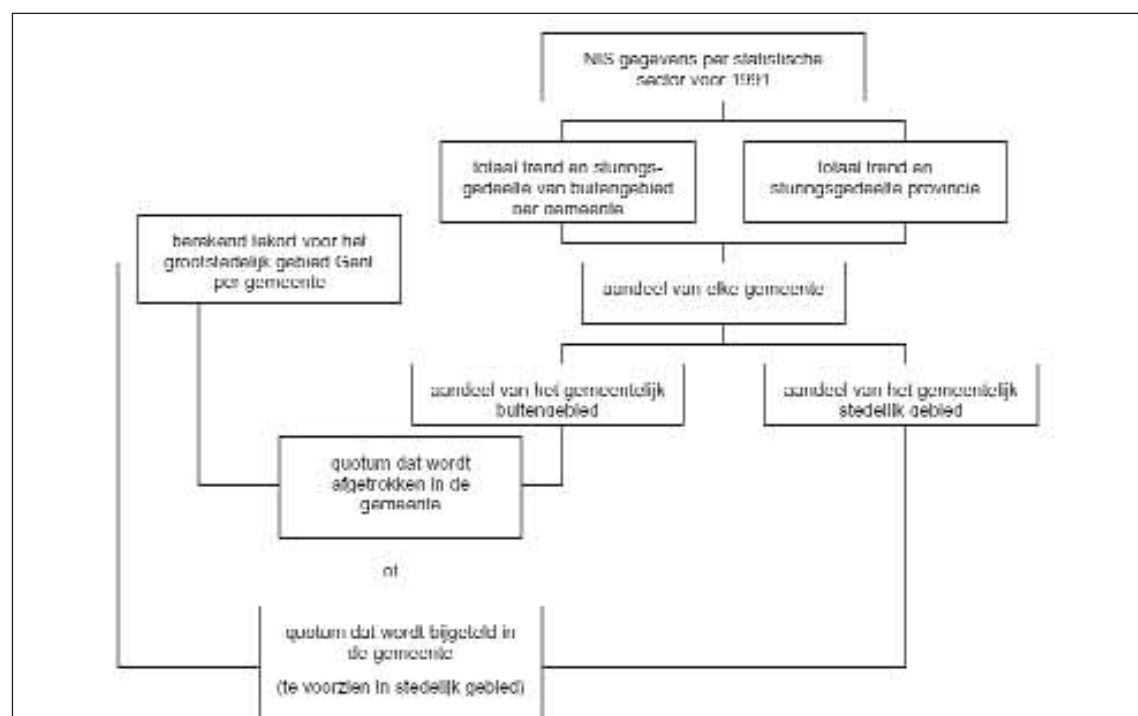
Berekening van de definitieve taakstelling voor de stedelijke gebieden

- a) De in 1.2.a. berekende taakstelling voor de gemeenten waarin zich delen van de stedelijke gebieden Aalst, Gent en Sint-Niklaas bevinden, wordt vervangen door de opgelegde taakstelling. De ons meegeede taakstellingen bedragen respectievelijk 5.737, 25.220 en 4 823. Deze worden over de betrokken gemeenten verdeeld op basis van de omvang van het gedeelte dat deel uitmaakt van het stedelijk gebied (het aantal huishoudens).
- b) De opgelegde taakstellingen en de overige, in 1.2.a. berekende taakstellingen worden samengeteld. De som blijkt minder dan de vereiste 52 292 te zijn. We behouden de opgelegde taakstellingen, maar de overige, in 1.2.a. berekende taakstellingen moeten met een klein bedrag verhoogd worden. Het tekort wordt eerst verdeeld over de woningmarkten en daarna over de kleinstedelijke gebieden op basis van hun omvang.
- c) Ten slotte worden uit de kleinstedelijke gebieden 400 woonegelegenheden overgeheveld naar Temse op basis van de in 1.2.b. berekende taakstelling.

Stap 3: Berekening van de definitieve taakstelling voor het buitengebied

- a) Om te kunnen voldoen aan de definitieve taakstelling voor het grootstedelijk gebied Gent (25.220), worden woonegelegenheden uit het buitengebied van de gehele provincie overgeheveld op basis van de voorlopige taakstelling per gemeente (zie schema hieronder).

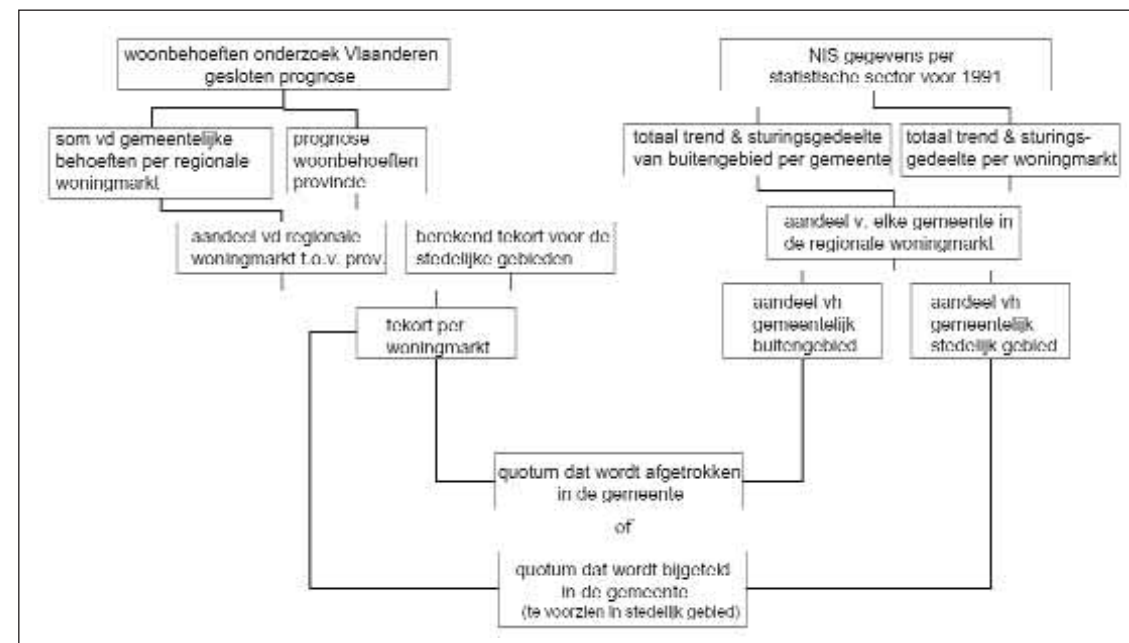
[Schema 3: Correctie van het tekort voor het grootstedelijk gebied Gent]



b) Om daarna te kunnen voldoen aan de definitieve taakstelling voor de regionaalstedelijke ge-

bieden Aalst en Sint-Niklaas (5 737 en 4 823) en voor de kleinstedelijke gebieden worden woonegelegenheden uit het buitengebied van de betrokken woningmarkten overgeheveld op basis van de voorlopige taakstelling per gemeente (zie schema hieronder).

[Schema 4: Correctie van het tekort voor de andere stedelijke gebieden]



Stap 4: Berekening van de definitieve taakstelling per gemeente

De in stap 2 en 3 berekende definitieve taakstellingen worden per gemeente samengeteld. De taakstellingen die toegewezen worden ingeval van het scenario 2 zijn gebaseerd op deze uit het scenario 1 en volgen dus uit dezelfde filosofie, maar zoals verder beschreven zal worden, zal een bijkomende factor verrekend worden.

→ **HYPOTHESE AFBAKENING STEDELIJKE GEBIEDEN VOOR DE DOORREKENING VAN DE WOONBEHOEFEN**

De afbakening van de stedelijke gebieden is bepalend voor de berekening van de verdeling van de behoeften aan bijkomende woonmogelijkheden (vooropstaande verdeling 61% in stedelijke gebieden vs. 39% in het buitengebied).

De stedelijke gebieden worden echter in ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend, niet in het ruimtelijk structuurplan. Bovendien worden het grootstedelijk gebied Gent en de regionaalstedelijke gebieden Aalst en Sint-Niklaas afgebakend door het Vlaamse Gewest. De provincie bakent de kleinstedelijke gebieden af.

Om de doorrekening van de woonbehoeften naar de gemeenten te kunnen doorvoeren, wordt een hypothese van afbakening van de stedelijke gebieden gemaakt. Deze hypothetische afbakening is dus ook louter bedoeld voor de doorrekening van de woonbehoeften naar de gemeenten en voor de selectie van woonkernen en hoofddorpen. De hier voorgestelde

afbakening is noch richtinggevend, noch bindend voor de effectieve afbakening in een uitvoeringsplan.

Voor deze hypothese werd vertrokken van de statistische sectoren zoals gebruikt door het NIS. Voor elk van de stedelijke gebieden wordt de groepering van aaneengrenzende statistische sectoren die door het NIS als 'morfologische agglomeratie' worden gedefinieerd, als uitgangspunt genomen.

Omdat de afbakening van de stedelijke gebieden nog niet is gebeurd⁵¹ en de taakstelling voor de stedelijke gebieden Gent en Sint-Niklaas nog niet definitief vaststaat, moet rekening worden gehouden met eventuele verschuivingen in de taakstellingen voor de kleinstedelijke gebieden en voor de buitengebiedgemeenten.

BELEID TEN AANZIEN VAN DE TAAKSTELLINGEN VOOR WONEN

→

De in onderstaande tabellen weergegeven taakstellingen gelden als minimale taakstelling voor de stedelijke gebieden en als maximale taakstellingen voor de buitengebiedkernen, tot de definitieve afbakeningen van de groot-, regionaal- en kleinstedelijke gebieden afgerond zijn.

De weergegeven resultaten in de tabellen op navolgende pagina's, zijn taakstellingen voor de periode 1991-2007. Evoluties sinds 1991 moeten dus steeds in rekening gebracht worden. De taakstellingen geven aan in hoeverre de gemeenten moeten voorzien in woonmogelijkheden. De benodigde frictieleegstand zit hierin vervat. De taakstelling omvat alle woonmogelijkheden, dus zowel bouwmogelijkheden (bouwpercelen) als andere woonmogelijkheden (bv. huur- of koopwoningen of appartementen, enz).

De taakstelling wordt hier vanuit ruimtelijk oogpunt benaderd. De taakstelling wordt gebruikt als toetsingskader om te beoordelen of de bestaande juridische voorraad aan bouwmogelijkheden voldoende is. Het bestaande juridisch-planologisch aanbod (bouwvrije percelen, leegstaande woongelegenheden, niet gerealiseerde woongebieden in ruime zin volgens het gewestplan, gedsaffecteerde gebouwen in het woonweefsel die eventueel in aanmerking komen om te worden bewoond, goedgekeurde niet vervallen verkavelingen in woonuitbreidingsgebieden enz.) wordt prioritair benut om aan de taakstelling te voldoen.

De taakstelling geeft geen differentiatie naar de aard of type van de woning. Streven naar een gedifferentieerd en gemengd woningaanbod en naar minimale dichtheden overeenkomstig het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, blijft vooropstaan.

Wat sociale woningbouw betreft, stelt de provincie – in navolging van het streefcijfer van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij – globaal een na te streven percentage van 15% van de taakstelling inzake bijkomende woningen voorop. Op basis van een uitgewerkt gemeentelijk huisvestings- en woonbeleid kan dit evenwel per gemeente gedifferentieerd worden. De taakstelling inzake sociale woningen zit vervat in de vooropgestelde taakstelling inzake bijkomende woonbehoeften en dient dus evengoed afgewogen te worden t.o.v. de bestaande juridische voorraad bouw- en woonmogelijkheden.

⁵¹ Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan van de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Aalst werd definitief vastgesteld op 10 juli 2003 .

Voor de (delen van) gemeenten in het buitengebied, is de taakstelling een cijfer dat meespeelt in de beoordeling van de gemeentelijke structuurplannen en gemeentelijke uitvoeringsplannen, met name wat betreft het aansnijden van woonuitbreidingsgebied (zie hoger in het paragraaf over het provinciaal beleid).

Voor de (delen van) gemeenten in de kleinstedelijke gebieden, is de taakstelling mede richtinggevend voor de afbakening van het betreffende stedelijke gebied. Binnen het stedelijk gebied moet immers minstens een juridische voorraad beschikbaar zijn om de vooropgestelde taakstelling te kunnen realiseren. De taakstelling is een minimum taakstelling, die eventueel overschreden kan worden indien tijdens het afbakingsproces van de kleinstedelijke gebieden zou blijken dat de ruimtelijke potenties hiervoor aanwezig zijn.

De concrete afbakeningen van kleinstedelijke gebieden zijn nog niet gekend. Wellicht zal een gemeente niet volledig als stedelijk gebied worden afgebakend. Daarom worden volgende uitgangspunten vooropgesteld:

- indien alle geselecteerde woonkernen en hoofddorpen van een bepaalde gemeente in het stedelijk gebied vallen, wordt de taakstelling toegewezen aan deze gemeente gevoegd bij de taakstelling van het stedelijk gebied (de 61% voor stedelijke gebieden geldt immers als minimum);
- indien niet alle geselecteerde woonkernen en hoofddorpen van een gemeente in het stedelijk gebied vallen, blijft de taakstelling voor het buitengebied van deze gemeente behouden, en moet deze taakstelling opgevangen worden in de resterende geselecteerde woonkernen en hoofddorpen die niet in het stedelijk gebied vallen. Hierbij moet steeds de verhouding 1,2 voor het stedelijk gebied en 1,0 voor buitengebied gerespecteerd worden (zie hiervoor verder).

TAAKSTELLINGEN WONEN VOOR DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN EN HET BUITENGEBIED

→ [Tabel 21: Taakstelling inzake wonen van de stedelijke gebieden, periode 1991-2007 scenario 1]

Stedelijk gebied	Minimale taakstelling 1991-2007
Grootstedelijk gebied Gent (hypothese)	25220
Totaal grootstedelijke gebieden in Oost-Vlaanderen (hypothese)	25520
Regionaalstedelijk gebied Aalst (hypothese)	5737
Regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas (hypothese)	4823
Totaal regionaalsted. gebieden in Oost-Vlaanderen (hypothese)	10560
Kleinstedelijk gebied Beveren	2273
Kleinstedelijk gebied Deinze	1606
Kleinstedelijk gebied Dendermonde	1456
Kleinstedelijk gebied Eeklo	1134
Kleinstedelijk gebied Geraardsbergen	866
Kleinstedelijk gebied Lokeren	1599
Kleinstedelijk gebied Ninove	1625
Kleinstedelijk gebied Oudenaarde	1147
Kleinstedelijk gebied Ronse	948
Kleinstedelijk gebied Temse	1823
Kleinstedelijk gebied Wetteren	1027
Kleinstedelijk gebied Zottegem	1008
Totaal kleinstedelijke gebieden in Oost-Vlaanderen	16512
Totaal stedelijke gebieden in Oost-Vlaanderen	52 292
Aandeel stedelijke gebieden	61%

Gemeente	Sted. geb.	Gemeente	Gemeente	Sted. geb.	Gemeenten
Aalst	5737	**5357**	Lovendegem		477
Aalter		1032	Maarkedal		209
Assenede		593	Maldegem		1042
Berlare		737	Melle		**640
Beveren	2273	**2945	Merelbeke		**1548
Brakel		582	Moerbeke-Waas		261
Buggenhout		646	Nazareth		656
De Pinte		**687	Nevele		509
Deinze	1606	**2057	Ninove	1625	**2020
Denderleeuw		**1149	Oosterzele		623
Dendermonde	1456	**2332	Oudenaarde	1147	**1466
Destelbergen		**1073	Ronse	948	**948
Eeklo	1134	**1173	Sint-Gillis-Waas		877
Erpe-Mere		870	Sint-Laureins		256
Evergem		**1851	Sint-Lievens-Houtem		452
Gavere		663	Sint-Martens-Latem		408
Gent	25220	**21821	Sint-Niklaas	4823	**5464
Geraardsbergen	866	**1591	Stekene		887
Haaltert		802	Temse	1823	**2257
Hamme		1036	Waarschoot		385
Herzele		735	Waasmunster		577
Horebeke		80	Wachtebeke		271
Kaprijke		257	Wetteren	1027	**1186
Kluisbergen		211	Wichelen		514
Knesselare		374	Wortegem-Petegem		223
Kruibeke		712	Zele		777
Kruishoutem		364	Zelzate		595
Laarne		528	Zingem		294
Lebbeke		818	Zomergem		378
Lede		757	Zottegem	1008	**1300
Lierde		283	Zulte		822
Lochristi		1061	Zwalm		338
Lokeren	1599	**1889**			
WERKWIJZE VOOR DE VERDELING VAN DE WOONBEHOEFTE VOLGENS SCENARIO 2					

[Tabel 22: Taakstelling inzake woonbehoeften voor de periode 1991-2007, per fusiegemeente scenario 1]

** De taakstellingen voor de gemeenten die deels tot een stedelijk gebied behoren betreffen de totaliteit van de taakstelling, dus zowel deels voor het stedelijk gebied als voor het buitengebieddele.

→ In het scenario 2 mag maximum 39% van de taakstelling toegekend worden aan de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren. De berekende taakstellingen uit het scenario 1 worden hieraan getoetst.

Uit de cijfers (zie verder) blijkt dat voor de buitengebiedgemeenten een globale taakstelling is toegekend van 24 971 eenheden of 29% van het totale pakket. De som van de berekende taakstellingen uit scenario 1 voor de gemeenten die volledig of deels tot een stedelijk gebied behoren bedraagt 60 754 of 71%.

Indien de taakstellingen uit het scenario 1 zouden behouden blijven bij de inwerkingtreding van de eerste partiële herziening van het RSV, zou dit betekenen dat voor Oost-Vlaanderen de verhouding 71/29 vooropgesteld wordt. Deze verhouding is veel strenger dan de min.61/ max. 39 verhouding die voor Oost-Vlaanderen bepaald is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Er wordt geopteerd om voor de buitengebiedgemeenten een berekening te maken voor de bijkomende woningen tot 2007 die 34 % van de totale taakstelling totaliseert. Daarnaast wordt 5% van de totale taakstelling voorbehouden voor een provinciale reserve voor de buitengebiedgemeenten. Samen vormen deze percentages 39 %, of de maximum toe te bedelen verhouding van de totale taakstelling.

Indien een buitengebiedgemeente het in het PRS toebedeelde aantal woningen reeds volledig ingevuld of overschreden heeft en deze nog tot de realisatie van bijkomende woningen wil overgaan vóór 2007, dan kan hiervoor de provinciale reserve van 5 % aangesproken worden. Hierbij geldt dat deze reserve enkel voor bijkomende woningen in de hoofddorpen mag gebruikt worden, tenzij het gaat over sociale woningbouw (koop- of huurwoningen).

De overige 61 % gaat naar de stedelijke gebieden en gelden er als een minimaal te realiseren taakstelling. Als gevolg van de belangrijke afname van de stedelijke taakstelling ten behoeve van de groot- en regionaalstedelijke gebieden is de taakstelling voor de kleinstedelijke gebieden erg klein. Beleidsmatig zal bij de afbakening van de kleinstedelijke gebieden gekozen worden voor een taakstelling die hoger ligt dan de minimum taakstelling vermeld in onderstaande tabel. In dat geval wordt de toebedeling van het aantal woningen in het buitengebiedgedeelte van de betrokken gemeente beperkt tot het cijfer dat afgeleid kan worden uit tabel 23 van scenario 1 (cijfer van totale gemeente min cijfer van stedelijk gebiedgedeelte van de gemeente).

De pakketten voor het buitengebied en de groot- en regionaalstedelijke gebieden worden over de betrokken gemeenten verdeeld, evenredig met de hun toegekende taakstelling in scenario 1. In scenario 2 zal de taakstelling voor de gemeenten die deels tot een stedelijk gebied en deels tot het buitengebied behoren niet opgesplitst worden naar 'stedelijkgebieddeel' en 'buitengebieddeel'.

Evenwel dienen deze gemeenten ervoor te zorgen dat ze bij de verdeling van de taakstelling in hun buitengebieddeel en hun stedelijk gebieddeel ook aan de hierboven gestelde verhouding voldoen. Dit betekent dat de toegekende taakstelling per 100 inwoners in hun stedelijk gebieddeel 20% hoger moet liggen dan de toegekende taakstelling per 100 inwoners in hun buitengebieddeel. Bij de afbakening van de kleinstedelijke gebieden zal de provincie deze taakstelling verder hanteren.

[Tabel 23: Taakstellingen wonen voor de gemeenten geheel of gedeeltelijk deel uitmakend van een stedelijk gebied, periode 1991 – 2007 scenario 2]

□

Stedelijk gebied	Gemeente	Min. Taakstelling 1991-2007
Grootstedelijk gebied Gent	Gent	20037
	De Pinte	631
	Destelbergen	985
	Evergem	1700
	Melle	588
	Merelbeke	1279
Totaal grootstedelijke gebieden		25220
Regionaalstedelijk gebied Aalst	Aalst	4724
	Denderleeuw	1013
Regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas	Sint-Niklaas	4823
Totaal regionaalstedelijke gebieden		10560
Kleinstedelijk gebied Beveren	Beveren	2298
Kleinstedelijk gebied Deinze	Deinze	1605
Kleinstedelijk gebied Dendermonde	Dendermonde	1819
Kleinstedelijk gebied Eeklo	Eeklo	915
Kleinstedelijk gebied Geraardsbergen	Geraardsbergen	1241
Kleinstedelijk gebied Lokeren	Lokeren	1474
Kleinstedelijk gebied Ninove	Ninove	1576
Kleinstedelijk gebied Oudenaarde	Oudenaarde	1144
Kleinstedelijk gebied Ronse	Ronse	740
Kleinstedelijk gebied Temse	Temse	1761
Kleinstedelijk gebied Wetteren	Wetteren	925
Kleinstedelijk gebied Zottegem	Zottegem	1014
Totaal kleinstedelijke gebieden		16512
Totaal stedelijke gebieden		52292
Aandeel stedelijke gebieden in tot. pakket		61%

[Tabel 24: Taakstelling inzake woonbehoeften voor de periode 1991-2007, per fusiegemeente – scenario 2]

Gemeente	Taakstelling	Gemeente	Taakstelling
Aalst	4724	Lovendegem	549
Aalter	1188	Maarkedal	241
Assenede	683	Maldegem	1200
Berlare	848	Melle	588
Beveren	2298	Merelbeke	1279
Brakel	670	Moerbeke Waas	300
Buggenhout	744	Nazareth	755
De Pinte	631	Nevele	586
Deinze	1605	Ninove	1576
Denderleeuw	1013	Oosterzele	717
Dendermonde	1819	Oudenaarde	1144
Destelbergen	985	Ronse	740
Eeklo	915	Sint-Gillis-Waas	1010
Erpe-Mere	1002	Sint-Laureins	295
Evergem	1700	Sint-Lievens- Houtem	520
Gavere	763	Sint-Martens-Latem	470
Gent	20037	Sint-Niklaas	4823
Geraardsbergen	1241	Stekene	1021
Haaltert	923	Temse	1761
Hamme	1193	Waarschoot	443
Herzele	846	Waasmunster	664
Horebeke	92	Wachtebeke	312
Kaprijke	296	Wetteren	925
Kluisbergen	243	Wichelen	592
Knesselare	431	Wortegem-Petegem	257
Kruibeke	820	Zeke	894
Kruishoutem	419	Zelzate	685
Laarne	608	Zingem	338
Lebbeke	942	Zomergem	435
Lede	871	Zottegem	1014
Lierde	326	Zulte	946
Lochristi	1221	Zwalm	389
Lokeren	1474		

Woonwagengewoning is in de eerste plaats een huisvestingsproblematiek waarvoor specifieke voorzieningen getroffen moeten worden. Woonwagenterreinen maken deel uit van de nederzettingsstructuur, alhoewel ze een specifieke ruimtelijke eigenheid hebben.

Deze woonwagenterreinen zijn geen recreatieve of toeristische infrastructuur.

Twee soorten woonwagenterreinen worden onderscheiden:

- doortrekkersterreinen bestemd voor woonwagengewoners en ingericht voor het plaatsen van woonwagens geschikt voor wegverkeer.
- residentiële terreinen (openbaar of privaat), bestemd voor woonwagengewoners en ingericht voor het sedentair wonen in woonwagens.

Tegen 2010 moeten minstens 110 standplaatsen voor rondtrekkende woonwagengezinnen en 156 standplaatsen voor residentiële woonwagengewoners aangelegd worden naast het huidige aantal en rekening houdend met de natuurlijke aangroei (thans 40 standplaatsen op 4 legale residentiële terreinen in Aalst, Gent en Wetteren)⁵². De nieuwe woonwagenterreinen moeten voldoen aan de ruimtelijke voorwaarden voor de locatiekeuze en inrichting.

SELECTIEMETHODIEK

- Er wordt een onderscheid gemaakt tussen doortrekkersterreinen en residentiële terreinen bij het bepalen van een taakstelling inzake woonwagenterreinen naar de gemeenten.

Doortrekkersterreinen voor woonwagengewoners

Op grond van de ruimtelijke afweging en de huidige situatie in Oost-Vlaanderen worden volgende prioritaire uitgangspunten vastgelegd om terreinen te selecteren en in te richten als doortrekkersterrein. Voor de selectie zijn de uitgangspunten hiërarchisch opgesomd. Ieder uitgangspunt heeft in grote mate een uitzonderlijk karakter:

- ruimtelijk evenwichtige spreiding over de provincie en over Vlaanderen - minstens 1 doortrekkersterrein per arrondissement;
- bij voorkeur in de stedelijke gebieden, eventueel in de hoofddorpen in het buitengebied;
- aansluitend op grote verkeersassen en grote steden (of plekken met een bijzondere aantrekking);
- de sociaal-economische en demografische draagkracht van de gemeente waarbij het inwonersaantal van de gemeente als graadmeter gehanteerd wordt;
- de aanwezigheid van residentiële terreinen: buiten Gent, Aalst en Sint-Niklaas worden geen doortrekkersterreinen aangelegd indien er reeds een residentieel terrein aanwezig is;
- spreidingsmodel volgens het Strategisch plan voor etnisch-culturele minderheden (1996)⁵³.

Residentiële terreinen voor woonwagengewoners

Op grond van de ruimtelijke afweging en de huidige situatie in Oost-Vlaanderen worden de

5.2. Voorzieningen voor woonwagengewoning

⁵² Ontwerp van provinciaal woonwagengewoningplan, nog niet goedgekeurd door de bestendige deputatie.

⁵³ Strategisch plan voor het Vlaams beleid t.a.v. etnisch-culturele minderheden. Interdepartementale Commissie Migranten te Brussel. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1996.

volgende prioritaire uitgangspunten vastgelegd om de behoefte aan residentiële terreinen te duiden:

- de behoefte aan standplaatsen en woonwagenterreinen;
- de huidige spreiding van de woonwagengezinnen;
- de te verwachten aangroei van de woonwagengezinnen de komende 10 jaar;
- de capaciteit van de legale standplaatsen en woonwagenterreinen;
- bij voorkeur in de stedelijke gebieden, eventueel in de hoofddorpen in het buitengebied;
- de sociaal-economische en demografische draagkracht van de gemeente waarbij het inwonersaantal van de gemeente als graadmeter gehanteerd wordt;
- de preferentiële gemeenten voor woonwagengezinnen in functie van de economische potentialiteit en de sociale contactmogelijkheden;
- de aanwezigheid van een doortrekkersterrein: buiten Gent, Aalst en Sint-Niklaas worden geen residentiële terreinen aangelegd indien er reeds een doortrekkersterrein aanwezig is;
- spreidingsmodel volgens het Strategisch plan voor etnisch-culturele minderheden⁵⁴ (zie overzicht van de capaciteit in de hiernavolgende tabel).

[Tabel 25: Capaciteit voor de doortrekkersterreinen en residentiële terreinen overeenkomstig het inwonersaantal van de gemeenten]

Inwonersaantal van de gemeente	Aantal standplaatsen: capaciteit van de doortrekkers-terreinen	Aantal standplaatsen: capaciteit van de residentiële terreinen
15 000 tot 25 000	10	10
25 000 tot 50 000	15	10
50 000 tot 100 000	20	15
100 000 tot 200 000	25	20
meer dan 200 000	10 per begonnen schijf van 100 000 inwoners	5 per begonnen schijf van 100 000 inwoners

Onderlinge complementariteit wordt nagestreefd. Indien een gemeente een doortrekkersterrein plant of heeft, kan een andere gemeente in de omgeving de taakstelling inzake residentiële terreinen overnemen en omgekeerd.

RUIMTELIJK BELEID M.B.T. DE WOONWAGENTERREINEN

→ De woonwagenterreinen maken integraal deel uit van de nederzettingsstructuur en worden conform het bundelingsprincipe bij voorkeur voorzien in de stedelijke gebieden en in de geselecteerde hoofddorpen.

De aanleg en inrichting moet kwalitatief zijn, zowel intern als t.o.v. het omgevende urbane en openruimtelandschap.

Op basis van een afweging van de Provinciale Woonwagencent Commissie van Oost-Vlaanderen zal de Bestendige Deputatie, in overleg met de verschillende gemeenten, een selectie maken van gemeenten die een taakstelling krijgen voor het voorzien in voldoende en kwalitatieve

standplaatsen voor woonwagengezinnen.

De juiste locatie van de woonwagenterreinen wordt onderzocht in de afbakeningsplannen van de stedelijke gebieden of opgenomen in de gemeentelijke structuur- en uitvoeringsplannen van de buitengebiedgemeenten.

⁵⁴ Ibidem

▶ 1. INLEIDING

Het uittekenen van de gewenste ruimtelijke, natuurlijke, agrarische en toeristisch-recreatieve structuur, vergt een integraal concept op de gewenste structuur van de Oost-Vlaamse open ruimte. Om het functioneren van de openruimtefuncties maximaal te garanderen, is een afstemming noodzakelijk tussen die functies onderling, maar ook vanuit de nederzettingsstructuur en ruimtelijk-economische structuur. Deze geïntegreerde benadering van de openruimtestructuur houdt in dat gebied per gebied de kwaliteiten en potenties voor de verschillende functies worden afgewogen en dat hun ontwikkelingsperspectieven in samenhang worden bepaald. De landschappelijke componenten en elementen worden in dit deel over de openruimtestructuren besproken, in samenhang met hun structureel belang in de natuurlijke, agrarische en toeristisch-recreatieve structuur.

▶ 2. DOELSTELLINGEN

Maximale ontwikkelingsmogelijkheden voor de openruimtestructuren

De open ruimte is een schaars goed. Om het functioneren van de openruimtefuncties maximaal te garanderen, zal de open ruimte zoveel mogelijk behouden en beschermd worden:

- De leefbaarheid van de beroepsland- en tuinbouw moet gegarandeerd blijven.
- Natuurelementen moeten optimaal kunnen functioneren, zodat soorten en sleutelprocessen kunnen blijven voortbestaan. Een herstel van natuurlijke ecosystemen is hiervoor gewenst.
- De mogelijkheden tot toeristisch-recreatief medegebruik van de open ruimte moeten gevrijwaard blijven.

Vorm geven aan een kwalitatief landschap

De maatschappelijke ontwikkelingen hebben het landschap sterk veranderd. Veelal wordt dit ervaren als kwaliteitsverlies en vervlakking van het landschap.

Er wordt gestreefd naar een kwalitatief en gediversifieerd landschap waarbinnen de maatschappelijke ontwikkelingen niet afgeremd worden, maar positief aangewend worden om de landschapskwaliteiten te versterken.

Versnippering van open ruimte door geïndividualiseerd gebruik in het buitengebied, vreemd aan de hoofdfunctie, wordt tegengegaan.

▶ 3. GEWENSTE OPENRUIMTESTRUCTUUR

Volgende componenten van de openruimtestructuur worden onderscheiden.

Behoud van een open Kreken- en Poldergebied

Het beleid is erop gericht de landbouwfunctie te vrijwaren, de openheid van het landschap te behouden, de natuurlijke lijnstructuren te versterken en de ontwikkeling van toerisme en recreatie te beperken tot recreatief medegebruik.

In het ruimtelijk beleid vertaalt zich dat als volgt:

- herstel van dijken, kreken en watergangen en versterking van hun functie als natuurverbinding;
- optimaliseren van de landbouwstructuur ten behoeve van de akkerbouw en de rundveehouderij;
- toeristisch-recreatieve bewegingen worden zoveel mogelijk gebundeld;
- nieuwe gebouwen moeten zoveel mogelijk met de bestaande geclusterd worden;
- er worden hoge eisen gesteld aan de landschappelijke en architectonische integratie van geïsoleerde bedrijfsgebouwen;
- er wordt voorzien in een buffering van de haven t.o.v. de polderdorpen; die buffer fungeert als verbinding tussen ecosystemen.

Versterken van de verschillen in het gedifferentieerd openruimtelandschap

De te onderscheiden landschapsregio's zijn: de dekzandrug Wachtebeke-Stekene, de Moervaartdepressie, het Land van Waas, het Straatdorpengebied van Lokeren, de Durmevallei, de dekzandrug Maldegem-Ertvelde, de cuesta van Oedelem, het Houtland en de oude veldgebieden van Aalter, de depressie van Aalter en het straatdorpengebied van Waarschoot.

Het ruimtelijk beleid wordt als volgt geformuleerd:

- De opeenvolgende verschillen in het landschap en de gradiënten ertussen moeten behouden en zo mogelijk versterkt worden en de nieuwe landschappen moeten gestructureerd worden tot een kwaliteitsvol openruimteonderdeel.
- Het gebied moet worden gevrijwaard van verdere verstedelijking.
- Natuurverbindingen moeten worden gerealiseerd in en tussen de verschillende ecotopen.
- De openruimtecorridors moeten gevrijwaard blijven als visuele en functionele openruimteverbindingen.
- De landbouwstructuur wordt versterkt ten behoeve van een gediversifieerde land- en tuinbouw die rekening houdt met de aanwezige natuur- en landschapswaarden.

Omwille van de verschillende kwaliteiten en potenties is een verdere gebiedsgerichte uitwerking aangewezen:

- op de dekzandrug Wachtebeke-Stekene:
 - het weren van bebouwing in de resterende openruimtecorridors;
 - een versterking van de natuurlijke structuur en het vergroten van de mogelijkheden voor recreatief medegebruik door bosuitbreiding;

- het weren van bijkomende weekendbebouwing in de bossen;
- het afstemmen van de landbouwbebouwing op het kleinschalige karakter van de open ruimte;

— in de Moervaartdepressie, de depressie van Aalter en de Durmevallei:

- maximaal behoud van de landschapswaarden in de depressie (kavelpatroon e.d.) en de accentuering van de gradiënten naar de andere zones;

— voor het Land van Waas:

- behoud en versterking van de typische bolle akkers en de coulissen van het Land van Waas ;
- behoud en versterking van de bossen en reliëfgradiënten;
- vrijwaring van de resterende openruimtecorridors;
- in het stedelijk E17-netwerk wordt er aandacht besteed aan de natuurverbinding-functie doorheen dit sterk verstedelijkte gebied;
- streven naar gebundelde ontwikkeling van de glastuinbouw;

— in het Straatdorpengebied van Lokeren:

- het voorkomen van verdere verstedelijkingsdruk;
- bijkomende ontwikkelingskansen bieden aan de sierteelt; clustering en landschappelijke inpassing van de glastuinbouw is noodzakelijk om vorm te geven aan een nieuw kwalitatief landschap;

— op de dekzandrug Maldegem- Ertvelde:

- uitbreiding van de bossen;
- land- en tuinbouw en de daarmee samenhangende bebouwing worden afgestemd op het huidig kleinschalig karakter van dit bosrijke gebied;

— voor de cuesta van Oedelem:

- behoud en accentuering van de landschapswaarden in deze zandige gebieden (reliëfgradiënten, kavelpatronen, bebossing, relictzones, enz);
- uitbreiding van de natuurverbindingen in relatie tot de typische landschapkenmerken;
- verhoging van de mogelijkheden voor recreatief medegebruik van de bossen;

— in het Straatdorpengebied van Waarschoot:

- behoud van de cultuurhistorische, landschappelijke relictten in Lovendegem en in Drongen;
- clustering van de agrarische bedrijven en landschappelijke inpassing en architectonische integratie van de agrarische gebouwen;
- streven naar gebundelde ontwikkeling van de glastuinbouw;

— Meetjesland

- maximaal behoud van de planmatige ontginning te Sint-Laureins;

- tegengaan van verdere lintbebouwing en versnippering van het gebied;
- maximaal behoud en waar mogelijk herstel van de perceelsrandbegroeiing.

— Houtland, Oude Veldgebieden van Aalter

- behoud en accentuering van de landschapswaarden in deze gebieden (reliëfgradiënten, kavelpatronen, relictzones, perceelsrandbegroeiing, dreven, enz);
- bosuitbreiding ter hoogte van de Markettebossen en de bossen van Maria-Aalter;
- het afstemmen van de landbouw op het kleinschalige karakter van de openruimte.

— Plateau van Tielt

- maximaal behoud van de open kouters;
- ruimtelijke ondersteuning van de grondgebonden land- en tuinbouw;
- behoud en/of herstel van gesloten beekdepressies.

→ **MAXIMAAL BEHOUD VAN DE OPENRUIMTEKAMERS IN HET OOSTELIJK RASTERGEBIED**

In deze deelruimte wordt uitgegaan van volgend ruimtelijk beleid:

- Er moet worden gestreefd naar het maximaal openhouden (weten van bebouwing) van de lokale openruimtecorridors en beekvalleien binnen het raster; die zijn essentieel voor het herstel en de realisatie van de natuurverweving.
- Het realiseren van de verbinding door bosuitbreiding tussen de bossen van Serskamp en Oordegem en het realiseren van de uitbreiding van Buggenhoutbos en Kravaalbos.
- De resterende landschappelijke relictzones worden maximaal behouden ter vrijwaring van de landschappelijke kwaliteit.
- De uitbreiding van sierteelt en van glastuinbouw wordt maximaal ondersteund, gelet op de verwevingsmogelijkheden met de bestaande verlinting ; binnen de openruimtekamers wordt een grondgebonden landbouw ruimtelijk ondersteund.

→ **VERSTERKING VAN DE LANDSCHAPPELIJKE WAARDE VAN HET HEUVELLANDSCHAP**

Het behoud van de landschappelijke kwaliteiten en het optimaliseren van het toeristisch-recreatief medegebruik staan voorop in het openruimtebeleid. Concreet houdt dit in:

- Het bewaren van de landschapskenmerken is essentieel, o.m. voor het toeristisch-recreatief functioneren van de open ruimte.
- Het vrijwaren van de volledige deelruimte van voortgaande verstedelijking wordt als een belangrijke opgave gezien.
- Het herstel van de landschappelijke en ecologische waarde van beekvalleien en kleine landschapselementen alsook het realiseren van de natuurverbindingsfunctie tussen de ecologische componenten van bovenregionaal niveau, zijn belangrijke doelstellingen.
- Een gediversifieerde, grondgebonden landbouw wordt ruimtelijk ondersteund.

→ **BEHOUD VAN DE OMGEVINGSWAARDE VAN HET OOST-VLAAMS KERNGEBIED**

Het ruimtelijk beleid is erop gericht de bestaande openruimtefragmenten maximaal te bewaren en het recreatief medegebruik te versterken:

- Het behoud van de openruimtefragmenten en van de groene vingers is primordiaal.
- Deze openruimtefragmenten worden toegankelijker gemaakt voor fietsers en wandelaars.
- In deze overgangszone worden natuurverbindingzones en bosuitbreiding gerealiseerd. De bestaande natuurlijke structuur (valleien, reliëfelementen en bossen) fungeert als drager.
- Er bestaan mogelijkheden voor uitbreiding van de glastuinbouw en voor uitbreiding van de sierteelt in open lucht.
- De bestaande openruimtecorridors tussen de nederzettingen moeten gevrijwaard blijven van verdere verlinting door bebouwing.

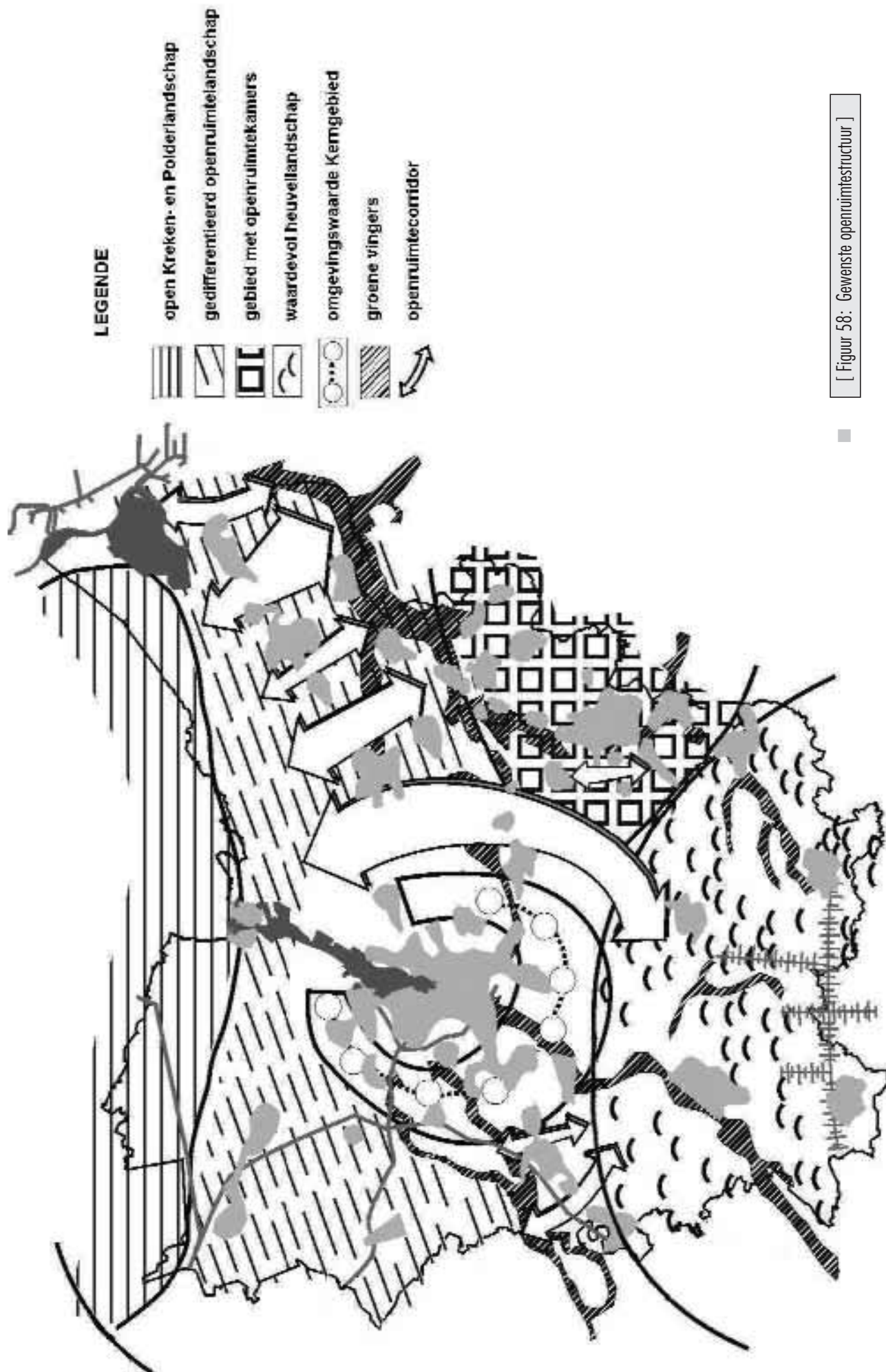
→ **RIVIERVALLEIEN ALS GROENE VINGERS**

Deze riviervalleien worden beschouwd als de dragers van natuur en recreatief medegebruik binnen de ecologische randvoorwaarden. Plaatselijk kan het recreatief medegebruik sterker uitgewerkt worden. De steden en een aantal dorpen aan de riviervalleien worden gezien als poorten voor toerisme en recreatie.

Dit houdt consequenties in naar het gebruik van deze valleien. Het ruimtelijk beleid wordt als volgt geformuleerd:

- Het weten van bijkomende bebouwing is primordiaal.
- Er wordt geopteerd voor het maximaal behoud en/of versterking van de landschapswaarden in de vallei en accentuering van de waardevolle sites (o.a. meanders, steilranden).
- Op de hellingen aan de valleiranden kunnen geen nieuwe bedrijfszetels of glastuinbouw ingeplant worden.
- Het behoud van de bestaande openruimtecorridors tussen de nederzettingen staat voorop.
- De valleigebieden zullen meer toegankelijk gemaakt worden voor fietsers en wandelaars.
- Intensievere vormen van openluchtrecreatie kunnen worden voorzien op de raakpunten van de nederzettingsstructuur en de groene vingers.

In figuur 58 wordt de gewenste openruimtestructuur schematisch voorgesteld.



► 4. GEWENSTE LANDSCAPPELIJKE STRUCTUUR

4.1. Inleiding

De gewenste landschappelijke structuur wordt gerealiseerd aan de hand van ontwikkelings- en valorisatieperspectieven voor de verschillende landschapseenheden binnen de provincie en door een specifiek beleid te voeren t.a.v. de ruimtelijke structurende landschapselementen en -componenten van provinciaal niveau.

4.2. Doelstellingen

Landschappelijke doelstellingen hebben tot doel om, daar waar er gebreken worden ervaren, de morfologische verschijningsvorm alsook de cultuurhistorische, sociaal-culturele en natuurwetenschappelijke waarde te verbeteren, en, daar waar die als kwaliteitsvol worden ervaren, de landschappelijke waarden te behouden.

Een eerste principe bij het nastreven van landschappelijke kwaliteit en het uittekenen van de gewenste landschappelijke structuur is: het waardevolle landschap behouden en - indien een nieuw landschap dient te worden gecreëerd - het door landschapsbouw waardevol maken. Wat er nog rest aan gave landschapsrelicten (zowel relictzones als ankerplaatsen, lijnrelicten en puntrelicten) en historische bakens is waardevol wegens de historisch gegroeide afwisseling, herkenbaarheid en karakteristieke verbanden tussen antropogene en natuurlijke kenmerken. Daarom dienen ze maximaal te worden bewaard. Indien volledige bewaring niet mogelijk is, dienen de nieuwe functies maximaal in het bestaande landschap te worden geïntegreerd, waarbij landschapsrelicten en historische bakens maximaal hun context behouden.

4.3. Ontwikkelings- en valorisatieperspectieven voor de onderscheiden landschapseenheden in Oost-Vlaanderen

→ ALGEMEEN KADER

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. Het landschap kan randvoorwaarden opleggen aan de ontwikkelingsmogelijkheden van diverse functies en activiteiten, dit evenwel zonder de ontwikkelingsmogelijkheden van de structuurbepalende functies in het gedrang te brengen.

De basis van het ruimtelijk beleid m.b.t. het landschap, vormt de indeling in traditionele landschappen. Binnen de onderscheiden eenheden van de traditionele landschappen kunnen een aantal gebieden geselecteerd worden die (1) ofwel verwijzen naar de toestand die toenmaals was (cf. relictzones en ankerplaatsen) (2) ofwel als een nieuw landschap kunnen worden geïdentificeerd. Voor de geselecteerde gebieden worden specifieke ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld. Deze zullen gebruikt worden als toetsingskader bij de opmaak van provinciale uitvoeringsplannen en bij de beoordeling van gemeentelijke structuur- en uitvoeringsplannen.

Daarnaast worden voor de verschillende eenheden van de traditionele landschappen een aantal valorisatieperspectieven geformuleerd. Hoewel valorisatieperspectieven beleidsmatig

minder zwaar doorwegen dan ontwikkelingsperspectieven, zal er rekening mee worden gehouden bij de uitwerking van provinciale projecten en bij het opvolgen en begeleiden van de gemeentelijke planningsprocessen. Valorisatieperspectieven zijn richtinggevend voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen maar vormen geen toetsingskader alsdusdanig.

→ **SELECTIE VAN RELICTZONES EN ANKERPLAATSEN**

Voor deze elementen wordt geopteerd voor het volgende beleid:

- behoud van de landschapsrelicten ; vele ervan zijn al beschermd als monument of als landschap;
- voor ankerplaatsen en historische bakens dient rekening gehouden te worden met de omgeving en context waarin ankerplaatsen en bakens tot stand kwamen.

In tabel 27 en 28 wordt respectievelijk een overzicht gegeven van de relictzones en ankerplaatsen in Oost-Vlaanderen. Figuur 59 geeft een overzicht van de geselecteerde relictzones en ankerplaatsen op provinciaal niveau.

□ [Tabel 26: Relictzones in Oost-Vlaanderen]

1	Archeologische zone Noordrand Cuesta van Oedelem - Zomergem
2	Archeologische zone Oostrand Cuesta van Oedelem - Zomergem
3	Beerlegem, Stampkotbeek, Munkbosbeek, Blauw Kasteel
4	Bekebos
5	Betsbergse bossen
6	Beverse beken
7	Bolle akkergebieden Land van Waas, Vallei van de Barbierbeek
8	Bosgebied NW Stekene
9	Bosgebieden stuifzandrug Waasmunster, Belsele, St-Niklaas
10	Bosrelicten Serskamp
11	Bossen Vlierzele
12	Brabantse Beek - Kapenberg
13	Brakwaterschorren van de Schelde
14	Buggenhouts Bos
15	Damvallei
16	Dendervallei
17	Donk - Kaleshoek - Sijseleveld en Maleveld
18	Donk van Verrebroek - Meerdonk
19	Drie Koningen
20	Durmevallei
21	Eedgoed-Brostberghbos-Kerselaars
22	Eerdegem, 't Schuurken
23	Eierenhoek Oudegem
24	Eiland Hansbeke en Spildoorn
25	Elene - Leeuwergem
26	Faluintjes, Kluisbos, Kravaalbos
27	Forten Dendermonde
28	Fortengordel linker oever
29	Goeferdige, Gelembeke
30	Gratiebossen
31	Hasseltstraat - Vent
32	Heffink - Wippelgem
33	Hekkenhoek, Gavers, De Vliet, Wezepoel-Hoek
34	Honegem, Zolegem, Molenbeek
35	Hospicebossen
36	Kalevallei

37	Kasteelken
38	Kasteelpark Nazareth
39	Kasteelparken Destelbergen
40	Kasteelparken Lovendegem
41	Kasteelparken Melle - Merelbeke
42	Kasteelparken Zwijnaarde
43	Katte - Denderdreve
44	Kattenbroek, 't Hoeksken
45	Kloosterbos - Ramonshoek
46	Kluiskouter
47	Kouter Vosselare en Platte Gracht
48	Krekengebied St.-Jan-in-Eremo - Watervliet - Assenede
49	Krekengebied van Overslag
50	Land van de Molenbeken
51	Land van Nevele
52	Landbouwgebieden Land van Waas
53	Leen
54	Leievallei
55	Leievallei van Gent tot Deinze
56	Leievallei van Zulte tot Deinze
57	Lembeekse bossen - Bellebargiebos
58	Lemig Leie-Schelde interfluvium
59	Markette
60	Markvallei
61	Meetjesland Eeklo-Lembeke
62	Meetjesland van St.-Laureins - Kaprijke
63	Moervaartdepressie
64	Molenbeek Smeerebbe-Vloerzegem - Sint-Maria-Oudenhove - Sint-Goriks-Oudenhove
65	Molenbeek Wichelen - Wanzele, Kattenbos
66	Molenbeek-Cottembek Wetteren - Bavegem
67	Molenmeersen en Kasteel van Poeke
68	Moortelbos, Hooimeersbeek, Ettingebos
69	Nemerkensdries Steenhault Grote Harding Ekelendries Woestijn Gapenberg en Oostvlaams Pajo
70	Omgeving Mevrouwmolen en Artemeersmolen Kanegem
71	Omgeving van de abdij van Affligem en Koudenbergbeek
72	Oostelijk deel van cuesta van Zomergem

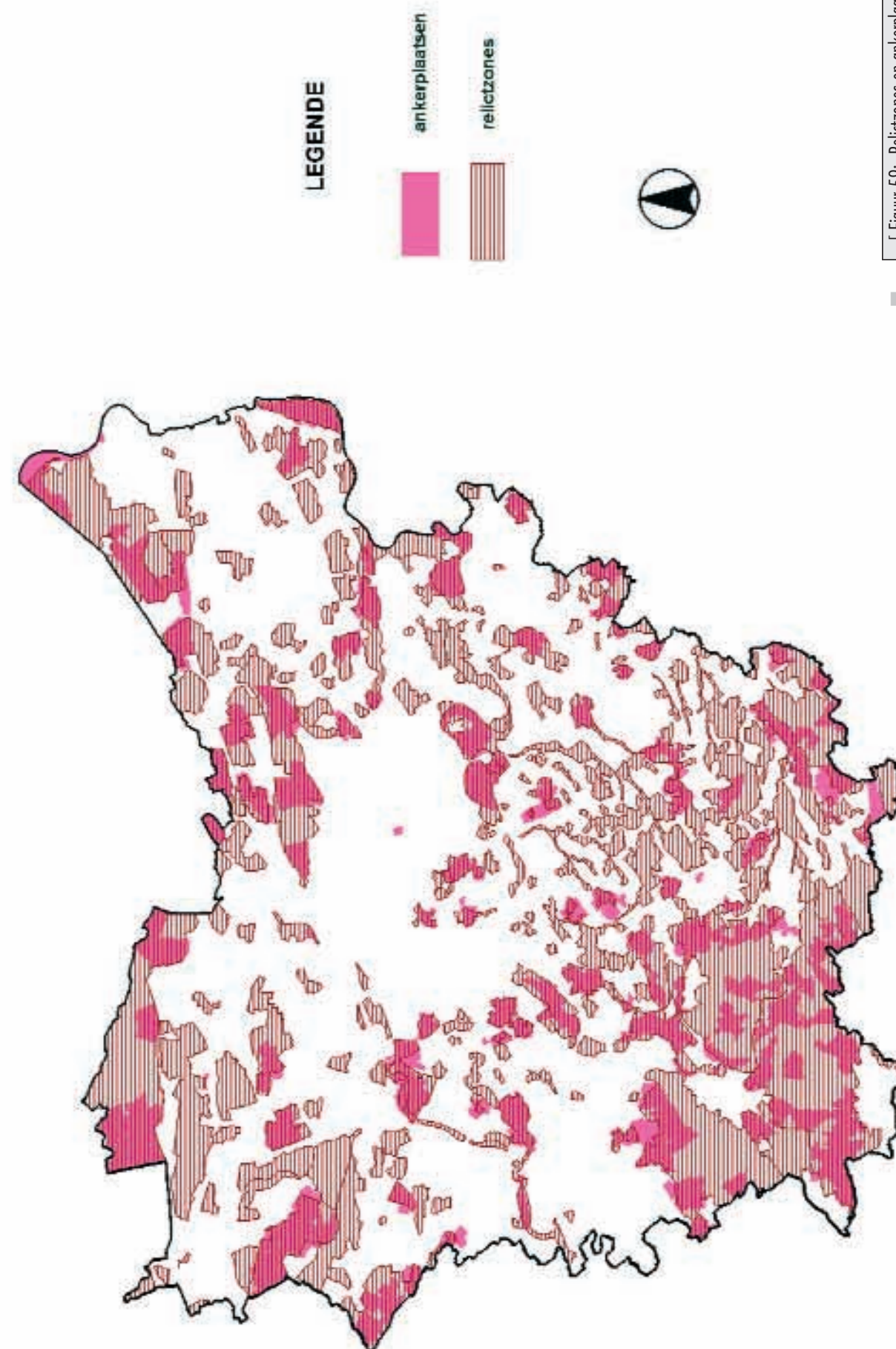
73	Open landschappen van het straatdorpengebied
74	Oud-bosrelictzone bij Melle-Merelbeke
75	Oude veldgebieden: Hoogveld, Blekkerbos, Bulskampveld
76	Oudenberg, Bovenhoek
77	Oud-Moregembossen, Spitaalsbossen
78	Pachtgoederen, Geuzenhoek, Doornzele
79	Paddepoelenbos
80	Plassen - Heidebos
81	Poelbos
82	Polder van Zwijndrecht
83	Rijkevelde en ruimere omgeving van Sijseleveld
84	Scheldepolders Beveren en de Scheldeschorren
85	Scheldevallei van Berchem tot Oudenaarde
86	Scheldevallei van Dendermonde tot Kruibeke
87	Scheldevallei van Gavere tot Gent
88	Scheldevallei van Gent tot Wetteren
89	Scheldevallei van Oudenaarde tot Gavere
90	Scheldevallei van Uitbergen tot Wichelen
91	Scheldevallei van Wetteren tot Uitbergen
92	Scheldevallei van Wichelen tot Dendermonde
93	Stropersbos Stekene
94	Vallei van de Kale - Evergem
95	Vallei van de Lieve
96	Vallei van de Vliet en zijbeken, de Molenbeken te Klein-Brabant en haar kastelen
97	Vallei van de Wichelse Beek
98	Vallei van de Zeverenbeek en vallei Oude Mandelbeek en de Mandelvallei.
99	Viergemete, Slot van Laarne, Prullenbos, Gransvelde
100	Vinderhoutsebossen, Merebeek, Overpoeke
101	Vlaamse Ardennen
102	Vochtig akker- en bosgebied Bornem - St.Amands
103	Waterhoek Lozer
104	Westelijk deel van cuesta van Zomergem en Maldegemveld
105	Wullebos en omgeving
106	Zijbeken van de Dender en gebied Nederhasselt - Steenhuize-Wijnhuize
107	Zone van rivierduinrelicten langs de Schelde
108	Zwalmstreek
109	Zwinpolders tussen Knokke-Heist en Damme en het Polderlandschap van Middelburg

□ [Tabel 27: Ankerplaatsen in Oost-Vlaanderen]

1	Akrenbos
2	Barbierbeekvallei en Bolakkergebied
3	Bellebargiebos en Lembeekse bossen
4	Betsbergebos, Gootbos en Ter Hulst
5	Bos te Rijst
6	Bourgoyen-Ossemeersen
7	Bouvelobos en Hemsrode
8	Brakelbos
9	Brakwaterschorren langsheen de Schelde ten noorden van Antwerpen
10	Buggenhoutbos
11	Bulskampveld - St-Pietersveld
12	Burkel, Kallekensbos en Koningsbos
13	Burreken en vallei van de Maarkebeek stroomopwaarts Maarke
14	Cuesta van het Waasland te Waasmunster
15	Daknamse Meersen
16	Dendermeersen tussen Mespelare en Wieze
17	Dendervallei tussen Idegem en Ninove en het Geitebos
18	Domein Hof te Melis met omgeving
19	Doornzeledries
20	Dorpskern en archeologische site van Ename en Bos t'Ename
21	Dries van Kaprijke
22	Dries van Sinaai
23	Drongengoedbos
24	Ettingebos
25	Grote Buizemont, Boelarebos en Arduinbos
26	Grote Kreek en Pereboomsgat
27	Heidebos
28	Heirnisse, Vette-Meersbos, Fondatie en Kruiskapel
29	Het Leen
30	Honegem - Solegem
31	Hoogveld
32	Kalkense Meersen en Heisbroek
33	Kasteel van Leeuwergem
34	Kasteel van Ooidonk en Leiemeersen
35	Kasteeldomein Baudries
36	Kasteeldomein Breivelde

37	Kasteeldomein Grand Noble
38	Kasteeldomein van Beervelde
39	Kasteeldomein van Sint-Martens-Lerne
40	Kasteeldomeinen van Aishove, Lozer, Mullem en Wannegem
41	Kasteelsite Heusden- Gentbrugge
42	Kastelensite Destelbergen
43	Kastelensite Zwijnaarde
44	Katteneie en Schalieveld
45	Kluisbos, Faluintjes en abdij van Affligem
46	Kongoberg
47	Korsele
48	Kraenepoel en Markettebossen
49	Kravaalbos
50	Krekegebied Assenede
51	Krekegebied Sint- Margriete- Sint-Jan-in-Eremo
52	Krekegebied van Kieldrecht en Meerdonk
53	Markvallei stroomafwaarts Galmaarden
54	Merelbeekse bossen
55	Moerbekebos, Raspaillebos en Karkoolbos
56	Molsbroek
57	Muziekbos-Koekamerbos
58	Neigembos
59	Nokere
60	Noorddijk-Langedijk
61	Omgeving van Tissenhovemolen
62	Oostdonk
63	Osbroek
64	Oud Moregebossen- Spitaalsbossen
65	Oude Durmearm en Sombeke
66	Oude Scheldemeander van Overmere- Donk en Berlare Broek
67	Oudenberg
68	Parkbos-Hasseltbos
69	Polder van Kruibeke, Bazel en Rupelmonde
70	Rovorst en Kanakkendries
71	Scheldemeanders Avelgem
72	Scheldemeersen tussen Bevere, Petegem en Melden en kouter van Petegem
73	Scheldemeersen tussen Zevergem en Schelderode

74	Scheldevallei Heurne
75	Scheldevallei tussen Welden en Gavere
76	Scheldevelde en de zeven dreven
77	Schoonbergbos - Vorte Bossen- Wantebeek
78	Schorren van de Durme, de Bunt en monding van de Durme in de Schelde
79	Schuurlo
80	Sint-Antelinks en Duivenbos
81	Slot van Laarne
82	St. Elooiskreek
83	Steenbergbos
84	Steenbergse Bossen
85	Steenhault
86	Stropersbos
87	Trimpontbos en Haeyensbos
88	Vallei Serskampse Beek
89	Vallei van de Maarkebeek stroomafwaarts Maarke
90	Vallei van de Molenbeek tussen Herzele en Mere
91	Vallei van de Munkbosbeek met het kasteeldomein van Beerlegem
92	Vallei van de Nederaalbeek en de Bossenarekouter
93	Vallei van de Oude Kale, Vinderhoutse Bossen en Slindonk
94	Vallei van de Perlinckbeek
95	Vallei van de Poekebeek met kasteeldomein van Poeke
96	Vallei van de Zeverenbeek
97	Vlaamse Ardennen van Koppenberg tot Kluisberg
98	Vlassenbroekse polder en polder van Kastel, Mariekerke en Sint- Amands
99	Wellemeersen
100	Wulfsdonk, Turfmeersen, Etbos en Zuidlede
101	Wullebos
102	Zwalmvallei tussen Munkzwalm en Nederzwalm
103	Zwalmvallei tussen Nederbrakel en Munkzwalm



[Figuur 59: Relictzones en ankerplaatsen]

→ VALORISATIEPERSPECTIEVEN VOOR DE ONDERSCHIEDEN EENHEDEN VAN DE TRADITIONELE LANDCHAPPEN

In tabel 29 worden de valorisatieperspectieven van de onderscheiden eenheden van de traditionele landschappen opgesomd.

□ [Tabel 28: Ruimtelijke valorisatieperspectieven per landschapsregio]

Landschapsregio + code	Ruimtelijke valorisatieperspectieven
Zeeuws-Vlaamse polders en Scheldepolders (130 000)	
Zeeuws-Vlaamse polders (130010 west; 130020 oost)	<ul style="list-style-type: none"> - richtinggevend zijn grondgebonden landbouw, natuur en niet-infrastructuurgebonden openluchtrecreatie; - behoud van de samenhang en herkenbaarheid van structurerende elementen zoals dijken, kreken, kavelstructuur; - respecteren van de hydrologische en pedologische gradiënten langs de overgang met de zandstreek
Scheldepolders (130030)	<ul style="list-style-type: none"> - behoud van de nog resterende en meestal unieke relictten op cultuurhistorisch en natuurvlak; deze zijn vaak gesitueerd langs de grenzen van de verschillende landschappelijke eenheden: slikke-schorre-dijk-polder; overgang naar Binnen-Vlaanderen (Verrebroekdok) en Antwerpse Kempen; bijzondere aandacht voor toposequenties en gradiënten gewenst - behoud van perceptieve contrasten in de overgang van de landschappen is aanbevolen
Binnen-Vlaanderen, Zandstreek in de Vlaamse Vallei (211 000)	
Meetjesland (211 010)	<ul style="list-style-type: none"> - stoppen uitbreiding lintbebouwing; - dorpskernrenovatie wenselijk; - behoud (eventueel herstel) van het hoofdnetwerk van lineaire Perceelrandbegroeiing met knotbomen. - duidelijke architectonische richtlijnen formuleren voor nieuwbouw en renovatie
Grote dekzandrug Maldegem-Stekene ten westen en ten oosten kanaal Gent-Terneuzen (211 030 en 211 040)	<ul style="list-style-type: none"> - controle op het recreatieve gebruik en op de bebouwing, vnl. m.b.t. de weekendverblijven; - accentueren grenzen met het Meetjesland, de Zeeuwsch-Vlaamse polders en de Moervaartdepressie; - verbinden boscomplexen en toevoegen lineair groen is aangewezen
Straatdorpengebied van Waarschoot (211 050) en van Lokeren (211 060)	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwaren resten van open ruimte (s.s.)- behoud en herwaardering (restauratie) van de kernen van de belangrijke oorspronkelijke straat- en driesdorpen; - herstel biocorridors die verankerd kunnen worden op de talrijke (19de -eeuwse) kasteelparken in de Gentse banlieu en op de waterlopen (Durme, Kale, Lieve); - concentratie in beperkte oppervlakte van nieuwe bewoning en agro- en bio-industriële bedrijven.

Landschapsregio + code	Ruimtelijke valorisatieperspectieven
Zandig Leie-Schelde interfluvium (211 080)	<ul style="list-style-type: none"> - stoppen van de industriële en commerciële 'lintbebouwing' langs de (kruispunten) van de grote wegen als een van de belangrijke factoren voor het dichtslibben van de open ruimte; - accentueren van het alluviale landschap door het bufferen van de visuele verstedelijking door het herstel van het coulissen-meersenslandschap
Klein-Brabant-Vaartland en Buggenhout (211 090)	<ul style="list-style-type: none"> - verstedelijkt landelijk karakter door de dichtslibbing van de open ruimte door bebouwing af te remmen en te bufferen; - accentueren contrasten van het beekverloop met de omgeving kan ordenend en structuurversterkend zijn
Binnen-Vlaanderen, Zandstreek buiten de Vlaamse Vallei (211 000)	
Houtland (212 010)	<ul style="list-style-type: none"> - het netwerk van lineair groen versterken
Oude veldgebieden van Aalter (212 030)	<ul style="list-style-type: none"> - behoud van het dambordvormig landschappelijk patroon van bossen en landbouwland met bijzondere aandacht voor het behoud van de dreven
Cuesta van Oedelem (212 040)	<ul style="list-style-type: none"> - behoud landelijk karakter door afremmen van nieuwe lintbebouwing; - vrijwaren zichten van en naar het cuestafront; - verbeteren verbindingen tussen boscomplexen
Het Land van Waas (212 050)	<ul style="list-style-type: none"> - maximaal behoud van het nog resterende typische coulissenlandschap in het noordelijk deel door vrijwaren van verdere versnijdingen; - gezoneerde opvang van de verdere industriële en residentiële druk
Binnen-Vlaanderen, Zandleem- en Leemstreek (220 000)	
Plateau van Tielt (220 050)	<ul style="list-style-type: none"> - vermijden dichtslibben van de verstedelijking in de richting van Roeselare; - versnippering door infrastructuur en verspreiding van (bio)industriële vestigingen tegengaan; - versterken van de samenhang en buffering van de visuele verstedelijking door selectieve groenaanplanting
Lemig Leie-Schelde interfluvium (220 080)	<ul style="list-style-type: none"> - behoud resterend open-fieldkarakter van het landbouwgebied; beperken en groeperen bebouwing (vooral in het zuidelijke deel); - versterken contrasten met de omliggende (gesloten of compartimentlandschappen) en de valleien van Leie en Schelde; - versnippering door verstedelijking tegengaan
Het land van Wetteren-Lede (220 100)	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwaren resterende open ruimten door weren en bufferen van bewoning en infrastructuur; - versterken contrasten met de Scheldevallei

Landschapsregio + code	Ruimtelijke valorisatieperspectieven
Het land van Zottegem (220 110)	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwaren resterende open ruimten door weren en bufferen van bewoning en infrastructuur; - accentueren van de landschappelijke structuur door benadrukken van de perceptieve kwaliteiten van het reliëf en de valleien; - optimaliseren mobiliteit
Zwalmstreek (220 120)	<ul style="list-style-type: none"> - vermijden lintbebouwing en groeperen van de nieuwbouw bij bestaande kernen; - vrijwaren van de kwaliteit van de open ruimte (visuele vervuiling); bestrijden bodemerosie; - herstellen en intact houden van de kleine landschapselementen en het bocagekarakter in de valleien
Vlaamse Ardennen (220 130)	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwaren van de kwaliteit van de open ruimte (visuele vervuiling); - bestrijden bodemerosie en extreme betredingsdruk - herstellen en intact houden van de kleine landschapselementen en het bocagekarakter in de valleien
Pajottenland (220 140)	<ul style="list-style-type: none"> - maximaal behoud van het landelijk karakter door vermijden van nieuwe versnijdingen; stoppen van nieuwe lintbebouwing ; - vrijwaren en herstel van de groenconnectiviteit in de valleien; - weren van storende elementen op perceptief kwetsbare plaatsen (weren visuele vervuiling in een erg gaaf gebied)
Het land van Aalst-Merchtem (220 150)	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwaren resterende open ruimten door weren en bufferen van bewoning en infrastructuur; - accentueren van de landschappelijke structuur door benadrukken van de perceptieve kwaliteiten van het reliëf en de valleien
Scheldebekken met getijden (911 000)	
Scheldevallei stroomafwaarts Gent (911 020)	<ul style="list-style-type: none"> - behoud resterende natuurrelicten; - vrijwaren van bebouwing van om het even welke aard in de valleigebieden; - beheersen van de recreatiedruk; - bijzondere aandacht voor de gradiënten en toposequenties in het landschap; - accentueren van de waardevolle sites (taluds, meanders, donken) in hun omgeving; - gedifferentieerde aanpak voor de verschillende riviersegmenten

Landschapsregio + code	Ruimtelijke valorisatieperspectieven
Durmevallei (911 030)	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwaren van bebouwing van om het even welke aard in de valleigebieden; - beheersen van de recreatiedruk; - bijzondere aandacht voor de gradiënten en toposequenties in het landschap; - accentueren van de waardevolle sites (taluds, meanders, donken) in hun omgeving; - gedifferentieerde aanpak voor de verschillende riviersegmenten
Scheldebekken zonder getijden (921 000)	
Scheldevallei van Gent tot Doornik (921 020)	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwaren van bebouwing van om het even welke aard in de valleigebieden; bijzondere aandacht voor de gradiënten en toposequenties in het landschap; - accentueren van de waardevolle sites (kastelen, meanders, donken) in hun omgeving; - gedifferentieerde aanpak voor de verschillende riviersegmenten
Leievallei (921 030)	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwaren van bebouwing van om het even welke aard in de valleigebieden; bijzondere aandacht voor de gradiënten en toposequenties in het landschap; - accentueren van de waardevolle sites (kastelen, meanders, donken) in hun omgeving; - gedifferentieerde aanpak voor de verschillende riviersegmenten
Dendervallei (921 050)	<ul style="list-style-type: none"> - vrijwaren van bebouwing van om het even welke aard in het valleigebied; bijzondere aandacht voor de gradiënten en toposequenties in het landschap; accentueren van de waardevolle sites (o.a. meanders) in hun omgeving; - gedifferentieerde aanpak voor de verschillende riviersegmenten
Moervaartdepressie (921 070)	<ul style="list-style-type: none"> - behoud van de waterrijke gronden en het nagenoeg ontbreken van bewoning in de depressie
Vallei van de Oude Kale (921 080)	<ul style="list-style-type: none"> - behoud en bescherming van resterende natuur- en geomorfologische relicten; vrijwaren en tegengaan van verdere bebouwing van welke aard dan ook; accentueren van waardevolle sites (kastelen en meanders) in hun omgeving

Bron: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, afdeling Monumenten en Landschappen.

4.4. Selectie van de structurbepalende landschapselementen en -componenten van provinciaal belang

Op provinciaal niveau wordt ook een selectie gedaan van structurbepalende landschapselementen en -componenten van provinciaal belang. Landschapselementen en -componenten zijn visueel waarneembare objecten in het landschap.⁵⁵ Ze kunnen meerdere landschapseenheden doorkruisen. Een landschappelijk element of -component vormt een geheel waardoor een apart landschappelijk beleid nodig kan zijn, los van de landschapseenheden.

De selectie van structurbepalende elementen en -componenten van provinciaal niveau, is gebaseerd op de Landschapskenmerkenkaart van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, Afdeling Monumenten en Landschappen. De geselecteerde elementen worden weergegeven op de figuren 27, 28 en 29.

→ SELECTIE EN ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VAN STRUCTURBEPALENDE RELIËFELEMENTEN

Structurbepalende reliëfelementen in Oost-Vlaanderen zijn: valleien, depressies, heuvels, cuesta's, en steilranden. Het te voeren ruimtelijk beleid zal uitgaan van volgende elementen:

- De hoogteverschillen moeten blijven bestaan; ze mogen zeker niet worden afgevlakt.
- Hoogteverschillen moeten zichtbaar blijven en waar mogelijk geaccentueerd worden.
- De voet en flanken van heuvels en cuesta's dienen maximaal van bebouwing gevrijwaard te worden.
- Het uitzicht naar die hoogteverschillen dient maximaal behouden te worden.
- Valleien en depressies worden gevrijwaard van verdere bebouwing en infrastructuur.
- De typische begroeiing van valleien en depressies dient te worden bewaard en waar mogelijk versterkt.

Volgende structurerende reliëfelementen worden aangeduid als behorend tot de gewenste landschappelijke structuur op provinciaal niveau:

Selectie van valleien

- Vallei van de Bovenschelde;
- Vallei van de Dender;
- Vallei van de Durme;
- Vallei van de Leie;
- Vallei van de Oude Kale en van het Afleidingskanaal van de Leie;
- Vallei van de Zeeschelde;
- Vallei van de Zwalm.

⁵⁵ Landschapselementen zijn discrete objecten in het landschap (een gebouw, een perceel, een boom, een meer, een rivier, enz). Landschapscomponenten zijn min of meer continue variërende verschijnselen in de ruimte. Om landschapscomponenten te kunnen beschrijven moeten ze in categorieën of klassen worden ingedeeld: reliëfvormen, bebouwing, landgebruik en perceelsstructuur, enz. (Antrop, 1989)

Selectie van depressies

- Depressie van het Kanaal van Gent naar Oostende, gedeelte bij Aalter en Zomergem;
- Moervaartdepressie.

Selectie van heuvelruggen

- Heuvelrug tussen Kruishoutem en Wortegem-Petegem;
- Heuvelrug tussen Kluisbergen en Ronse;
- Heuvelrug tussen Ronse en Oudenaarde;
- Heuvelrug tussen Ronse en Brakel;
- Heuvelrug tussen Ronse en Maarke-Kerkem;
- Heuvelruggen tussen Oudenaarde en Zottegem;
- Heuvelruggen ten zuiden van Zottegem en ten noorden van Brakel naar Ninove;
- Diestiaanheuvels in Gavere, Merelbeke en Oosterzele.

Selectie van cuesta's

- Cuesta van Oedelem-Zomergem;
- Cuesta van het Land van Waas.

Selectie van steilranden of reliëfsprongen

- Steilranden aan de Bovenschelde bij Merelbeke, Gavere, Oudenaarde en Kluisbergen;
- Steilrand aan de Maarkebeek.

Selectie van land- en rivierduinen en donken

- de Oost-Vlaamse dekzandrug (landduin);
- de Brabantse Wal (landduin);
- de rivierduinen en donken te Deinze, Destelbergen, Berlare, Lokeren, Dendermonde, Kluisbergen en Oudenaarde.

→ SELECTIE EN ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VAN STRUCTURBEPALENDE HYDROGRAFISCHE ELEMENTEN

Structurbepalende hydrografische elementen in Oost-Vlaanderen zijn: rivieren, kanalen, beken, grote plassen, vennen, vijvers. Het ruimtelijk beleid is gebaseerd op volgende elementen:

- Deze elementen dienen maximaal te worden bewaard.
- Het patroon van natuurlijk-meanderende hydrografische elementen moet behouden en waar mogelijk hersteld worden.
- Bebouwing in de open ruimte rond die elementen dient te worden vermeden.
- In steden en dorpen dient de belangrijke landschappelijke-recreatieve rol ervan te worden geaccentueerd.
- Het uitzicht (bijvoorbeeld vanuit wegen) naar deze waterpartijen dient te worden gevrijwaard.
- De typische begroeiing langs waterlopen, vijvers en vennen dient te worden bewaard en waar mogelijk versterkt.

Onderstaande structurerende hydrografische elementen worden aangeduid als behorend tot de gewenste landschappelijke structuur op provinciaal niveau.

Selectie van rivieren, kanalen en beken

Als structuurbepalende landschapselementen van provinciaal belang zijn stromen, rivieren, zeekanal en kanalen voor de binnenscheepvaart, ontwateringskanalen en hoofdbeken geselecteerd. Beken die op de Landschapskenmerkenkaart zijn aangeduid als beek en dus niet als hoofdbeek, zijn hier niet geselecteerd. Het verdient aanbeveling om deze beken te selecteren op het niveau van de gemeente.

De volgende elementen zijn structuurbepalend op provinciaal niveau:

- de ontwateringskanalen in het Meetjesland (Leopoldkanaal, Isabellawatering, Eeklo's Leiken, 't Leiken, 't Brakeleiken, de Anijvaart, 't Liefken, de Burggravenstroom) en in het Waasland (de Melkader, de Waterloop van de Hoge Landen, de Zuidelijke Watergang, het Kanaal van Stekene);
- de Zuidlede, Molenbeek, Grote Beek, Sint-Maartenbeek en Beverse Beek, Barbierbeek, Vrouwenhofbeek, Hollebeek en Belselebeek als hoofdbeken in het Waasland;
- de Moervaart;
- de Durme;
- de Oude Kale en het Afleidingskanaal van de Leie;
- het kanaal Gent-Brugge-Oostende;
- het kanaal Gent-Terneuzen;
- de Leie;
- de Ede, Poekebeek, de Mandelbeek, de Merebeek als hoofdbeken in het Meetjesland;
- de Ringvaart en de Brugse Vaart;
- de Zeeschelde;
- de Bovenschelde;
- de drie parallelle Molenbeken naar de Zeeschelde;
- de Ter Erpenbeek;
- de Dender;
- de Molenbeek naar de Dender;
- de Zwalm;
- de Perlinkbeek;
- de Molenbeek naar de Bovenschelde;
- de Molenbeek in Ronse;
- de Oude Mark.

Selectie van plassen, vennen, vijvers

Als structuurbepalende landschapselementen zijn hier de natuurlijke plassen, de spaarbekkens en de kunstmatige plassen met erfgoedwaarde geselecteerd. Plassen ontstaan door recente ontginningen werden niet geselecteerd.

- het complex van kreken van Sint-Laureins en van Assenede (Molenkreek, Boerekreek, Grote Geul, Hollands Gat...);
- het complex van kreken van Sint-Gillis-Waas en Beveren (Grote Geul, Grote Weel, Geulkreek...);
- de Kraenepoel;

- het Donkmeer;
- het spaarbekken van Kluizen.

→ **SELECTIE EN ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VAN ANDERE STRUCTUURBEPALENDE ELEMENTEN**

Andere structuurbepalende elementen in Oost-Vlaanderen zijn: boscomplexen, dijken, markante terreinovergangen en structuurbepalende bakens. Het ruimtelijk beleid voor die elementen kan als volgt geformuleerd worden:

- het uitzicht naar die elementen dient te worden gevrijwaard.
- die elementen dienen maximaal te worden bewaard.
- bij versterking of uitbreiding van boscomplexen wordt maximaal rekening gehouden met de valorisatieperspectieven van reliëf en hydrografische elementen.
- bij ingrepen in de nabijheid van markante terreinovergangen dient nauwkeurig rekening te worden gehouden met de kenmerken van de landschappen aan beide kanten van de terreinovergangen, opdat deze bewaard zouden blijven.
- in de geselecteerde koutergebieden moeten zichtbelemmerende elementen maximaal vermeden worden, zoals infrastructurele elementen (bv. gebouwen, windturbines) en natuurlijke elementen (bv. bossen).

Selectie van boscomplexen

Volgende structuurbepalende boscomplexen worden aangeduid als behorend tot de gewenste landschappelijke structuur op provinciaal niveau:

- het boscomplex van Burkel-Drongengoed tot Zomergem (Knesselare-Maldegem-Zomergem);
- het boscomplex van Het Leen-Lembeekse bossen (Zomergem-Waarschoot-Eeklo-Kaprijke-Evergem);
- het boscomplex van Maria-Aalter en de Markettebossen;
- de Spitaalsbossen en Oud-Moregembossen;
- het boscomplex van Kloosterbos-Heidebos-Bekaf-Stropersbos (Wachtebeke-Moerbeke-Stekene);
- het boscomplex van de Vinderhoutse Bossen (Nevele-Gent-Lovendegem);
- het boscomplex van Ooidonk-Leiehoek-Hospicebossen (Sint-Martens-Latem/Gent/De Pinte);
- het boscomplex van Makegembossen tot Aalmoeseneiebos (Merelbeke-Melle) en de 'zwerm van bosjes' gelegen tussen Gent en Aalst;
- het boscomplex van Kluisbos-Heynsdale-Hotond-Muziekbos-Brakelbos-Hayesbos (Kluisbergen-Ronse-Maarkedal-Brakel);
- het boscomplex van Overboelarebos-Raspailbos-Moerbekebos-Nieuwenhove-Neigembos (Geraardsbergen-Ninove);
- alluviale bosjes in de valleien van de Schelde, Dender, Durme en Leie;
- Kravaalbos (Aalst-Meldert);
- Buggenhoutbos (Buggenhout).

Selectie van dijken

Volgende structuurbepalende dijken worden aangeduid als behorend tot de gewenste landschappelijke structuur op provinciaal niveau:

- het dijkencomplex van het Krekengebied van Sint-Laureins-Assenede en Noorddijk-Langedijk;
- het dijkencomplex van het Krekengebied van Sint-Gillis-Waas/Beveren;
- het dijkencomplex in het bekken van de Zeeschelde.

Selectie van markante terreinovergangen

De volgende structuurbepalende markante terreinovergangen worden aangeduid als behorend tot de gewenste landschappelijke structuur op provinciaal niveau:

- tussen Zeeuwsch-Vlaamse Polders en Meetjesland;
- tussen dekzandrug van Maldegem-Evergem en straatdorpengebied van Waarschoot;
- tussen dekzandrug Wachtebeke-Stekene en Moervaartdepressie;
- tussen Scheldevallei en Land van Wetteren-Lede;
- tussen Land van Wetteren-Lede en Land van Zottegem;
- tussen Scheldevallei en Zwalmstreek;
- markante terreinovergangen langs de stadsrand van Gent (zowel ten westen als ten oosten van Gent).

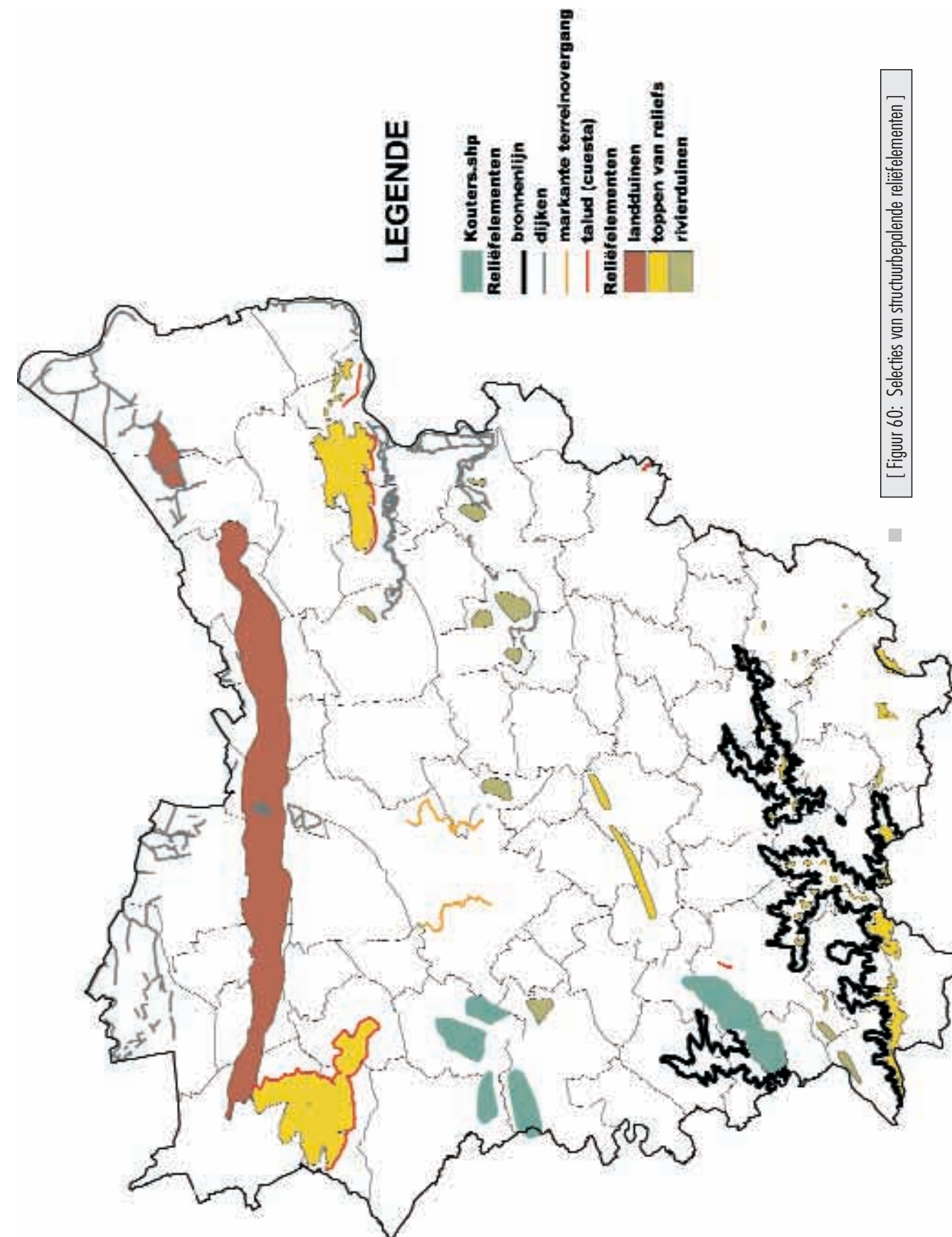
Selectie van structuurbepalende bakens

Enkel gebieden waar kasteelparken landschapsbepalend zijn, worden geselecteerd als structuurbepalend landschapscomponent van provinciaal niveau. Daarnaast wordt ook het kasteel en kasteelpark van Ooidonk geselecteerd omwille van zijn historische samenhang met het meersenlandschap van de Leie.

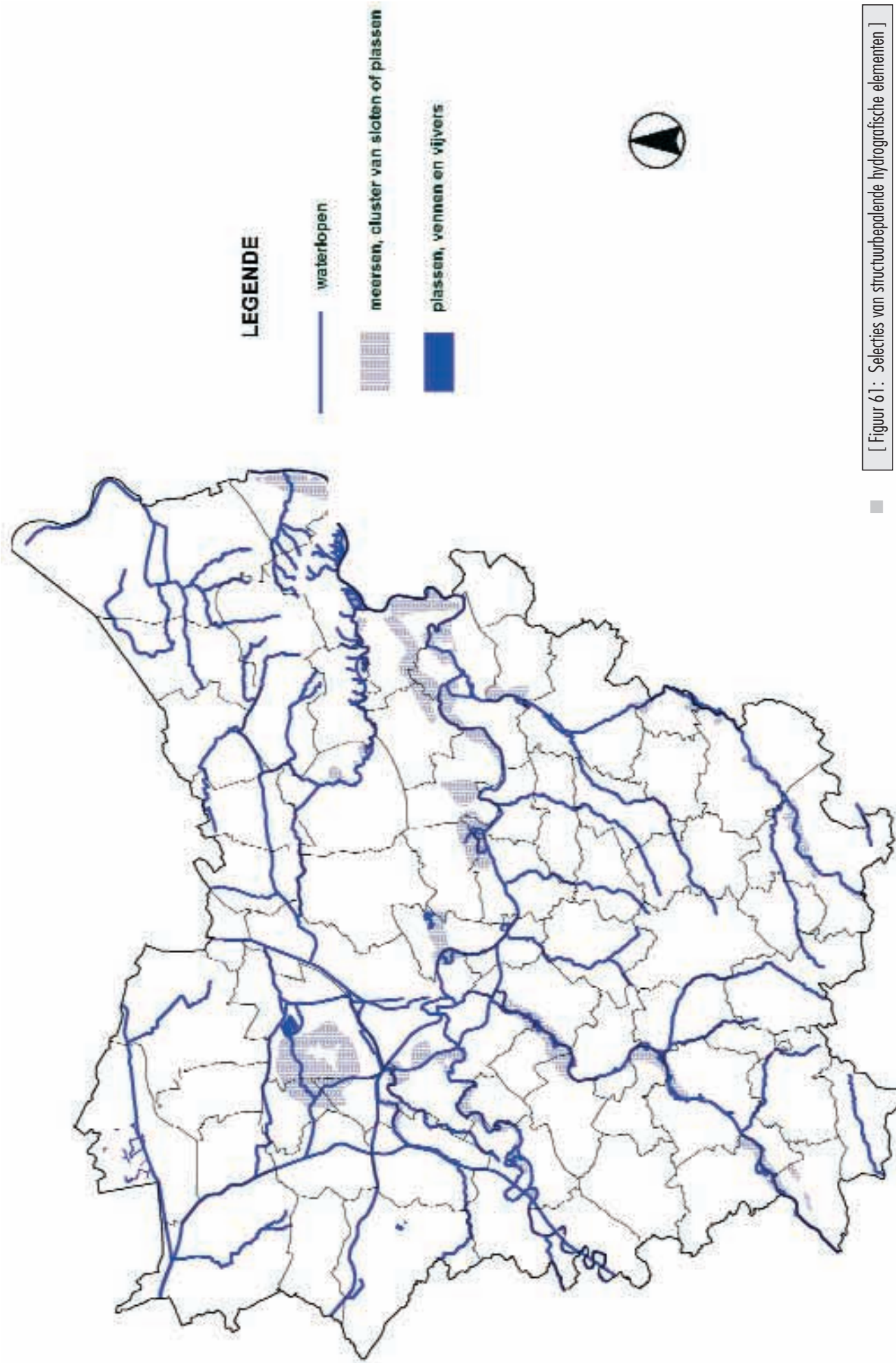
- de kastelen en kasteelparken ten westen van Gent (Evergem, Lovendegem, Gent);
- de kastelen en kasteelparken ten zuiden van Gent (Deinze, Sint-Martens-Latem, De Pinte, Gent, Merelbeke);
- de kastelen en kasteelparken ten oosten van Gent (Gent, Destelbergen, Melle, Laarne);
- de kastelen, kasteelparken en luthoven te Aalst.
- dreven in de planmatige ontginning van Sint-Laureins;
- dreven in het Gentse kastelenlandschap.

Selectie van kouters

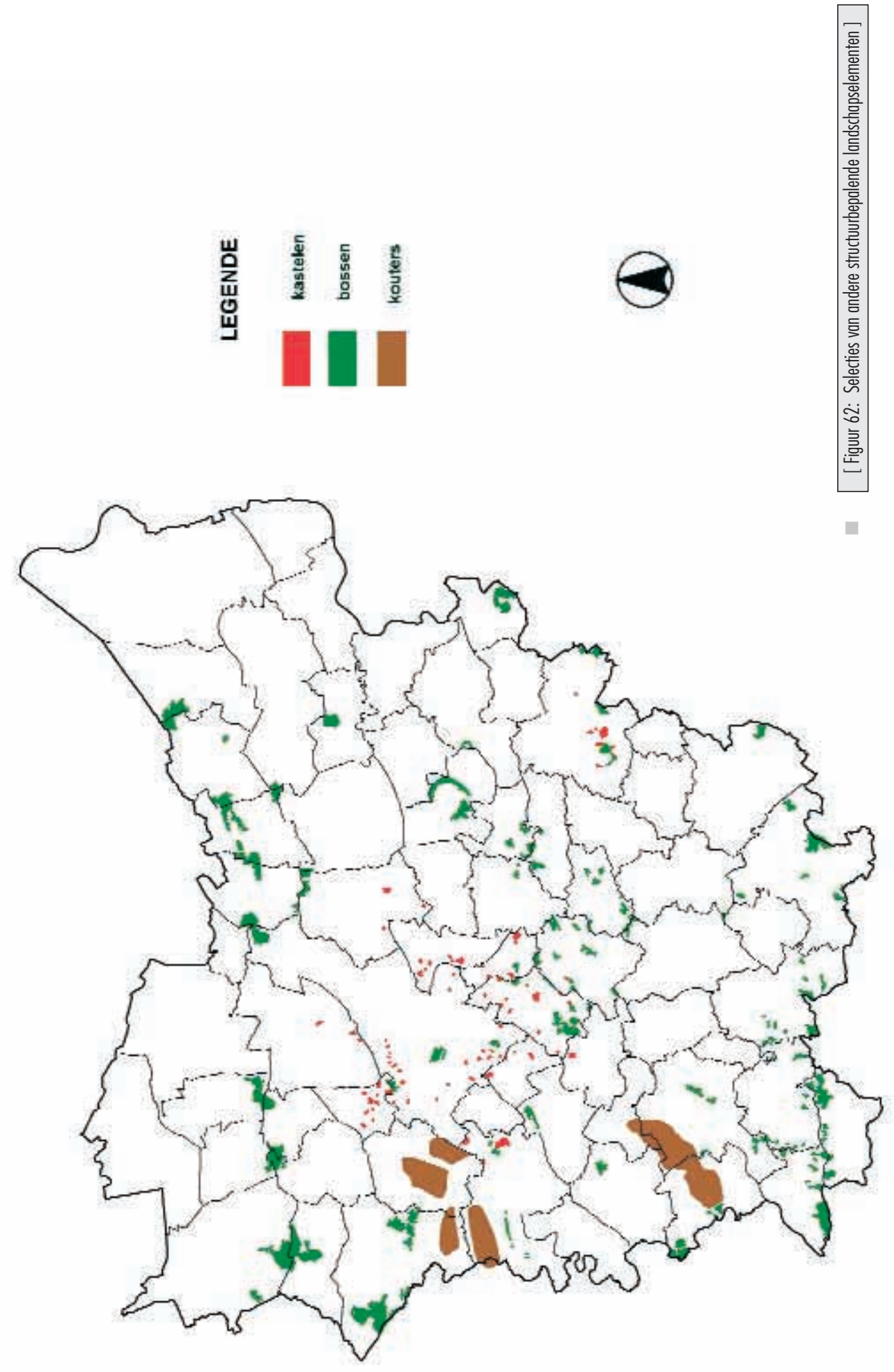
- kouters van Aalter, Nevele en Deinze;
- kouters van Wortegem-Petegem, Oudenaarde en Zingem.



[Figuur 60: Selecties van structuurbepalende reliëfelementen]



[Figuur 61: Selecties van structuurbepalende hydrografische elementen]



[Figuur 62: Selecties van andere structuurbepalende landschapselementen]

4.5. Selectie en ontwikkelingsperspectieven van openruimte-corridors

Er wordt geopteerd om de bestaande openruimtecorridors te bewaren en waar mogelijk te versterken. Dit houdt in dat er in deze stroken geen nieuwe bebouwing, die het dichtbouwen van het landschap in de hand werkt (zoals winkellinten, lint- en rasterbebouwing), wordt toegelaten. In de zone tussen Gent en Lokeren kan geclusterde glastuinbouw nog wel verder worden uitgebouwd. In figuur 58 wordt een schematische aanduiding gegeven van de geselecteerde openruimtecorridors.

- de openruimtecorridor ten oosten van Kallo tot Kruikebeke (op de provinciegrens met Antwerpen);
- de openruimtecorridor tussen Sint-Niklaas-Temse enerzijds en Beveren-Kruikebeke anderzijds;
- de openruimtecorridor tussen Belsele-Elversele (Waasmunster) enerzijds en Sint-Niklaas-Temse anderzijds;
- de openruimtecorridor tussen Lokeren-Zele enerzijds en Waasmunster-Hamme anderzijds;
- de openruimtecorridor tussen Gent enerzijds en Lokeren anderzijds;
- de openruimtecorridor tussen Aalst enerzijds en Erpe-Mere anderzijds;
- de openruimtecorridor tussen Deurle-Eke enerzijds en Deinze-Nazareth anderzijds;
- de openruimtecorridor tussen Machelen (Deinze) enerzijds en Olsene (Zulte) anderzijds;
- de openruimtecorridor tussen Waregem en Zulte.

4.6. Ontwikkelingsperspectieven voor sites van archeologisch belang

Om de verdere uitbouw van de sites van archeologisch belang in Ename en Velzeke veilig te stellen, worden er provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt. Deze zullen zowel de uitbouw van de museumsites zelf als conserverende maatregelen voor het bodemarchief in de omgeving behandelen.

Een specifiek probleem vormt het nog niet gekende ondergrondse patrimonium. In principe moet de volledige ondergrond van Oost-Vlaanderen beschouwd worden als bodemarchief, en als dusdanig ook behandeld worden. Een deel van dat archief is echter reeds vernietigd en moet dus niet meer beschermd worden voor inventarisatie en onderzoek. Voor het nog niet vernietigd archief, en dat is nog steeds minstens 80% van de oppervlakte van de provincie, verdient het aanbeveling dat er maatregelen getroffen worden om over te gaan tot inventarisatie en onderzoek vóór de vernietiging aangevat wordt.

Op dit ogenblik wordt, in het kader van de opmaak van een Archeologische Advieskaart Vlaanderen (AAV) waarin archeologische beheerszones afgelijnd zullen worden, wetenschappelijk onderzoek gedaan voor een algemene archeologische inventarisatie (Centrale Archeologische Inventaris of CAI). De AAV wordt opgebouwd op een lokaal niveau waarbij zones worden afgebakend, een aantal gebieden werden op deze manier reeds aangeduid.

In afwachting van de uiteindelijke realisatie van de AAV zal de provincie, in de gebieden waar reeds beheerszones werden aangeduid rekening houden met deze adviezen bij de opmaak van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, bij de beoordeling van de gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen en de structuurplannen en bij de adviesverlening op gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen en structuurplan.

Verder zal de provincie ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken dat archeologische aandachtszones omvat met voorschriften met maatregelen tot bescherming van betrokken archeologische aandachtszone.

4.7. Verdere doorwerking van de gewenste landschappelijke structuur en de geformuleerde ontwikkelingsperspectieven

Als directe, concrete doorwerking van de landschappelijke opties van het PRS kan de provincie enkele pilootprojecten opstarten, die zowel de mogelijkheden van landschapsbehoud als deze van landschapsbouw moeten aantonen. In concreto dienen in eerste instantie prioritaire aandachtsgebieden voor zowel landschapsbehoud als voor landschapsbouw te worden aangeduid. Op basis van de criteria 'de landschappelijke gaafheid van het gebied' en 'de mate waarin de gaafheid van het gebied bedreigd wordt', werd een selectie van 'pilotprojecten inzake landschapsbouw' doorgevoerd. De volgende prioritaire aandachtsgebieden worden geselecteerd:

- in het Noordelijk Openruimtegebied: de Scheldepolders en schorren van Beveren en Sint-Gillis-Waas, met de daarin gelegen kreken en dijken en de donk van Verrebroek-Meerdonk;
- de vallei van de Zeeschede van Kruikebeke tot Dendermonde, met inbegrip van de mondingen van Durme en Dender;
- in het Westelijk Openruimtegebied: de relictzones van de cuesta van Oedelem- Zomergem, het Houtland en de Oude Veldgebieden van Aalter;
- in het Zuidelijk Openruimtegebied: het Oost-Vlaams gedeelte van het Pajottenland (Ninove/Denderwindeke en Geraardsbergen/Waarbeke, Moerbeke).

Op basis van de criteria 'de landschappelijke verschraling van het gebied' en 'de mate waarin de landschappelijke kwaliteit van het gebied bedreigd wordt door verstedelijking, industrialisering en verlinting', werd een selectie van pilootprojecten inzake landschapsbouw doorgevoerd. Volgende prioritaire aandachtsgebieden voor pilootprojecten inzake landschapsbouw worden geselecteerd:

- in het Noordelijk Openruimtegebied tussen Lokeren en Gent: het straatdorpengebied ten westen van Lokeren;
- het stedelijk E17-netwerk van Lokeren tot Antwerpen;
- in het Westelijk Openruimtegebied: het Straatdorpengebied van Waarschoot (Evergem, Waarschoot, Lovendegem);
- in het Westelijk Openruimtegebied: de landbouwzone van het plateau van Tielt (Deinze, Nevele en Aalter);
- het oostelijke gedeelte van het Oostelijk Rastergebied (Buggenhout, Lebbeke, noordoosten van Aalst).

De provincie zal de gewenste landschappelijke structuur en de geformuleerde landschappelijke ontwikkelingsperspectieven gebruiken als referentiekader voor beoordeling van gemeentelijke structuurplannen en gemeentelijke uitvoeringsplannen. De provincie zal de geformuleerde landschappelijke ontwikkelingsperspectieven hanteren als referentiekader voor opmaak van de eigen provinciale uitvoeringsplannen.

In de toekomst zal de provincie een beleidskader uitwerken voor erfgoedlandschappen.

► 5. GEWENSTE NATUURLIJKE STRUCTUUR

5.1. Taakstelling

Het ruimtelijk beleid i.v.m. natuur is nauw verweven met het sectoraal beleid natuur. Zo verwijzen de termen Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en Integraal Verwevings en Ondersteunend Netwerk (IVON) uit het RSV naar het decreet houdende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu van 21 oktober 1997. Dat decreet bepaalt dat het VEN uit Grote Eenheden Natuur (GEN's) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO's) bestaat en het IVON uit de natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden. De GEN's, GENO's en natuurverwevingsgebieden die volgens het RSV zullen worden afgebakend in ruimtelijke uitvoeringsplannen, moeten overeenkomen met de gebieden zoals bedoeld in het natuurdecreet.

In het RSV en het natuurdecreet worden de doelstellingen van het natuurbehoud voor de diverse overheidsinstanties vastgelegd. Zo wordt gesteld dat 125 000 ha Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) dient afgebakend en ingericht te worden door het Vlaams Gewest. Het VEN bestaat uit Grote Eenheden Natuur (GEN) en Grote Eenheden Natuur in Ontwikkeling (GENO). In het VEN is natuur de hoofdfunctie. Daarnaast dient 150 000 ha natuurverwevingsgebied te worden afgebakend op Vlaams niveau. Die verwevingsgebieden sluiten grotendeels aan op de VEN-gebieden. De functies landbouw, bosbouw, natuur zijn er nevensgeschikt en andere functies ondergeschikt en landbouw, bosbouw, en natuur komen er gedifferentieerd voor.

De provincies hebben o.m. als taak de afbakening en inrichting van de natuurverbindingsgebieden. Er is geen oppervlakte vastgelegd voor die verbindingsgebieden. De natuurfunctie is er ondergeschikt aan de primaire hoofdfunctie (doorgaans landbouw, bosbouw, enz.). Behoudens voornoemde hoofdfuncties is de voornaamste doelstelling van die gebieden het met elkaar verbinden van de VEN- en natuurverwevingsgebieden zodat genetische uitwisseling tussen populaties mogelijk is. Het zijn ruimtes die groter zijn dan enkel de elementen die voor de natuurverbinding (zullen) zorgen.

Naast het VEN en het IVON wordt de natuurlijke structuur vervolledigd door de zogenaamde 'ecologische infrastructuur'. De ecologische infrastructuur bestaat uit de natuur- en bosgebieden die niet tot het VEN noch tot het IVON behoren, de kleine landschapselementen (holle wegen, taluds, houtkanten, bomenrijen, bronnen, poelen, rietkragen, enz.) en uit de natuur in de bebouwde omgeving, met name de natuur-, bos- en parkgebieden, beek- en riviervalleien, natuurelementen (wegbermen, enz.) in de stedelijke gebieden of in de kernen van het buitengebied.

In het PRS selecteert de provincie natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang en formuleert voor deze selecties specifieke ontwikkelingsperspectieven. De gedetailleerde afbakening van die gebieden wordt gedaan via provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen. De opmaak ervan gebeurt in overleg met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeenten en met de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren.

De provinciale taakstelling met betrekking tot selectie natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang, is eveneens opgenomen in het Provinciaal Milieubeleidsplan dat op 13 juni 2001 definitief vastgesteld werd door de Provincieraad en

wordt ondersteund door concrete acties in het Milieujaarprogramma. Zo wordt in het kader van dit plan een budget voorzien voor de jaarlijkse aankoop van 30 ha ecologisch waardevol gebied (actie 71).

5.2. Doelstellingen

→ DOELSTELLINGEN M.B.T. NATUURVERBINDINGSGEBIEDEN

Om optimaal te functioneren en het voortbestaan van soorten en sleutelprocessen te garanderen, zijn uitwisselingsmogelijkheden tussen de diverse kerngebieden van de ecologische hoofdstructuur onontbeerlijk. Behoudens hun hoofdfunctie (bv. landbouw, bosbouw) stelt de provincie in die verbindingsgebieden de volgende doelstellingen voorop:

- in de natuurverbindingsgebieden worden de bestaande natuurwaarden versterkt met het oog op hun verbindingfunctie.
- de natuurfunctie wordt er bepaald door kleine landschapselementen en kleinere natuurgebieden.
- de natuurfunctie dient er verbeterd te worden door behoud, herstel en ontwikkeling van de kleine landschapselementen en kleinere natuurgebieden (de uitbouw van een netwerk van kleine landschapselementen).
- in de natuurverbindingsgebieden wordt gestreefd naar een beperkte uitbreiding van bossen en het behoud van de open ruimte.
- in de natuurverbindingsgebieden wordt gestreefd naar het garanderen/verhogen van de basismilieukwaliteit.

→ DOELSTELLINGEN M.B.T. ECOLOGISCHE INFRASTRUCTUUR VAN BOVENLOKAAL BELANG

Naast het VEN en het IVON wordt de natuurlijke structuur vervolledigd door de zogenaamde 'ecologische infrastructuur'. De ecologische infrastructuur bestaat uit de natuur- en bosgebieden die niet tot het VEN, noch tot het IVON behoren, de kleine landschapselementen en uit de natuur in de bebouwde omgeving. Ecologische infrastructuur wordt geselecteerd omwille van de meerwaarde die de infrastructuur kan bieden aan de natuurlijke structuur.

Andere voorbeelden zijn planmatig ontworpen landschappen die door hun aangelegde natuurlijke elementen sterk herkenbaar zijn en een structuurbepalende invloed uitoefenen, zoals ontginningspatronen of dijken en houtwallen. Het kan ook zijn dat het netwerk van natuurlijke en landschappelijke elementen op een bepaalde plaats zo'n hoge ecologische kwaliteit heeft, dat een grote natuurlijke rijkdom in het gebied kan voorkomen. Typische voorbeelden hiervan zijn de kleinere onbevaarbare waterlopen van tweede categorie, spoorwegbeddingen, kanaalbermen, belangrijke waterpartijen, enz.

Ecologische infrastructuur is van bovenlokaal belang wanneer het gemeentegrensoverschrijdend is of een bovenlokale invloed uitoefent. Dit laatste doet zich onder meer voor wanneer een bepaald type landschappelijk of natuurlijk element zeldzaam is, of de mate waarin het zich op een bepaalde plaats ontwikkelt, zeldzaam is.

5.3. Gebiedsgerichte selecties

De selectie van natuurverbingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang, is uitgevoerd in functie van de zogenaamde 'natuuraandachtszones' (zie informatief gedeelte).

Aangezien bij de selectie werd uitgegaan van een hypothese, is het mogelijk dat de aanduiding van natuuraandachtszones uit het PRS niet overeenstemt met de uiteindelijke afbakening van GEN's, GENO's en natuurverwevingsgebieden. Aldus kan het zijn dat de afbakening van een natuurverbingsgebied niet meer relevant is omdat de verbingsfunctie gerealiseerd wordt door een ander onderdeel van de natuurlijke structuur (cf. RSV, p. 388). Het is ook mogelijk dat een bijkomende verbinding aangewezen is, bv. omdat een afgebakend VEN- of natuurverwevingsgebied in het PRS niet werd opgenomen als natuuraandachtzone.

Bij de opmaak van PRUP's voor natuurverbingsgebieden zal de provincie uitgaan van de selectie zoals die in het PRS opgenomen is. Na de afbakening van de VEN- en natuurverwevingsgebieden zal moeten blijken in hoever de selectie uit het PRS complementair is aan deze afbakening. Indien er tegenstrijdigheden zouden voorkomen, dan zal het PRS op dit punt herzien en/of aangevuld moeten worden.

Eén van de belangrijkste principes die vooropgesteld werden bij de keuze van natuurverbingsgebieden, is het creëren van een functioneel netwerk voor de natuur. Daarnaast is de keuze van een bepaald natuurverbingsgebied bepaald door de mogelijkheden die een gebied heeft om deze verbinding te realiseren. Een belangrijk gegeven hierin is de aanwezigheid van ecologische infrastructuur (bv. beken, bomenrijen, kleine landschapselementen, enz).

Ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang (EIB) is geselecteerd omwille van de meerwaarde die de infrastructuur kan bieden aan de natuurlijke structuur. De omvang en de lengte van de infrastructuur was eveneens bepalend bij de keuze: enkel elementen die voldoende omvang en lengte hebben, werden geselecteerd als ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan zijn enkel beken en kanalen als EIB geselecteerd. Hierbij is uitgegaan van het feit dat kleine natuur- of bosgebieden van lokaal belang zijn en desgewenst in een gemeentelijk structuurplan geselecteerd kunnen worden.

In de hiernavolgende tabellen wordt een overzicht gegeven van de natuuraandachtszones, de natuurverbingsgebieden en de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang, aangevuld met een indicatieve aanduiding van de natuur- en landschapselementen die potenties bezitten om de natuurverbinding te realiseren ('elementen die de verbinding schragen').

De selectie van de gebieden gebeurde op bekkenniveau (6 in totaal). De codering van de gebieden verwijst naar de resp. codes weergegeven op figuur 60 (bv: 1V1: natuuraandachtszone binnen het Bekken Brugse Polders ; 2N1: natuurverbinding binnen het Bekken Gentse Kanalen, 3E1: ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang binnen het Beneden-Scheldebekken).

Volgende bekkens worden onderscheiden:

- het bekken van de Brugse Polders;
- het bekken Gentse Kanalen;

- het Beneden-Scheldebekken;
- het Leiebekken;
- het Boven-Scheldebekken;
- het Denderbekken.

Op figuur 63 worden natuurverbindingen en geen begrensde gebieden weergegeven. De lijnen geven de ruimten aan waar de provincie zal zoeken naar af te bakenen natuurverbingsgebieden.

De natuurverbindingen dienen ruimer geïnterpreteerd te worden dan de ecologische infrastructuur. Ecologische infrastructuur beperkt zich tot infrastructuren en de aanpalende stroken. In het geval van een beek of waterloop zijn dit de waterloop zelf en de aanpalende oeverstroken.

Wat de natuurverbindingen betreft, worden 'gebieden' geselecteerd, bv. een valleigebied, een verbingsgebied waarbinnen de (te ontwikkelen) natuurelementen als het ware als stapstenen functioneren tussen de te verbinden natuuraandachtszones.

De in onderstaande tabellen weergegeven verbingselementen zijn beperkt en zeker niet volledig. Een gedetailleerde omschrijving en invulling hiervan zullen het onderwerp zijn van een gedetailleerde inrichtingsvisie per verbingsgebied.

Sommige natuurverbindingen eindigen soms blijkbaar 'in het niets'. Dit is te verklaren door de aanwezigheid van een harde barrière (bv. bedrijventerrein, bebouwde omgeving, enz). Deze verbindingen werden toch behouden aangezien zij ook een belangrijke verbingsfunctie kunnen vervullen. Het is aan de gemeenten om binnen die hardere barrièrezones aangepaste ecologische infrastructuur/groen in te richten of te onderhouden.

Door middel van pijlen werden ook grensoverschrijdende natuurverbindingen weergegeven. De grensoverschrijdende 'aandachtszones' werden niet genummerd.

HET BEKKEN BRUGSE POLDERS

→ In dit gebied situeren zich volgende natuuraandachtszones:

- 1V1: Drongengoed en Maldegemveld
- 1V2: Burkel
- 1V3: Bosgebied Maria-Aalter
- 1V4: Markettebossen en Kraenepoel

□ [Tabel 29: Selectie voor het Bekken Brugse Polders van de natuurverbingsgebieden]

Natuurverbinding		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
1N1	Verbingsgebied Meetjesland (Maldegem – Eeklo – St-Laureins)	(knot)bomenrijen, houtkanten
1N2	Splenterbeekvallei	natte bosjes en graslanden
1N3	Verbingsgebied Knesselare	(knot)bomenrijen, houtkanten, veldbosjes
1N4	Verbingsgebied Sterrewijk – Schuurlo – Sint-Pietersveld	bosjes, nat weiland, bomenrijen
1N5	Verbingsgebied Ursel	(knot)bomenrijen, houtkanten, veldbosjes

□ [Tabel 30: Selectie voor het Bekken Brugse Polders van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang]

Bovenlokale EIB		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
1 ^E 1	Afleidingskanaal van de Leie (Schipdonkkanaal)	bloemrijke dijken, bomenrijen
1 ^E 2	Ede	aangepast beekprofiel, bomenrijen
1 ^E 3	Biestwatergang	
1 ^E 4	Slabbaartsbeek	
1 ^E 5	Driesbeek	bosjes, aangepast profiel
1 ^E 6	Kanaal Gent – Brugge	bloemrijke bermen, bomenrijen, natte graslanden
1 ^E 7	Bellebeek	bomenrijen, natte bosjes en grasland

→ HET BEKKEN GENTSE KANALEN

In dit gebied situeren zich volgende natuuraandachtszones:

- 2V1: Kreken van Sint-Jan-in-Eremo (Molenkreek, Roeselarekreek, Blokkreek, Boerekreek, Oostpolderkreek, Bentillekreek, De Val, Hollandergatreek)
- 2V2: Kreken van Watervliet-Boekhoute
- 2V3: Kreken van Assenede (Grote Geul, Rode Geul, Vlietbeek, Hollands Gat)
- 2V4: Keigat
- 2V5: Het Leen
- 2V6: Bosgebied Lembeke – Bellebargiebos
- 2V7: Vinderhoutse bossen
- 2V8: Bourgoyen – Ossemeersen
- 2V9: Broeken -Zeverenbeek
- 2V10: Geuzenhoek
- 2V11: St.-Elooiskreek
- 2V12: Grote Kreek - Pereboomsgat
- 2V13: Bekaf
- 2V14: Kloosterbos
- 2V15: Heidebos - Wullebos
- 2V16: Joanna van Parijs
- 2V17: Wullebos
- 2V18: Vallei Stekense Vaart (van Klein Sinaai tot Stekene)
- 2V19: Moervaart – Zuidlededepressie
- 2V20: Moervaartmeersen
- 2V21: Daknamse meersen
- 2V22: Buylaers

□ [Tabel 31: Selectie voor het Bekken Gentse kanalen van de natuurverbindingsgebieden]

Natuurverbinding		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
2N1	Polders St.-Margriete en Bentille - Polders Waterland-Oudeman – Watervliet	oude dijken, watergangen met rietkragen, oude (zilte) kreekgraslanden
2N2	Polders Boekhoute - Assenede	oude dijken, watergangen met rietkragen, oude (zilte) kreekgraslanden
2N3	Verbindingsgebied Bassevelde – Assenede overgang Zandstreek – Polders	(knot)bomenrijen, houtkanten
2N4	Verbindingsgebied Ertvelde	(knot)bomenrijen, houtkanten
2N5	Bosgebied Sidmar	bosgordel op dekzandrug
2N6	Verbindingsgebied Overslag	(knot)bomenrijen, houtkanten
2N7	Moerbeke Polder	oude dijken, watergangen met rietkragen, oude kreekgraslanden
2N8	St.-Elooisplander	oude dijken, watergangen met rietkragen, oude kreekgraslanden
2N9	Verbindingsgebied 'Pachtgoed'	bosjes
2N10	Verbindingsgebied Berg – Heikant (Noordscheidbeek – Pieter van Endensvaart – Lekebeek)	bosjes, houtkanten, (knot)bomenrijen, aangepast beekprofiel, nat beekbegeleidend bos en graslanden
2N11	Verbindingsgebied Polken	bosjes, (knot)bomenrijen
2N12	Vallei Stekense Vaart (van Stekene tot aan de Stropers)	nat grasland en bosjes
2N13	Verbindingsgebied 'Achter de Wal'	bosjes, houtkanten, heischrale terreinen
2N14	Cuesta van Ursel-Zomergem	verspreide veldbosjes
2N15	Stuifzandrug Waasmunster, Sint-Niklaas, Belsele, Sinaai	bosjes
2N16	Verbindingsgebied Lochristi – Eksaarde - Stekene	(knot)bomenrijen, veldbosjes
2N17	Verbindingsgebied Nevele	(knot)bomenrijen, veldbosjes, houtkanten
2N18	Verbindingsgebied van de Poekebeek	(knot)bomenrijen, veldbosjes, houtkanten, poelen, natte graslanden
2N19	Leievallei	nat bos

□ [Tabel 32: Selectie voor het Bekken Gentse kanalen van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang]

Bovenlokale EIB		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
2 ^E 1	Leopoldkanaal	bloemrijke dijken met bomen en rietkragen
2 ^E 2	Isabellageleed	aangepast beekprofiel
2 ^E 3	Wagemakersbeek	
2 ^E 4	De Lieve	bomenrijen, aangepast profiel
2 ^E 5	Nieuwe Kale	
2 ^E 6	Neerschuurbeek	natte graslanden, poelen, aangepast profiel
2 ^E 7	Kleine Reigerbeek	bomenrijen, aangepast bomenrijen
2 ^E 8	Oude Kale	bloemrijke dijken, bomenrijen
2 ^E 9	Isabellawatergang-Isabellabeek	aangepast beekprofiel
2 ^E 10	Isabellakanaal	bloemrijke dijken met bomen, rietkragen
2 ^E 11	Burggravenstroom	aangepast beekprofiel, bomenrijen
2 ^E 12	Burggravenstroom – Avrijevaart	
2 ^E 13	Sleidingsvaardeken – Molenvaardeken	
2 ^E 14	Kruisstraatwaterloop – Klein Brakeleike	
2 ^E 15	Langelede	dijken, bomenrijen, rietland, kleine natuurgebieden
2 ^E 16	Moervaart	
2 ^E 17	Zuidlede	
2 ^E 18	Zwarte Beek - Fondatiegracht	
2 ^E 19	Joanna van Parijsbeek	aangepast profiel, bomenrijen
2 ^E 20	Parmavaart	
2 ^E 21	Molenbeek (Sint-Niklaas - Puivelde)	aangepast profiel, bomenrijen
2 ^E 22	Westlede	aangepast profiel, bomenrijen

→ HET BENEDEN-SCHELDEBEKKEN

In dit gebied situeren zich volgende natuuraandachtszones:

- 3V1: De Stropers
- 3V2: Grote Geul
- 3V3: Schor Ouden Doel
- 3V4: De Putten
- 3V5: Ketenispolder
- 3V6: Kreken van Saelegem
- 3V7: Melkader
- 3V8: Zuidelijke bufferzone
- 3V9: Groot Rietveld
- 3V10: Molsbroek – Hamputten
- 3V11: Durmenmeersen – E3 putten
- 3V12: Oude Durme
- 3V13: Sombeekse meersen en Bronbosjes
- 3V14: Bunt – Schorren van de Durme
- 3V15: Tielrodebroek
- 3V16: Schauselbroek
- 3V17: Overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde
- 3V18: Polder Kastel
- 3V19: Broek van Grembergen – Moerzeke
- 3V20: Vlassenbroekse polder
- 3V21: Buggenhoutbos

- [Tabel 33: Selectie voor het Beneden Scheldebekken van de natuurverbindingsgebieden]

Natuurverbinding		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
3N1	Het Kalf – Groenendijk	natte graslanden
3N2	Turfbankenpolder - Kieldrechtswatergang	oude dijken, bomenrijen, watergangen met rietkragen, oude kreekgraslanden
3N3	Scheldepolders	brakwaterschorren, rietland en -stroken, slikken
3N4	Durmevallei	nat grasland, ruigte, zoetwaterschorren, wilgenstruweel, valleibos, bronbos, rietland en -stroken, wilgenstruweel, slikken
3N5	Kleine Weel – Kieldrecht Polder – Kallose Polder – Havinkdam – Beverse Dijk	oude dijken, bomenrijen, watergangen met rietkragen, oude zilte kreekgraslanden
3N6	Prosperpolder-buffergebied Waaslandhaven	oude dijken, bomenrijen, watergangen met rietkragen, oude zilte kreekgraslanden
3N7	Arenbergpolder	oude dijken, bomenrijen, watergangen met rietkragen, oude zilte kreekgraslanden
3N8	Barbierbeekvallei, bolle akkerland-bouwgebied van Temse-Haasdonk, stuifzandrug Sint-Niklaas	bomenrijen, bosjes, oude forten
3N9	Bolle akkergebieden Land van Waas	bolle akkers

- [Tabel 34: Selectie voor het Beneden Scheldebekken van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang]

Bovenlokale EIB		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
3 ^E 1	Kanaal van Hulst	aangepast profiel
3 ^E 2	Watergang Hoge Landen – Afleidingskanaal Wase Polders	dijken, bomenrijen, aangepast profiel
3 ^E 3	Vrasenebeek	
3E4	Lede	
3 ^E 5	De Vliet	bomenrijen, aangepast profiel, bosjes
3 ^E 6	Vondelbeek	bomenrijen, grasland

- HET LEIEBEKKEN

In dit gebied situeren zich volgende natuuraandachtszones:

- 4V1: Drongenmeersen
- 4V2: Latemse meersen – Keuzemeersen
- 4V3: Ooidonk
- 4V4: Leiehoek
- 4V5: Hospicebossen
- 4V6: Kordaalbos
- 4V7: Spitaalbossen - Oud-Moregebossen
- 4V8: Bouvelobos

- [Tabel 35: Selectie voor het Leiebekken van de natuurverbindingsgebieden]

Natuurverbinding		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
4N1	Verbindingsgebied Biezen – Wallebeek	openruimtegebied, veldbosjes, kasteelparken
4N2	Verbindingsgebied Wortegem – Nokere	bosjes, bomenrijen
4N3	Kasteelparken De Pinte - Zevergem - Hemerijk - Hutsepot	bosjes, nat grasland, (knot)bomenrijen, kasteelparken

- [Tabel 36: Selectie voor het Leiebekken van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang]

Bovenlokale EIB		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
4 ^E 1	Oude Leie	nat grasland en bosjes, bomenrijen
4 ^E 2	Tjammelsbeek	bosjes, bomenrijen
4 ^E 3	Zeverenbeek – Klaverbeek – Vondelbeek – Mandelbeek	bomenrijen, aangepast profiel

→ HET BOVEN-SCHELDEBEKKEN

In dit gebied situeren zich volgende natuuraandachtszones:

- 5V1: Gentbrugse meersen
- 5V2: Damvallei
- 5V3: Kalkense meersen
- 5V4: Berlarebroek
- 5V5: St-Onolfspolder – Scheldemeersen
- 5V6: Merelbeekse meersen
- 5V7: Gentbos
- 5V8: Aalmoezeneibos
- 5V9: Oud Smetleedse bossen
- 5V10: Nonnenbos – Klaarte
- 5V11: Scheldemeersen Gavere
- 5V12: Makegembossen
- 5V13: Makenbos
- 5V14: Driesbeek - Gondebeek – Molenbeek (Oosterzele)
- 5V15: Ettingbos
- 5V16: Moortelbos
- 5V17: Hooimeersbeek – Bavegem
- 5V18: Uilenbroek – Hemelrijk
- 5V19: Grote beek – Molenbeek (Lede – Erpe-Mere)
- 5V20: Lozerbossen
- 5V21: Boeversbeek
- 5V22: Kottembeek – Molenbeek (Sint-Lievens-Houtem – Zottegem)
- 5V23: Scheldemeersen Zingem (Grootmeers, Kleinmeers)
- 5V24: Stampkotbeek – Munkbosbeek
- 5V25: Rijtmeersen - Scheldemeersen Heurne
- 5V26: Enamebos
- 5V27: Moldergembek – Boekelbeek
- 5V28: Zwalm
- 5V29: Scheldemeersen Petegem
- 5V30: Scheldemeersen Melden
- 5V31: Koppenberg - Elenebos - Kuithol
- 5V32: Nederaalbeek
- 5V33: Maarkebeek - Burreken
- 5V34: Paddenbroek
- 5V35: Kluisbos
- 5V36: Kalkoven
- 5V37: Heynsdale - Beiaardbos
- 5V38: Hotond
- 5V39: Bois Joly
- 5V40: Muziekbos
- 5V41: Schoonboeke
- 5V42: Draaikolk
- 5V43: Trimpontbos - Hayesbos
- 5V44: Brakelbos – Sassegembeek

□ [Tabel 37: Selectie voor het Boven-Scheldebekken van de natuurverbindingsgebieden]

Natuurverbinding		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
5N1	Verbindingsgebied Kruishoutem	openruimtegebied, veldbosjes, kasteelparken
5N2	Valleilandschap Walembeek – Zouwebeek	nat grasland, bosjes, (knot)bomenrijen
5N3	Vallei Bovenschelde - Liedemeers	valleibos en –graslanden, dijken, bomenrijen, bos, rietland
5N4	Verbindingsgebied Lemberge-Bottelare	openruimtegebied
5N5	Verbindingsgebied van Lemberge - Landskouer	(knot)bomenrijen, bosjes, beken
5N6	Vallei van de Koutersbeek - Bijlokebeek - Houtenbos	(knot)bomenrijen, bosjes, beken
5N7	Zandleemgebied van Gavere	(knot)bomenrijen, bosjes
5N8	Verbindingsgebied van Zwalm	(knot)bomenrijen, bosjes
5N9	Overgangsgebied Leemstreek – Zandleemstreek (Zegelsem)	(knot)bomenrijen, bosjes
5N10	Heuvelrug getuigenheuvels Vlaamse Ardennen	(knot)bomenrijen, helling en kwelbosjes en -graslanden, valleibosjes en -graslanden
5N11	Verbindingsgebied Smetlede-Boskant	bosjes
5N12	Verbindingsgebied van Serskamp	bosjes, heischrale gronden, (knot)bomenrijen
5N13	Vallei van de Zeeschelde	rietland en –stroken, slikken, nat grasland, ruigte, zoetwaterschorren, wilgenstruweel, valleibos
5N14	Heibroek	bosjes, grasland
5N15	Hul Kanakkendries	bosjes
5N16	Kasteel van Leeuwegem	bos, kleine landschapselementen
5N17	Pardassenhoek – Wijnhuizebeek	(knot)bomenrijen, natte graslanden, bosjes
5N18	Uilenbroek – Tsompenkouerbeek	(knot)bomenrijen, natte graslanden, bosjes

□ [Tabel 38: Selectie voor het Boven-Scheldebekken van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang]

Bovenlokale EIB		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
5 ^E 1	Maanbeek	bomenrijen, aangepast profiel, bosjes
5 ^E 2	Bovenvaart	
5 ^E 3	Paddebeek	
5 ^E 4	Molenbeek (Wichelen)	bomenrijen, natte graslanden en bosjes
5 ^E 5	Serskampse beek	
5 ^E 6	Waalbeek	
5 ^E 7	Kottombeek – Molenbeek – Onderbeek (Sint-Lievenshoutem-Wetteren-Lede)	
5 ^E 8	Driesbeek – Gondebeek	bomenrijen, (bron)bosjes, natte graslanden
5 ^E 9	Hollebeek	bosjes, bomenrijen
5 ^E 10	Molenbeek (Merelbeke – Vurste)	(knot)bomenrijen, houtkanten, holle wegen
5 ^E 11	Kerkesbeek	bomenrijen, (bron)bosjes, natte graslanden
5 ^E 12	Stampkotbeek – Munkbosbeek	
5 ^E 13	Zwalm	
5 ^E 14	Peerdestokbeek – Boekelbeek	
5 ^E 15	Oossebeek – Spouwaterbeek	
5 ^E 16	Moerbeek	aangepast profiel
5 ^E 17	Leebeek	
5 ^E 18	Lozerbeek – Wallebeek	
5 ^E 19	Kasteelbeek – Rooigembeek – Molenbeek (Kruishoutem – Zingem – Gavere)	
5 ^E 20	Molenbeek – Volkaartbeek (Wortegem-Petegem)	bomenrijen, aangepast profiel, kasteeldomeinen, bosjes, graslanden
5 ^E 21	Snepbeek	bomenrijen, grasland
5 ^E 22	Maarkebeek	bomenrijen, (bron)bosjes, natte graslanden
5 ^E 23	Molenbeek (Oudenaarde)	
5 ^E 24	Doornbosbeek	
5 ^E 25	Boembeek	

→ HET DENDERBEKKEN

In dit gebied situeren zich volgende natuuraandachtszones:

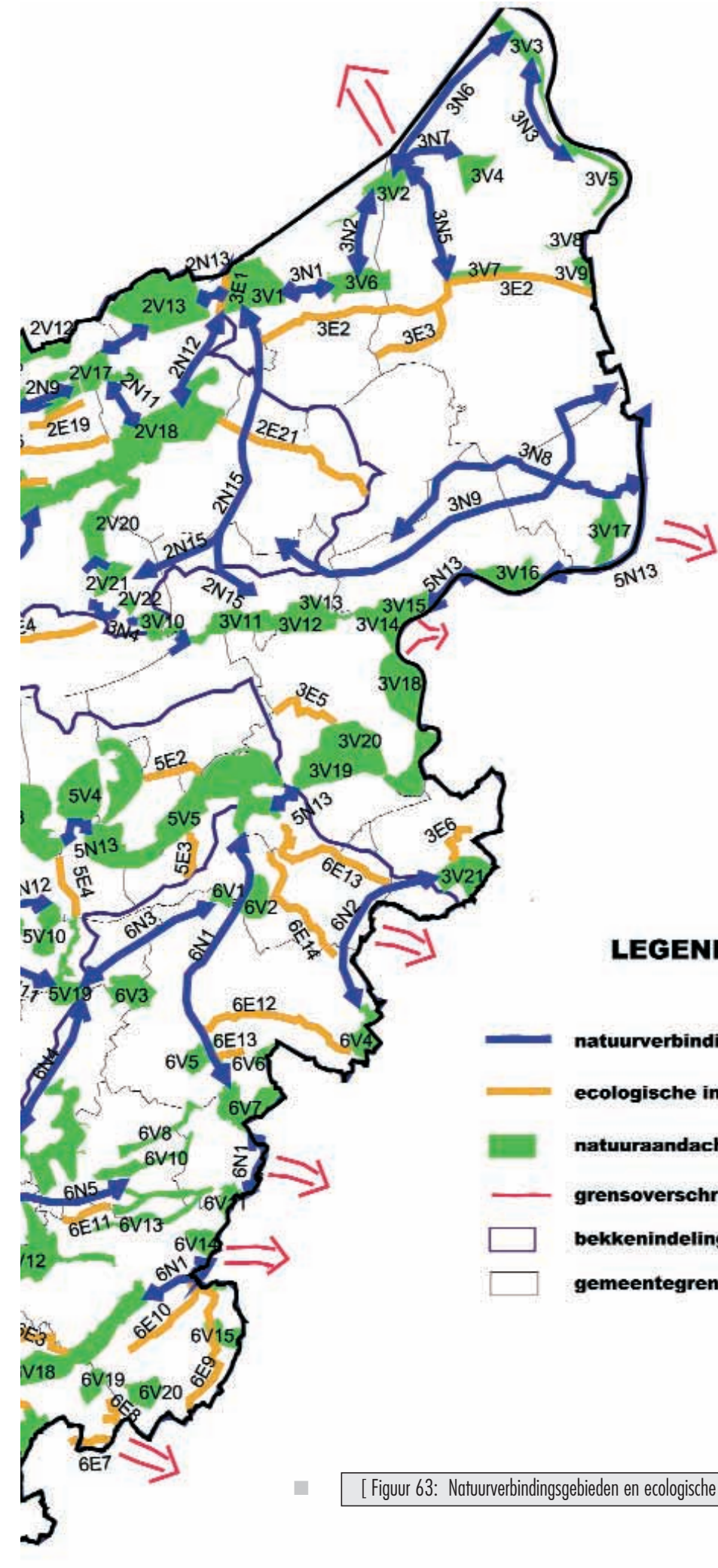
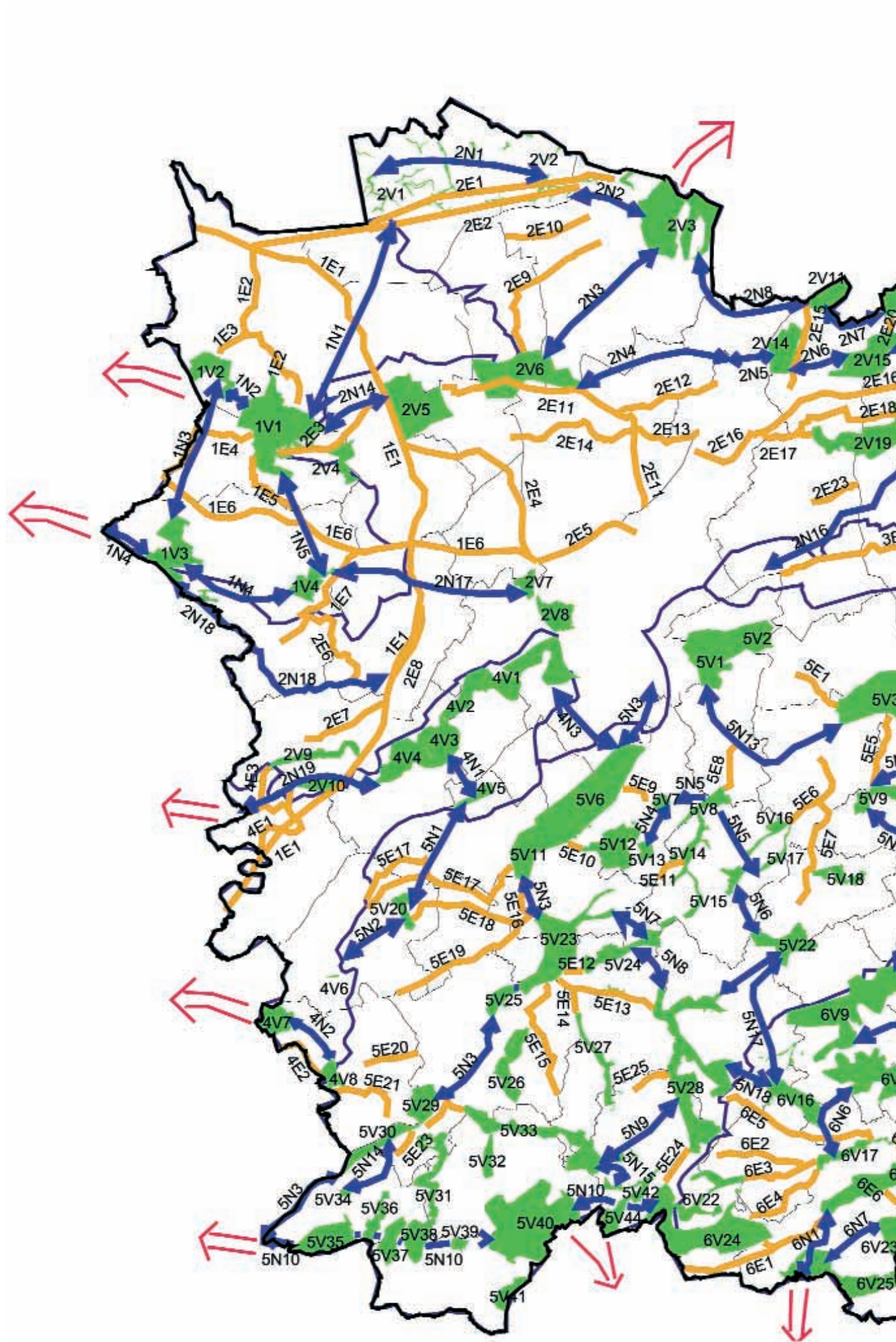
- 6V1: Paardemeers
- 6V2: Denderbellebroek
- 6V3: Honegemmeersen
- 6V4: Kravaalbos
- 6V5: Osbroek
- 6V6: Kluisbos Aalst
- 6V7: Wellemeersen - Kapellenmeersen
- 6V8: Molenbeek (Erembodegem-Kerksken)
- 6V9: Molenbeek (Aalst-Haaltert-Herzele)
- 6V10: Wildebeek
- 6V11: Dommelingen – Molenbeek (Denderleeuw-Ninove)
- 6V12: Beverbeek
- 6V13: Oliemeersbeek – Molenbeek (Haaltert-Denderleeuw)
- 6V14: Okegemmeersen
- 6V15: Neigembos - Grote Molenbeek (Ninove)
- 6V16: Parkbosbeek
- 6V17: Ophasseltbeek - Moenebroekbeek
- 6V18: Dendervallei – Gavers (tussen Geraardsbergen en Ninove)
- 6V19: Bos Nieuwenhove
- 6V20: Lavondelbeek (Denderwindeke)
- 6V21: Pachtbosbeek
- 6V22: Parikebos – Steenbergbos - Bovenkwartier
- 6V23: Moerbekebos – Raspaillebos - Karkoolbos
- 6V24: Terkleppebeek - Pevenage - Benedenkwartier
- 6V25: Markvallei - Arduinbos - Hoge Buizenmond

□ [Tabel 39: Selectie voor het Denderbekken van de natuurverbindingsgebieden]

Natuurverbinding		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
6N1	Dendervallei	valleibos en –graslanden, dijken, bomenrijen, bos
6N2	Heuvellandschap Pajottenland	valleibosjes en –grasland, bomenrijen, houtkanten
6N3	Vallei van de Porrebeek-Wichelse Beek-Spechtmeersbeek-Burmstbeek	beken, bosjes
6N4	Valleigebied Molenbeek Honegem – Gotegem (Erpe-Mere)	natte graslanden, (kwel en stuwwater)bosjes, (knot)bomenrijen
6N5	Verbindingsgebied St.-Lievens-Esse – Denderhoutem	bosjes
6N6	Verbindingsgebied Schendelbeke – Ophasselt – Aspelaere	bosjes, beken, houtkanten, (knot)bomenrijen
6N7	Verbindingsgebied 'Kleine Molenberg'	bosjes, beken, houtkanten, (knot)bomenrijen

□ [Tabel 40: Selectie voor het Denderbekken van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang]

Bovenlokale EIB		
Nr.	Naam	Elementen die de verbinding schragen
6 ^E 1	Terkleppebeek – Binchebeek – Molenbeek (Brakel-Geraardsbergen)	bomenrijen, kwel- en bronbosjes, nat (kwel)grasland, ruigte
6 ^E 2	Larebeek	
6 ^E 3	Molenbeek – Pachtbosbeek	
6 ^E 4	Broekbeek	
6 ^E 5	Ophasseltbeek – Broekbeek	
6 ^E 6	Raspaillebeek	
6 ^E 7	Waarbeek – Leibeersbeek	
6 ^E 8	Bettenhoekbeek – Bosbroekbeek	
6 ^E 9	Grote Molenbeek (Ninove)	
6 ^E 10	Moensbroekbeek	
6 ^E 11	Dommelbeek	
6 ^E 12	Molenbeek (Aalst)	
6 ^E 13	Zomergembeek	
6 ^E 14	Steenbeek- Schuurkensbeek – Wiezebeek	
6 ^E 15	Vondelbeek	



LEGENDE

- natuurverbindingsgebieden
- ecologische infrastructuur
- natuuraandachtszones
- ↔ grensoverschrijdende verbindingen
- bekkenindeling
- gemeentegrenzen

[Figuur 63: Natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang]

5.4. Ontwikkelingsperspectieven, instrumenten en mogelijke acties

→ ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

Met het oog op het realiseren van de verbindingsfunctie, is in natuurverbingsgebieden het beleid gericht op behoud en versterking van de natuurwaarden en de bevordering van de biologische diversiteit. Hierbij wordt geen afbreuk gedaan aan de hoofdfunctie van het gebied (doorgaans landbouw, bosbouw, enz). De ontwikkelingsperspectieven van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang, zijn gericht op het instandhouden en versterken van de ecologische functie van deze infrastructuur.

Naargelang het gaat om het afbakenen en inrichten van een verbingsgebied of ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang, en afhankelijk van de kenmerken en potenties van een gebied, worden specifieke ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld. Welke ontwikkelingsperspectieven gerealiseerd zullen worden, hangt af van het onderzoek dat zal gebeuren in het kader van de opmaak van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Mogelijke ontwikkelingsperspectieven zijn:

- behoud, beheer en ontwikkeling van kleine landschapselementen, natuurrelicten en bijbehorende fauna en flora;
- het behoud van niet-bebouwde elementen binnen het gebied;
- een multifunctioneel duurzaam bosbeheer;
- behoud van voor de natuur gunstige waterhuishouding en tegengaan van risico op verdroging;
- ruimtelijk ondersteunen van het herstel en het behoud garanderen van een goede kwaliteit van de waterlopen; dit betekent voorzichtigheid bij de inplanting van collectoren en het ruimtelijk afwegen van ingrepen in een bekkensysteem (voor gecontroleerde overloop of retentie);
- behoud en herstel van de natuurlijke structuurkenmerken van waterlopen: meandering wordt maximaal toegelaten, behouden en indien mogelijk hersteld;
- natuurvriendelijk oeverbeheer, evt. ontwikkelen van bufferstroken, ontwikkelen van plasbermen, evt. invoeren van verbod op kunstmatige oeververstevingenwerken of verwijderen indien reeds aanwezig (en indien mogelijk), wegwerken van vismigratieknelpunten, een aangepast ruimingsbeleid, voorkomen van overwelvingen;
- herwaarderen of ontwikkelen van watergebonden kleinschalige biotopen (zoals poelen, perceelsgrachten, wallen) die de biodiversiteit van het waterecosysteem vergroten en de relatie tussen het water en zijn omgeving versterken;
- daar, waar mogelijk, ruimte voor spontane processen zoals oeverafkalving en het toelaten van obstakels in de waterloop in de vorm van omgevallen bomen, takhout en bladpakketten;
- tegengaan van aantasting van reliëf en bodem;
- verenigbaar recreatief medegebruik zodat verstoring tot minimum beperkt wordt;
- opheffen of milderen van barrièrevormende elementen;
- opsporen en oplossen van hiaten in de ecologische infrastructuur (bv. door aanplanten van knotbomen, hagen, voorzien van ecologisch beheerde bermen of bufferstroken, inrichten van poelen);
- maximaal behoud en, waar mogelijk, herstel van waardevolle graslanden en andere waardevolle of zeldzame vegetatietypes;
- gebruik van inheems, autochtoon en standplaatsgeschikt plantmateriaal;
- het vergroten van de betekenis van stedelijke elementen die een belangrijke verbingsfunctie kunnen realiseren binnen de natuurlijke structuur;

- voorkomen en verwijderen van illegale constructies (zoals weekendverblijven);
- gebruik van natuurvriendelijke wegverhardingen;
- opvolging van het verbod op gebruik van meststoffen in die gebieden waar conform de mestwetgeving, de biologische waardering van de betreffende percelen tot een nulbemesting leidt;
- toepassen van de Code van Goede landbouwpraktijk wat het gebruik van bestrijdingsmiddelen betreft;
- verwijderen/voorkomen van sluikstorten;
- het instellen van gedifferentieerde beschermende bufferzones rondom de ecologisch waardevolle gebieden met specifieke aandacht voor EU-Habitat- en Vogelrichtlijngebieden;
- een maximale invulling van de doelstellingen van de provinciale gebiedsgerichte projecten (Scheldevalleiproject, Kreekenbeleidsplan, projecten Integraal Waterbeleid, Bulskampveld) en dit op een geïntegreerde wijze.

→ INSTRUMENTEN

De volgende instrumenten kunnen worden gebruikt om deze ontwikkelingsperspectieven te realiseren:

- RUP's voor de afbakening van natuurverbingsgebieden en gebieden met een ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang;
- overleg-, ondersteunings- en samenwerkingsverbanden met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeenten en met de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren;
- het adviseren van gemeentelijke structuur- en uitvoeringsplannen met het oog op de versterking van de samenhang van de natuurlijke structuur;
- beheersplannen/natuurrichtplannen (instrument in het kader van het Natuurdecreet - hierin kunnen bindende maatregelen voor de overheid vastgelegd worden en stimulerende maatregelen naar privaat eigenaars en gebruikers), het opmaken van een geïntegreerd gebiedsgericht plan voor een bepaald natuurverbingsgebied, een gedifferentieerd vergunningenbeleid, het uitbouwen van communicatieve instrumenten voor de realisatie van natuurverbingsgebieden om alle gebruikers en eigenaars op een volwaardige manier te betrekken bij het verwerven van gebieden;
- het nemen van ontsnipperingsmaatregelen (dit vereist ook overleg met diverse sectoren);
- het uitbouwen van ondersteunende en stimulerende maatregelen om private eigenaars en gebruikers aan te zetten tot het uitvoeren van maatregelen, structureel of projectmatig, bv. in het kader van een soortenbeschermingsproject, project 'agrarisch natuurbeheer', de herwaardering van cultuurhistorische relicten;
- beheersovereenkomsten met landbouwers⁵⁶ en andere;
- het subsidiëren van het onderhoud en de aanleg van kleine landschapselementen;
- het bieden van materiële en manuele ondersteuning bij de aanleg en het onderhoud van kleine landschapselementen;
- diverse maatregelen op het gebied van overleg, voorlichting met het oog op het creëren van een draagvlak.

⁵⁶ Er kunnen enkel beheersovereenkomsten met de provincie gesloten worden voor pakketten die niet door het Vlaams Gewest worden aangeboden, en voor zover ze aan de Europese Commissie ter goedkeuring worden voorgelegd.

→ MOGELIJKE ACTIES

Uitgaande van bovenvermelde ontwikkelingsperspectieven en instrumenten voor de natuurverbindingsgebieden en de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang, wordt hieronder een selectie gemaakt van maatregelen en acties die de provincie kan ondernemen om die te realiseren.

In het bindend gedeelte worden de prioritaire acties en maatregelen vastgelegd:

- de provincie bakent in uitvoeringsplannen de natuurverbindingsgebieden af. Deze afbakening gebeurt in overleg met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeentebesturen en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren.
- de provincie bakent in uitvoeringsplannen de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang af. Deze afbakening gebeurt in overleg met het Vlaams Gewest, de gemeentebesturen en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren.
- de provincie kan een pilootproject binnen één of meerdere projectgebieden uitvoeren, waaruit richtlijnen voor het beheer en de inrichting van een natuurverbindingsgebied kunnen worden opgesteld. Binnen die projectgebieden kan worden nagegaan waar prioritair een RUP opgemaakt kan worden.
- de provincie kan een geïntegreerd gebiedsgericht plan opmaken om in het kader van een geïntegreerde visie de natuurverbindingsgebieden af te bakenen. Dit kan gebeuren in een samenwerkingsverband met het Vlaams Gewest, de gemeenten en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren.
- de provincie kan een samenwerkingsverband met de betrokken gemeenten opzetten.
- de provincie kan, met het oog op een geïntegreerd provinciaal ruimtelijk beleid, een structureel overleg kunnen installeren tussen alle diensten die op een of andere wijze impact hebben op de ruimte. Op dit overleg zou alle informatie m.b.t. de ruimte uitgewisseld moeten worden en zouden alle principiële beleidsbeslissingen die een invloed kunnen hebben op de ruimte, besproken moeten worden.
- de provincie kan een geïntegreerd gebiedsgericht plan opmaken voor een bepaald natuurverbindingsgebied van waaruit richtlijnen voor het beheer en de inrichting van een natuurverbindingsgebied kunnen worden opgesteld.
- de provincie kan een intern(e) richtlijnenboek of -nota opmaken waarin de implicaties van de selectie van natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang op andere sectoren (provinciale diensten) worden vastgelegd naar inrichting, beheer en vergunningenbeleid, zodat hier een gedifferentieerd en geïntegreerd beleid gevoerd kan worden.
- voor die provinciale domeinen of delen van provinciale domeinen die niet als GEN of GENO of natuurverwevingsgebied zijn opgenomen binnen de natuurlijke structuur, kan de provincie een specifiek ruimtelijk uitvoeringsplan opmaken, gekoppeld aan een beheersplan en met aandacht voor de ruimtelijke samenhang tussen de natuurlijke, recreatieve, landschappelijke, educatieve en de verkeers- en vervoersfuncties.
- de provincie voert een gebiedsgericht aankoopbeleid binnen de natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.
- de provincie kan beheersplannen/natuurrichtplannen opmaken waarin bindende maatregelen voor de overheid en stimulerende maatregelen naar privaateigenaars en gebruikers worden opgenomen.
- de provincie evalueert haar subsidiereglement inzake kleine landschapselementen en kan dit aanpassen in functie van de versterking van de natuurverbindingsgebieden en de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

- de provincie bekijkt de mogelijkheid voor het aanbieden van nieuwe beheersovereenkomsten.⁵⁷
- de provincie evalueert de knelpunten tussen de natuurlijke structuur en de verkeersinfrastructuur en kan uitgaande hiervan ontsnipperingsmaatregelen nemen (dit vereist ook overleg met diverse sectoren), bv. het inrichten van ecoducten of –tunnels, het gebruik van natuurvriendelijke wegverharding, het verwijderen van verharde oppervlaktes indien mogelijk, enz.
- de provincie kan één of meerdere soortenbeschermingsprojecten opstarten binnen de gebieden van de natuurlijke structuur.
- de provincie kan ruimtelijke compensaties voorzien in kader van de compensatieplicht ten gevolge van de Europees beschermde gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden).

5.5. Bosuitbreiding

Het RSV bepaalt dat het Vlaams Gewest 10 000 ha als bijkomend bosgebied of bosuitbreidingsgebied afbakt in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarbinnen ecologisch verantwoorde bosuitbreiding plaatsvindt.

Aangezien Oost-Vlaanderen de provincie is met de kleinste oppervlakte aan publieke bossen, betekent dit dat gestreefd wordt naar een bestemmingswijziging van ca. 3000 ha tegen 2007⁵⁸. Wat het aantal effectief te bebossen areaal betreft, betekent dit een streefcijfer van ca. 3500 ha aangezien er sinds 1994 (de referentiedatum van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) nog bos verdwenen is.

Het Provinciaal Milieubeleidsplan voorziet voor de provincie ruim 1,2 miljoen euro om ecologisch waardevolle gebieden en terreinen voor stads- en regionaal bos aan te kopen (zie ook eerder). Daarnaast plant de provincie de verwerving van minstens 30 ha te bebossen gronden per jaar.

Aangezien in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geen provinciale taakstelling wordt uitgewerkt inzake bosuitbreiding, zal de provincie hier voornamelijk een ondersteunend beleid voeren en zich toeleggen op de bosgebieden binnen de natuurverbindingsgebieden en provinciale domeinen.

Op basis van recente studies i.v.m. bosuitbreiding en terreinonderzoek werden een aantal locaties aangeduid voor bosuitbreiding. Bij de selectie werden volgende criteria, in dalende volgorde van belang, gehanteerd:

- voorkeur voor grotere gehelen van bossen;
- voorkeur voor multifunctionele bossen;
- voorkeur voor stadsrandbossen.

Daarnaast dient er op gewaakt te worden dat bosuitbreiding steeds afgewogen wordt t.o.v. andere invullingen. Dit is zeker van groot belang in het kader van ecologisch verantwoorde

⁵⁷ Er kunnen enkel beheersovereenkomsten met de provincie gesloten worden voor pakketten die niet door het Vlaamse Gewest worden aangeboden, en voor zover ze aan de Europese Commissie ter goedkeuring worden voorgelegd.

⁵⁸ Streefcijfer AMINAL, Afdeling Bos & Groen (2001).

bosuitbreiding waarbij nagegaan moet worden welke invulling op die plaats optimaal is, bijvoorbeeld bos versus heide.

De provincie neemt maatregelen om de volgende principes te stimuleren:

- nagaan van mogelijkheid tot spontane verbossing versus aanplanting;
- gebruik van inheemse en standplaatsgeschikte boomsoorten;
- gebruik van autochtoon materiaal;
- toelaten/behoud van open plekken in het bos;
- maximale toepassing van de principes van natuurgetrouw bosbeheer in het geval van ecologisch verantwoorde bosuitbreiding.

Als prioritaire bosuitbreidingsgebieden worden binnen de provincie Oost-Vlaanderen de volgende locaties, opgedeeld volgens deelruimten, vooropgesteld⁵⁹:

→ DEKZANDRUGGEN EN ZANDIG VLAANDEREN

Omgeving van het Drongengoedbos, omgeving van het Leen en de Lembeekse bossen, bossen van Maria-Aalter, Markettebossen en omgeving, bossen van de Gentse Kanaalzone, bossen van dekzandrug Wachtebeke – Stekene en de bosgordel Lochristi – St.-Niklaas, omgeving Lokeren, omgeving Beveren, omgeving oud vliegveld te Oostakker, omgeving Kastelensite Zwijnaarde - De Pinte - Sint-Martens-Latem.

→ RIVIERVALLEIEN EN DEPRESSIES

Bossen omgeving Deinze, Vinderhoutse bossen, bossen omgeving De Pinte, bosgebied kasteel Ooidonk - Scheldevelde-Rosdam, bossen omgeving Gentbrugge, Berlarebroek, stadsbos Dendermonde en de bossen in Vlassenbroek.

→ ZANDLEEMGEBIED

Omgeving Makkegemse bossen (Merelbeke – Melle – Oosterzele), Gentbos – Aalmoezenijebos (Merelbeke-Gontrode), omgeving Wetteren, Hospicebossen (langs de E17 tussen Nazareth en De Pinte), Baaigembos, Bavegemse Beek, bosgebied van het kasteel van Lozer bij Kruishoutem, bossen van Oosterzele, bossen van Serskamp en Oordegem, Buggenhoutbos, Faluintjes - Kravaalbos (omgeving Aalst), Neigembos, Stadsbos Ninove en Stadsbos Zottegem.

→ VLAAMSE ARDENNEN EN ZWALMSTREEK

Bosgordel Vlaamse Ardennen: Kluisbos, Feelbos, Beiaardbos, Hoogberg, Bois Joly, Koppenberg, Hayesbos, Brakelbos, Muziekbos, Moerbekebos, Trimpontbos, Bos 't Ename, omgeving Geraardsbergen – Ronse – Oudenaarde.

⁵⁹ Gezien bosuitbreiding een gewestelijke bevoegdheid is, moeten deze selecties als een suggestie naar het Vlaamse Gewest geïnterpreteerd worden.

5.6. Stiltegebieden

Het aantal stiltegebieden, waar natuurlijke geluiden de omgevingsvreemde geluiden domineren, is sterk verminderd. De provincie zal potentiële stiltegebieden opsporen en karakteriseren. Overeenkomstig de opties genomen in het Provinciaal Milieu- en Natuurbeleidsplan zullen die gebieden, die ook in andere milieusectoren een zekere kwaliteit vertonen, de voorkeur krijgen. Op die manier kan worden gestreefd naar een integrale milieukwaliteit van het gebied.

De provincie streeft ernaar om de bestaande geluidskwaliteit in de stiltegebieden te bewaren. Stilte staat niet voor 'afwezigheid van geluid', maar wel voor 'afwezigheid van versturende, omgevingsvreemde geluiden'. De stiltegebieden worden afgebakend in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen.

→ ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR EEN STILTEGEBIED

- behoud en versterking van de goede natuurlijke akoestische kwaliteit;
- geen lokalisatie van nieuwe functies in een ruime omgeving die een bijkomende geluidsbelasting inhouden;
- verkeersmaatregelen om bijkomende lawaaihinder in het gebied te voorkomen, onder meer verhinderen van sluipverkeer, invoeren van snelheidsbeperkingen, waar mogelijk verkeersvrij of -luw maken van straten, gebruik van aangepaste wegbedekking;
- bevorderen van natuurgerichte en stille recreatie (wandelen, fietsen, paardrijden, ...).

5.7. Integraal waterbeleid

Het watersysteem wordt beschouwd als een samenhangend en functioneel geheel van oppervlaktewater, grondwater, onderwaterbodems, oevers, technische infrastructuur met inbegrip van de daarin voorkomende ecotopen en alle bijbehorende fysische, chemische en biologische kenmerken en processen. De objectieven van dit integraal waterbeleid zijn slechts te realiseren via de integratie van milieubeleid, ruimtelijk beleid en het beheer van de waterlopen.

Bij de opmaak van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen en op de redactie van stedenbouwkundige verordeningen zal de provincie stedenbouwkundige voorschriften opstellen, die een uitwerking inhouden van de principes van het integraal waterbeleid. Deze stedenbouwkundige voorschriften kunnen betrekking hebben op: het beperken van de verharde oppervlakten, het bevorderen van de infiltratie van het regenwater, het ondersteunen van het behoud van de waterberging van beken en rivieren, het hanteren van een bouwverbod in valleigebieden, de aanleg van bufferstroken langs de waterlopen.

In de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen kunnen volgende elementen afgebakend worden: bufferstroken, overstromingsgebieden, spaar- en wachtbekkens, locaties voor de lagunering en berging van ruimingsspecie en verdrogings-, zettings- en verziltingsgevoelige gebieden van bovenlokaal belang.

→ MOGELIJKE ACTIES

- De provincie kan in functie van de ruimtelijke ondersteuning van het integraal waterbeleid onderzoeken welke de mogelijkheden zijn voor de opmaak van een stedenbouwkundige

- verordening voor de tot haar bevoegdheid behorende waterlopen.
- Bij de opmaak van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen zal de provincie telkens stedenbouwkundige voorschriften opstellen die een uitwerking vormen van het integraal waterbeleid.

▶ 6. GEWENSTE AGRARISCHE STRUCTUUR

6.1. Taakstelling

Volgens de omzendbrief R0/96/6 is de taak van de provincie op vlak van land- en tuinbouw: het aangeven van ontwikkelingsperspectieven en maatregelen voor de agrarische macrostructuur. Het kader waarbinnen dit moet gebeuren wordt gegeven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: de Vlaamse overheid zal in ruimtelijke uitvoeringsplannen 750 000 ha agrarisch gebied afbakenen, waarvan 70 000 ha natuurverwevingsgebied. Daarnaast zal de Vlaamse overheid ook bouwvrije zones afbakenen.

Voor de provinciale en lokale overheden komt het erop aan binnen de afbakening van de gebieden van de agrarische structuur maatregelen uit te werken die het agrarisch gebied ruimtelijk-structureel versterken. Hierbij is een belangrijk aandachtspunt het beperken en/of kanaliseren van het 'zonevreemd' gebruik in het agrarisch gebied (wonen, landbouw-aanverwante activiteiten, plattelandstoerisme, enz.). Zeker in de open landbouwgebieden komt het erop aan het agrarisch grondgebruik te bestendigen en de open ruimte te behouden.

Teneinde het agrarisch gebied te versterken, worden ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld voor de deelgebieden van de agrarische macrostructuur in Oost-Vlaanderen. Daarnaast geeft de provincie aanwijzingen voor de uitwerking van het luik land- en tuinbouw in de gemeentelijke structuurplanning, via een differentiatie van de agrarische gebieden van lokaal belang.

6.2. Doelstellingen

Bij de opmaak van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen en bij het adviseren van structuur- en uitvoeringsplannen van andere overheden, zal de provincie toetsen aan de volgende doelstellingen m.b.t. de agrarische structuur:

→ RUIMTELIJK-STRUCTUREEL VERSTERKEN VAN HET AGRARISCH GEBIED

In het agrarisch gebied is land- en tuinbouw de hoofdfunctie. Maar het is zeker niet de enige functie. Andere functies in het agrarisch gebied zijn: wonen (mits voldaan aan bepaalde randvoorwaarden), aan de land- en tuinbouw aanverwante activiteiten, natuurverbinding en -verweving, hoeve- en plattelandstoerisme, enz.

De ontwikkeling van deze functies in het agrarisch gebied dient in de toekomst meer gekanaliseerd te worden. Dit kan door een differentiatie van het agrarisch gebied in functie van de bebouwingsmogelijkheden. Afhankelijk van de aard van het gebied (bebouwings- en versnipperingsgraad, intrinsieke bodemgeschiktheid, enz.) kunnen in een gebied bepaalde activiteiten gestimuleerd of afgeremd worden.⁶⁰ De verwachting dat een potentieel groot aantal bedrijfszetels zullen vrijkomen, vraagt om

⁶⁰ Aanvullend op differentiatie op Vlaams niveau in 'bouwvrije zones' (cf. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen).

een specifiek beleid ten aanzien van vrijkomende bedrijfsgebouwen.

REALISEREN VAN GEBIEDSGEBONDEN POTENTIES IN DE LAND- EN TUINBOUW

→

Er zijn in Oost-Vlaanderen diverse (landbouw)gebieden, waar in meer of mindere mate diverse concentratiegebieden van (sub)sectoren van de land- en tuinbouw voorkomen. In Gent en omgeving, het Waasland en het Meetjesland zijn vooral die productierichtingen belangrijk die op een relatief kleine oppervlakte een hoge economische waarde genereren (sierteelt, veredeling, intensieve groenteteelt, enz.). In het zuiden van de provincie zijn vooral de akkerbouw en de rundveehouderij belangrijk.

Via gebiedsgerichte en sectorgerichte maatregelen moet de agrarische macrostructuur versterkt worden. Door te komen tot een proactief ontwikkelingsmodel voor de land- en tuinbouw, kan voldoende tegengewicht worden gegeven aan de externe druk op het land- en tuinbouwareaal.

STRATEGIE VOOR HET BEHOUD VAN DE LANDBOUW IN DE VALLEIGEBIEDEN

→

De landbouw heeft steeds een belangrijke rol gehad in het behoud van de valleigebieden van Schelde, Leie, Dender, Durme en Moervaart. In de toekomst zullen landbouw en natuur hier de belangrijke functies blijven. De landbouw moet wel rekening houden met de beperkingen die in het kader van natuurontwikkeling aan de bedrijfsvoering gesteld worden (bemesting, mestafzet, extensifiëring productie, vernatting percelen, enz.). Binnen de valleigebieden is het wenselijk dat de (provinciale) overheid maatregelen neemt waarbij de landbouwers ondersteund en begeleid worden bij het inpassen van (natuur)doelstellingen in de agrarische bedrijfsvoering.

COHERENT BELEID T.A.V. DE VERBREDE TAAKSTELLING VAN DE LAND- EN TUINBOUW

→

Van de land- en tuinbouw wordt verwacht dat zij mee evolueert met de nieuwe inzichten en eisen van de maatschappij, bv. op het vlak van milieuhygiëne, dierenwelzijn, duurzame landbouw, enz.. Daarbij wordt steeds meer belang gehecht aan het multifunctionele takenpakket van de land- en tuinbouwer: als voedselproducent, als beheerder van de open ruimte, als participant in recreatief medegebruik, enz.

Een coherent beleid t.a.v. dat multifunctionele takenpakket moet de land- en tuinbouwer de kans geven zich als economisch leefbare entiteit te ontwikkelen in functie van die nieuwe behoeften. In dit verband is het belangrijk dat er een afstemming gebeurt tussen de verschillende beleidsdomeinen die een impact hebben op de land- en tuinbouw.

CREËREN VAN ONTWIKKELINGSMOGELIJKHEDEN VOOR LAND- EN TUINBOUWBEDRIJVEN GELEGEN IN GEBIEDEN WAAR LAND- EN TUINBOUW NIET DE HOOFDFUNCTIE IS EN VOOR AAN DE LAND- EN TUINBOUW AANVERWANTE ACTIVITEITEN

→

Voor toekomstgerichte land- en tuinbouwbedrijven die gelegen zijn in gebieden waar land- en tuinbouw niet de hoofdfunctie is, moeten binnen bepaalde randvoorwaarden ontwikkelingsmogelijkheden voorzien worden⁶¹. Hierbij is gebiedsgerichte differentiatie mogelijk, in functie van de landbouwkundige, landschappelijke en/of ecologische kwaliteiten van het gebied.

⁶¹ Zie ook wijziging van 19 juli 2002 van het decreet ruimtelijke ordening van 18 mei 1999.

Voor andere, aan de land- en tuinbouw aanverwante activiteiten (bv. tuinaanleg, dieren-asielen) moeten ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven geformuleerd worden. In het kader van bijkomend onderzoek naar passende benutting van vrijkomende agrarische bedrijfszetels (zie verder) moet nagegaan worden of deze activiteiten mogelijkwijze gesitueerd kunnen worden in gebieden waar land- en tuinbouw de hoofdfunctie is.

6.3. Gewenste agrarische structuur

De gewenste agrarische structuur wordt vertaald naar een gewenste ruimtelijke agrarische structuur aan de hand van een aantal ruimtelijke principes. Daarbij wordt de ruimtelijke agrarische structuur gedifferentieerd in deelgebieden op basis van agrarische mogelijkheden en knelpunten. Daarnaast wordt de agrarische structuur gedifferentieerd in overeenstemming met verbrede doelstellingen van de landbouw als openruimtebeheerder.

POLDERS VAN HET MEETJESLAND EN HET WAASLAND

- Zowel landschappelijk als landbouwkundig zijn de polders van grote betekenis. De grondbehoefte van de sector (akkerbouw en rundveehouderij) is de voornaamste agrarische ruimtegebruiker.

Het aandeel 'wijkers' in vergelijking met Oost-Vlaanderen is in dit gebied relatief klein. Rekening houdend met het grondgebonden karakter van de belangrijkste productierichtingen enerzijds en de gebiedsgerichte beperkingen inzake mestafzet anderzijds, moet landbouwgrond maximaal ter beschikking blijven voor een duurzame landbouw. Het aansnijden van landbouwgebruikspercelen voor bebouwing wordt zoveel mogelijk tegengegaan.

Agrarische bebouwing respecteert de waardevolle open landschapskarakteristieken. Bijkomende gebouwen sluiten zoveel mogelijk aan bij de bestaande gebouwen. Als er bij bedrijfsbeëindiging bedrijfsgebouwen met inbegrip van woningen vrijkomen, blijven ze integraal deel uitmaken van de agrarische structuur en komen ze prioritair in aanmerking voor nieuwe of herlokalisering agrarische bedrijven. De overheid neemt stimulerende maatregelen om de landschappelijke integratie van gebouwen te bevorderen en om cultuurhistorisch waardevolle gebouwen zoveel mogelijk in een moderne landbouwbedrijfsvoering in te passen.

Economische meerwaarde kan worden gecreëerd door horizontale verruiming (schaalvergroting) of verticale verruiming (despecialisatie). Agrarische verbreding vindt plaats door de ontwikkeling van laagdynamische nevenfuncties op het bedrijf (hoevetoerisme, beperkte thuisverkoop, recreatief medegebruik, natuurbeheer).

Vanwege het specifieke karakter moet de landbouwontwikkeling rekening houden met de aanwezige natuurwaarden. De laaggelegen gronden, zoals de kreekranden, de oude kreken en de voormalige kreekgraslanden, verdienen bijzonder aandacht als buffer tussen het omringende landbouwgebied en de kreken, en als potentieel broedgebied voor vogels.

Om de leefbaarheid van de openruimtefuncties, de bedrijfszekerheid van de landbouwbedrijven en de woonkwaliteit in de polderdorpen te behouden, moet de haven duidelijk begrensd en gebufferd worden.

ZANDSTREEK TEN NOORDWESTEN VAN GENT

- In het gebied komen nog belangrijke aaneengesloten landbouwgebieden voor. Ze worden maximaal behouden. De provincie suggereert aan de Vlaamse overheid om de landbouwstructuur hier verder te optimaliseren, bv. via ruilverkaveling of kavelruil.

Een bijzonder aandachtspunt is het relatief groot aantal 'wijkers' in de omgeving van Gent, Kruishoutem en Nazareth. Het grondgebonden karakter van vele 'wijkers' impliceert dat hier extra maatregelen gewenst zijn om het landbouwareaal te behouden en van verdere versnippering te vrijwaren.

Globaal genomen is de zandstreek ten noordwesten van Gent een dynamische landbouwstreek. De rundveehouderij wordt als ruimtelijke drager ondersteund.

In het waterwingebied van Kluizen dienen zich ontwikkelingsperspectieven aan voor een duurzame rundveehouderij. Opmaak en analyse van een mineralenbalans, aangepast graslandbeheer, enz. kunnen de sector ondersteunen bij het inbouwen van milieukundige beperkingen in de agrarische bedrijfsvoering. Daarnaast zijn er mogelijkheden op het vlak van productdifferentiatie, verticale integratie, kostprijsminimalisatie, alternatieve teelten en de productie van non-food. Een belangrijke voorwaarde is dat de sector over voldoende grond kan beschikken.

Het gebied heeft ook potenties voor de ontwikkeling van de sierteelt, de boomkwekerij en de groenteteelt. Het bosboomkwekerijgebied van Maldegem en omgeving wordt ruimtelijk geoptimaliseerd. Overwinteringsserres en serres voor de opweek van planten, loodsen, containervelden en waterreservoirs zijn inherent aan de bedrijfsvoering. Ook de sierteelt en de glasgroenteteelt hebben hier nog groeipotentieel. Door de afbakening van 'ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw' in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, worden aan de glastuinbouw bijkomende ontwikkelingskansen gegeven.

Economisch gezien is de intensieve veehouderij de belangrijkste productietak van deze regio. Deze sector wordt ruimtelijk ondersteund door het voorzien van locaties voor mestverwerking: de provincie neemt stimulerende maatregelen om mestverwerking op het bedrijf te stimuleren, maar voorziet – in functie van een specifieke behoefte – ook locaties voor mid- of grootschalige mestverwerking. Die locaties zijn gesitueerd op regionale bedrijventerreinen voor afvalverwerking nabij de kleinstedelijke gebieden of specifiek economische knooppunten.

De provincie vraagt aan de Vlaamse overheid om ook een locatie voor grootschalige mestverwerking te voorzien in de Gentse Kanaalzone.

In het gebied zijn ook heel wat loonwerkers, toeleverende en verwerkende bedrijven gevestigd. Hierdoor moet er ruimte blijven voor grote, bijkomende agrarische gebouwen, zoals opslagloodsen, gebouwen voor loonwerkers, enz. Die grote gebouwen sluiten wel aan bij bestaande bedrijfsgebouwen. De provincie neemt maatregelen om hun integratie in het landschap te bevorderen.

In de beekvalleien en in de nabijheid van bos- en natuurgebieden moet de landbouwontwikkeling extra zorg dragen voor de aanwezige natuurwaarden.

ZANDSTREEK TEN NOORDOOSTEN VAN GENT

→ Een gemengde landbouw met een divers aanbod wordt gestimuleerd in overeenstemming met de agrarische mogelijkheden en fysieke kwetsbaarheden. Daarbij wordt de ontwikkeling van de specifieke subsectoren ruimtelijk ondersteund:

- sierteelt in de omgeving van Gent en Lochristi;
- boomkwekerij in de omgeving van Wetteren, Wichelen en Oosterzele⁶²;
- veredeling in het Waasland;
- glasgroenteteelt in Beveren, Stekene en Hamme;
- fruitteelt in het Waasland.

In het gebied komen nog enkele belangrijke openruimtegebieden voor. Binnen de openruimtecorridors van provinciaal belang is het behoud van de oppervlaktebehoevende sectoren (akkerbouw, rundveehouderij) belangrijk.

De provincie vraagt aan de Vlaamse overheid om de landbouwstructuur er verder te optimaliseren, bv. via landinrichting, ruilverkaveling of kavelruil. Voor de bedrijven zelf zijn er mogelijkheden op het vlak van productdifferentiatie, verticale integratie, kostprijsminimalisatie, alternatieve teelten en de productie van non-food.

De verankering en kwalitatieve versterking van de sierteelt in de regio zijn een prioriteit. Uitbreidingsmogelijkheden dienen zich aan richting Lochristi, Lokeren, Wachtebeke, Moerbeke, Laarne, enz. In het Waasland (Stekene, Beveren, enz.) wordt de glasgroenteteelt ruimtelijk ondersteund. Door de afbakening van 'ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw' in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, worden aan de glastuinbouw bijkomende ontwikkelingskansen gegeven. In Wetteren en Wichelen⁶³ moet de landbouwstructuur geoptimaliseerd worden in functie van de boomkwekerij.

In het Waasland is de varkenshouderij de belangrijkste productietak. Deze sector wordt ruimtelijk ondersteund door het voorzien van locaties voor mestverwerking: de provincie neemt stimulerende maatregelen om mestverwerking op het bedrijf te stimuleren, maar voorziet in functie van de behoefte ook locaties voor mid- of grootschalige mestverwerking. Deze locaties zijn gesitueerd op regionale bedrijventerreinen voor afvalverwerking, nabij de kleinstedelijke gebieden of specifiek economische knooppunten.

In het gebied zijn ook heel wat loonwerkers, toeleverende en verwerkende bedrijven gevestigd. Hierdoor moet er ruimte blijven voor grote, bijkomende agrarische gebouwen, zoals opslagloodsen, gebouwen voor loonwerkers, enz. Die grote gebouwen sluiten wel aan bij bestaande bedrijfsgebouwen. De provincie neemt maatregelen om hun integratie in het landschap te bevorderen.

De provincie vraagt aan de Vlaamse overheid om ook één of meerdere locaties voor mid- of grootschalige mestverwerking te voorzien in de Waaslandhaven.

In de beekvalleien en overstromingsgebieden en in de omgeving van bos- en natuurgebieden moet de landbouw extra zorg dragen voor de aanwezige natuurwaarden.

⁶² Oosterzele ligt op de grens van de zandleemstreek van oostelijk Oost-Vlaanderen en de zandleemstreek van zuidelijk Oost-Vlaanderen.

⁶³ Het boomkwekerijgebied van Wetteren en Wichelen maakt deel uit van zowel de zandstreek ten noordoosten van Gent als de zandleemstreek van oostelijk Oost-Vlaanderen.

ZANDLEEMSTREEK VAN OOSTELIJK OOST-VLAANDEREN

→ In het gebied gelegen tussen Gent en Brussel komen nagenoeg geen grote aaneengesloten landbouwgebieden voor. De kleinere landbouwgebieden binnen 'openruimtekamers' dienen zo veel mogelijk behouden te blijven. Het aansnijden van landbouwgebruikspcelen wordt zoveel mogelijk tegengegaan.

Rekening houdend met het groot aantal 'wijkers' in het gebied zijn ruimtelijkondersteunende maatregelen ten behoeve van een duurzame landbouw noodzakelijk om het risico op inbeslagname van landbouwgebied door andere sectoren tegen te gaan, alsook het risico op versnippering door vertuining.

Binnen de openruimtekamers is het behoud van de oppervlaktebehoevende sectoren (rundveehouderij, akkerbouw) belangrijk. Agrarische vernieuwing is gericht op de ondersteuning van de rundveehouderij door investeringen in de landbouwinfrastructuur. Daarbij moet aandacht worden besteed aan de ontsluiting van de landbouwpercelen, die moeten aangepast zijn aan de hedendaagse bedrijfsvoering (cf. grote landbouwmachines). Voor de bedrijven zelf zijn er mogelijkheden op het vlak van productdifferentiatie, verticale integratie, kostprijsminimalisatie, alternatieve teelten en de productie van non-food.

Het gebied heeft ook mogelijkheden voor de ontwikkeling van de sierteelt en de glas-groenteteelt. Door de afbakening van 'ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw' in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, worden aan de glastuinbouw bijkomende ontwikkelingskansen gegeven. In de omgeving van Wetteren, Wichelen en Oosterzele dient de landbouwstructuur geoptimaliseerd te worden in functie van de boomkwekerij. Overwinteringsserres, serres voor de opkweek van planten, loodsen, containervelden en waterreservoirs zijn inherent aan de bedrijfsvoering.

Om de inrichting van het buitengebied te optimaliseren, vraagt de provincie aan de Vlaamse overheid om hier, eventueel in uitvoering van een geïntegreerd, gebiedsgericht project, een landinrichtingsproject te realiseren.

In de beekvalleien en in de nabijheid van bos- en natuurgebieden moet de landbouwontwikkeling extra zorg dragen voor de aanwezige natuurwaarden.

ZANDLEEMSTREEK VAN ZUIDELIJK OOST-VLAANDEREN

→ In dit gebied komen nog vele grote aaneengesloten landbouwgebieden voor. Ze worden maximaal behouden. Het aansnijden van landbouwgebruikspcelen voor bebouwing wordt zoveel mogelijk tegengegaan. Een meer gediversifieerde grondgebonden landbouw wordt ruimtelijk gestimuleerd.

Agrarische bebouwing respecteert de waardevolle open landschapskarakteristieken. Bijkomende gebouwen sluiten zoveel mogelijk aan bij de bestaande gebouwen. Als er bij bedrijfsbeëindiging bedrijfsgebouwen met inbegrip van woningen vrijkomen, blijven ze integraal deel uitmaken van de agrarische structuur en komen ze prioritair in aanmerking voor nieuwe of herlokalisierende agrarische bedrijven. De overheid neemt stimulerende maatregelen om de landschappelijke integratie van gebouwen te bevorderen en om cultuurhistorisch waardevolle gebouwen zoveel mogelijk in een moderne

landbouwbedrijfsvoering in te passen.

Het gebied heeft sterke mogelijkheden voor plattelandstoerisme. Daarom worden ter economische verbreding van de landbouw bijkomende ontwikkelingsperspectieven toegekend voor hoefvetoerisme. Die ontwikkeling moeten de leefbaarheid van het platteland versterken, zonder de ontwikkeling van de landbouw te belemmeren of de agrarische ruimte te versnipperen.

Verwijzend naar het relatief groot aantal wijkers in dit gebied, met name ter hoogte van Zingem, Gavere, Zwalm en Horebeke, zijn ruimtelijkondersteunende maatregelen ten behoeve van een duurzame landbouw noodzakelijk. Bij het zoeken naar een passende benutting van vrijkomende agrarische bedrijfszetels dient aansluiting gezocht te worden bij de primaire hoofdfuncties van het gebied (landbouw, recreatie en natuur).

De zandleemstreek heeft een zeer goede bodemgeschiktheid maar een kwetsbare bodem en waterhuishouding. Het zorgzaam omspringen met bodem en water is bijgevolg essentieel voor het behoud van de grote productiepotentie. Stimulerende maatregelen worden genomen voor een betere ruimtelijke buffering op erosiegevoelige bodems, van kwetsbaar grondwater, van brongebieden en beekvalleien. De provincie neemt ook stimulerende maatregelen om aanleg en onderhoud van kleine landschapselementen in de agrarische bedrijfsvoering op te nemen.

VALLEIGEBIEDEN VAN SCHELDE, DENDER, LEIE, DURME EN MOERVAART

- De landbouw heeft een belangrijke rol in het behoud van de valleigebieden van Schelde, Leie, Dender, Durme en Moervaart. In de toekomst moet de landbouw deze taak kunnen blijven vervullen, al moet ze rekening houden met de beperkingen die in het kader van natuurontwikkeling en integraal waterbeleid aan de bedrijfsvoering gesteld worden (bemesting, mestafzet, extensifiëring productie, vernatting percelen, enz.).

Binnen de valleigebieden is het wenselijk dat de provinciale overheid maatregelen neemt waarbij de landbouwers ondersteund en begeleid worden bij het inpassen van (natuur)-doelstellingen in de agrarische bedrijfsvoering. Sensibiliseringsacties en voorbeeldprojecten zijn belangrijke instrumenten om verweving tussen landbouw en natuur te stimuleren.

STEDELIJKE GEBIEDEN

- Ook de stedelijke gebieden hebben nog een bepaalde landbouwfunctie. Hier wordt verwezen naar de ontwikkelingsperspectieven beschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.⁶⁴

In het kader van de afbakening van de (klein)stedelijke gebieden, moet aandacht gaan naar de ruimtelijke inpassing van de landbouw. Daarbij moet aandacht worden besteed aan de ruimtelijke problematiek van 'zonevreemde' land- en tuinbouwbedrijven.

6.4. Differentiatie van de gebieden van de agrarische structuur

⁶⁴ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: waarborgen voor landbouw in stedelijke gebieden, p. 369.

RUIMTELIJK BELEID BIJ VRIJKOMEN VAN AGRARISCHE LANDBOUWBEDRIJVEN

- Doelstelling van het plattelandsbeleid is een coherent en duurzaam kader scheppen dat garanties biedt voor de toekomst en het behoud van het platteland, naast de bevordering van de werkgelegenheid. De toekomst van de landbouwsector is nauw verbonden met een evenwichtige ontwikkeling van het platteland. Eén facet hiervan is het streven naar verbreding en ontwikkeling van nieuwe economische dragers.

In de komende jaren zal naar verwachting in stijgende mate sprake zijn van agrarische bedrijfsbeëindigingen. Gezien de toename van deze problematiek in het buitengebied is een zorgvuldige benadering gewenst.

Er moet vertrokken worden van het principe dat in agrarische gebouwen de agrarische functie zoveel mogelijk behouden moeten blijven. Als er bij bedrijfsbeëindiging bedrijfsgebouwen m.i.v. woningen vrijkomen, moeten ze integraal deel uitmaken van de agrarische structuur en moeten ze prioritair in aanmerking komen voor nieuwe of herlokalisierende agrarische bedrijven.

Er wordt dus vastgehouden aan het uitgangspunt om niet-agrarische ontwikkelingen in het agrarische gebied niet toe te staan. Dit is ook het uitgangspunt van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Gezien echter de uitbreiding van de problematiek en de onwenselijkheid van leegstand in het buitengebied, kan het nuttig zijn om aanvullend op bovengenoemd beleidsuitgangspunt de mogelijkheden voor een passend gebruik uit te breiden. De provincie vraagt de Vlaamse overheid om in overleg met de provincie en de gemeenten, een gebiedsgericht beleid uit te werken ten aanzien van vrijkomende agrarische landbouwbedrijven.

Daarbij zou het uitgangspunt moeten zijn dat nieuwe functies moeten passen bij de aard van het buitengebied en dat de schaal van de bebouwing geen schadelijke gevolgen mag hebben voor de agrarische productiefunctie en de andere functies van het buitengebied. Dit zou ook geen onevenredige toename van de mobiliteit tot gevolg mogen hebben. Bij het zoeken naar passende functies voor de overige vrijkomende gebouwen dient aansluiting gezocht te worden bij de primaire hoofdfuncties en de ontwikkelingsrichting van het gebied (landbouw, natuur en bos).

In de toekomst zal ook een beleidskader uitgewerkt worden voor stoeterijen en hondenkennels.

LOCATIES VOOR MESTVERWERKING

- Gezien het belang van de veredelingssector in Oost-Vlaanderen, moeten vanuit het provinciaal niveau de nodige maatregelen genomen worden om mestverwerking mogelijk te maken. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is het aanduiden van geschikte locaties voor mestverwerking, waar nieuwe initiatieven zowel een bouw- als een milieuvergunning kunnen krijgen.

Volgens de Vlaamse overheid kunnen er 3 types mestbe- en -verwerking onderscheiden worden⁶⁵:

- kleinschalige, bedrijfsgebonden verwerking;
- kleinschalige, collectieve initiatieven;
- grootschalige initiatieven.

De kleinschalige, bedrijfsgebonden initiatieven zijn gesitueerd in het agrarisch gebied, op het bedrijf zelf.

De kleinschalige, collectieve initiatieven moeten in principe op lokale bedrijventerreinen gevestigd zijn. De beleidsmatige bevoegdheid hiervoor ligt bij de gemeente die de invulling van de lokale bedrijventerreinen concreet moet vastleggen.

De grootschalige initiatieven horen volgens de omzendbrief thuis op gemengde regionale bedrijventerreinen of op specifieke regionale bedrijventerreinen voor afvalverwerking en –recyclage.

Gezien het bovenlokaal belang van mestverwerking en rekening houdend met het not-in-my-backyard-syndroom dat hier speelt, hebben zowel Vlaanderen als de provincies een belangrijke taakstelling in het aanduiden van locaties voor mestverwerking.

De afbakening van (nieuwe) regionale bedrijventerreinen in groot- en regionaalstedelijke gebieden gebeurt door Vlaanderen. De afbakening van (nieuwe) regionale bedrijventerreinen in kleinstedelijke gebieden en in economische knooppunten gebeurt door de provincie.

Op basis van onderstaande criteria moeten een aantal steden en/of gemeenten geselecteerd worden waar op een nieuw regionaal bedrijventerrein mestverwerking gerealiseerd kan worden.

Bij het aanduiden van 'bedrijventerreinen voor afvalverwerking' waar ook mestverwerking moet kunnen, moet rekening gehouden worden met bijkomende criteria:

- nabijheid van een mestoverschotgebied (Waasland of Meetjesland);
- bereikbaarheid en transport (cf. nabijheid van een secundaire weg noodzakelijk voor zwaar transport op korte en lange afstand, voor de aanvoer van mest);
- nabijheid van een waterwingebied (een mestverwerkingsinstallatie kan niet in oppervlaktewaterwingebied gelegen zijn).

Naast deze algemene criteria zijn er meer specifieke criteria die afhangen van de toegepaste verwerkingstechniek, o.m.:

- nabijheid van een grote waterloop voor lozing van grote debieten effluent (bij zuivering van de dunne fractie tot loosbaar effluent);
- de grootte van het terrein (de oppervlakte nodig voor mestverwerking is vaak afhankelijk van de toegepaste techniek);
- bepaalde installaties kunnen stroom opwekken om de vrijgekomen verbrandingswarmte of de gevormde brandbare gassen nuttig te gebruiken; deze moeten dus ook vlot aangesloten kunnen worden op het elektriciteitsnet;
- voor installaties die de dikke fractie verder gaan drogen, kan de restwarmte van een

⁶⁵ Cf. Omzendbrief RO/2000/02 van 6 december 2000 betreffende de inplanting van mestverwerkingsinstallaties in agrarisch gebied.

- naastgelegen bedrijf (bv. huisvuilverbranding) eventueel nuttig gebruikt worden;
- verenigbaarheid met de omgeving (de realisatie van een mestverwerkingsinstallatie hangt sterk af van de verenigbaarheid met de omgeving, bv. ten opzichte van woongebieden of natuurreservaten maar ook ten opzichte van bepaalde bedrijfsactiviteiten (bv. voedingsbedrijven).

Verder moet er rekening mee gehouden worden dat de meeste initiatieven relatief veel ruimte nodig hebben voor de biologische behandeling van de dunne fractie en eventueel de stockage van afgewerkt product of het composteren van de dikke fractie.

In een studie van het Vlaams Coördinatiecentrum voor Mestverwerking wordt aangetoond dat tegen 2003 Oost-Vlaanderen minstens 400 000 ton varkensmest moet kunnen verwerken.

LOCATIES VOOR GLASTUINBOUW

- De provincie zal in overleg met de Vlaamse overheid, de betrokken gemeentebesturen en de sector 'ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw' afbakenen en er ordenings- en inrichtingsprincipes vastleggen. De ligging van die gebieden wordt getoetst aan een aantal criteria, o.m. inzake landschappelijke inkadering en ontsluitingsmogelijkheden. De vestiging van nieuwe starters (nieuwbouw van een serrebedrijf) zou zoveel mogelijk in die ontwikkelingsgebieden gesitueerd moeten zijn.

In die gebieden worden vanuit het ruimtelijk beleid maatregelen genomen om de concentratie van glastuinbouw in die gebieden te behouden en uitspreiding naar andere gebieden te beperken. Dat kan door het valoriseren en het versterken van de aanwezige infrastructuur (gemeenschappelijke voorzieningen en afvalwaterzuivering, toeleverings-, opleidings- en afzetstructuur, warmtebronnen, enz.). Binnen die gebieden worden buffers tussen de individuele bedrijven ingericht en wordt de glastuinbouw optimaal verweven met grondgebonden landbouwactiviteiten.

Buiten de ontwikkelingsgebieden is slechts een beperkte ontwikkeling van de glas-tuinbouw mogelijk. In functie van een lokaal aangetoonde behoefte (bv. groei van een bestaand bedrijf, herlokalisatie naar aanleiding van een bestemmingswijziging) kan een gemeente in een ruimtelijk uitvoeringsplan een lokaal glastuinbouwgebied afbakenen en inrichten. Meer dan in de concentratiegebieden voor glastuinbouw zal een ruimtelijk kwalitatieve afweging moeten gebeuren, o.m. op basis van agrarische, landschappelijke en ecologische overwegingen en ontsluitingsmogelijkheden. Lokale gebieden voor glastuinbouw sluiten zoveel mogelijk aan bij de stedelijke gebieden of de grote kernen van het buitengebied.

AFBAKENINGS- EN INRICHTINGSPLANNEN T.B.V. DE AGRARISCHE STRUCTUUR

- Binnen de gebieden van de agrarische structuur kan de provincie ruimtelijke uitvoeringsplannen maken om de landbouwstructuur te optimaliseren. Dit gebeurt volgens het principe van de subsidiariteit en in nauw overleg met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeentebesturen en de in de planningsfase te bepalen betrokken actoren.

Zo'n ruimtelijk uitvoeringsplan kan tot doel hebben om:

- landbouwgebieden te structureren (bv. via kavelruil);

- te voorzien in gezamenlijke infrastructuur voor landbouwbedrijven (bv. kleinschalige waterzuivering, opvang van regenwater, mestopslag);
- te voorzien in aanleg van kleine landschapselementen en/of landschapsversterkende maatregelen;
- enz.

Dergelijke RUP's kunnen gezien worden als 'kleinschalige vormen van landinrichting' waarbij kavelruil en andere instrumenten ingezet worden die zowel landbouwdoelstellingen als doelstellingen inzake natuur en milieu, landschap en recreatie kunnen verwezenlijken.

In de natuurverbingsgebieden worden geen aparte uitvoeringsplannen opgemaakt ter optimalisering van de landbouwstructuur. Gelijktijdig bij het onderzoek naar mogelijke maatregelen ten behoeve van de natuurverbingsfunctie (zie hoofdstuk natuur), zal onderzocht worden of maatregelen ter optimalisering van de landbouwstructuur wenselijk en/of noodzakelijk zijn.

6.5. Aanwijzingen voor differentiatie van agrarische gebieden van lokaal belang

Met als doel het agrarisch gebied te versterken is het voor gemeenten zinvol een onderscheid te maken tussen 'open landbouwgebieden van lokaal belang' en 'multifunctionele landbouwgebieden van lokaal belang'.⁶⁶

Binnen die gebieden kan dan een beleid gevoerd worden dat ofwel gericht is op het behoud van de open ruimte en het agrarisch grondgebruik, met aandacht voor de ontwikkeling van laagdynamische functies, ofwel op het creëren van specifieke ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijven die in open landbouwgebieden niet of zeer geringe ontwikkelingskansen hebben.

De provincie vraagt aan de Vlaamse overheid om in overleg met de provincies en de gemeenten, een gebiedsgericht kader uit te werken waarbij leegstaande bedrijfsgebouwen ingezet worden in het kader van plattelandsverbreding.

OPEN LANDBOUWGEBIEDEN VAN LOKAAL BELANG

→ De 'open landbouwgebieden van lokaal belang' zijn gelegen in gebieden met verspreide bedrijfszetels en weinig andere bebouwing. Het gaat om gebieden waarvan het grondgebruik in hoofdzaak agrarisch is en die landbouwkundig een goede structuur hebben: grotere kavels, beperkte versnippering, goede bereikbaarheid, enz. Naast de landbouwkundige waarde hebben die gebieden een belangrijke rol te vervullen in het behoud van de open ruimte.

In de 'open landbouwgebieden van lokaal belang' is het beleid gericht op het bestendigen van het agrarisch grondgebruik ten behoeve van de beroepslandbouw. Hier kunnen maatregelen genomen worden die de agrarische structuur optimaliseren in functie van de beroepslandbouw (bv. ruilverkaveling, kavelruil).

De ontwikkeling van niet-agrarische activiteiten (bv. particuliere woningen, landbouw

⁶⁶ Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de basisgegevens die op de Provinciale dienst Land- en Tuinbouw beschikbaar zijn.

aanverwante activiteiten) moet hier zoveel mogelijk afgeremd worden. De ontwikkeling van laagdynamische functies (hoevetoerisme, beperkte thuisverkoop, recreatief medegebruik, natuurbeheer) op het bedrijf is wel mogelijk.

In een aantal 'open landbouwgebieden van lokaal belang', waar naast landbouw ook natuurontwikkeling belangrijk is, kan het beleid gericht zijn op het verweven van landbouw en natuur. Volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bedraagt de oppervlakte natuurverwevingsgebied binnen de gebieden van de agrarische structuur, 70 000 ha. Beheersovereenkomsten zijn een belangrijk instrument om natuurverweving te realiseren. Concrete projecten en positief ondersteunende maatregelen moeten aan de bedrijfsleiders de kans bieden om op een economisch verantwoorde manier natuurbeheer in de agrarische bedrijfsvoering in te schakelen.

MULTIFUNCTIONELE LANDBOUWGEBIEDEN VAN LOKAAL BELANG

→ Naast de 'open landbouwgebieden van lokaal belang', kunnen er ook 'multifunctionele landbouwgebieden van lokaal belang' afgebakend worden. Deze gebieden zijn gelegen in gebieden die meer bebouwd en versnipperd zijn dan de open landbouwgebieden.

Binnen de 'multifunctionele landbouwgebieden van lokaal belang' moet het beleid gericht zijn op het creëren van specifieke ontwikkelingsmogelijkheden voor land- en tuinbouwbedrijven. Dit is zeker zo voor veredelings- en glastuinbouwbedrijven waarvoor de ontwikkelingsmogelijkheden in de open landbouwgebieden beperkt zijn.

Teneinde de ontwikkelingskansen van land- en tuinbouwbedrijven binnen het agrarisch gebied te vergroten, is een betere afstemming van de wetgeving op de ruimtelijke ordening en de milieuwetgeving een randvoorwaarde.

Binnen de 'multifunctionele landbouwgebieden van lokaal belang' kan gebiedsgericht ook verbreding aangewezen zijn. Hiervoor wordt verwezen naar het beleidskader bij vrijkomen van agrarische landbouwbedrijven.

6.6. Acties voor de provincie

De provincie bakt, in overleg met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeentebesturen en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren, in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen 'ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw' af en start in dit verband een voorbereidend onderzoeksproject op.

De provincie bakt, in overleg met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeentebesturen en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren, in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen 'locaties voor mestverwerking' af en start in dit verband een voorbereidend onderzoeksproject op. Verder neemt de provincie maatregelen om mestverwerking (mestscheiding) op het bedrijf te stimuleren.

De provincie maakt, in overleg met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeentebesturen en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren, provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen op met als doel om in de gebieden van de agrarische structuur, de landbouwstructuur te optimaliseren.

Gewenste toeristisch-recreatieve structuur

De provincie zal overleg plegen met het Vlaamse Gewest, de Vlaamse provincies en de gemeenten, rond het uitwerken van een specifiek beleid inzake vrijkomende agrarische bedrijfszetels.

De provincie ondersteunt gemeenten bij het uitwerken van het luik landbouw in de gemeentelijke structuurplanning (cf. Studie Landelijk Gebied).

De provincie neemt stimulerende maatregelen om prioritair in de gebieden waar het historisch cultuurlandschap nog relatief goed bewaard is, de aanleg en het onderhoud van kleine landschapselementen in de agrarische bedrijfsvoering op te nemen, o.m. via de opmaak van landschapsplannen.

Prioritair in de natuurverbindingsgebieden van de agrarische structuur neemt de provincie het initiatief om via voorbeeld- en demonstratieprojecten land- en tuinbouwers te stimuleren natuurbeheer in de agrarische bedrijfsvoering op te nemen.

De provincie neemt stimulerende maatregelen om in de erosiegevoelige gebieden (Vlaamse Ardennen) gemeenten aan te zetten om erosiebestrijdingsplannen op te maken. Verder worden demonstratie- en voorbeeldprojecten opgestart die aan land- en tuinbouwers demonstreren hoe ze erosiebeperkende maatregelen in de agrarische bedrijfsvoering kunnen opnemen (bv. via demovelden).

De provincie neemt maatregelen om, op basis van de principes die vastgelegd worden in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, een geïntegreerd, gebiedsgericht en gedifferentieerd provinciaal plattelandsbeleidsplan uit te werken.

De provincie kan, in het kader van het provinciaal plattelandsbeleid, pilotprojecten opstarten die de herkenbaarheid van de Oost-Vlaamse plattelandsgebieden vergroten en de identiteit ervan versterken.

De provincie zal bekijken of het begrip 'agrobusinesscomplexen' een ruimtelijke meerwaarde kan betekenen en/of het wenselijk kan zijn om dergelijke 'landbouwclusters' in ruimtelijke uitvoeringsplannen af te bakenen.

De provincie zal een beleidskader uitwerken voor de delen van de valleigebieden die geen GEN, GENO of natuurverwevingsgebied zijn.

1. TAAKSTELLING

Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden een aantal specifieke taken m.b.t. toerisme en recreatie verwezen naar het provinciaal structuurplan, namelijk:

- het uitwerken van een visie op de toeristisch-recreatieve infrastructuur;
- het aanduiden van toeristische knooppunten of netwerken, en gebieden van primair toeristisch-recreatief belang.

De essentie van de ruimtelijke visie op toerisme en recreatie in het provinciaal structuurplan is de aanduiding van gebieden waar hoogdynamische infrastructuur kan worden ingeplant en gebieden waar dit moet worden vermeden. De ontwikkelingsmogelijkheden worden gekoppeld aan de verschillende selecties van de gewenste ruimtelijke structuur, zodat een gebiedsgerichte afweging kan gebeuren.

2. DOELSTELLINGEN

Het ondersteunen van het economisch en maatschappelijk belang van toerisme en recreatie

Het belang van toerisme en recreatie op economisch (tewerkstelling, inkomensvorming) en maatschappelijk (welzijn) gebied is algemeen aanvaard. Het provinciaal ruimtelijk beleid zal dan ook ondersteunend werken ten aanzien van de ontwikkeling van toerisme en recreatie. Die ondersteunende taak vertaalt zich enerzijds in het aanbieden van de ruimte en anderzijds in het aansturen en ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteiten ten aanzien van het functioneren van toerisme en recreatie.

Het streven naar een duurzame en kwalitatieve ontwikkeling van toerisme en recreatie

Aandacht voor de kwaliteit van de open ruimte, de leefbaarheid en de mobiliteit in het algemeen en de authenticiteit van het Oost-Vlaamse toeristisch-recreatieve product staan voorop. In het streven naar duurzaamheid dient het beleid zich in de eerste plaats te richten op een versterking, verbetering en/of vernieuwing van het bestaande toeristisch-recreatieve aanbod, vooral in gebieden die al een ruim toeristisch-recreatief aanbod hebben.

Aandacht voor de eigenheid van de streek en gebiedsgerichte werking

De toeristische regio's in Oost-Vlaanderen moeten zich beter kunnen profileren. Ze moeten de streekeigen kenmerken en kwaliteiten versterken. Toeristisch-recreatieve ontwikkelingen dienen te vertrekken vanuit de eigenheid van de streek.

Bevorderen van de samenhang in toeristisch-recreatieve netwerken

Naast het streven naar ruimtelijke verscheidenheid wordt ook de vorming van toeristisch-recreatieve netwerken gestuurd. Doel is de versterking van de samenhang van de toeristisch-recreatieve regio zodat complementaire verscheidenheid wordt benadrukt.

De versterking van de recreatieve voorzieningen omwille van het ruimtelijk - functioneel belang

Recreatiemogelijkheden vormen een belangrijk onderdeel van een leefbare woonomgeving. Oost-Vlamingen moeten hun vrije tijd kwalitatief en dicht bij huis kunnen doorbrengen. Een lokaal recreatieaanbod is belangrijk, maar het dekt slechts een deel van de behoeften. Bijkomend is nood aan recreatieve voorzieningen op regionale schaal. Het provinciaal ruimtelijk beleid zal ondersteuning bieden aan de uitwerking van bovenlokale recreatieve infrastructuur en voorzieningen.

▶ 3. GEWENSTE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

Bundeling en concentratie van toeristisch-recreatieve infrastructuur zijn de algemene principes voor het ruimtelijk beleid.

Dit betekent dat:

- bijkomende hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur gesitueerd wordt in gebieden van primair toeristisch belang;
- bijkomende laagdynamische infrastructuur met een beperkte omvang kan worden gesitueerd:
 - nabij de kernen in het buitengebied;
 - in toeristisch-recreatieve netwerken;
 - langs en in functie van het toeristisch-recreatief hoofdnetwerk.
- voor de bestaande toeristisch-recreatieve knooppunten de verdere ontwikkeling onderzocht wordt, in overeenstemming met de visie op de ontwikkeling van de omgeving;
- nieuwe toeristisch-recreatieve knooppunten op provinciaal niveau slechts ontwikkeld worden in stedelijke gebieden en gebieden van primair toeristisch-recreatief belang.

Bundeling van voorzieningen wordt ondersteund vanwege:

- de functionele meerwaarde die ontstaat door wisselwerking tussen het toerisme en de andere voorzieningen in de nederzettingkernen;
- het belang van recreatieve voorzieningen in de directe nabijheid, voor een aangename, leefbare woonomgeving;
- het voorkomen van de morfologische en functionele aantasting van openruimtegebieden.

Delen van de open ruimte zijn van groot belang voor toerisme en recreatie op regionaal niveau (fietsen, wandelen, waterrecreatie, enz). Bovendien spelen toerisme en recreatie een rol in het garanderen van de socio-economische leefbaarheid van de openruimtegebieden. Om dit wederzijdse belang te versterken, staat een kwaliteitsvol recreatief medegebruik van de open ruimte voorop, voor zover de ruimtelijke draagkracht dit toelaat.

Dit impliceert dat andere openruimtesectoren het recreatief gebruik van de open ruimte aanvaarden en waar mogelijk mee ondersteunen:

- door de toeristische-recreatieve aantrekkingskracht te beschermen, o.a. door het behoud en de versterking van de landschappelijke en culturele kwaliteiten;
- door de inschakeling van openruimte-elementen in het toeristisch-recreatief gebeuren: bv.

het verbeteren van de toegankelijkheid van openruimedelen (landbouwwegels, jaagpaden, ...), het gebruik van waterlopen voor recreatief verkeer, het recreatief medegebruik van bossen, enz.

Afhankelijk van gebiedseigen kenmerken en de draagkracht van de omgeving wordt het recreatief medegebruik gedifferentieerd en van gebied tot gebied verschillend uitgewerkt.

Toerisme en recreatie stoppen niet aan de gemeente-, provincie- of landsgrenzen. Er bestaan al verschillende samenwerkingsverbanden om ook in de praktijk die grenzen minder voelbaar of zichtbaar te maken. Voorbeelden hiervan zijn de Interregprojecten met Nederland en de samenwerkingsverbanden op toeristisch-recreatief vlak tussen publieke en private actoren uit verschillende provincies. Ruimtelijk wordt dit geconcretiseerd onder de vorm van een route of een infrastructuurnetwerk of onder de vorm van gezamenlijke, grensoverschrijdende toeristische projecten (bv. boottochten op de Leie). In verschillende richtingen zoals Antwerpen, Vlaams-Brabant, Henegouwen, kunnen nog ontbrekende schakels worden ingevuld.

▶ 4. SELECTIES EN CATEGORISERING BINNEN DE RUIMTELIJKE TOERISTISCH-RECREATIEVE STRUCTUUR

In Oost-Vlaanderen worden met betrekking tot recreatie en toerisme volgende beleids-categorieën onderscheiden: drie gebiedsvormige, één lijnvormige en drie puntvormige. De gebiedsvormige beleids-categorieën zijn de toeristisch-recreatieve netwerken, de toeristisch-recreatieve aandachtsgebieden en de gebieden van primair toeristisch-recreatief belang. De lijnvormige beleids-categorie vormt het toeristisch-recreatief hoofdnetwerk, waarin de lijnelementen op een kwaliteitsvolle manier ontwikkeld en uitgebreid worden. De puntvormige beleids-categorieën omvatten de dagrecreatieve knooppunten, de verblijfs-recreatieve knooppunten en de natuur- en landschapsknooppunten.

4.1. Gebieden van primair toeristisch-recreatief belang

→ DEFINITIE EN SELECTIE

Gebieden van primair toeristisch-recreatief belang zijn gebieden waar verdere ondersteuning wenselijk is. Ze bieden mogelijkheden voor de ontwikkeling en/of bundeling van bijkomende toeristisch-recreatieve infrastructuur.

De gebieden van primair toeristisch-recreatief belang zijn alle stedelijke gebieden, het E17-netwerk, de specifieke economische knooppunten en het provinciaal domein Puyenbroeck met de omgeving in Wachtebeke-Lochristi-Lokeren.

→ RUIMTELIJK BELEID

Buiten de stedelijke gebieden en buiten de gebieden van primair toeristisch-recreatief belang wordt de ontwikkeling van nieuwe hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur niet toegelaten.

De uitbreiding van bestaande en de inplanting van bijkomende hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur in de gebieden van primair toeristisch-recreatief belang worden

vastgelegd in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Belangrijke randvoorwaarden bij de locatiekeuze en de bepaling van de ontwikkelingsmogelijkheden van bijkomende toeristisch-recreatieve infrastructuur van provinciaal niveau zijn:

- de regionale ontsluitingsmogelijkheden van de toeristisch-recreatieve infrastructuur;
- de inpassing in de omgeving (functioneel en kwalitatief);
- de mogelijke clustering met andere bovenlokale toeristisch-recreatieve voorzieningen.

Omdat de ontwikkeling van hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur de gebiedseigen noden en potenties inzake recreatie en toerisme moet ondersteunen, moet niet elk gebied van primair toeristisch-recreatief belang dezelfde elementen kunnen bezitten.

4.2. Toeristisch-recreatieve netwerken

→ DEFINITIE EN SELECTIE

Een toeristisch-recreatief netwerk is een gebied met voldoende toeristisch-recreatieve aantrekkingselementen (landschappelijk, cultuurhistorisch, lijnelementen) om een regio-overstijgende toeristisch-recreatieve uitstraling te hebben. Het zijn gebieden die een zekere samenhang vertonen, o.a. door ruimtelijke en landschappelijke kenmerken.

In Oost-Vlaanderen worden drie toeristisch-recreatieve netwerken onderscheiden, het netwerk Vlaamse Ardennen, het netwerk Gent en de Leiestreek en het netwerk Gent en de Scheldestreek.

Toeristisch-recreatief netwerk Vlaamse Ardennen

Het provinciegrensoverschrijdend netwerk 'Vlaamse Ardennen' omvat de gelijknamige geografische streek, inclusief Zwalm en een deel van het Henegouwse heuvelland (Pays des Collines). Er wordt een vijfhoek gevormd tussen Zwalm, Geraardsbergen, Ath (Henegouwen), Leuze (Henegouwen) en het Kluisbos. Het netwerk wordt langs de oost- en westzijde afgebakend door de Schelde- en de Dendervallei.

De (delen van de) gemeenten die tot dit netwerk behoren zijn: Brakel, Gavere, Geraardsbergen, Herzele, Horebeke, Kluisbergen, Kruishoutem, Lierde, Maarkedal, Oosterzele, Oudenaarde, Ronse, Sint-Lievens-Houtem, Wortegem-Petegem, Zingem, Zottegem en Zwalm.

Als belangrijkste hoogdynamische toeristisch-recreatieve knooppunten (zie begrippenlijst) zijn in dit netwerk te onderscheiden: het Kluisbos (Kluisbergen), De Gavers (Geraardsbergen) en de Kompas Camping Oudenaarde (Oudenaarde).

Toeristisch-recreatief netwerk Gent en de Leiestreek

Het tweede provinciale toeristisch-recreatieve netwerk wordt Gent en de Leiestreek genoemd. Dit netwerk omvat de kunststad Gent en de toeristisch-recreatieve elementen langs de Leie tot Zulte en verder uitwaaiend tot in West-Vlaanderen (West-Vlaamse Leiestreek tot Wervik). De Leie is het structurerend element in dit netwerk waarop en waarlangs vele toeristisch-recreatieve activiteiten (fietsen, wandelen, pleziervaart, passagiersvaart) plaatsvinden.

De (delen van de) gemeenten die tot dit netwerk behoren zijn: Deinze, De Pinte, Gent, Nazareth, Sint-Martens-Latem en Zulte.

Als belangrijkste hoogdynamische toeristisch-recreatieve knooppunten zijn in dit netwerk te onderscheiden: De Blaarmeersen (Gent) en De Brielmeersen (Deinze).

Toeristisch-recreatief netwerk Gent en de Scheldestreek

Het derde toeristisch-recreatieve netwerk wordt gevormd door Gent en de Scheldestreek. Het netwerk omvat eveneens de kunststad Gent (waar Leie en Schelde samenvloeien) en de toeristisch-recreatieve elementen langs de Schelde tot Dendermonde en verder uitwaaiend naar het Antwerpse Rivierenland. De Bloemengemeenten ten oosten van Gent behoren eveneens tot dit netwerk.

Het belang van de Schelde als 'blauwe draad' en drager van verschillende toeristisch-recreatieve activiteiten doorheen alle netwerken in de provincies Oost-Vlaanderen, Zeeland, Antwerpen, West-Vlaanderen en Henegouwen wordt verder ondersteund.

De (delen van de) gemeenten die tot dit netwerk behoren zijn: Berlare, Buggenhout, Dendermonde, Destelbergen, Gent, Hamme, Laarne, Lochristi, Merelbeke, Melle, Wetteren, Wichelen, Zele.

Als belangrijkste hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur zijn in dit netwerk te onderscheiden: de Blaarmeersen (Gent) en het recreatiedomein Nieuwdonk-Donkmeer (Berlare) en de cluster van terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven in de nabijheid van dit domein.

→ RUIMTELIJK BELEID

In de toeristisch-recreatieve netwerken wordt gestreefd naar:

- het verhogen van de complementariteit tussen de toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- de versterking van toeristisch-recreatieve infrastructuur op provinciaal niveau. Op gemeentelijk niveau kunnen lokale toeristisch-recreatieve elementen de netwerkvorming versterken, o.m. door een gericht aanbod aan kleinschalige lokale accommodatie en aandacht voor historische sites of merkwaardige gebouwen;
- het bevorderen van een maximaal recreatief medegebruik van de openruimte-elementen (bv. bossen, waterlopen, ...) op een verantwoorde en duurzame wijze en het verbinden van die elementen door versterking van een netwerk van provinciale en lokale infrastructuur voor langzaam verkeer doorheen de open ruimte;
- de versterking van de eigenheid, de specifieke potenties en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van elk toeristisch-recreatief netwerk;
- de uitbouw van toeristisch-recreatieve transferia van bovenlokaal belang. Deze zijn gelegen langs de verschillende knooppunten van de verschillende toeristisch-recreatieve elementen en routes, waar specifieke ondersteunende infrastructuur aangelegd kan worden (sanitair, aanlegsteiger, infopunt, horeca,..).

Toeristisch-recreatief netwerk Vlaamse Ardennen

In het toeristisch-recreatief netwerk Vlaamse Ardennen wordt nieuwe grootschalige verblijfsinfrastructuur (bv. terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven) voorzien in de stedelijke gebieden. In het buitengebiedgedeelte van het gebied zijn kleinschalige verblijfs-elementen

(zoals hoeve- of plattelandsverblijven en pensions in landelijke kernen) wenselijk.

De verdere versterking van de landschappelijke eigenheid en kwaliteiten van de Vlaamse Ardennen vormt de motor voor het toeristisch-recreatief gebeuren. De mogelijkheid tot recreatief medegebruik van de open ruimten en de bossen wordt versterkt.

Toeristisch-recreatief netwerk Gent en de Leiestreek

Bijkomende toeristisch-recreatieve infrastructuur van regionaal belang kan er enkel in de stedelijke gebieden. Vooral in het deel tussen Gent en Deinze moet aandacht geschonken worden aan potentiële conflicten tussen toerisme en recreatie op en langs de Leie enerzijds en wonen en natuur anderzijds.

De landschappelijke waarde van de openruimtefragmenten en van de Leievallei dienen maximaal bewaard en hersteld te worden, mede in het belang van de recreatie en het toerisme.

Toeristisch-recreatief netwerk Gent en de Scheldestreek

Vanwege de stedelijke ontwikkelingen in het E17-netwerk en de Dendersteden, en de vrij grote bewoningsdichtheid in dit deel van Oost-Vlaanderen, is ontwikkeling van bijkomende toeristisch-recreatieve infrastructuur van regionaal niveau er wenselijk. Dat dient in principe buiten de Scheldevallei te gebeuren; binnen de Scheldevallei kan dat enkel in de stedelijke gebieden.

Het recreatief medegebruik van de bossen en andere openruimtefragmenten voor extensieve recreatie moet verder kunnen ontwikkelen wegens het belang van extensieve recreatie in die verstedelijkte woonomgevingen.

4.3. Toeristisch-recreatief aandachtsgebied

→ DEFINITIE EN SELECTIE

Een aandachtsgebied is gelegen buiten een toeristisch-recreatief netwerk, maar heeft als gebied of streek een zekere toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. In deze gebieden zijn elementen te situeren die voor een beperkte toeristisch-recreatieve aantrekking zorgen. Wegens het (kwetsbare) landschappelijk of natuurlijk waardevol karakter van deze gebieden wordt de ruimtelijke draagkracht beperkt ingeschat t.a.v. de ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve infrastructuur.

Toeristisch-recreatief aandachtsgebied Vlaams Kreeken- en Poldergebied

Het noordelijk aandachtsgebied kan worden omschreven als het Vlaams Kreeken- en Poldergebied. Dit gebied omvat zowel het noordelijk Meetjesland en aansluitend Kreeken- en Poldergebied, alsook het noordelijk Waasland en de oostelijke polders, en loopt verder in Zeeuws-Vlaanderen.

Toerisme en recreatie zijn er vooral gericht op recreatief medegebruik van het landschap: enerzijds in het open polderlandschap en anderzijds op de beboste dekzandruggen. Het provinciaal sport- en recreatiecentrum 'De Boerekreek' biedt eveneens de mogelijkheid tot het beoefenen van watersport (kajak, zeilen en plankzeilen), paard- en ponyrijden. Sinds de

komst van Bloslo worden er op 'De Boerekreek' activiteiten georganiseerd rond paard- en ponyrijden, dit zijn activiteiten die moeten bewaard blijven en geen beperkingen opleggen naar de openheid van het polderlandschap.

De (delen van) gemeenten die tot die toeristisch-recreatieve aandachtsgebieden behoren, zijn: Assenede, Beveren, Eeklo, Evergem, Kaprijke, Knesselare, Maldegem, Moerbeke, Sint-Gillis-Waas, Sint-Laureins, Stekene, Waarschoot, Wachtebeke, Zelzate en Zomergem.

Toeristisch-recreatief aandachtsgebied Denderende steden

Het aandachtsgebied 'Denderende steden' verbindt via de Dender twee toeristisch-recreatieve netwerken. Recreatie rond deze rivier en regionaal toerisme in de steden Dendermonde, Aalst, Ninove en Geraardsbergen zorgen voor de toeristisch-recreatieve aantrekking. Volgende (delen van) gemeenten behoren tot dit aandachtsgebied: Aalst, Dendermonde, Denderleeuw, Haaltert, Lebbeke, Ninove.

→ RUIMTELIJK BELEID

In de toeristisch-recreatieve aandachtsgebieden wordt vooral aandacht geschonken aan de (voorzichtige) uitwerking van het recreatief medegebruik t.o.v. de beperkte ruimtelijke draagkracht en aan de ondersteuning en versterking van de toeristisch-recreatieve infrastructuur op het niveau van de stedelijke gebieden en nederzettingkernen.

Ontwikkeling van bijkomende toeristisch-recreatieve infrastructuur van lokaal niveau wordt gekoppeld aan de bestaande nederzettingkernen. Verblijfsaccommodatie wordt geïntegreerd in bestaande kernen of ingepast in bestaande hoevegebouwen (in overeenstemming met de visie op de ontwikkeling van de omgeving).

Vanwege de beperkte ruimtelijke draagkracht van de open ruimte in deze aandachtsgebieden zijn de mogelijkheid tot ondersteunende lokale accommodatie m.b.t. het toeristisch-recreatief medegebruik beperkt.

Toeristisch-recreatief aandachtsgebied Vlaams Kreeken- en Poldergebied

Het Meetjesland, het Kreeken- en Poldergebied en de Waaslandpolders zijn met hun vlak en open landschap gebieden bij uitstek voor extensieve recreatie (fietsen en wandelen). De bossen op de dekzandruggen vormen hierop een belangrijke aanvulling.

Elementen die hier thuishoren zijn watertoerisme, kleinschalig verblijfstoerisme, fiets- en wandelrecreatie. Met betrekking tot het kleinschalig verblijfstoerisme is hoeve- en plattelandsstoerisme wenselijk. De ondersteunende accommodatie voor het watertoerisme is kleinschalig (aanlegplaatsen van beperkte omvang, ...). Overaanbod van kleinschalige toeristisch-recreatieve initiatieven moet vermeden worden, zodat de draagkracht niet wordt overschreden. De grotere infrastructuren (jachthavens, overnachtingsmogelijkheden e.d.) horen thuis in Eeklo en in Maldegem.

De bestaande toeristisch-recreatieve knooppunten van bovenlokaal belang (Het Zomerhuis in Stekene, domein Puyenbroeck in Wachtebeke, Kampeerverblijfpark Vlasaard in Stekene en Kampeerverblijfpark Fort Bedmar in Sint-Gillis-Waas – De Klinge), Maldegem en Eeklo vervullen een belangrijke functie als poorten tot het extensief-recreatief gebied.

De bestaande, grootschalige verblijfstoeristische infrastructuur kan behouden blijven. Het provinciaal sport- en recreatiecentrum 'De Boerekreek' is hierbij een ideale uitvalsbasis voor watersporten, wandelen, fietsen en paardensport, voornamelijk gericht op de jeugd. Eveneens moet de mogelijkheid gecreëerd worden voor natuur- en milieueducatie, dit alles in combinatie met kleinschalige verblijfsaccommodatie. Nieuwe hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur is niet gewenst buiten de gebieden van primair toeristisch-recreatief belang. Enkel in Eeklo, Maldegem en het provinciaal domein Puyenbroeck kan nieuwe hoogdynamische recreatieve infrastructuur voorzien worden om tegemoet te komen aan bovenlokale recreatienoden.

Toeristisch-recreatief aandachtsgebied Denderende steden

Recreatieve infrastructuren van provinciaal niveau en grootschalige verblijfsaccommodatie dienen zich in de stedelijke gebieden Aalst (regionaal niveau) en Dendermonde en Ninove (kleinstedelijk niveau) te situeren en zijn afgestemd op het niveau van elk van deze stedelijke gebieden.

Buiten de stedelijke gebieden blijven de toeristisch-recreatieve activiteiten beperkt tot recreatief medegebruik. Verdere ontwikkeling van toeristisch-recreatieve infrastructuur van bovenlokaal niveau buiten de stedelijke gebieden is niet wenselijk. Gekoppeld aan de kernen zijn in beperkte mate kleinschalige lokale infrastructuren mogelijk ter ondersteuning van het toeristisch-recreatief medegebruik van de Dender (bv. aanlegsteigers, infrastructuur voor kano- of kajakvaart) en de bossen (bv. stopplaats kano's, kleinschalige niet-verharde parkeergelegenheid bij een bos, info- en educatie-accommodatie, ...).

T.b.v. het recreatief medegebruik op provinciaal niveau zijn versterking van de natuurwaarden in de Dendervalei, ontsnippering van de natuurlijke structuur en verbetering van de verbindingsmogelijkheden voor langzaam recreatief verkeer wenselijk.

4.4. Toeristisch-recreatief hoofdrouten netwerk en transferia

→ DEFINITIE EN SELECTIE

Toeristisch-recreatieve hoofdroutes vormen de drager van toeristisch-recreatieve (langeafstands) bewegingen. Het zijn goed uitgeruste verbindingssassen, bedoeld voor het optimaliseren van toeristische non-stop verplaatsingen over lange afstand. Deze hoofdroutes vormen de kapstok om er de kleinere lokale netwerken en routes en tevens toeristisch-recreatieve elementen aan op te hangen en/of te koppelen (zie ook hoofdstuk mobiliteit en gewenste lijninfrastructuren, fietsverkeer).

Toeristisch-recreatieve transferia zijn plaatsen die door hun ligging en uitrusting (toeristisch-recreatief) ondersteunende infrastructuur bevatten (parking, infogebouw, sanitair, horeca,..). Zij zijn gelegen op of nabij de toeristisch-recreatieve hoofdroutes.

Er zijn in Vlaanderen slechts weinig infrastructuren die al voldoen aan kwalitatieve criteria om er non-stop bewegingen te laten plaatsvinden. De oorzaken zijn legio. De geschikte ruimte is schaars en concentreert zich rond kanalen, rivieren en (oude) spoorweg- of trambeddingen. Het beheer van die infrastructuur is in handen van verschillende actoren (NMBS, AWZ, ...), waardoor de realisatie ervan trager op gang komt. Voor de aanleg van fietspadeninfrastructuur in deze typische omgevingen, moet rekening worden gehouden met

de beperkingen die opgelegd worden betreffende materiaalgebruik. De ligging van de infrastructuren is echter van cruciaal belang omdat de belevingskwaliteit (natuur, landschap, veiligheid, rust) integraal deel uitmaakt van het motief om te bewegen.

Tot het toeristisch hoofdrouten netwerk behoren o.m.:

- Schelde;
- Leie – Leiekanaal;
- Dender;
- Durme;
- Moervaart;
- Ringvaart;
- Afleidingskanaal;
- Leopoldkanaal;
- kanaal Gent-Oostende;
- Schipdonkkanaal;
- (oude) spoor- of trambedding Sint-Niklaas-Hulst, Zelzate-Afsnee, enz.;
- diverse bestaande toeristisch-recreatieve routes (geheel of gedeeltelijk).

→ RUIMTELIJK BELEID

Bij de uitbouw van het geheel van toeristisch-recreatieve hoofdroutes moet rekening worden gehouden met alle mogelijke toeristisch-recreatieve (langeafstands) bewegingen (fietsen, voettocht, trektochten te paard, skaten, kanoën, pleziervaren,...). Verschillen in snelheid, in benodigde verharding, enz. zullen mede de inrichting van deze infrastructuur bepalen. Bovendien is ook de gebruikers- of doelgroep van deze toeristisch-recreatieve lijninfrastructuur zeer verscheiden. Om veiligheid en comfort te garanderen aan deze 'non-stop' bewegingen, wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een volledige afscheiding ten opzichte van het autoverkeer. De meest kwalitatieve invulling van de ruimte voor deze toeristisch-recreatieve langeafstands bewegingen is immers de realisatie van een autoluwe en zelfs autovrije omgeving.

In principe worden zoveel mogelijk bestaande lijninfrastructuren zoals wegen, jaagpaden, dijkwegen, verlaten spoorwegbeddingen, enz. benut en geoptimaliseerd met het oog op comfort en ruimtelijke kwaliteit. Jaagpaden moeten uiteraard wel hun functie in het beheer van de waterweg kunnen blijven vervullen. Om de gewenste verbindingen in en tussen stamlijnen te vervolledigen, moeten ook nieuwe lijnelementen gezocht worden die toeristisch-recreatief gebruikt kunnen worden. De provincie bouwt de toeristisch-recreatieve transferia uit en voorziet hiervoor ruimte in provinciale uitvoeringsplannen. Mogelijke plaatsen voor provinciale transferia zijn de stedelijke gebieden nabij het toeristisch-recreatief hoofdrouten netwerk en goed ontsloten via het hoofd- of primair wegennet en/of via een hoofdstation.

4.5. Toeristisch-recreatieve knooppunten van provinciaal belang

Uit de (bestaande) toeristisch-recreatieve elementen van provinciaal niveau (zie informatief gedeelte) worden toeristisch-recreatieve knooppunten geselecteerd. Het recreatief medegebruik is overal van toepassing. Alle aanwezige toeristisch-recreatieve voorzieningen die niet als toeristisch-recreatief knooppunt zijn aangeduid, behoren bijgevolg tot het recreatief medegebruik. Er kunnen kwalitatieve ontwikkelingen worden toegestaan. Deze ontwikke-

lingen zijn voorwerp van gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen en worden vooraf onderbouwd in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Enkel indien de infrastructuur gelegen is in stedelijk gebied, stedelijk netwerk of in gebied van primair toeristisch-recreatief belang, is uitbreiding of evolutie tot een hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur mogelijk.

Toeristisch-recreatieve knooppunten zijn accommodaties, faciliteiten of attracties met een permanente infrastructuur of natuurlijke elementen, die een bovenlokale aantrekkingskracht uitoefenen en een grote ruimtelijke impact op hun omgeving hebben (oppervlakte, bezoekersaantallen, mobiliteit, aard van de activiteit).

Als beleidscategorieën wordt een onderscheid gemaakt tussen dagrecreatieve knooppunten (DK), verblijfsrecreatieve knooppunten (VK) en natuur- en landschapsknooppunten (NLK). De ontwikkelingsperspectieven zijn gebaseerd op een gecombineerde afweging van volgende criteria:

- de situering t.o.v. de gewenste openruimtestructuur in Oost-Vlaanderen en de visie op de deelruimte;
- de ligging en rol t.o.v. de geselecteerde toeristisch-recreatieve netwerken, aandachtsgebieden, gebieden van primair toeristisch-recreatief belang en t.o.v. het toeristisch-recreatief hoofdnetwerk;
- de ligging en complementariteit t.o.v. andere toeristisch-recreatieve elementen van provinciaal niveau;
- de regionale bereikbaarheid.

De aard en omvang van een mogelijke uitbreiding zullen afhankelijk zijn van de ruimtelijke draagkracht van de onmiddellijke omgeving en de functionele en landschappelijke inpassingsmogelijkheden ter plekke. De concrete uitbreidingsmogelijkheden worden vastgelegd in een provinciaal uitvoeringsplan.

→ DAGRECREATIEVE KNOOPPUNTEN

Dagrecreatieve knooppunten (DK) zijn recreatieve infrastructuren van grote oppervlakte en/of hoge bezoekersaantallen met voornamelijk dagrecreatie (recreatiedomeinen, openluchtwembaden, waterplassen, enz).

□ [Tabel 41: Selectie van dagrecreatieve knooppunten]

Knooppunt	Ontwikkelingsmogelijkheid	Motivering
Recreatiedomein Nieuwdonk-Donkmeer in Berlare	- behoud van huidige omvang - geen uitbreiding of dynamiek verhoging	- speelt een belangrijke rol in het netwerk Gent en de Scheldestreek - ligt onmiddellijk aansluitend bij gebied met zeer grote ecologische waarde (gevaar voor overrecreatie) - in het Scheldevalleigebied wordt bijkomende grootschalige infrastructuur best voorzien in de stedelijke gebieden en lokale accommodatie verweven in de dorpskernen
Recreatieoord Kluisbos in Kluisbergen	- uitbreiding mogelijk zonder echter verdere inname van het bos ⁶⁷	- speelt een belangrijke rol in het netwerk Vlaamse Ardennen - vormt onderdeel van toeristisch-recreatief gebeuren dat belangrijk is als hefboom in dit openruimtegebied
Zomerhuis in Stekene	- beperkte uitbreiding mogelijk	- speelt een ondersteunende rol in het oostelijke deel van het aandachtsgebied Vlaams Kreeken- en Poldergebied - in dit aandachtsgebied is geen nieuwe hoogdynamische infrastructuur mogelijk
Provinciaal domein Puyenbroek in Wachtebeke	- uitbreiding mogelijk, met mogelijkheid tot aanleg van o.a. een golf-terrein en jachthaven met aanloopkanaal	- speelt een belangrijke rol naar het Gentse toe en t.o.v. het aandachtsgebied Vlaamse kreeken en polders - ligt echter aansluitend bij gebied met zeer grote ecologische waarde
Boerekreek in Sint-Laureins	- beperkte uitbreiding is mogelijk ⁶⁸	- ligt in een gebied van zeer grote ecologische waarde
De Warande in Wetteren.	- uitbreiding mogelijk	- ligt in netwerk Gent en de Scheldestreek - ligt aansluitend bij of in stedelijk gebied
Blaarmeersen in Gent	- uitbreiding mogelijk	- ligt in netwerk Gent en de Scheldestreek en Gent en de Leiestreek - ligt in stedelijk gebied

⁶⁷ De aard, timing en principes van een eventuele uitbreiding zullen worden besproken met het Vlaamse Gewest, mocht het gebied in het VEN komen te liggen dan zal rekening gehouden worden met de randvoorwaarden die gelden vanuit het VEN.

⁶⁸ De aard, timing en principes van een eventuele uitbreiding zullen worden besproken met het Vlaamse Gewest .

Knooppunt	Ontwikkelingsmogelijkheid	Motivering
De Ster in Sint-Niklaas	- uitbreiding mogelijk	- ligt in gebied van primair toeristisch-recreatief belang
Provinciaal domein De Gavers in Geraardsbergen	- uitbreiding mogelijk	- ligt in netwerk Vlaamse Ardennen - ligt aansluitend bij of in stedelijk gebied - vormt onderdeel van toeristisch-recreatief gebeuren dat belangrijk is als hefboom in dit openruimtegebied
Osbroek Gerstjens te Aalst	- uitbreiding mogelijk	- ligt in stedelijk gebied Aalst en bijgevolg in gebied van primair toeristisch-recreatief belang - bedient een grote bevolking in een sterk verstedelijkt gebied
De Brielmeersen in Deinze	- uitbreiding mogelijk	- ligt in netwerk Gent en de Leiestreek - ligt in gebied van primair toeristisch-recreatief belang

Specifieke dagrecreatieve knooppunten zijn vliegvelden, golfterreinen en jachthavens. De bestaande elementen worden als RK beschouwd, maar kunnen geen andere dan de huidige functie hebben.

□ [Tabel 42: Selectie van specifieke dagrecreatieve knooppunten]

Knooppunt	Ontwikkelingsmogelijkheid	Motivering
<i>Golfterreinen</i>		
Golf- en countryclub in Wortegem-Petegem	wordt bepaald op Vlaams niveau	- geen opmerkingen vanuit de provinciale visie
Royal Latem Golf Club in Sint-Martens-Latem	wordt bepaald op Vlaams niveau	- geen opmerkingen vanuit de provinciale visie
<i>Jachthavens en aanlegplaatsen van provinciaal belang</i>		
Jachthaven Langerbrugge	- Uitbreiding mogelijk - Geen uitbreiding mogelijk	- gelegen op toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk met belangrijke waterroute - in zeehavengebied
Jachthaven Snepdijk-Leie		- gelegen op toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk met belangrijke waterroute - in gebied van primair toeristisch recreatief belang maar gelegen in een gebied met hoge ecologische waarde en potenties

Knooppunt	Ontwikkelingsmogelijkheid	Motivering
Jachthaven op Kanaal Gent-Terneuzen in Zelzate	- Geen uitbreiding mogelijk	- gelegen buiten het toeristisch-recreatieve hoofdrouthenetwerk en buiten een gebied van primair toeristisch-recreatief belang
Jachthaven Eeklo	- Uitbreiding mogelijk	- gelegen op toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk met belangrijke waterroute - in gebied van primair toeristisch-recreatief belang
Gent Centrum Lindelei	- Uitbreiding mogelijk	- gelegen op toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk met belangrijke waterroute - in gebied van primair toeristisch-recreatief belang
Zeeschelde in Temse	- Uitbreiding mogelijk	- in gebied van primair toeristisch-recreatief belang
Zeeschelde in Zele	- Uitbreiding mogelijk	- gelegen op toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk met belangrijke waterroute
Leie in Deinze (Brielmeersen)	- Uitbreiding mogelijk	- gelegen op toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk met belangrijke waterroute in gebied van primair toeristisch-recreatief belang
Durme in Lokeren	- Uitbreiding mogelijk	- gelegen op toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk met belangrijke waterroute - in gebied van primair toeristisch-recreatief belang
Moervaart in Wachtebeke	- Uitbreiding mogelijk	- gelegen op toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk met belangrijke waterroute
Dender in Geraardsbergen	- Uitbreiding mogelijk	- gelegen op toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk met belangrijke waterroute in gebied van primair toeristisch-recreatief belang
Oude Scheldearm in Oudenaarde	- Geringe uitbreiding mogelijk	- gelegen op toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk met belangrijke waterroute in gebied van primair toeristisch-recreatief belang

→ **VERBLIJFSTOERISTISCHE KNOOPPUNTEN BUITEN DE STEDELIJKE GEBIEDEN**

De verblijfstoeristische knooppunten (VK) buiten de stedelijke gebieden betreffen hier domeinen voor verblijfsrecreatie of -toerisme (campings, verblijfsparken) van grote omvang die niet in de nederzettingsstructuur verweven zijn.

□ [Tabel 43: Selectie van verblijfstoeristische knooppunten buiten de stedelijke gebieden]

Knooppunt	Ontwikkelingsmogelijkheid	Motivering
Kampeerterein Puyenbroeck in Wachtebeke	- uitbreiding mogelijk	- gebied van primair toeristisch-recreatief belang
Kampeerterein De Gavers in Geraardsbergen	- uitbreiding mogelijk	- ligt in netwerk Vlaamse Ardennen ligt aansluitend bij of in stedelijk gebied; vormt onderdeel van toeristisch-recreatief gebeuren dat belangrijk is als hefboom in dit openruimtegebied
Kampeerverblijfpark Vlasaard in Stekene	- als toeristisch-recreatieve verblijfszone is behoud mogelijk	- bijkomende hoogdynamische elementen niet wenselijk in toeristisch-recreatief aandachtsgebied
Kampeerterein Kompas Camping Oudenaarde	- uitbreiding mogelijk	- gelegen in toeristisch-recreatief netwerk en in of nabij stedelijk gebied
Kampeerverblijfpark Fort Bedmar in Sint-Gillis-Waas	- beperkte uitbreiding	- bijkomende hoogdynamische elementen niet wenselijk in toeristisch-recreatief aandachtsgebied
Kampeerterein Blaarmeersen in Gent	- uitbreiding mogelijk	- gelegen in toeristisch-recreatief netwerk en in stedelijk gebied
De cluster van kampeertereinen en kampeerverblijfparken in Berlare	- beperkte uitbreiding mogelijk - geen dynamiek verhoging	- speelt een belangrijke rol in het netwerk Gent en de Scheldestreek ligt onmiddellijk aansluitend bij gebied met zeer grote ecologische waarde (gevaar voor overrecreatie) in het Schelde-valleigebied wordt bijkomende grootschalige infrastructuur best voorzien in de stedelijke gebieden en lokale accommodatie verweven in de dorpskernen

→ **NATUUR- EN LANDSCHAPSKNOOPPUNTEN**

Natuur- en landschapsknooppunten (NLK) zijn belangrijke wandelgebieden of natuur-educatieve centra. Zij zijn geselecteerd om het recreatief en educatief belang aan te tonen ten opzichte van de overige openruimtefuncties. Hier kunnen geen hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuren ontwikkelen:

- Provinciaal domein 'Het Leen' in Eeklo/Waarschoot/Zomergem;
- De Bourgoyen in Gent;

- Het Molsbroek in Lokeren;
- de Kaaihoeve in Zwalm;
- de Huysmanshoeve in Eeklo;
- Berlarebroek in Berlare;
- Buggenhoutbos in Buggenhout;
- Drongengoed in Maldegem/Ursel.

In deze natuur- en landschapsknooppunten kan, indien de natuurlijke en ruimtelijke draagkracht niet overschreden wordt, kleinschalige ondersteunende accommodatie voorzien worden (kleinschalige horeca, educatief gebouwtje, parking, speeltuin, enz). Deze accommodatie kan een belangrijke structurerende werking hebben als toegang tot het domein. Door een goede locatiekeuze wordt bijvoorbeeld in belangrijke mate de doordringbaarheid bepaald.

De ontwikkelingsmogelijkheden van die kleinschalige infrastructuur in de geselecteerde natuur- en landschapsknooppunten van provinciaal belang, worden vastgelegd in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen.

► **5. RUIMTELIJK BELEID TEN AANZIEN VAN SPECIFIEKE TOERISTISCH-RECREATIEVE INFRASTRUCTUUR**

5.1. Bevoegdheden van het Vlaamse Gewest

Het beleid m.b.t. golfterreinen en terreinen voor recreatie- en scholingsvliegen (U.L.M.- en sportvliegvelden) wordt door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen toegewezen aan het Vlaamse Gewest. Er zijn, naar aanleiding van een aantal dringende ruimtelijke problematieken, evenwel besprekingen aan de gang tussen de provincies en het Vlaamse Gewest met betrekking tot de verdere uitwerking van een taakverdeling. Voor deze sectoren zal in een latere fase, onder de vorm van een herziening van dit PRS, een ruimtelijk kader uitgeschreven worden.

5.2. Plattelandstoerisme

Plattelandstoerisme (zie begrippenlijst) vormt in Oost-Vlaanderen een bijzonder aandachtspunt. De realisatie van een globale en gecoördineerde aanpak van deze zachte vorm van toerisme voor de gehele provincie, en dit zowel op dagtoeristisch of -recreatief vlak als op het vlak van verblijfstoerisme, is één van de prioriteiten.

De provincie zal in overleg met de Vlaamse overheid en gemeenten een gebiedsgericht beleid uitwerken ten aanzien van vrijkomende agrarische bedrijfszetels. Daarbij is het uitgangspunt dat nieuwe functies moeten passen bij de aard van het buitengebied en dat de schaal van de bebouwing geen schadelijke gevolgen mag hebben voor de agrarische productiefunctie en andere functies van het buitengebied. Dit zou ook geen onevenredige toename van de mobiliteit tot gevolg mogen hebben. Hoe dan ook moeten die functies aansluiten bij de primaire hoofdfunctie en ontwikkelingsrichting van het gebied (landbouw, natuur, platteland).

Hoeve- en plattelandstoerisme moet kleinschalig blijven. Voor tijdelijke verblijfsgelegenheden

kan een maximum aantal kamers en/of personen en/of accommodaties opgelegd worden. Bij elke functie- of dynamiekwijziging moeten landschappelijke integratie, ruimtelijke draagkracht, kwaliteit (o.a. architectuurkwaliteit) en authenticiteit vooropstaan. Het agrarisch gebied moet zijn hoofdfunctie (actieve landbouw) behouden. Een zeker draagvlak van toeristische attracties (kernen of netwerken) moet al in de regio aanwezig zijn.

5.3. Watertoerisme

Specifieke aandacht zal ook uitgaan naar het water- en rivierstoerisme. De provincie Oost-Vlaanderen bezit een veelheid en verscheidenheid van binnenwateren (rivieren, waterwegen, kanalen) die belangrijke toeristisch-recreatieve potenties bezitten.

De provincie zal ondersteunend werken voor de sanering en verdere ontwikkeling en uitbouw van infrastructurele voorzieningen voor het water- en rivierstoerisme. Hierbij wordt zowel gedacht aan de individuele plezier- en toervaart als aan de georganiseerde toeristische passagiersvaart.

Met infrastructurele voorzieningen worden aanlegvoorzieningen (voor passanten en passagiersvaart) en jachthavens bedoeld. Jachthavens horen thuis in nederzettingkernen en toeristisch-recreatieve knooppunten. Andere aanlegvoorzieningen dienen zoveel mogelijk te worden afgestemd op de bestaande toeristisch-recreatieve en andere (infra)structuren.

Ook zullen de mogelijkheden worden onderzocht en gecreëerd voor de uitbouw van kano-, kajak- en zeilvaart, waarbij de voorkeur gegeven wordt aan niet kwetsbare waterlopen. Ook in waardevolle natuurgebieden (Moervaart, Boerenkreek, de toeristische Leie tussen Gent en Deinze, ...) dient aan deze vorm van zachte waterrecreatie aandacht te worden geschonken. De ontwikkeling van rondvaartcircuits (voor passagiersvaart, individuele pleziervaart en kano- en kajakvaart) zal eveneens de nodige aandacht krijgen.

De bescherming van natuurlijk waardevolle oevers en het milieu dienen steeds in overweging te worden genomen. De natuurlijke omgeving is een toeristische must op zich. Samenwerking en het afstemmen van beleidsstandpunten met de aangrenzende provincies en Nederland zijn van primordiaal belang.

De waterwegen krijgen een belangrijke rol ten aanzien van recreatie en toerisme. Dat geldt in de eerste plaats voor het vaartoerisme. Daarnaast vormen de waterwegen, en meer bepaald de jaagpaden, ook belangrijke aders voor wandel- en fietsverkeer, paardrijden, rolschaatsen, ... Zij vormen dan ook de dragers van het 'toeristisch-recreatief hoofdnetwerk'.

Toeristisch zeer attractieve waterwegen zijn de Moervaart, de Dender, de Leie tussen Ringvaart en Deinze, de Durme, de Gentse binnenwateren, de vaart van Eeklo en het Leopoldskanaal. Het Kanaal Gent-Oostende, het Afleidingskanaal van de Leie, het Schipdonkkanaal, de Ringvaart, het kanaal Gent – Terneuzen, de Bovenschelde en de Zeeschelde zijn aantrekkelijke verbindings- en transitvaarwaters. Voor laatstgenoemde waterlopen, in het RSV geselecteerd als hoofdwaterwegen, primeert weliswaar de economische functie.

De aanlegplaatsen en jachthavens zijn, globaal genomen, goed gespreid over het waterwegennet, en dit zowel voor het grensoverschrijdend als voor het lokaal verkeer. Er is echter

nog één ontbrekende schakel: de afstand tussen Gent en Dendermonde is zo groot dat op dat deel van de Zeeschelde een bijkomende jachthaven aangewezen is. De meest voor de hand liggende locatie is Wetteren, omdat dit het enige stedelijk gebied is op dat traject en de stad zowat halverwege tussen Gent en Dendermonde ligt. Er zijn echter nogal wat technische problemen voor de aanleg van een jachthaven langs de Zeeschelde. De stroming kan er sterk zijn, er zijn getijden en de beroepsvaart is er vrij intensief. Bovendien maakt de Zeeschelde deel uit van het in het RSV geselecteerde hoofdwaterwegennet, waar de economische functie primeert. De provincie zal, in samenspraak met het Vlaamse Gewest, een visie ontwikkelen voor de aanleg van een jachthaven op het traject Gent – Dendermonde.

Vanuit het noorden (Nederland) is de route via het kanaal Gent – Terneuzen goed voorzien van aanleginfrastructuur (jachthavens in Terneuzen, Zelzate, Moervaart en Gent). Gezien echter de capaciteitsvermindering langs de Moervaart, is het daar aangewezen om een alternatief te zoeken. De provincie zal voor de volledige Moervaart op het grondgebied Gent en Wachtebeke een visie ontwikkelen en uitwerken in een RUP, waarbij het accent zal liggen op waterrecreatie en de inrichting langs en in de buurt van de oevers. Hierbij zal worden gelet zowel op de functie van de locatie in het kader van het grensoverschrijdend verkeer naar Nederland, als op het belang van de locatie op de route naar Lokeren.

Voor het grensoverschrijdend verkeer naar het zuiden, Wallonië en Frankrijk, is er voldoende capaciteit in Oudenaarde, maar daar moet het comfortniveau verhoogd worden door een verbetering van de infrastructuur. In Geraardsbergen moet het accent veeleer op een capaciteitsverhoging van de jachthaven gelegd worden.

Stroomafwaarts de Dender moet ook in Aalst de capaciteit verhoogd worden, vooral wegens de aantrekkelijkheid van de stad zelf. Ook in Lokeren moet de capaciteit verhoogd worden. In Deinze moet dan weer het comfortniveau van de infrastructuur verhoogd worden. Voor de verschillende segmenten van het waterwegennetwerk worden provinciale uitvoeringsplannen opgemaakt om de ontwikkelingsperspectieven van de individuele locaties te bepalen. Hierbij wordt voorrang gegeven aan de Moervaart en in tweede instantie aan de Leie tussen de ringvaart en Deinze.

5.4. Gemotoriseerde sporten

De permanente terreinen voor gemotoriseerde sporten zullen worden aangeduid in provinciale of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. In het Vlaams Gewest worden minimaal 12 en maximaal 15 locaties voor permanente omlopen met wedstrijd- en trainingsfaciliteiten voorzien in ruimtelijke uitvoeringsplannen, waarbij volgens een spreidingstabel voor Oost-Vlaanderen min. 3 en max. 4 terreinen voorzien worden. De Vlaamse regering heeft aan de hand van selectiecriteria een zoekzonekaart opgesteld. Nader onderzoek van een aantal locaties moet uitwijzen welke geschikt zijn voor de inplanting van een permanente omloop.

Bij de inplanting van permanente omlopen met wedstrijd- en trainingsfaciliteiten dient een multifunctionele invulling van de terreinen als uitgangspunt genomen te worden, waarbij bij voorkeur ook andere luidruchtige en verenigbare sporten zoals o.m. karting, autosport, kleiduifschieten e.d. op die locaties ingeplant kunnen worden.

Vanuit de visie op de gewenste ruimtelijke toeristisch-recreatieve infrastructuur wordt vooropgesteld dat de permanente omlopen zich best kunnen bevinden in gebieden van

primair toeristisch-recreatief belang of de havengebieden of bij eventuele andere geluidsintensieve functies. De locatie in havengebieden zal door de provincie aanbevolen worden aan het Vlaamse Gewest, dat verantwoordelijk is voor het ruimtelijk beleid in de havengebieden.

Aandachtspunten bij de inplanting van terreinen voor gemotoriseerde sporten zijn:

- multifunctioneel gebruik moet mogelijk zijn;
- voldoende goede ontsluiting;
- bij voorkeur op restgronden of structureel aangetaste gebieden;
- bij voorkeur buiten de gebieden van de agrarische structuur;
- niet storend voor het landschap (cf. landschappelijke structuur) en met een voldoende visuele en akoestische buffer voor de omgeving;
- parkeermogelijkheden in functie van het alledaags⁶⁹ gebruik moeten op het terrein gerealiseerd worden en mogen niet op de nabije omgeving afgewenteld worden;
- bij voorkeur gebundeld met andere lawaaiërie functies;
- niet in de ruime omgeving van potentiële stiltegebieden opdat geen negatieve akoestische gevolgen voor het stiltegebied zouden ontstaan;
- niet in gebieden van de natuurlijke structuur.

5.5. Andere geluidsproducerende sporten

Voor andere geluidsproducerende sporten, kan later eveneens nog een ruimtelijk kader opgemaakt worden. Dat geldt o.m. voor luchtsporten (o.a. zweefvliegen, sportvliegen, U.L.M, modelluchtvaart) en watersporten (o.a. waterskiën, jetskiën).

Aandachtspunten bij de lokalisatie van terreinen voor deze geluidsproducerende sporten zijn:

- multifunctioneel gebruik moet mogelijk zijn;
- voldoende goede ontsluiting;
- bij voorkeur op restgronden of structureel aangetaste gebieden;
- niet storend voor het landschap (cfr. landschappelijke structuur) en met een voldoende visuele en akoestische buffer voor de omgeving;
- parkeermogelijkheden in functie van het alledaags⁷⁰ gebruik moeten op het terrein gerealiseerd worden en mogen niet op de nabije omgeving afgewenteld worden;
- bij voorkeur gebundeld met andere lawaaiërie functies;
- niet in de ruime omgeving van potentiële stiltegebieden opdat geen negatieve akoestische gevolgen voor het stiltegebied zouden ontstaan;
- niet in gebieden van de natuurlijke structuur.

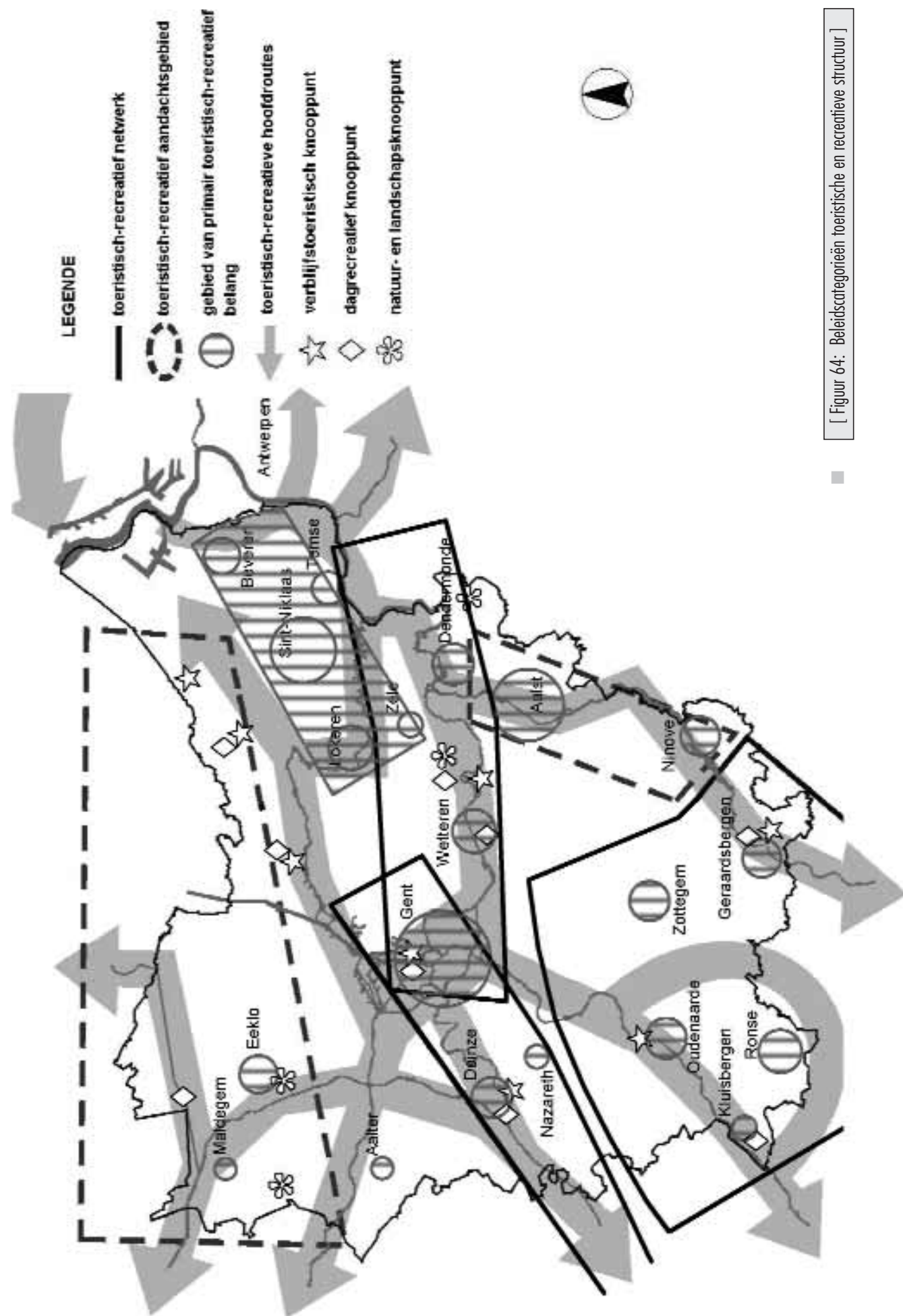
5.6. Terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven en weekendverblijven

Voor de problemen van zonevreemdheid van verschillende terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven werd op vraag van het Vlaamse Gewest een voorstel uitgewerkt door het provinciale niveau. Er werd voor een aantal van de zonevreemde terreinen een voorstel van gewestelijk RUP opgemaakt dat een provinciaal RUP wordt wanneer het PRS is goedgekeurd.

Bijkomende terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven dienen te worden gesitueerd in stedelijk gebied, of dienen aan te sluiten bij kernen van het buitengebied of bij andere toeristisch-recreatieve infrastructuur. Vanuit het gewestelijk niveau zijn er initiatieven genomen om de problematiek van de permanente bewoning op de weekendverblijven op te lossen. In een latere fase, eens er een duidelijke bevoegdheidsverdeling is tussen gewest, provincie en gemeenten in deze materie, zal hiervoor, bij een herziening van het PRS, een ruimtelijk beleidskader uitgewerkt worden.

⁶⁹ Voor grote sporadische evenementen worden specifieke parkeermaatregelen uitgewerkt

⁷⁰ Voor grote sporadische evenementen worden specifieke parkeermaatregelen uitgewerkt



[Figuur 64: Beleidscategorieën toeristische en recreatieve structuur]

7

Hoofdstuk 7:

Gewenste ruimtelijk-economische structuur

► 1. INLEIDING

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bepaalt dat tussen 1994 en 2007 in Oost-Vlaanderen 1 715 ha bijkomende ruimte voor economische activiteiten voorzien kan worden. 77% tot 82% daarvan moet worden gesitueerd in de economische knooppunten, die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bindend zijn geselecteerd.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen formuleert volgende taakstellingen m.b.t. de ruimtelijk-economische structuur voor het provinciaal structuurplan:

- de verdeling van de behoefte aan bijkomende ruimte voor economische activiteiten naar de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten en de gemeenten buiten de economische knooppunten;
- het uitwerken van een visie op de kleinhandel van bovenlokaal niveau.

► 2. DOELSTELLINGEN

Bundelen van economische activiteiten met aandacht voor het buitengebied

De economische activiteiten zijn momenteel grotendeels gebundeld in stedelijke gebieden en een aantal economische knooppunten. Overeenkomstig de doelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt gestreefd om deze situatie te behouden en de groeiende trend naar meer versnippering tegen te gaan.

Niettemin moet rekening worden gehouden met bestaande problemen in het buitengebied (zonevreemde bedrijven, beperkingen op verweving van bedrijvigheid, milieubeperkingen, gebrek aan ruimte voor herlokalisatie, ...).

Voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan bedrijventerreinen

Het creëren en versterken van de geschikte ruimtelijke condities kan strategische voordelen bieden voor de ontwikkeling van de bedrijvigheid. Belangrijke ruimtelijke randvoorwaarden zijn: een voldoende aanbod aan beschikbare bedrijventerreinen, een goede ontsluiting, de agglomeratievoordelen van een stedelijke omgeving, de logistieke diensten in de onmiddellijke omgeving, de (ruimtelijk-visuele) kwaliteit van de werkomgeving.

De kwaliteit van een bedrijventerrein wordt niet alleen vanuit de onderneming zelf benaderd. Ook vanuit de omgeving worden kwaliteitseisen aan bedrijventerreinen opgelegd m.b.t. mogelijke geur- en lawaaihinder, verkeershinder, visuele hinder, enz. De ontwikkeling van bedrijven(terreinen) kan enkel gebeuren binnen de grenzen van de draagkracht van de omgeving.

Efficiënt en doordacht ruimtegebruik op bedrijventerreinen

Naast de inname van ruimte voor de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen moet aandacht worden besteed aan sanering, hergebruik en verdichting op bestaande bedrijventerreinen. Verlaten gebouwen en (delen van) bedrijventerreinen moeten mede een onderdeel vormen van een beschikbaar aanbod en in die optiek heringericht, geherlokaliseerd of geschrapt worden.

Op nieuwe bedrijventerreinen moeten waar mogelijk (in functie van veiligheid, productieproces, enz) ruimtebesparende maatregelen toegepast worden (bv. ondergrondse parkeer-voorzieningen ten voordele van verdichting of beplanting op het terrein, gemeenschappelijke voorzieningen, optimaliseren van de bouwoppervlakte door het gebruik van diverse bouwlagen).

Een sturend ruimtelijk-economisch beleid door een aanbod- en locatiebeleid

De realisatie van de gewenste ruimtelijk-economische structuur is sterk afhankelijk van de keuzes van de verschillende economische actoren. Door gunstige ruimtelijke randvoorwaarden te creëren kan de overheid sturend optreden. Daarom wordt een aanbodbeleid (grondbeleid) en een locatiebeleid vooropgesteld.

▶ 3. DE GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn de economische knooppunten, de plaatsen waar het wenselijk is economische ontwikkelingen te concentreren, bindend geselecteerd. Hier kan zowel lokale als regionale bedrijvigheid verder ontwikkeld worden. In Oost-Vlaanderen werden volgende economische knooppunten geselecteerd:

- de groot- en regionaalstedelijke gebieden Gent, Aalst en St.-Niklaas;
- de kleinstedelijke gebieden Deinze, Dendermonde, Eeklo, Lokeren, Oudenaarde, Ronse, Beveren, Geraardsbergen, Ninove, Temse, Wetteren en Zottegem;
- de specifiek economische knooppunten Aalter, Nazareth, Zele, Maldegem en Kluisbergen.

De selectie van voormelde economische knooppunten in het RSV geldt als kader voor de uitwerking van de gewenste economische structuur en de verdeling van bijkomende regionale bedrijventerreinen. De provincie opteert er echter voor om binnen dit gestelde kader – gezien de beperkte ontsluitingsmogelijkheden - de ontwikkelingen in Kluisbergen minimaal te houden. Verder wenst de provincie in overleg te treden met het Vlaams Gewest om de industriële ontwikkelingen ter hoogte van Zulte-Kruishoutem te erkennen via de aanduiding van een economisch knooppunt.⁷¹

De havens van Gent en Antwerpen zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als poorten. Wegens de grootschalige havengebonden bedrijvigheid en de multimodale logistieke diensten zijn ze een belangrijke troef voor de verdere ontwikkeling van de bedrijvigheid in de provincie.

Rekening houdend met de gebiedsgedifferentieerde ruimtelijke visie, hebben de diverse economische knooppunten een eigen rol te vervullen.

⁷¹ Hiervoor wordt verwezen naar het advies van de provincie in het kader van het openbaar onderzoek betreffende het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen goedgekeurd door de provincieraad van Oost-Vlaanderen op 19 februari 1997, pag. 21 (waar gesteld wordt dat de gemeente als statistische entiteit geen relevant criterium vormt om specifiek economische knooppunten aan te duiden) en de opmerkingen van de provincie Oost-Vlaanderen tijdens de plenaire vergadering n.a.v. de partiële herziening van het RSV op 22 oktober 2002, waar gevraagd werd om Zulte-Kruishoutem te selecteren als economisch knooppunt.

In de openruimtegebieden spelen de economische knooppunten een belangrijke rol voor de evenwichtige spreiding van de tewerkstelling in de provincie en de ondersteuning van de economische leefbaarheid van de streek. De ontwikkeling van regionale bedrijvigheid dient op deze rol afgestemd te zijn.

In het buitengebied kunnen bijkomende terreinen voor lokale bedrijvigheid alleen ontwikkeld worden in hoofddorpen of aansluitend bij een bestaand bedrijventerrein.

▶ 4. ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR DE GEWENSTE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE STRUCTUUR

4.1. De behoefte aan bijkomende ruimte voor economische activiteiten

Voor Oost-Vlaanderen wordt in het RSV 1 715⁷² ha bijkomende ruimte voor economische activiteiten voorzien voor de periode 1994-2007, waarvan 60% in af te bakenen bedrijventerreinen en 40% in reservebedrijventerreinen.

In deze bijkomende ruimte moeten worden verrekend:

1. ruimte voor economische activiteit bijgekomen na 1/1/1994 door gewestplanwijziging, apa, bpa's, ruimtelijke uitvoeringsplannen en overeenkomstig onderstaande scenario's de sectorale bpa's (zonevreemde bedrijven) en/of bijkomende ruimte voorzien in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen om oplossing te geven aan bestaande zonevreemde bedrijven;

Met betrekking tot de verrekening van de ruimte voor zonevreemde bedrijven opteert de provincie Oost-Vlaanderen voor het werken met scenario's:

Scenario 1 volgt de redenering zoals verwoord in het RSV (1997), waarbij de bijkomende ruimte ingevolge bestemmingswijzigingen in het kader van sectorale bpa's voor zonevreemde bedrijven volledig verrekend wordt;

Scenario 2 houdt in dat het pakket van 1715 ha enkel aangewend wordt voor bijkomende ruimte voor 'nieuwe' bedrijven na 1/1/1994 en herlokalisatie of uitbreidingen na 1/1/1994 van bestaande vergunde bedrijven. Dit scenario kan in werking treden bij een eventuele herziening van het RSV, waarbij een oplossing geboden wordt voor de problematiek van zonevreemde bedrijven.

2. ruimte voor (eventuele) uitbreiding van bestaande bedrijven;
3. ruimte voor nieuwe lokale en (specifiek) regionale bedrijventerreinen (die niet onder punt 1 vallen).

⁷² De uitbreidingsmogelijkheden van de zeehaventerreinen (voor havengebonden industriële-, distributie-, opslag-, overslag – en logistieke activiteiten) worden bepaald door het Vlaamse Gewest. Deze oppervlakten zitten niet vevat in de 1 715 ha bijkomende bedrijventerreinen voor Oost-Vlaanderen.

Binnen de grenzen gesteld door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, opteert de provincie voor een maximale ondersteuning van de lokale bedrijvigheid in het buitengebied. Daarom wordt geopteerd om het scenario 23%-77% toe te passen om tegemoet te kunnen komen aan de problematiek van het buitengebied en, indien mogelijk, binnen de gestelde randvoorwaarden, lokale ontwikkelingsmogelijkheden toe te laten. Met name 77% (1 320 ha) van de bijkomende ruimte voor economische activiteiten wordt voorzien in de economische knooppunten, 23% (394 ha) in de niet-economische knooppunten.

De verdeling van de 1 715 ha is niet louter een provinciale taak. Voor Oost-Vlaanderen worden drie pakketten onderscheiden:

Binnen de 77%:

- een pakket (1) voor de gemeenten opgesomd in het RSV als deel uitmakend van de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden (Gent-De Pinte-Destelbergen-Evergem-Melle-Merelbeke, Aalst-Denderleeuw en Sint-Niklaas). Het Vlaamse Gewest bepaalt de taakstelling inzake bijkomende ruimte voor economische activiteiten voor deze stedelijke gebieden. Dit pakket omvat zowel regionale als lokale bedrijventerreinen.
- een pakket (3)⁷³ voor de gemeenten opgesomd in het RSV als deel uitmakend van de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten (Eeklo, Deinze, Dendermonde, Lokeren, Oudenaarde, Ronse, Beveren, Geraardsbergen, Ninove, Temse, Wetteren, Zottegem, Aalter, Kluisbergen, Maldegem, Nazareth en Zele). Voor deze economische knooppunten bepaalt de provincie de taakstelling. Dit pakket omvat zowel regionale als lokale bedrijventerreinen.

Binnen de 23%:

- een pakket (4) voor lokale bedrijventerreinen in gemeenten buiten de economische knooppunten. De provincie opteert ervoor om dit pakket niet door te rekenen naar een cijfermatige taakstelling voor de gemeenten. Door de selectie van hoofddorpen wordt aangegeven waar eventueel (sinds 1 januari 1994) een lokaal bedrijventerrein kan worden voorzien.

Binnen beide pakketten kunnen bedrijventerreinen voorkomen voor historisch gegroeide bedrijven. In gemeenten buiten de economische knooppunten wordt op Vlaams niveau maximum 500 ha als bedrijventerrein voor herlokalisatie en uitbreiding van historische gegroeide bedrijven voorzien. Deze bedrijventerreinen worden afgebakend door het Vlaams Gewest in overleg met de provincie en de gemeente.

In onderstaand schema worden de bijkomende terreinen voor economische activiteiten ingedeeld volgens hun pakket. Het schema geeft een globaal overzicht van de mogelijkheden die zich kunnen voordoen in het gebruik van de pakketten 1, 3 en 4. Als dusdanig doet deze tabel geen afbreuk aan de taakverdeling overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel en de bevoegdheden van het Vlaams gewest.

⁷³ De nummering van de pakketten verwijst naar de nummering gehanteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, pag. 447.

❖ [Schema 5: Verdeling van de bijkomende bedrijventerreinen naar de pakketten 1, 3 en 4]

	Aandeel 77%		Aandeel 23%
	Gemeente uit 'pakket 1'	Gemeente uit 'pakket 3'	Gemeente uit 'pakket 4'
Terreinen voor economische activiteit bijgekomen na 1/1/1994			
gewestplanwijziging	totaal aantal ha bijgekomen sinds 1/1/1994 tot huidig ogenblik	totaal aantal ha bijgekomen sinds 1/1/1994 tot huidig ogenblik	totaal aantal ha bijgekomen sinds 1/1/1994 tot huidig ogenblik
apa			
bpa			
sectoraal bpa			
zonevreemde bedrijven			
ruimtelijke uitvoeringsplannen			
Uitbreiding van bestaande bedrijven			
regionaal bedrijf met:			
een bovenlokale ruimtelijke problematiek	GRUP	PRUP	GRUP
een lokale ruimtelijke problematiek	gemeente RUP	gemeente RUP	gemeente RUP
lokaal bedrijf met:			
een bovenlokale ruimtelijke problematiek	uitbreiding opportuun ? GRUP	uitbreiding opportuun ? PRUP	uitbreiding opportuun ? GRUP
een lokale ruimtelijke problematiek	gemeente RUP	gemeente RUP	gemeente RUP
Nieuwe bedrijventerreinen			
lokaal bedrijventerrein	gemeente RUP	gemeente RUP	gemeente RUP
gemengd regionaal bedrijventerrein	GRUP	PRUP	niet mogelijk
specifieke regionale bedrijventerreinen	GRUP	PRUP	niet mogelijk
totaal	aandeel pakket 1	aandeel pakket 3	aandeel pakket 4
	700 ha	620 ha	
beschikbaar pakket	1 320 ha		394 ha

4.2. Ontwikkelingsmogelijkheden voor de economische knooppunten

Een deel van de 1 320 ha voor de economische knooppunten wordt door het Vlaamse Gewest toegewezen aan de stedelijke gebieden Gent, Aalst en Sint-Niklaas bij de afbakening van deze stedelijke gebieden. De taakstelling inzake bijkomende ruimte voor economische activiteiten op 1 januari 1994 voor die stedelijke gebieden ⁷⁴ wordt geraamd op 700 ha.

Bijgevolg kan (sinds 1 januari 1994) 620 ha voor lokale en regionale bedrijventerreinen verdeeld worden over de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten (= pakket 3).

→ VERDELING VAN DE TAAKSTELLING NAAR DE KLEINSTEDELIJKE GEBIEDEN EN SPECIFIEK ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN

Een initiële verdeling van bijkomende terreinen voor economische activiteiten binnen pakket 3 wordt per economisch knooppunt bepaald aan de hand van het gewogen aandeel werkgelegenheid in 1997⁷⁵ en het aandeel aan bedrijventerreinen op 1 januari 2001⁷⁶. Het bekomen resultaat geeft een eerste richtcijfer voor bijkomende lokale en regionale bedrijventerreinen in de economische knooppunten voor de periode 1994-2007.

In onderstaande tabel wordt deze initiële verdeling van bijkomende ruimte voor economische activiteiten voor de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten weergegeven.

Op basis van een globale ruimtelijke afweging en aan de hand van deze initiële verdeling van bijkomende ruimte voor economische activiteiten wordt een voorlopige taakstelling voor de economische knooppunten bepaald.

⁷⁴ De afbakeningsprocessen voor Gent en Sint-Niklaas zijn nog niet afgerond. Het afbakeningsplan voor Aalst is definitief vastgesteld op 10 juli 2003. Er wordt uitgegaan van 700 ha op basis van volgende gegevens uit de respectievelijke afbakeningsprocessen: Gent 412 ha, Aalst 141 ha en Sint-Niklaas 125 ha.

⁷⁵ Industriële sectoren hebben tegen 2007 een grotere ruimtebehoefte per werknemer (3.88 maal meer) en wegen daarom zwaarder in de toedelingsberekening. De grootteorde van deze mathematische berekening stemt overeen met een berekening die rekening houdt met het aandeel RSZ-werkgelegenheid van de knooppunten bekeken over diverse jaren.

⁷⁶ Er wordt gewerkt met het aandeel bedrijventerreinen 2001 omdat dit de meest volledige inventaris betreft.

□ [Tabel 44: Initiële verdeling van de bijkomende ruimte voor economische activiteiten]

	Aandeel in het huidige totaal aan bedrijventerreinen	Gewogen aandeel werkgelegenheid 1997 voor pakket 3	Gewicht	Initiële verdeling (ha)
Structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden				
EEKLO	5,03%	5,05%	5,04%	31,26
DEINZE	6,43%	7,77%	7,10%	44,03
DENDERMONDE	9,05%	9,74%	9,40%	58,26
RONSE	4,87%	8,48%	6,67%	41,38
LOKEREN	9,66%	7,70%	8,68%	53,83
OUDENAARDE	8,31%	14,19%	11,25%	69,75
	43,35%	52,94%	48,15%	298,50
Kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau				
ZOTTEGEM	2,29%	3,33%	2,81%	17,44
GERAARDSBERGEN	4,48%	3,61%	4,04%	25,07
TEMSE	10,30%	4,45%	7,38%	45,74
WETTEREN	6,05%	6,36%	6,21%	38,48
NINOVE	5,21%	7,04%	6,12%	37,96
BEVEREN	5,78%	3,38%	4,58%	28,40
	34,11%	28,18%	31,14%	193,09
Specifiek economische knooppunten				
KLUISBERGEN	4,57%	1,71%	3,14%	19,47
MALDEGEM	4,21%	2,83%	3,52%	21,81
NAZARETH	3,55%	2,77%	3,16%	19,58
ZELE	4,15%	5,79%	4,97%	30,82
AALTER	6,07%	5,79%	5,93%	36,75
	22,55%	18,88%	20,72%	128,43
				620

→ VISIE OP DE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN VAN PROVINCIAAL BELANG

Voor de stedelijke gebieden Gent, Aalst en Sint-Niklaas formuleert het Vlaams Gewest een visie, terwijl de provincie dit doet voor de kleinstedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten.

De economische knooppunten in het E17-netwerk

Het E17-netwerk vervult een niet onbelangrijke rol in de Vlaamse Ruit. Deze deelruimte heeft een bijzondere geo-economische ligging (onmiddellijke nabijheid van de Waaslandhaven, het 'logistiek park Waasland', de E17 en de grootsteden Antwerpen en Gent, ...). De economische knooppunten van het E17-netwerk vervullen eveneens een belangrijke rol inzake werkgelegenheid voor het Noordelijk Openruimtegebied en het Oostelijk Rastergebied.

De stedelijke en economische dynamiek tussen Gent en Antwerpen wordt in het E17-netwerk opgevangen. Daarvoor moeten voldoende vestigingsmogelijkheden worden voorzien. Naast het creëren van nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden zijn efficiënt en zuinig ruimtegebruik,

waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande reserves (niet ingenomen bedrijventerreinen, leegstaande panden, ...), belangrijk.

Om tot een duurzame en kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling te komen, zijn een geïntegreerde benadering en onderlinge afstemming binnen het netwerk noodzakelijk. Samenhang en afstemming zijn belangrijk bij het creëren van bijkomende economische ontwikkelingen in het E17-netwerk. Bijkomende bedrijventerreinen worden bij voorkeur gesitueerd op goed ontsloten locaties en gekoppeld met de economische knooppunten, kantoorlocaties worden voorzien in de stationsomgevingen. Nieuwe terreinen specifiek voor kleinhandel kunnen enkel in de stedelijke gebieden Lokeren, Sint-Niklaas, Temse of Beveren ontwikkeld worden, waarbij voldoende aandacht besteed moet worden aan een functionele koppeling met de kern. Bijkomend moet ook rekening worden gehouden met de groeiende sector van afvalverwerking. Specifiek voor mestverwerking moeten, rekening houdend met het productiegebied, voldoende locaties voorzien worden.

Het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas speelt een belangrijke rol in het E17-netwerk. De ontwikkelingsperspectieven en de taakstelling worden bepaald door het Vlaams Gewest in het afbakeningsproces.

Ontwikkelingen in Temse moeten in eerste instantie afgewogen worden in samenhang met de ontwikkelingen in St.-Niklaas. Bijkomend moet bij de lokalisatie van bijkomende bedrijventerreinen rekening worden gehouden met de draagkracht en ontsluitingspotenties en –knelpunten van dit kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Grootschalige bedrijfsontwikkelingen worden beter elders in het netwerk gelokaliseerd. Woonondersteunende bedrijfsactiviteiten en beperkte ontwikkelingen inzake kantoor- en dienstenfuncties kunnen in Temse gesitueerd worden. Verder moet bij de aflijning van de taakstelling ook rekening worden gehouden met een gedeeltelijke herbesteding van de terreinen van de Boelwerf.

Op dezelfde wijze moeten de ontwikkelingen in Lokeren en Zele met respect voor draagkracht en hiërarchie t.o.v. elkaar afgewogen worden. Daarbij worden de ontwikkelingen in Zele eerder beperkt gehouden, rekening houdend met de ontsluitingsmogelijkheden en de aanwezige openruimtepotenties (Scheldevallei).

Verdere ontwikkelingen in Beveren mogen niet concurrentieel zijn met deze in Antwerpen of Sint-Niklaas. Naast een beperkte ontwikkeling van kantoor- en dienstenfuncties (i.f.v. de haven) in het stedelijk gebied kunnen ook bedrijfseconomische ontwikkelingen met een woonondersteunend karakter in het stedelijk gebied gesitueerd worden. Verder kan Beveren een belangrijke rol vervullen in het opvangen van economische ontwikkelingen die zich nu perifeer langs de E17 voordoen. Een goede ontsluiting van dit kleinstedelijk gebied naar de E17 is wenselijk om de kleinstedelijke functie in het netwerk te kunnen vervullen.

De Dendersteden als economische knooppunten

Geënt op de Dender situeren zich een aantal kleinstedelijke gebieden, alsook het regionaalstedelijk gebied Aalst. Dit snoer van 'oude' stedelijke gebieden wordt gekenmerkt door grotendeels onderling vergelijkbare knelpunten en kenmerken. Gepositioneerd tussen Gent en Brussel hebben vooral de kleinstedelijke gebieden hun centrale rol als tewerkstellingscentrum t.o.v. hun ommeland ten dele zien afnemen. Hun oriëntatie op industriële sectoren die momenteel in regressie verkeren en het toenemend belang van de pendel vanuit hun ommeland naar Brussel zijn daarvan de oorzaken.

Herstructurering van de economie in de Dendersteden staat voorop. Zij kunnen een rol spelen als ondersteunende economische knooppunten t.o.v. de grootstedelijke gebieden. De ligging en ontsluiting via weg en/of spoorweg, eventueel waterweg vormen een aanknopingspunt voor nieuwe economische impulsen. Bijkomende ontwikkelingen moeten de economische rol van de Dendersteden ondersteunen. Zo kan ook de groei van de pendel naar Brussel gemilderd worden.

Hoewel die steden een duidelijke leidraad (de Dender) hebben, kan toch een onderscheid worden gemaakt naargelang hun ligging in de Vlaamse Ruit of in een openruimtegebied. De omvang en de taakstelling inzake bedrijventerreinen moeten in overeenstemming zijn met de omvang en de draagkracht van het stedelijk gebied, waarbij concurrentie t.o.v. de omliggende economische knooppunten vermeden moet worden, en tevens rekening moet worden gehouden met het algemeen beleid voor de deelruimte.

Aalst speelt een rol op Vlaams niveau als regionaalstedelijk gebied in de Vlaamse Ruit. De ontwikkelingsperspectieven en de taakstelling worden bepaald door het Vlaams Gewest in het afbakeningsproces.

Dendermonde heeft als subregionaal centrum in de Vlaamse Ruit ook een aanzienlijk economisch belang voor het omliggend buitengebied van het Oostelijk Rastergebied en Klein Brabant. Bijkomende economische ontwikkelingen in Dendermonde kunnen het kleinstedelijk gebied een centrale rol geven inzake werkgelegenheid in het Oostelijk Rastergebied. Op die manier kan de centrale ligging van dit kleinstedelijk gebied gevaloriseerd worden. Door vooral regionale economische ontwikkelingen te kanaliseren naar dit kleinstedelijk gebied, wordt verdere versnippering van het Oostelijk Rastergebied vermeden.

Ninove en Geraardsbergen hebben vooral een ondersteunende rol te vervullen in de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid in het Zuidelijk Openruimtegebied. Economische ontwikkelingen met een regionaal karakter binnen de deelruimte kunnen gesitueerd worden in Ninove en Geraardsbergen, zonder evenwel afbreuk te doen aan de hiërarchie van de stedelijke centra. De ontwikkelingen in deze kleinstedelijke gebieden moeten bovendien, rekening houdend met de draagkracht en de ontsluitingspotenties, beperkt gehouden worden. In deze stedelijke gebieden mag bijgevolg geen aanbod gecreëerd worden dat een overloopeffect vanuit andere stedelijke gebieden zou induceren. Zowel voor de eigen werkgelegenheid als voor de pendel is een goede aantakking van Geraardsbergen en Ninove op het Gewestelijk Express-net, alsook een optimale spoorverbinding met Brussel noodzakelijk. Een betere ontsluiting naar de A8 zou de rol van Geraardsbergen als kleinstedelijk gebied positief beïnvloeden.

De economische knooppunten in het Zuidelijk Openruimtegebied

Het Zuidelijk Openruimtegebied situeert zich tussen de Vlaamse Ruit en het netwerk Kortrijk-Rijsel en maakt deel uit van een groter grensoverschrijdend openruimtegebied. Het beleid is erop gericht verdere verstedelijking te voorkomen en de leefbaarheid van het openruimtegebied te versterken. Bijkomende economische ontwikkelingen moeten in de economische knooppunten gesitueerd worden, maar met respect voor draagkracht en hiërarchie van die knooppunten. Bijkomende ontwikkelingen zijn erop gericht ruimte te voorzien voor de opvang van werkgelegenheid in de eigen streek, als ondersteunende functie. Prioritaire knooppunten zijn Aalst, Oudenaarde en Ronse en in tweede orde Ninove, Zottegem en Geraardsbergen. De economische ontwikkelingen in de economische

knooppunten van het Zuidelijk Openruimtegebied moeten worden afgestemd op de situering van het knooppunt in dit hiërarchisch netwerk. Bovenlokale commerciële ontwikkelingen en nieuwe terreinen specifiek voor kleinhandel worden gesitueerd in Oudenaarde, Ronse, Deinze of (Kortrijk, Waregem).

Het regionaalstedelijk gebied Aalst, in de Vlaamse Ruit, speelt een belangrijke rol inzake werkgelegenheid voor een deel van het Zuidelijk Openruimtegebied.

Oudenaarde vormt, als subregionale kern, het economisch centrum in het Zuidelijk Openruimtegebied. Bijkomende economische ontwikkelingen worden gesitueerd in functie van de draagkracht, de ontsluitingsmogelijkheden en de openruimtepotenties (Scheldevallei). Op een iets lager niveau speelt ook **Ronse** een belangrijke rol. Beide stedelijke gebieden vervullen een centrale rol voor een groot gedeelte van het Zuidelijk Openruimtegebied. Bijkomende regionale ontwikkelingen worden weliswaar gesitueerd in functie van de ontsluitingsmogelijkheden. Een betere ontsluiting naar de A8 zou vooral de rol van Ronse als kleinstedelijk gebied positief kunnen beïnvloeden.

Zottegem, Ninove en Geraardsbergen hebben vooral een ondersteunende rol te vervullen in de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid in het Zuidelijk Openruimtegebied. Economische ontwikkelingen met een regionaal karakter binnen de deelruimte kunnen in Ninove en Geraardsbergen gesitueerd worden, zonder evenwel afbreuk te doen aan de hiërarchie van de stedelijke centra. Rekening houdend met de draagkracht en de ontsluitingspotenties moeten de ontwikkelingen in die kleinstedelijke gebieden bovendien beperkt gehouden worden. In die stedelijke gebieden mag bijgevolg geen aanbod gecreëerd worden dat een overloopeffect vanuit andere stedelijke gebieden zou induceren. Zowel voor de eigen werkgelegenheid als voor de pendel is een goede aantakking van Geraardsbergen en Ninove op het Gewestelijk Express-net, alsook een optimale spoorverbinding met Brussel noodzakelijk. Een betere ontsluiting naar de A8 zou de rol van Geraardsbergen als kleinstedelijk gebied positief beïnvloeden. **Kluisbergen** is een economisch knooppunt met een eerder beperkte omvang. Gezien de beperkte potenties inzake ontsluiting worden bijkomende ontwikkelingen in Kluisbergen minimaal gehouden. De bestaande reserves moeten optimaal benut worden, in functie van de ontsluitingsmogelijkheden (Schelde, goederenspoor).

De economische knooppunten in het Westelijk Openruimtegebied

Het Westelijk Openruimtegebied maakt deel uit van een groter grensoverschrijdend openruimtegebied. Het situeert zich tussen twee maritiem-economische regio's, met elkaar verbonden via de N49 of havenweg.

Het land- en tuinbouwgebieden vormt de belangrijkste economische component in dit openruimtegebied. Bijkomende economische ontwikkelingen in het gebied zijn gericht op leefbaarheid en worden gesitueerd in de drie economische knooppunten. Zij staan in voor de economische ontwikkeling op bovenlokaal niveau en de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid op het niveau van de deelruimte.

Bijkomende ruimte voor regionale bedrijvigheid situeert zich op goed ontsloten plaatsen en gekoppeld met het economisch knooppunt. Mogelijkheden situeren zich in de voedingssector, functies gericht op de maritiem-economische regio's (productie van hulpgoederen, enz). Commerciële ontwikkelingen en dienstenfuncties worden gesitueerd in Eeklo, maar blijven beperkt tot het kleinstedelijk schaalniveau. Mogelijkheden tot koppeling met openbaar

vervoerslocaties moeten hierbij optimaal benut worden. Nieuwe terreinen specifiek voor kleinhandel moeten zich situeren in Eeklo, Deinze of Gent. Bijkomend moet, in functie van de land- en tuinbouw, rekening gehouden worden met de nodige ruimte voor afvalverwerking (in casu mestverwerking).

Aalter en Maldegem spelen een ondersteunende rol inzake werkgelegenheid in het Westelijk Openruimtegebied. Bijkomende ontwikkelingen worden gesitueerd in functie van de draagkracht, de ontsluitingsmogelijkheden en vooral de openruimtepotenties. Bij situering van een bedrijventerrein aan/nabij een waterweg moeten de mogelijkheden voor watergebonden bedrijven aangewend worden.

De economische knooppunten in het Oostelijk Rastergebied

Het Oostelijk Rastergebied situeert zich in de 'middenruimte' van de Vlaamse Ruit. Het is een gebied met openruimtepotenties, maar met een redelijke graad van verstedelijking van het platteland. Dit gebied kenmerkt zich door sterke pendelbewegingen naar de stedelijke gebieden van de Vlaamse Ruit. De stedelijke en/of economische potenties doen zich voornamelijk voor vanuit de omgevende, meer stedelijke deelruimten.

Om voortschrijdende verstedelijking te voorkomen, moeten bijkomende economische ontwikkelingen in dit gebied gebundeld worden in het regionaalstedelijk gebied Aalst en het kleinstedelijke gebied **Dendermonde**. Tussen Gent en de Dendersteden speelt Wetteren in het Oostelijke Rastergebied een aanvullende rol als economische knooppunt met een beperkt ommeland.

Verdere ontwikkelingen in **Wetteren** moeten echter afgestemd zijn op de aanwezigheid en de potenties van de Scheldevallei, de ontsluitingsmogelijkheden en de draagkracht en de rol van kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Het aanbod voor bijkomende regionale ontwikkelingen mag geen aanzuigeffect induceren. Zij mogen met andere woorden niet concurrentieel zijn t.o.v. de omgevende stedelijke gebieden en vooral niet t.o.v. het grootstedelijk gebied Gent.

De economische knooppunten in de Leieruimte

De Leieruimte is een gebied met openruimtepotenties in het spanningsveld tussen Gent en Kortrijk. Deze ruimte wordt nadrukkelijk gestructureerd door een bundel van lijninfrastructuren (Leie, N43, spoorweg Gent/Kortrijk/Rijsel en de E17) die mee de basis vormt voor bedrijfsontwikkelingen in het gebied.

Economische ontwikkelingen in dit gebied worden gesitueerd met aandacht voor de ecologische en landschappelijke waarden in het gebied. Om een verdere bandvormige ontwikkeling langs de E17 te voorkomen, wordt regionale bedrijvigheid bij voorkeur gesitueerd nabij het knooppunt Deinze-Nazareth. Verder kan ook het Afleidingskanaal van de Leie de basis vormen voor de situering van nieuwe terreinen.

Bedrijfseconomische ontwikkelingen in Deinze houden rekening met de draagkracht, de aanwezigheid van openruimtecorridors en de ontsluitingsmogelijkheden. Bij situering van een bedrijventerrein aan/nabij de waterwegen moeten de mogelijkheden voor watergebonden bedrijven aangewend worden. Het aanbod voor bijkomende regionale ontwikkelingen mag geen aanzuigeffect induceren. Ontwikkelingen die concurrentieel kunnen zijn voor Gent

moeten worden vermeden.

In Nazareth kunnen in beperkte mate, rekening houdend met de draagkracht en de ontsluitingsmogelijkheden, bijkomende ontwikkelingen gesitueerd worden. Nieuwe terreinen specifiek voor kleinhandel moeten in de stedelijke gebieden gesitueerd worden.

→ TAAKSTELLING VOOR DE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN

Op basis van een globale ruimtelijke afweging en de initiële verdeling wordt voor de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten een voorlopige taakstelling bepaald die zal bijgesteld en afgelijnd worden in het kader van de afbakingsprocessen en/of in overleg met de gemeente en mede op basis van de visie in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Op het terrein kunnen immers, bij meer gedetailleerd onderzoek naar de meest geschikte locaties voor bijkomende ruimte voor economische activiteiten, aanvankelijk onvermoede knelpunten en potenties blijken. Zowel in het kader van de afbakingsprocessen voor de kleinstedelijke gebieden als bij de afbakening van regionale bedrijventerreinen in de specifiek economische knooppunten zal de provincie eerst een inventaris van de bijgekomen bedrijventerreinen van 1 januari 1994 tot het ogenblik van start van het afbakingsproces opmaken ten behoeve van de afbakening van regionale bedrijventerreinen. De door gewestplanwijziging, apa en bpa, ruimtelijke uitvoeringsplannen bijgekomen terreinen na 1 januari 1994 moeten immers nog in mindering gebracht worden van de gegeven taakstelling.

Indien blijkt dat de taakstelling niet volledig opgenomen kan worden, wordt dit pakket 'niet-opgenomen terreinen' in een provinciale reserve gehouden. Deze reserve, ontstaan binnen het pakket 3, blijft binnen dit pakket behouden om in te spelen op dringende onvoorziene omstandigheden (bepaalde knelpunten of potenties) die kunnen tot uiting komen bij meer gedetailleerd onderzoek in het kader van de afbakening van de kleinstedelijke gebieden en de zonering van regionale bedrijventerreinen door de provincie in de specifiek economische knooppunten, of door gewijzigde economische dynamiek en/of noden. Deze reserve kan niet naar een ander pakket overgeheveld worden. De aansnijding van dit reservepakket moet voldoende gemotiveerd en verantwoord worden aan de hand van verder beschreven toetsstenen.

In het E17-netwerk kan de taakstelling van de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten, vanwege een geïntegreerde benadering en onderlinge afstemming binnen dit stedelijk netwerk, bovenlokaal afgewogen en desnoods verschoven worden. Aandachtspunten hierbij zijn ruimtelijke draagkracht en ruimtelijke kwaliteit, verkeersontsluiting, enz.

Voor de stedelijke gebieden Gent, Aalst en St.-Niklaas werd op basis van de beschikbare documenten voor de afbakening van betreffende stedelijke gebieden een raming gemaakt van een kwantitatieve taakstelling van 700 ha. Dit betekent dat er mogelijks – indien het cijfer voor pakket 1 een overschatting zou zijn - een reserve ontstaat binnen het pakket van 1 320 ha. Een uitwisseling van een vooropgestelde taakstelling tussen de pakketten wordt in eerste instantie niet voorzien, tenzij op aangeven van het Vlaams Gewest een overheveling van het pakket voor de groot- en regionaalstedelijke gebieden naar het pakket voor de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten noodzakelijk zou blijken. De overheveling van een deel van pakket 1 naar pakket 3 zou dan in de provinciale reserve van pakket 3 worden opgenomen.

In onderstaande tabel worden de taakstellingen voor de economische knooppunten weergegeven. Het gaat over het aantal ha (lokale en regionale) bedrijventerreinen te creëren tussen 1 januari 1994 en 2007⁷⁷.

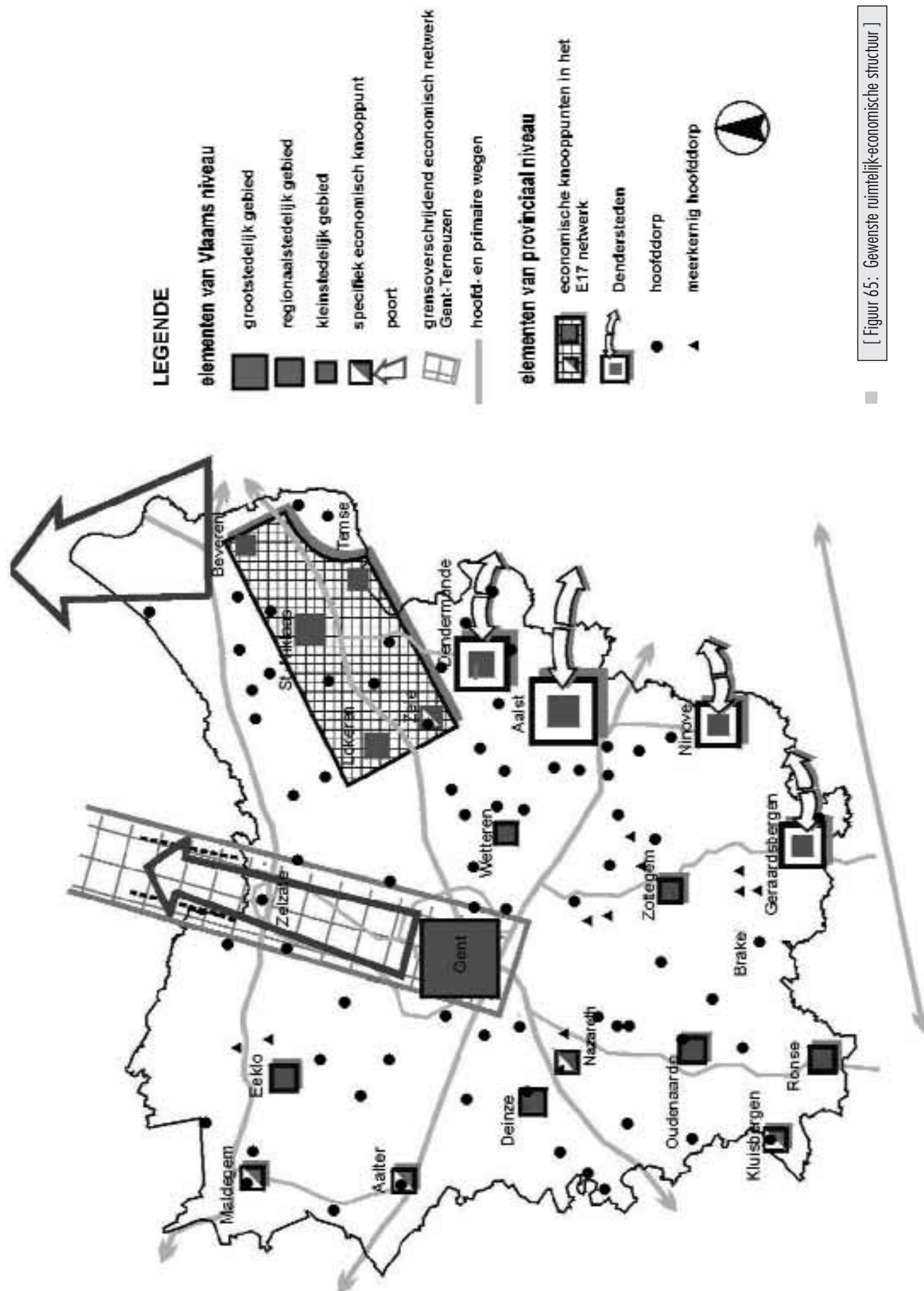
□ [Tabel 45: Taakstelling voor de economische knooppunten voor lokale en regionale bedrijventerreinen]

Economisch knooppunt	Taakstelling in ha.
Structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden	
Eeklo	32
Deinze	44
Dendermonde	58
Ronse	41
Lokeren	60
Oudenaarde	65
subtotaal	300
Kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau	
Zottegem	⁷⁸ 15
Geraardsbergen	30
Temse	⁷⁹ 10
Wetteren	38
Ninove	30
Beveren	30
subtotaal	153
Specifiek economische knooppunten	
Kluisbergen	10
Maldegem	22
Nazareth	20
Zelee	25
Aalter	30
subtotaal	107
provinciale reserve in pakket 3	60
Totaal	620

⁷⁷ Wijzigingen sinds 1/1/1994 tot het moment waarop bijkomende bedrijventerreinen worden afgebakend moeten nog steeds verrekend worden.

⁷⁸ De reserve van 13 ha op 'Buke' moet gevaloriseerd en/of geherlokaliseerd worden.

⁷⁹ Hierbij kan het aantal hectare te herlokaliseren bedrijventerrein van de Boelwerf nog in rekening worden gebracht.



4.3. Ruimte voor lokale bedrijvigheid in gemeenten buiten de economische knooppunten

Overeenkomstig het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het gekozen verdelingsscenario (77/23) kan in de periode 1994-2007 maximaal 394 ha bijkomende oppervlakte voor lokale bedrijvigheid in gemeenten buiten de economische knooppunten⁸⁰ voorzien worden.

Alle wijzigingen inzake ruimte voor bedrijvigheid worden verrekend vanaf 1/1/1994. Dit betekent dat de bijkomende ruimte voor bedrijvigheid sinds 1 januari 1994, dus ook de problematiek van zonevreemdheid e.d. en de nood aan herlokalisatie binnen dit pakket moeten opgelost worden. Naast de oppervlakte die voortvloeit uit de behoefte van het RSV en de gekozen verdeelsleutel (m.a.w. 394 ha) wordt het pakket voor lokale bedrijvigheid op provinciaal niveau buiten de economische knooppunten nog aangevuld met die oppervlaktes die juridisch-planologisch sinds 1/1/1994 in de gemeenten buiten de economische knooppunten een andere bestemming dan ruimte voor bedrijvigheid hebben gekregen of zullen krijgen.

Dit totale pakket wordt momenteel niet verder verdeeld over de gemeenten van het buitengebied, doch zal door elke gemeente mits voldoende verantwoording als volgt kunnen aangewend worden.

→ **EEN PAKKET VOOR NIEUWE LOKALE BEDRIJVENTERREINEN EN TERREINEN VOOR HERLOKALISATIE**

Voor de 39 gemeenten van het buitengebied⁸¹ wordt een pakket van 195 ha (of een richtcijfer van maximum 5 ha) voorzien voor nieuwe lokale bedrijventerreinen en terreinen voor herlokalisatie, sedert 1/1/1994. De gemeente moet deze nood aan bijkomende ruimte voor lokale bedrijvigheid kwalitatief en kwantitatief voldoende en volledig verantwoorden. De oppervlakte gerealiseerd sedert 1 januari 1994 en het ogenblik waarop de nood aan bijkomende ruimte bewezen wordt, moet (aangezien dit reeds een de facto vermindering van het pakket 4 (lokale bedrijventerreinen) betekent) eveneens in rekening gebracht worden. Gemeenten die sinds 1/1/1994 het richtcijfer van 5 ha reeds hebben overschreden, hebben in principe hun aandeel reeds opgenomen. De nood aan lokale bedrijventerreinen voor herlokalisatie wordt in sterke mate bepaald door het ruimtelijk beleid van de gemeente. Deze is immers sterk afhankelijk van de gemeentelijke visie m.b.t. het herlokaliseren, dan wel het behoud op de huidige locatie. Ook de visie in hoeverre lokale bedrijven tussen het wonen kunnen verweven worden, bepaalt mee de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen.

→ **EEN RESERVEPAKKET VOOR ZONEVREEMDHEID, UITBREIDING VAN BESTAANDE BEDRIJVEN...**

Een overblijvend pakket van ongeveer 200 ha vermeerderd met de oppervlakte die sinds 1/1/1994 door gemeenten een juridisch-planologisch andere bestemming dan ruimte voor

⁸⁰ Dit betreft de gemeenten: Assenede, Berlare, Brakel, Buggenhout, Erpe-Mere, Gavere, Haaltert, Hamme, Herzele, Horebeke, Kaprijke, Knesselare, Kruibeke, Kruishoutem, Laarne, Lebbeke, Lede, Lierde, Lochristi, Lovendegem, Maarkedal, Moerbeke, Nevele, Oosterzele, Sint-Gillis-Waas, Sint-Laureins, Sint-Lievens-Houtem, Sint-Martens-Latem, Stekene, Waarschoot, Waasmunster, Wachtebeke, Wichelen, Wortegem-Petegem, Zelzate, Zingem, Zomergem, Zulte en Zwalm.

⁸¹ Hierbij geldt een richtcijfer van 5 ha per gemeente.

bedrijvigheid werd gegeven (het reservepakket), wordt gebruikt om in de 39 gemeenten van het buitengebied een oplossing te geven aan:

- het overschrijden van het richtcijfer van 5 ha uit het effectief pakket van bedrijventerreinen sinds 1/1/1994;
- de problematiek van zonevreemdheid, de uitbreiding van bestaande bedrijven, ...

De gemeenten moeten, indien zij putten uit dit pakket, de nood aan deze ruimte voor lokale bedrijvigheid kwalitatief en kwantitatief voldoende en volledig verantwoorden.

Indien scenario 1 (RSV, 1997) van toepassing is, zal wegens de problematiek van zonevreemdheid en de oplossing ervan via de opmaak van een sectoraal bpa, een groot aandeel van het pakket 4 'lokale bedrijventerreinen' eveneens opgenomen zijn. Een groot aantal gemeenten in Oost-Vlaanderen is momenteel nog bezig of moet nog starten met de opmaak van een bpa zonevremde bedrijven. De exacte omvang van de problematiek is bijgevolg nog niet gekend.

Indien scenario 2 van toepassing is worden, naast de bijkomende ruimte voor nieuwe bedrijven en herlokalisatie, enkel de bedrijfsuitbreidingen na 1/1/1994 van zonevremde bedrijven van het pakket 4 'lokale bedrijventerreinen' in mindering gebracht. De ruimte voor de regularisatie van zonevremde bedrijven (oppervlaktes van gebouwen vergund voor 1 januari 1994) wordt niet in het pakket bijkomende ruimte voor economische activiteit verrekend.

De behoefte aan bijkomende ruimte voor lokale bedrijvigheid in de gemeenten buiten de economische knooppunten, met andere woorden de aansnijding van beide pakketten voor bedrijvigheid in het buitengebied, moet (kwantitatief en kwalitatief) gemotiveerd en verantwoord worden vanuit de visie in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, waarbij overeenkomstig de doelstelling van een efficiënt en doordacht ruimtegebruik moet nagegaan worden welke potenties en behoeften er in de gemeente zijn op het vlak van ruimte voor bedrijvigheid. Met name welke bestemde en/of onbenutte terreinen kunnen gevaloriseerd worden, welke vervuilde terreinen kunnen mits sanering hergebruikt worden en welke leegstaande bedrijven kunnen opnieuw gebruikt worden, e.d.

In gemeenten van het buitengebied waar nog niet-aangesneden terreinen of delen van terreinen⁸² voor economische activiteit gelegen zijn kan een ruimtelijke verschuiving van deze terreinen gebeuren. De niet-aangesneden oppervlakte wordt herbestemd en een nieuw lokaal bedrijventerrein van 5 ha kan mits de nodige verantwoording van de behoefte gesitueerd worden in een hoofddorp of aansluitend bij een bestaand bedrijventerrein. Hiervoor maakt de gemeente een gekoppeld RUP op. Indien de te verschuiven oppervlakte groter is dan de aangetoonde behoefte (met een richtcijfer van 5 ha), dan wordt het resterende deel van de herbestemde oppervlakte opgenomen in het provinciaal reservepakket.

4.4. Ruimtelijk beleid m.b.t. bedrijventerreinen

Bij het zoeken naar ruimte voor economische activiteiten (zowel voor regionale als lokale bedrijvigheid) moet op drie sporen, gelijktijdig en zonder hiërarchisch verband, gewerkt worden. Er wordt nagegaan of:

- bestemde terreinen en nog niet ontwikkelde terreinen en te saneren terreinen kunnen

- gevaloriseerd worden;
- leegstaande bedrijfspanden en onbenutte bedrijfsgronden kunnen hergebruikt worden;
- aanduiden van nieuwe locaties voor economische activiteiten.

Regionale bedrijventerreinen kunnen enkel voorzien worden in gemeenten die als economische knooppunten zijn geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het Vlaams Gewest bakent de regionale bedrijventerreinen af in het grootstedelijk gebied Gent en de regionaalstedelijke gebieden Aalst en St.-Niklaas.

De provincie bakent de regionale bedrijventerreinen af in de kleinstedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten. De ruimtelijke visie en de voorlopige taakstelling per economisch knooppunt vormen hierbij het toetsingskader. De regionale bedrijventerreinen kunnen worden gedifferentieerd, bv. als zones voor handel- en diensten, zones voor agro-industrie, zones voor afvalverwerking en recycling, kleinhandelszones, enz.

Omdat dit een groter ruimteaanbod vereist, wordt er geen kwantitatieve differentiatie van de regionale bedrijventerreinen vooropgesteld. Differentiëring kan tot op vandaag moeilijk tot niet bepaald en gekwantificeerd worden, omdat de noden en wenselijkheid van een specifiek regionaal bedrijventerrein niet gekend zijn. Deze differentiatie kan beter gebeuren tijdens de afbakeningsprocessen van de kleinstedelijke gebieden en door de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor regionale bedrijventerreinen.

De voorlopige taakstelling voor de kleinstedelijke gebieden en economische knooppunten zal bijgesteld en afgelijnd worden in het kader van de afbakeningsprocessen. De provincie zal voor bijkomende regionale terreinen in het kader van de afbakeningsprocessen voor de kleinstedelijke gebieden en bij de afbakening van regionale bedrijventerreinen in de specifiek economische knooppunten een inventaris inzake de bedrijventerreinen vanaf 1 januari 1994 tot het ogenblik van start van het afbakeningsproces opmaken. Deze resultaten dienen steeds getoetst te worden aan de respectievelijke taakstellingen.

Binnen het pakket lokale en regionale bedrijventerreinen voor de specifiek economische knooppunten en kleinstedelijke gebieden bestaat nog een reserve. De aansnijding van dit reservepakket voor regionale bedrijventerreinen moet kwantitatief en kwalitatief voldoende verantwoord worden vanuit de gegevens van het afbakeningsproces, de draagkracht en de mogelijke potenties voor het betrokken economisch knooppunt. De gemeente moet de behoefte aan lokale bedrijventerreinen verantwoorden (zie verder).

Het reservepakket voor de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten kan enkel aangewend worden:

- indien de behoefte voor een hogere taakstelling duidelijk gemotiveerd kan worden op basis van gegevens uit het afbakeningsproces, de visie op het betrokken economisch knooppunt en de rol van de deelruimte, de draagkracht en de potenties van het betrokken economisch knooppunt. Bij het verhogen van de taakstelling wordt gefaseerd gewerkt.
- indien de behoefte aan ruimte voor lokale bedrijvigheid (nieuwe lokale bedrijventerreinen en terreinen voor herlokalisatie, problematiek van zonevreemdheid, ...) de taakstelling voor het betrokken economisch knooppunt zou overstijgen.

Lokale bedrijventerreinen zijn bedoeld voor kleine bedrijven die qua functie en schaal

⁸² Onder "niet-aangesneden" wordt de afwezigheid van basisinfrastructuur (wegenis, riolering, ...) verstaan.

gericht zijn op de plaatselijke nederzetting. Bijkomende lokale bedrijventerreinen kunnen in principe voorzien worden in de stedelijke gebieden, bij een hoofddorp of een bestaand bedrijventerrein van de gemeenten geselecteerd als specifiek economisch knooppunt⁸³ en aansluitend bij een hoofddorp of een bestaand bedrijventerrein voor gemeenten die niet als economisch knooppunt zijn geselecteerd.

Door de selectie van de hoofddorpen in het buitengebied geeft de provincie aan waar nieuwe lokale bedrijventerreinen nog gerealiseerd zouden kunnen worden. De selectie van hoofddorpen is opgenomen in het hoofdstuk 'Gewenste Nederzettingsstructuur'⁸⁴.

Voor de gemeenten buiten de economische knooppunten is een pakket van 394 ha (pakket 4) voor lokale bedrijvigheid voorzien. De lokale bedrijventerreinen voor de stedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten worden verrekend in de pakketten 1 en 3.

Alle gemeenten⁸⁵ berekenen de nood/behoefte aan bijkomende ruimte voor lokale bedrijvigheid⁸⁶ op middellange termijn (een periode van 10 jaar) door een voor het moment van de aanvraag actuele en relevante, kwantitatieve en kwalitatieve analyse van vraag en aanbod. De verantwoording van de behoefte kan mogelijks aan de hand van volgende toetsstenen gebeuren.

KWANTITATIEVE EN KWALITATIEVE ANALYSE VAN HET AANBOD IN DE GEMEENTE

→

Toestand van de bedrijvigheid in de gemeente

1. overzicht van de bestaande bedrijvigheid in de gemeente;
2. de inventaris van de bijgekomen bedrijventerreinen in het bijzonder van 1/1/1994 tot het ogenblik van de opmaak van de behoefteanalyse voor bijkomende ruimte voor lokale bedrijvigheid. (Evolutie van de bestemde oppervlakte voor bedrijventerreinen met het gewestplan als vertrekbasis en een volledig gedetailleerd overzicht in min en in plus tot huidig ogenblik, lijst van bpa's inzake bedrijvigheid met goedkeuringsdatum en eventuele herzieningen, ...);
3. een gedetailleerd⁸⁷ en limitatief (juridisch-planologisch) overzicht van de problematiek inzake zonevreemde bedrijven en hun uitbreidingsnood met een onderscheid inzake bestemming en vergunningstoestand voor en na 1/1/1994.

Evolutie van de bedrijvigheid in de gemeente

4. Evolutie van de grondverkopen en invulling (inname door bedrijfsgebouwen = datum van ingebruikname) van de bedrijventerreinen.

Potenties voor bedrijvigheid in de gemeente

⁸³ Gezien de beperkte reserve voor lokale bedrijventerreinen in het buitengebied betekent dit evenwel dat de selectie van een hoofddorp niet automatisch de aanwijzing van 5 ha voor lokale bedrijvigheid per hoofddorp inhoudt.

⁸⁴ Zowel de gemeenten aangeduid als (specifiek) economisch knooppunt als de gemeenten van het buitengebied.

⁸⁵ Ruimte voor lokale bedrijvigheid bedoeld voor de oplossing van de problematiek van zonevreemdheid, de herlokalisatie van bestaande bedrijven en voor nieuwe lokale bedrijven.

⁸⁶ Vergunningstoestand: zonevreed en vergund voor 1/1/1994 en eventuele uitbreidingen na 1/1/1994.

5. Bezettingsgraad van de bestaande bedrijventerreinen (= oppervlakte ingenomen door bedrijfsgebouwen t.o.v. de totale oppervlakte), met duidelijke aanduiding van reserves reeds in eigendom van bedrijven. Voor deze reserveterreinen moet nagegaan worden of deze terreinen kunnen gevaloriseerd worden.
6. Inventaris van bouwrijpe en verkoopbare percelen met aanduiding van de kavelgrootte.
7. Inventaris van bestemde, en nog onbenutte terreinen of percelen met aanduiding van de kavelgrootte.
8. Inventaris van de leegstaande bedrijven met oppervlakte-indicatie.
9. Inventaris van vervuilde terreinen met oppervlakte-indicatie.

ANALYSE VAN DE VRAAG NAAR RUIMTE VOOR LOKALE BEDRIJVIGHEID IN DE GEMEENTE

→

De vraag naar ruimte voor nieuwe/te herlokaliseren lokale bedrijvigheid in de gemeente moet voldoende kunnen aangetoond worden ofwel

- op basis van de evolutie van de verkoop van lokale bedrijfsgrond gedurende de afgelopen 10 jaar;
- op basis van de kennis en van aantoonbare gegevens van de vraag naar lokale bedrijfsgrond;

DE BEHOEFTE AAN RUIMTE VOOR LOKALE BEDRIJVIGHEID IN DE GEMEENTE, VRAAG VERSUS AANBOD

→

De behoefte aan bijkomende ruimte voor lokale bedrijvigheid in de gemeente moet blijken uit de toetsing van vraag en aanbod. Bij het aanbod moet weliswaar rekening worden gehouden met het driesporenbeleid (met name welke bestemde terreinen en nog niet ontwikkelde terreinen en te saneren terreinen kunnen gevaloriseerd worden; welke leegstaande bedrijfspanden en onbenutte bedrijfsgronden kunnen hergebruikt worden).

RUIMTELIJKE VISIE OP BEDRIJVIGHEID IN DE GEMEENTE

→

Indien, na afweging van vraag en aanbod, de behoefte, aan een nieuw lokaal bedrijventerrein bestaat, wordt het nieuw lokaal bedrijventerrein gesitueerd nabij een hoofddorp of aansluitend bij een bestaand bedrijventerrein. Indien in een gemeente meerdere hoofddorpen zijn geselecteerd, moet de gemeente, op basis van een globale ruimtelijke visie voor de gemeente, aanduiden bij welk hoofddorp of bestaand bedrijventerrein het eventueel nieuw lokaal bedrijventerrein zal gesitueerd worden. In een gemeente met een meervoudig hoofddorp moet de gemeente op basis van een globale ruimtelijke visie voor de gemeente aanduiden in welke kern van het meervoudig hoofddorp of bij welk bestaand bedrijventerrein het eventueel nieuw lokaal bedrijventerrein zal gesitueerd worden.

Het nieuwe lokaal bedrijventerrein (met een richtoppervlakte van 5 ha) kan in principe niet ruimtelijk gesplitst worden, tenzij hiervoor een voldoende ruimtelijke verantwoording kan worden gegeven.

De gemeente geeft een ruimtelijke situering, inrichting en ruimtelijke motivatie (cf. gewenste ruimtelijke structuur voor de gemeente) van het eventueel nieuw lokaal bedrijventerrein met een richtoppervlakte van 5 ha, rekening houdend met een kavelgrootte en een gevarieerd aanbod gericht op lokale bedrijven (max. richtoppervlakte van 5000 m² voor een individuele

kavel), totale oppervlakte, beoogde activiteiten, aangeven van ruimtebesparende maatregelen (bv. ondergrondse parkeervoorzieningen, gemeenschappelijke voorzieningen, diverse bouwlagen, ...), bouwverplichting, enz.

Indien het eventueel nieuw lokaal bedrijventerrein aansluit bij een bestaand bedrijventerrein, moeten voldoende garanties aangegeven worden opdat het terrein niet evolueert naar een regionaal bedrijventerrein.

Aangeven van de ontsluitings- en bereikbaarheidsmogelijkheden (langzaam verkeer, auto/vrachtauto, openbaar vervoer) van het nieuw lokaal bedrijventerrein eventueel in relatie met het gemeentelijk mobiliteitsplan.

De **ontwikkelingsperspectieven van bestaande bedrijven** die zich niet op een bedrijventerrein bevinden, worden bedrijf per bedrijf afgewogen t.o.v. de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en/of de geschetste ontwikkelingsmogelijkheden in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. De gemeente voorziet hier bij de afweging van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze bedrijven in een voldoende verantwoording van de behoefte door middel van een toetsing van vraag en aanbod en rekening houdend met de gewenste openruimtestructuur en de gewenste nederzettingsstructuur op provinciaal niveau. Door deze afweging wordt bepaald of het bedrijf op de huidige locatie kan blijven, kan uitbreiden of van aard kan veranderen. Een dergelijk bedrijf kan worden beschouwd als:

- verweven (juridisch-planologisch in een bestemmingszone die bedrijven toelaat en niet visueel of functioneel hinderend is t.o.v. de omgeving). Zonering als bedrijventerrein is niet noodzakelijk. Dergelijke beslissingen hebben geen invloed op de taakstelling inzake bijkomende bedrijventerreinen. Eventueel kunnen wel maatregelen nodig zijn om de functionele of visuele verweving te verbeteren;
- zonevreemd maar verweefbaar. Deze bedrijven zijn - al dan niet na bijkomende maatregelen - niet visueel of functioneel hinderend t.o.v. de omgeving. Vanwege de juridisch-planologische zonering worden ze als zonevreemd beschouwd en dringt zich een 'regularisatie' op. Dergelijke zonering tot bedrijventerrein wordt, naargelang het gevolgde scenario (1 of 2) en de situatie (in geval van scenario 2), al dan niet verrekend in het gemeentelijk pakket lokaal bedrijventerrein;
- te herlokalisieren. Deze bedrijven zijn niet alleen juridisch-planologisch zonevreemd, maar kunnen ook niet als functioneel of visueel verweefbaar beschouwd worden. Deze bedrijven dienen uit te doven of moeten herlokalisieren naar een bedrijventerrein. Nieuwe bedrijventerreinen die (gedeeltelijk) voorzien worden voor de herlokalisatie van bestaande bedrijven worden verrekend in de toegewezen taakstelling (economisch knooppunt) of zitten vervat in het pakket⁸⁸ voor nieuwe lokale bedrijventerreinen en terreinen voor herlokalisatie.

Een specifiek probleem vormen de **windturbines** en de infrastructuur voor andere vormen van **groene energie**. Hiervoor zal in een latere fase, bij wijze van herziening van dit PRS nog een ruimtelijk kader uitgeschreven worden.

⁸⁸ 195 ha voor de gemeenten van het buitengebied

► 5. ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VOOR DE KLEINHANDEL

5.1. Ruimtelijk beleid voor nieuwe kleinhandelsontwikkelingen

Kleinhandel maakt, als woonondersteunende voorziening, deel uit van de nederzettingsstructuur. De ontwikkelingsperspectieven voor nieuwe en bestaande kleinhandel worden bepaald door de visie op de gewenste nederzettingsstructuur. Met het oog op de verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen en wegens de verlinting van het landschap is een voortzetting van de huidige trend, waarbij steeds meer winkels zich inplanten langsheen invalswegen en kruispunten buiten de stedelijke gebieden, niet gewenst.

Vanuit het principe van de gedeconcentreerde bundeling geldt bovendien dat nieuwe ontwikkelingen van kleinhandel worden afgestemd op het niveau en de draagkracht van de betrokken kern. Bovenlokale ontwikkelingen moeten worden gesitueerd in de stedelijke gebieden. Daarbij moet kleinhandel in de kernen zoveel mogelijk met het woonweefsel verweven worden. Desgevallend kan in de stedelijke gebieden een specifieke zone voor kleinhandel bestemd en ingericht worden.

Door het grootschalig productaanbod, koopgedrag, ruimtegebruik, bereikbaarheidsvereisten, enz. zijn sommige kleinhandelszaken aangewezen op een specifieke locatie met voldoende oppervlakte en een goede regionale bereikbaarheid. Voor dit soort kleinhandelszaken kunnen specifieke zones afgebakend worden in de stedelijke gebieden. Kleinhandel op andere bedrijventerreinen is niet toegelaten vanwege het oneigenlijk gebruik van het bedrijventerrein.

5.2. Ruimtelijk beleid voor bestaande kleinhandelsconcentraties van bovenlokaal belang

Het beleid t.o.v. de bestaande kleinhandel van bovenlokaal belang wordt gedifferentieerd. Onderstaande principes vormen hierbij het uitgangspunt.

→ KLEINHANDELSCONCENTRATIES IN EEN STEDELIJK GEBIED

De kleinhandelsconcentraties nabij de stedelijke kernen zullen in de afbakeningsprocessen voor de respectievelijke stedelijke gebieden op hun samenhang met het stedelijk gebied onderzocht worden. Hoewel verweving van kleinhandel met de woonfunctie in principe vooropstaat, kan bij de visievorming in de stedelijke afbakeningsprocessen geopteerd worden om een bepaalde zone specifiek als kleinhandelszone te bestemmen.

Ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied kunnen in hun huidige aard en omvang bestendig worden. Voor deze kleinhandelsconcentraties binnen de stedelijke gebieden kan een uitbreiding voorzien worden, op voorwaarde dat:

- er een kwalitatieve ruimtelijke en functionele relatie met het stedelijk weefsel wordt gecreëerd;
- er een duidelijke en kwalitatieve begrenzing t.o.v. de omgevende open ruimte wordt gecreëerd;
- er geen bezwaar is vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid;
- de bereikbaarheid vanuit het stedelijk woonweefsel met openbaar vervoer, fiets en te voet op een veilige en aangename manier gegarandeerd wordt.



Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

Bij de afbakening van de stedelijke gebieden zullen deze kleinhandelsconcentraties verder onderzocht worden. De ontwikkelingsperspectieven worden in gewestelijke of provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen vastgelegd, rekening houdend met voornoemde voorwaarden. Voor (de delen van) de bestaande kleinhandelsconcentraties die niet binnen de afbakening van een stedelijk gebied liggen, geldt een restrictief (buitengebied)beleid.

→ **KLEINHANDELSONTWIKKELINGEN VAN BOVENLOKAAL NIVEAU IN HET BUITENGEBIED**

Voor alle bestaande kleinhandel van bovenlokaal belang⁸⁹, gesitueerd buiten de stedelijke gebieden, wordt een restrictief beleid gevoerd. Verdere uitbreiding van de verlinting is immers niet wenselijk. Deze kleinhandel kan hoogstens blijven bestaan op het huidige niveau, ruimtelijke en functionele schaalvergroting zijn niet wenselijk. Er kunnen geen nieuwe handelszaken meer bijkomen. Om deze reden moet ook sluipende uitgroei van lokale handel in buitengebiedkernen tot handel van bovenlokaal niveau tegengegaan worden.

Een bestaande handelszaak kan zich herlokaliseren binnen de gemeente voor zover:

- herlokalisatie gebeurt naar een locatie in het hoofddorp;
- de ruimtelijke draagkracht van de omgeving en van het hoofddorp niet wordt overschreden.

Eventuele herstructurering van bestaande concentraties wordt vastgelegd in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Nieuwe voorzieningen in het buitengebied kunnen enkel als ze van lokaal belang zijn en als ze in de kernen ingeplant worden. Nieuwe grootschalige handelszaken van lokaal belang (300 - 400 m²) kunnen enkel in de hoofddorpen voorzien worden.

→ **GEÏSOLEERDE KLEINHANDEL VAN BOVENLOKAAL BELANG**

In Oost-Vlaanderen komen een aantal geïsoleerde kleinhandelsontwikkelingen van bovenlokaal belang voor. Een herbestemming naar een kleinhandelszone kan onderzocht worden in het kader van de afbakeningsprocessen voor de regionale bedrijventerreinen in de specifiek economische knooppunten of de afbakening van de kleinstedelijke gebieden.

Nieuwe vestigingen van geïsoleerde kleinhandel van bovenlokaal belang in het buitengebied zijn uitgesloten. Uitbreiding van bestaande geïsoleerde kleinhandel van bovenlokaal belang in het buitengebied is niet wenselijk.

⁸⁹ Hieronder ressembleren ook de kleinhandelszaken van regionaal belang die niet opgenomen zijn in een kleinhandelsconcentratie.

▶ **1. TAAKSTELLINGEN**

In globo dient er, per deelruimte, een 'gebiedsgerichte mobiliteitsvisie' voor de provincie te worden uitgewerkt. Dit houdt o.m. in dat er lijninfrastructuren van bovenlokaal (provinciaal) belang in onderlinge samenhang aangeduid worden, waarvan de bindende selectie van secundaire wegen deel uitmaakt.

▶ **2. DOELSTELLINGEN**

Versterken van de alternatieven voor wegverkeer

Zowel voor het auto- als voor het vrachtwagenverkeer worden de alternatieven versterkt. 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 dit het spoor en het water. Het gecombineerd goederenvervoer (vrachtwagen/spoor/water/pijpleiding) moet als 'complementaire' vervoerswijze verder worden uitgebouwd. Zowel de infrastructurale voorzieningen (ter versterking van de alternatieve vervoerswijzen) als de ruimtelijke randvoorwaarden (gebundelde deconcentratie) moeten worden voorzien.

Optimalisering door categorisering van het wegennet

Optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in. Ze is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de verkeersfunctie (verbinden, verzamelen), ofwel aan de erfontsluitings- en de verblijfsfunctie. De ruimtelijke consequenties van die prioriteiten worden uitgedrukt in een ruimtelijk beleid voor de 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.

Mobiliteitsbeleid gericht op het beheersen van het verkeer

Ruimtelijke ordening vertrekt van het bestaande verkeers- en vervoersnet. Uitbreiding van de infrastructuur wordt vermeden. Door middel van vervoersmanagement moet het net zo efficiënt mogelijk beheerd worden. Het geheel van het mobiliteitsbeleid moet, onder andere steunend op een doelgroepenbeleid, in toenemende mate het beheer van het verkeer mogelijk maken. Parkeerbeleid en bedrijfsvervoerplannen zijn hiervan voorbeelden. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is de geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Ruimtelijke ontwikkelingen worden immers in belangrijke mate bepaald door de mate van bereikbaarheid, en dus door de verkeers- en vervoersstructuur.

Differentiëren van de bereikbaarheid zowel ruimtelijk als modaal: 'selectieve bereikbaarheid'

Uit de vorige doelstelling volgt dat de provincie niet overal even goed ontsloten kan en moet zijn. Voor gebieden met een hoge dynamiek kan goede ontsluiting noodzakelijk zijn om die dynamiek in stand te houden. Voor gebieden met een lage dynamiek kan goede bereikbaarheid nieuwe dynamiek op gang trekken op locaties waar dat ongewenst is.

Op dezelfde wijze kan de provincie niet overal even goed ontsloten zijn voor alle beschikbare vervoermiddelen. In hoogdynamische gebieden is het mogelijk nodig alle beschikbare vervoermiddelen maximaal te ontplooiën, om de vraag naar verplaatsingen op te vangen. In rustigere gebieden daarentegen kan één goed uitgebouwde modus volstaan en de verdere uitbouw van de andere vervoermiddelen overbodig maken. Het uitgangspunt voor deze 'selectieve' differentiatie is de visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor iedere deelruimte, en daarmee samenhangend, de gewenste verkeers- en vervoersstructuur voor iedere deelruimte.

▶ 3. GEBIEDSGERICHTE MOBILITEITSVISIE

In hoofdstuk 4 van het richtinggevend gedeelte werd de globale ontwikkelingsvisie voor de verschillende deelruimten beschreven. In volgende paragrafen wordt bondig de mobiliteitsvisie per deelruimte samengevat. Het gaat hier om een samenvatting van de globale visie per deelruimte. Voor de volledige beschrijving van de globale visie per deelruimte wordt verwezen naar het hoofdstuk 4.

Figuur 66 geeft de gewenste lijninfrastructuren weer, per modus. Waar meerdere lijninfrastructuren parallel aan elkaar liggen en een complementaire taakstelling vervullen, is er sprake van een 'bundel'. Daarbij wordt nog aangegeven op welk maatschappelijk en ruimtelijk schaalniveau een of meerdere infrastructuren van deze bundels functioneren: (inter-)nationaal of regionaal belang. Het laat tevens toe om regio's aan te duiden waar er een te optimaliseren bereikbaarheid, dan wel een selectieve bereikbaarheid wordt nagestreefd.

Oost-Vlaams Kerngebied: optimaliseren van interne en externe bereikbaarheid

Het Oost-Vlaams Kerngebied heeft betrekking op het grootstedelijk gebied Gent, de Gentse Zeehaven en de eerste gordel van kernen die een sterke functionele relatie hebben met het grootstedelijk gebied en de haven. Het grootstedelijk gebied en de zeehaven hebben een invloedsland dat een groot deel van Oost-Vlaanderen beslaat. Enerzijds staat het in relatie met het zeehavengebied aan Zeeuwse zijde en het 'regionaalstedelijk gebied' Terneuzen⁹⁰; anderzijds functioneert het op zich als een stedelijk en economisch geheel. Vanwege die dubbele functie is zowel de externe als de interne bereikbaarheid erg belangrijk.

De externe bereikbaarheid wordt gegarandeerd door:

- het radiale spoorwegennet van hoofdspoorlijnen en regionale openbaar vervoersassen, die functioneren in een 'voorstedelijk net'⁹¹;
- de geselecteerde hoofdwegen en primaire wegen, aangevuld met een net van secundaire

⁹⁰ Als 'grensoverschrijdend stedelijk netwerk Gent-Terneuzen, als 'potentieel economisch netwerk structuurbepalend op Vlaams niveau...', RSV, 1997, ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, p. 340. Ten aanzien van de haven van Vlissingen kan het – regionaal – belang van de Vaste Westerschelde-oeververbinding bevestigd worden, zij het dat het een tunnel op 'regionaal' vlak is, en dat voor wat de aansluiting aan Vlaamse zijde betreft, de selectie van primaire wegen in het RSV wordt onderstreept door de Provincie Oost-Vlaanderen.

⁹¹ Voorstadsnet: aanbod aan regionale openbaar vervoerslijnen (in hoofdzaak verzorgt door de trein), met een frequentie van 2 diensten per uur, tussen de eerste gordel van (klein)stedelijke gebieden rond Gent, naar het grootstedelijk gebied Gent.

wegen⁹². Cruciaal hierin zijn het goed functioneren van een geoptimaliseerde R4, met het wegwerken van de ontbrekende schakels R4-zuid en de 'Sifferverbinding', en het goed functioneren van de hoofdverbindingen tussen de R4 en R40, en tussen de R4 en het hoofdwegennet.

De interne bereikbaarheid wordt verzorgd door

- een grootstedelijk openbaar vervoersnet, dat opgebouwd is rond zes structuurbepalende tramassen, en een aanvullend ontsluitend busnet;
- de vroegere steenwegen, die ontwikkelen als 'hoofdstraten' en 'invalswegen' binnen het stedelijk gebied (prioriteit voor langzaam en openbaar vervoer, aandacht voor leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, een ondergeschikte verzamelende functie voor auto-verkeer).

De hoofdstations Sint-Pieters en Dampoort vormen de verknopingspunten tussen het interne (stedelijke) en het externe (regionale) openbaar vervoer. Gezien de ruime beschikbaarheid van functies binnen beperkte afstanden vormt de fiets een perfect - duurzaam - alternatief voor de auto, mits de uitbouw van een veilig fietsroutenet. In het Zeehavengebied wordt er ten behoeve van het goederenvervoer gewerkt aan uitbreiding van het water- en spoornet en aan een optimalisatie van het wegennet. Het personenvervoer is er vrij autogericht, maar d.m.v. vervoersmanagement wordt werk gemaakt van alternatieve vervoermiddelen (interne en externe fietsontsluiting, opwaarderen diverse vormen van collectief vervoer).

E17-netwerk, opgehangen aan de infrastructuurbundel langs de E17

In dit netwerk van centrale plaatsen wordt de stedelijke dynamiek opgevangen tussen Antwerpen en Gent. De steden zijn deels gelijkaardig en complementair aan elkaar en worden gekenmerkt door een zekere nabijheid.

Het E17-netwerk is opgehangen aan een bundel van parallelle en structurerende lijninfrastructuren: de spoorlijn Antwerpen–Gent, de steenweg N70 en de E17. De ontsluiting van het E17-netwerk is in het bijzonder gebaseerd op die infrastructuren. Deze ontsluiting vertoont drie belangrijke facetten:

- de ontsluiting naar de grootstedelijke gebieden Antwerpen, Gent en de Antwerpse haven (vooral Waaslandhaven);
- de bereikbaarheid van(uit) het Vlaams Stedelijk Kerngebied en het economisch netwerk langs de N16;
- de interne bereikbaarheid tussen de verschillende elementen in het netwerk.

De ruimtelijk structurerende elementen in de stedelijke ontwikkeling zijn:

- de stations van Lokeren, Sint-Niklaas en Beveren als regionale ontsluitingspunten voor het openbaar personenvervoer (naar Gent, Antwerpen en het Vlaams Stedelijk Kerngebied);

⁹² In het mobiliteitsplan en in het structuurplan van de stad Gent wordt er voor de secundaire wegen die binnen de R4 liggen een specifieke benaming gebruikt: 'hoofdvalswegen', het zijn wegen die voor het stedelijk verkeer een verzamelende functie hebben, naar het hogere wegennet, en een verbindende functie hebben tussen de verschillende deelgebieden van het grootstedelijk gebied. Ze kunnen een specifieke rol vervullen t.a.v. het openbaar vervoer.

- de N16 als ontsluiting naar het Vlaams Stedelijk Kerngebied en als ontsluiting van het economisch netwerk van de N16⁹³;
- de dwarse – hoofdzakelijk primaire - verbindingen vanuit de afritten van de E17, als individuele ontsluitingen voor de verschillende elementen in het netwerk, resp. de 'westelijke' en de 'oostelijke' tangent;
- de N70 als hoofdstraat in het E17-netwerk.

De ontsluiting en de externe bereikbaarheid van de (klein)stedelijke gebieden in het E17-netwerk worden grotendeels verzorgd door de geselecteerde primaire- en hoofdwegen en door de aanwezige spoorinfrastructuur: Lokeren, Zele, Sint-Niklaas, Temse en Beveren beschikken elk over een eigen spoorwegstation én over een primaire weg voor de wegontsluiting.

Voor het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas wordt door middel van het 'Ruitmodel'⁹⁴ de externe en de interne bereikbaarheid verbeterd. Ten aanzien van het RSV wordt een structuur voorgesteld die opgehangen is aan een primaire 'zuidelijke ring' rond Sint-Niklaas, bestaande uit een te ontwerpen stuk R42 vanaf de N70 tot aan de parallelweg met de E17 in het oosten van de stad (d.i. de zgn. 'oostelijke tangent'), voornoemde deels te ontwerpen parallelweg aan E17, en de N41 in het westen van de stad (tot op N70; d.i. de 'westelijke tangent'). Dit wordt aangevuld met een selectie van (deels te ontwerpen westelijke tangent) stukken secundaire ringweg, die dan ook enkel ten dienste staan van de stad Sint-Niklaas.

Dit brengt met zich mee dat enkele secundaire wegen in het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas kunnen worden ingericht als openbaarvervoersassen, fietsassen, dus specifiek rekening houdend met de leefbaarheid van de stad. Het zijn met name de N70, een stuk N16 en een stuk N403. Ze hebben vnl. een rol t.a.v. de interne bereikbaarheid. Ze worden omschreven als 'hoofdstraten' in het stedelijk gebied. Deze wegen vervullen wel een zekere verzamel functie, maar wegens het nagestreefde wegbeeld is die ondergeschikt aan de verblijfs- en verkeerskwaliteit voor de zwakke weggebruiker. Dit laat eveneens toe de weg uit te bouwen tot openbaar vervoersas binnen het stedelijk netwerk.

Omdat stedelijke functies (wonen, handel, bedrijvigheid, voorzieningen) zich in sterke mate ruimtelijk ontwikkelen onder invloed van bereikbaarheid, spelen de lijninfrastructuren een belangrijke sturende rol t.a.v. het ruimtelijk beleid.

Dit is bijvoorbeeld mogelijk op het vlak van wonen en woonondersteunende functies: bundelen aan bestaande woonconcentraties en aan optimale openbaarvervoersontsluitingen. In optimale situaties vindt dit ook plaats op korte verplaatsingsafstand van de bedrijvigheid, om het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen t.o.v. het autogebruik aan te moedigen. Voor Beveren betekent dit een optimale noordelijke aansluiting van Beveren naar de Waaslandhaven (weg, openbaar vervoer, fiets), verbeterde openbaar vervoerontsluiting naar Antwerpen door verlenging van de tramlijn, daaraan gekoppeld de inrichting van N70 en een opwaardering van het station.

Bedrijvigheid wordt er voorzien op goed ontsloten locaties en functioneel gekoppeld aan de (grottere) stedelijke kernen. Regionale bedrijvigheid met een sterk transportgericht karakter

⁹³ Dit duidt het belang aan van een goede primaire weg I.

⁹⁴ Concept dat de categorisering van het hogere wegennet weergeeft voor het Regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas, Mobiliteitsplan Sint-Niklaas, 2002.

wordt bij voorkeur gesitueerd nabij de primaire en hoofdwegontsluiting. Voor de steden Lokeren, Temse en Sint-Niklaas dient de bedrijvigheid zich te bundelen daar waar de primaire wegen N47, N41 en N16 aansluiten op de E17. De Zeeschelde biedt t.h.v. Temse als hoofdwaterweg potenties t.a.v. goederentransport met de binnenvaart.

Waaslandhaven gericht op Havenweg en vervoersalternatieven

De selectie als Vlaamse poort betekent dat de verbinding van de haven met zijn achterland van prioritair belang is. Hoewel de A11/N49 omgebouwd wordt tot hoofdweg met als voornaamste functie het verbinden van de Vlaamse havens, is het erg belangrijk ook de alternatieve vervoerswijzen maximaal te benutten, gezien het stijgend belang van containeroverslag in de Waaslandhaven en de dreigende congestie op het wegennet. Het is noodzakelijk hiervoor aan vervoersmanagement, zowel voor personen- als voor goederenvervoer, te doen.

- Voor de binnenvaart gebeurt de ontsluiting voornamelijk via de Antwerpse haven (naar het Albertkanaal, Schelde-Rijnverbinding) of via de Schelde. Voor de ontsluiting over de Schelde wordt op lange termijn geopteerd voor het gebruik van de Westerschelde, veeleer dan de Zeeschelde. Met haar kronkelend verloop en haar vallei, is de Zeeschelde immers van uitzonderlijke ecologische en recreatieve waarde.
- Voor het spoorverkeer is de ontsluiting richting Gent en Antwerpen (haven, stedelijk gebied) van belang. De ontsluiting richting Gent kan op korte termijn verbeterd worden door de aanleg in Zwijndrecht van de ontbrekende spoorbocht (de Gentboog) tussen de lijn 59 (Antwerpen-Gent) en lijn 10 (ontsluiting Waaslandhaven). Op lange termijn wordt gedacht aan een goederenspoorlijn parallel aan de A11. Voor de verbinding met Antwerpen is op korte termijn het optimaal gebruik van de lijn via de Kennedytunnel aangewezen. Op lange termijn kan de geplande Liefkenshoekspoortunnel – die aansluit op het rangeerstation Antwerpen-Noord - de verbinding tussen de beide Schelde-oeveren in Antwerpen verbeteren. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen⁹⁵ zijn reserveringsstroken voor de Gentboog en de Liefkenshoekspoortunnel opgenomen. Er wordt eveneens een tracé gereserveerd voor 'een spoorlijn tussen Zeebrugge en de Waaslandhaven'. Die lijn wordt gebundeld met de A11/N49. Gezien de ligging van lijn 59 in het stedelijke gebied van het E17-netwerk, is een goederenspoor langs de A11 op termijn te verkiezen. Deze nieuwe lijn kan een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling van het Gentste havengebied als ze ter hoogte van Zelzate wordt aangesloten op de lijnen 55 en 204.
- Voor de wegontsluiting van de Waaslandhaven wordt de N49/A11 uitgebouwd als havenweg voor de verbinding tussen de Vlaamse havens. Aangezien de Waaslandhaven vooral een motor moet zijn voor het E17-netwerk, en niet voor het Noordelijk Openruimtegebied, wordt het aantal op- en afritten langs deze havenweg beperkt. Deze op- en afritten worden in de eerste plaats voorzien ten voordele van het goederenverkeer van en naar de haven. Ook de wegverbindingen met het E17-netwerk, de rechteroever van het Antwerps havengebied en het grootstedelijk gebied Antwerpen zijn van belang. De selectie van hoofd- en primaire wegen komt hieraan tegemoet. Enkel voor het kleinstedelijk gebied

⁹⁵ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, blz. 502 e.v.

- Beveren wordt er een bijkomende verbinding met de Waaslandhaven geselecteerd.
- Voor de openbaar vervoerverbinding van de haven met de omliggende gebieden (E17-netwerk en Antwerpen) wordt binnen de haven een OV-knooppunt ontwikkeld. Dit maakt een lijnbus mogelijk tussen de havengedeelten van rechteroever en linkeroever en Beveren. Een andere optie (onder voorbehoud dat de service en de kosten hieraan verbonden gunstiger zijn) is het medegebruik van het goederenspoor (dat aansluit op de lijn Antwerpen-Sint-Niklaas) voor personenverkeer. Door middel van een goed vervoersmanagement kunnen andere vormen van collectief vervoer inspelen op de woonwerkpendel.

Dendersteden in het Regionaal Openbaar Vervoersnet rond Brussel

De centrale rol van de Dendersteden in het openruimtegebied wordt geherwaardeerd, alsook hun functie tussen de grootstedelijke gebieden Brussel, Gent en Antwerpen. De consequenties voor de mobiliteit kan men in hoofdzaak als volgt omschrijven: enerzijds zijn ze een verzamelpunt voor pendelaars naar de grootstedelijke gebieden; anderzijds is er sprake van ontwikkeling van eigen tewerkstelling. Specifieke potenties hierbij zijn de gunstige ligging nabij Brussel, de goede treinverbindingen en de vlotte bereikbaarheid vanuit het ommeland.

De relaties met Brussel, met de Vlaamse Rand rond Brussel en met kleinere stedelijke gebieden rond Brussel, worden op termijn verbeterd met de uitbouw van een 'regionaal openbaar vervoersnet rond Brussel'. De potentie voor het openbaar vervoer is eveneens een aanleiding om stationsomgevingen te gaan ontwikkelen (bv. voor kantoren), in de relatie tot het ommeland.

Op relaties waar een modal shift naar het openbaar vervoer wordt nagestreefd (zoals N47, N9 en N8 naar Brussel) kan de verzamelfunctie voor wegverkeer neven- of zelfs ondergeschikt worden aan de functie voor langzaam verkeer en openbaar vervoer.

De ontsluiting vanuit het ommeland verloopt enerzijds over het dichte spoorwegennet (Zuidelijk Openruimtegebied, Oostelijk Rastergebied) en anderzijds over een aantal wegen met verzamelfunctie. Er worden tussen de Dendersteden dus geen verbindings-, maar wel verzamelwegen aangeduid.

Hier staat tegenover dat de verbinding per openbaar vervoer verbeterd moet worden tussen Dendermonde en Aalst. Dit kan hetzij door optimalisatie van de lijn via Schellebelle, of – indien dit omwille van capaciteitsproblemen niet mogelijk blijkt te zijn – door een opwaardering van de buslijn naar meer een verbindende buslijn.

Voor de betrokken steden betekent die keuze dat Dendermonde verder kan ontwikkelen vanuit de ontsluitingspotenties naar Antwerpen, Gent, Brussel en het E17-netwerk, terwijl de potenties van Aalst vooral te situeren zijn in de ligging aan de hoofdinfrastructuurbundel naar Gent (+ haven) en Brussel.

De ligging aan een secundaire waterweg of een hoofdwaterweg (Dendermonde) biedt tal van potenties, zowel naar watergebonden bedrijvigheid als naar recreatieve verplaatsingen.

Leieruimte, opgehangen aan de infrastructuurbundel langs de E17

De ruimtelijke ontwikkelingen van deze deelruimte is enerzijds opgehangen aan de nabijheid van de E17 (en de grootstedelijke gebieden die er ten noorden en ten zuiden langs gelegen zijn), en anderzijds aan Deinze als kleinstedelijk gebied dat een 'centrale plaats' vormt t.a.v.

de omliggende openruimtegebieden (en hun - kleinere - centrale kernen).

De verkeersstructuur wordt opgebouwd rond de bundel van parallelle infrastructuren. Voor het autoverkeer betekent dit dat de hoofdweg E17 met primaire aftakkingen de hoofdinfrastructuur vormt. De parallelle N43 vormt een hoofdstraat binnen de Leieruimte, met ten hoogste een verzamelende taak. De prioriteit gaat echter naar inrichting, inpassing in de omgeving, verblijfskwaliteit, voorzieningen voor langzaam verkeer en openbaar vervoer, ...

Het openbaar vervoer wordt vnl. opgehangen aan het station van Deinze dat als openbaar-voervoersknooppunt fungeert voor deze deelruimte. Het station bedient zowel verbindende als verzamelende lijnen op Vlaams en op regionaal niveau. Verzamelende en ontsluitende buslijnen takken er aan.

De Leie en het Afleidingskanaal bieden als hoofdwaterweg bijzondere potenties voor watergebonden regionale bedrijvigheid in het kleinstedelijk gebied.

De relatie met de omliggende openruimtegebieden en hun kleinere centrale kernen wordt in hoofdzaak volbracht door een verbindend secundair wegennet, waar deze taak niet door het hogere wegennet uitgevoerd kan worden (omrijfactor). Busdiensten voorzien in de openbaar-voervoersrelatie.

Oostelijk Rastergebied: dicht spoorwegennet naar stedelijke gebieden

Het Oostelijk Rastergebied ligt in het spanningsveld tussen de grootstedelijke gebieden Gent, Antwerpen en Brussel en wordt gekenmerkt door sterke versnippering van het wonen, in een groot aantal kernen, die lintvormig zijn uitgegroeid. Naast de hoge woondichtheid is er een hoge dichtheid aan lijninfrastructuren.

De mobiliteitsvisie benadrukt de verzamelfunctie van het dicht spoor- en wegennet naar de kleinere en de grootstedelijke gebieden. Voor de pendel naar het grootstedelijk gebied Brussel worden de verzamelende spoorlijnen, met een hoge stationsdichtheid, naar voren geschoven. In de Dendersteden kan worden aangetakt op de hoofdspoorlijnen. Daarnaast worden een aantal wegvakken van oude steenwegen specifiek aangeduid en ingericht voor een goede openbaarvoervoersdoorstroming.

Bij het wegverkeer ligt de nadruk op een aantal secundaire verzamelwegen. Op een aantal wegen kan die verzamelfunctie primeren, op andere zal dat een nevenfunctie zijn, gecombineerd met de eerder vermelde hoofdfunctie als openbaar vervoers- en langzaamverkeersas. Zowel ten noorden als ten zuiden van de Schelde worden verzamelwegen aangeduid, waarbij de Schelde als natuurlijke fysische barrière wordt erkend door slechts een beperkt aantal oversteekpunten voor bovenlokaal verkeer aan te duiden. De Zeeschelde is tevens 'hoofdwaterweg'; deze potentie moet kunnen blijven benut worden, en waar mogelijk, uitgebreid.

Scheldevallei: combinatie van openruimte kwaliteiten met haar transportfunctie

De Scheldevallei is een deelruimte met uitgesproken ecologische, landschappelijke en toeristische waarde, zonder hoogdynamische functies. Wel dient men rekening te houden met de transportfunctie van de Schelde. De toeristische en recreatieve potenties van de Scheldevallei kunnen vanuit de lijninfrastructuur ondersteund worden door een kwaliteitsvolle inpassing van de N416 binnen de bestaande kernen, door uitbouw van het

toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk langs de Schelde, enz.

De Scheldevallei vormt een dermate natuurlijke barrière dat geopteerd wordt om deze in relatie tot het regionaal verkeer te gaan respecteren. De selectie van secundaire wegen die dit gebied kruisen en dus versnipperen wordt tot een minimum beperkt.

Noordelijk Openruimtegebied: beperkte toegankelijkheid - ontsluiting naar de randen van het gebied

In het Noordelijk Openruimtegebied wordt de nadruk gelegd op de openruimtestructuren. Grootchalige ontwikkelingen vanwege de ligging tussen Gent, Antwerpen en de Waaslandhavens zijn ongewenst en horen thuis in het E17-netwerk. Daarom wordt de bereikbaarheid van het gebied op een lager niveau gehouden.

De ontsluiting richt zich selectief op de A11/N49 in het noorden en de R4 in het westen. Beide wegen zijn in de eerste plaats bedoeld als Havenwegen (respectievelijk verbinding en ontsluiting). Ze worden gekenmerkt door een beperkt aantal knooppunten, waar een beperkt aantal secundaire verzamelwegen op aansluiten. In het zuiden verzamelt de N70 het verkeer naar de E17 en naar de R4. Het openbaar vervoer in deze deelruimte zorgt in hoofdzaak voor de lokale ontsluiting naar de stedelijke gebieden (en bijbehorende stations) van het E17-netwerk en/of naar de OV-as op de N70 (vanwaar verder gereisd kan worden naar Gent/Antwerpen). In het westen takt het openbaar vervoer aan op het Gentse voorstadsvervoer. In het oosten takt het aan bij het Antwerpse voorstadsnet. In het kader van dit voorstadsvervoer kan de tramlijn naar Zwijndrecht doorgetrokken worden tot Beveren. Voor de noordoostelijke polderdorpen (woonkernen in het buitengebied) wordt de openbaar vervoersrelatie met Antwerpen verzorgd door een verbindende busdienst.

De ontsluiting naar het E17-netwerk kan tot slot ook per fiets verzorgd worden. De N70 wordt, als as voor langzaam verkeer, een hoofdruimte voor fietsverkeer in de stedelijke gebieden Sint-Niklaas en Beveren, en in relatie tot Antwerpen. Ook de vroegere treinbeddingen (Sint-Niklaas – Hulst, Lokeren – Moerbeke, Moerbeke – Kemzeke) bieden als fietsassen potenties voor die ontsluiting.

Westelijk Openruimtegebied: ontsluiting naar de centrale plaatsen

Ook het Westelijk Openruimtegebied is een gebied met uitgesproken openruimtepotenties. De bovenlokale ontsluiting concentreert zich op enkele centrale plaatsen, waarnaar de overige kernen op hun beurt worden ontsloten. Dergelijke centrale plaatsen zijn Eeklo en Maldegem in het noorden van het deelgebied, Aalter in het centrum en Deinze en Tielt in het zuiden. De invloed van het Oost-Vlaams Kerngebied laat zich in het gehele deelgebied voelen.

Het openbaar vervoer zorgt voor de ontsluiting van het gebied naar de centrale plaatsen en naar de stations op de lijnen Eeklo – Gent, Gent – Aalter – Brugge, Gent – Kortrijk en Deinze – Tielt. In het oosten verknoopt het lokale openbaar vervoer met het Gentse voorstadsnet (o.a. de tramlijn naar Evergem en de openbaar vervoersas naar Sint-Martens-Latem).

Het autoverkeer wordt over een beperkt aantal verzamelwegen naar de omliggende hoofdwegen (E40 en A11/N49) en primaire wegen (N44 en R4-west) gebracht. De A11/N49 wordt momenteel omgebouwd tot hoofdweg, als verbinding tussen de Vlaamse Havens. Naargelang het aantal knooppunten op deze hoofdweg kan er een bijkomende

bovenlokale verzamelweg worden aangeduid.

Gezien hun goede ontsluiting naar de A11/N49 zullen Eeklo en Maldegem hier de centrale plaatsen blijven. De ontwikkelingen in Eeklo en Maldegem (en Aalter) kunnen worden beïnvloed door de uitbouw van een binnenvaartverbinding tussen de haven van Gent en de kusthavens, zoals aangegeven in het RSV. Naargelang het gekozen alternatief zal die verbinding gevolgen hebben voor het verkeer in het deelgebied en de lokalisatie van nieuwe bedrijven. Deze keuze gebeurt op Vlaams niveau⁹⁶.

De potentie van de ligging langs een goed bevaarbare secundaire waterweg moet voor Aalter maximaal kunnen benut worden. Op de bestaande en de in te richten regionale bedrijventerreinen, worden de kadegebonden percelen voorbehouden voor activiteiten die het water als transportmodus gebruiken.

Zuidelijk Openruimtegebied: benutten dicht spoorwegennet

Naast de zeer nadrukkelijk aanwezige openruimtefuncties, wordt het verkeer in het Zuidelijk Openruimtegebied geleid naar/door de verschillende kleinstedelijke gebieden (centrale plaatsen) en de sterke gerichtheid van de woon-werkpendel naar Brussel.

Het dicht spoornet heeft een belangrijke taak in deze woon-werkpendel naar Brussel en in mindere mate naar Gent. Ook voor de interne verplaatsingen naar de kleinstedelijke gebieden in de regio heeft dit (regionaal) spoornet een rol te vervullen. Het versterken van de centrale rol van de Dendersteden ten opzichte van het Zuidelijk Openruimtegebied (enerzijds als verzamelplaats voor pendelaars, anderzijds door eigen tewerkstelling) ondersteunt de optie om het treingebruik te versterken. Het alternatief op de verbindende buslijn Ronse-Leuze is het opnieuw doortrekken van de spoorlijn Gent-Ronse tot Leuze. Afhankelijk van de vervoersvraag dient onderzocht te worden of dit baanvak geheractiveerd kan worden.

Hierbij is ook de uitbouw van een Regionaal Openbaar Vervoersnet rond Brussel van belang, aangevuld met de bestaande lijnen Kortrijk – Oudenaarde – Zottegem – Brussel en Geraardsbergen – Ninove – Denderleeuw. Het lokale openbaar vervoer zorgt voor de ontsluiting van kernen naar de stations op deze lijnen. De aanwezigheid van spoorontsluiting wordt hier opgenomen als een van de kwalitatieve criteria bij de selectie van hoofddorpen en woonkernen. Vooral de infrastructuurbundels tussen Zottegem en Aalst en tussen Gent en Oudenaarde worden vanwege hun goede ontsluiting gezien als verdichtingsstroken voor het opvangen van de verstedelijkingsdruk vanuit Brussel, respectievelijk Gent.

De ontsluiting van het Zuidelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet wordt verzorgd door de geselecteerde noord-zuid gerichte primaire wegen N60, N42 en N45. Deze wegen moeten zorgen voor de aansluiting van de stedelijke gebieden Oudenaarde, Ronse en Zottegem op het hoofdwegennet. De ontsluiting van Geraardsbergen naar het hoofdwegennet richt zich evenzeer op de A8 (naast de E40). Hiertoe dient een primaire weg voorzien te worden ten zuiden van Geraardsbergen.

Aansluitend op dat primaire net worden de dwarse oost-westverbindingen aangeduid. Zij worden minimaal gehouden, rekening houdend met de enorme landschappelijke waarde van

⁹⁶ ...en overstijgt de planperiode voor dit structuurplan

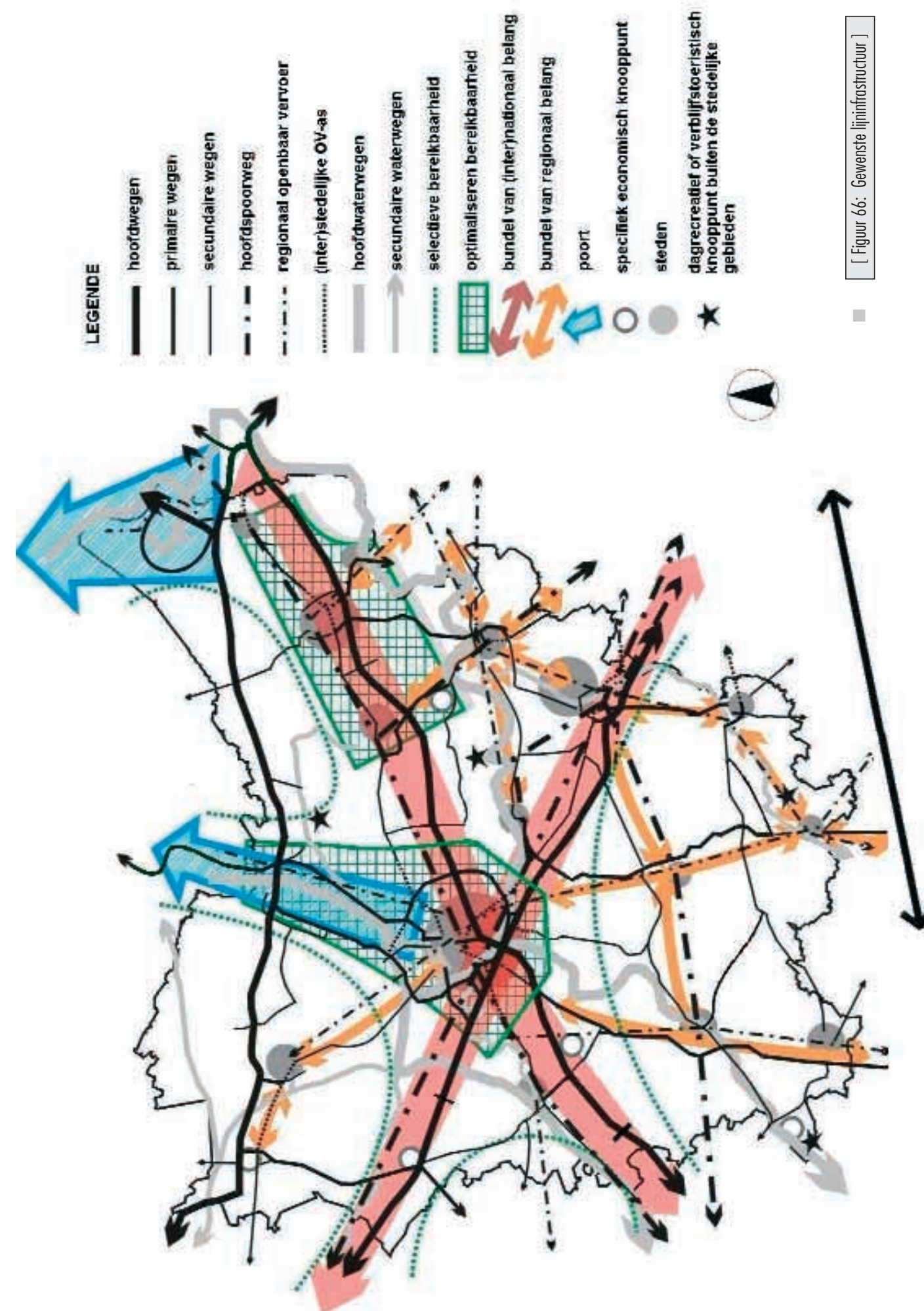
de tussenliggende open ruimte, met de beperkte functionele band tussen Oudenaarde-Ronse en Zottegem-Geraardsbergen, met de goede spoorverbindingen en met de aanwezigheid van de hoofdweg A8 ten zuiden van Oost-Vlaanderen. De overige, te selecteren secundaire wegen hebben te maken met een specifieke verbinding tussen economische knooppunten of met een specifieke verzamel functie.

De potentie van de ligging langs een hoofdwaterweg moet voor het kleinstedelijke gebied Oudenaarde en het specifiek economisch knooppunt Kluisbergen maximaal kunnen benut worden. Op de bestaande en de in te richten bedrijventerreinen langs deze waterweg, worden de kadegebonden percelen voorbehouden voor activiteiten die het water als transportmodus gebruiken.

Samenhang tussen de gebiedsgerichte mobiliteitsvisies

De gebiedsgerichte mobiliteitsvisies voor aangrenzende deelruimten dienen voor grensoverschrijdende kwesties samen bekeken te worden.

Specifiek vergen de gebiedsgerichte mobiliteitsvisies van het E17-netwerk, de Waaslandhaven en het Noordelijk openruimtegebied, een geïntegreerde benadering. Dit kan bijkomend onder de vorm van een mobiliteitsplan voor de regio.



[Figuur 66: Gewenste lijninfrastructuur]

▶ 4. ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN VAN DE LIJNINFRASTRUCTUREN PER VERVOERSMODUS

4.1. Openbaar vervoer

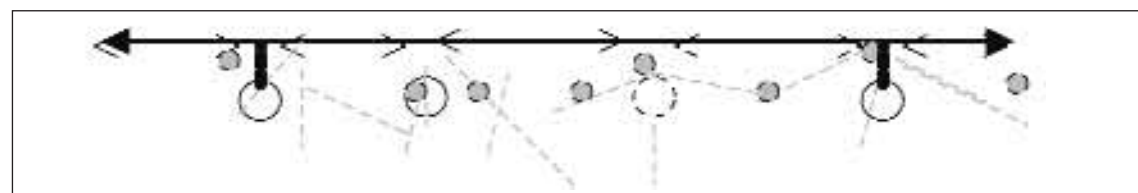
In het kader van de gebiedsgerichte mobiliteitsvisie voor Oost-Vlaanderen worden de lijninfrastructuren aangeduid die van bovenlokaal belang zijn en waarvan gewenst is dat ze die rol (blijven) vervullen. Gezien de initiële doelstelling van het streven naar een 'modal shift' wordt specifieke aandacht geschonken aan de elementen van het openbaar vervoersnet die van bovenlokaal belang zijn. De benadering gebeurt zowel vanuit de diverse vervoersmiddelen, trein, tram en bus, als vanuit het onderscheid in personen- en goederenvervoer.

→ UITGANGSPUNTEN

Uitgangspunten voor de uitbouw van het openbaar vervoer (zowel voor personen als voor goederen) zijn de volgende:

- Multimodaliteit:
Er wordt naar gestreefd om het openbaar vervoer zoveel mogelijk complementair te maken aan de andere vervoersmiddelen. Door een goede aansluiting met een vlotte overstapmogelijkheden naar het openbaar vervoer wordt het gecombineerd gebruik van het openbaar vervoer met andere vervoersmiddelen versterkt. Gezien het toenemend belang van ketenverplaatsingen, draagt dit bij tot de beheersing van het verkeer. Tevens moet het een kwaliteitsvolle openbaar vervoersdienstverlening betreffen, aangepast aan de gebruikersvereisten en aan de functie van de openbaar vervoersdienstverlening.
- Geïntegreerd openbaar vervoer:
Onder openbaar vervoer wordt het geheel verstaan van spoorwegen, tram- en buslijnen. Er wordt naar gestreefd deze openbare vervoersmiddelen te integreren in één hoogwaardig, gebiedsdekkend globaal openbaar vervoersnet. De verschillende vervoersmiddelen dienen complementair te zijn, waar- bij parallelle vervoersmiddelen een verschillende functie op een verschillend schaalniveau invullen.
- Hiërarchisering met scheiding van de functies verbinden – verzamelen:
Het openbaar vervoer vervult verschillende functies: het verzamelen binnen een gebied (uitgedrukt in begrippen als haltedichtheid, lijndichtheid, ...) enerzijds en het verbinden van locaties anderzijds (met aandacht voor snelheid, doorstroming, ...). Beide functies stellen echter tegen-gestelde eisen (zoveel mogelijk reizigers bereiken door een maximum aan haltes, tegenover hogere snelheid door een beperkt aantal stops). Daarom worden de beide zoveel mogelijk gescheiden in een verbindend en een verzamelend openbaar vervoersnet. Daarbij zal het verbinden in eerste instantie worden toegewezen aan het spoorwegennet, en het ontsluiten aan het busverkeer.

❖ [Schema 6: Verbinden van locaties en verzamelen binnen een gebied]



- Gedifferentieerde bereikbaarheid:
Een van de uitgangspunten voor het sturen van de ruimtelijke ontwikkelingen is dat de bereikbaarheid niet overal en voor alle vervoersmiddelen even hoog kan liggen. Een vervoerssysteem dat zich baseert op het openbaar vervoer structureert ruimtelijke ontwikkelingen rond openbaar vervoersknopen. Een goede openbaar vervoersontsluiting, gekoppeld aan een gepast locatiebeleid, kan de eisen voor de andere vervoersmiddelen afzwakken.
- Basismobiliteit en netmanagement
Het aanbieden van openbaar vervoer gebeurt ten minste volgens de principes van 'basismobiliteit': binnen de woonzones moet er een minimumaanbod aan geregeld openbaar vervoer gegarandeerd worden. Op plaatsen waar de vraag en de behoeften dit vereisen dient door middel van netmanagement daar bovenop een aanbod voorzien worden. Tot deze plaatsen behoren ook de aantrekkingspolen. Voor Oost-Vlaanderen gaat het minimaal over:
 - de toeristisch recreatieve knooppunten;
 - geïsoleerd gelegen (d.i. ten opzichte van stedelijke gebieden en/of specifiek economische knooppunten) regionale bedrijventerreinen;Voor de bediening van deze aantrekkingspolen dient bij voorkeur (afhankelijk van de vraag en de behoefte) een regulier bediende halte aan de aantrekkingspool zelf te worden voorzien.

→ SELECTIE EN CATEGORISERING VAN HET OPENBAAR VERVOER

PERSONENVERVOER

Knooppunten

De knooppunten van het openbaar vervoersnetwerk zijn de punten waar verschillende openbaar vervoerslijnen van hetzelfde niveau samenkomen. In de knooppunten bestaat tevens de mogelijkheid om over te schakelen op een hoger of lager niveau van openbaar vervoer.

Het zijn ook multi-modale knooppunten: er bestaat de gelegenheid tot overschakelen van de ene vervoerswijze (bv. fiets in het voortransport) op de andere (bv. trein). Deze gelegenheid moet worden versterkt, hetgeen de modal shift naar alternatieve vervoersmiddelen op haar beurt moet bevorderen.

Dit vereist een goed uitrustingsniveau (bv. parkeren, fietsenstallingen, enz.), zij het op het niveau van het knooppunt: de aard, de omvang en het voorzieningenniveau van elk knooppunt moet afgestemd zijn op het niveau waarop het knooppunt functioneert⁹⁷, wat gekoppeld is aan de gewenste ruimtelijke structuur.

Vanwege die karakteristieken bezit zo'n multi-modaal knooppunt een ruimtelijk structurend vermogen. Het zijn de plaatsen waar verkeersgenererende functies, en dan vnl. op personenvervoer gerichte activiteiten (bv. wonen), wenselijk zijn, maar opnieuw, op het niveau van het gebied. Dit betekent een verruiming van het beleidsmatig begrip

⁹⁷ Een station nabij een hoofddorp in het buitengebied, kan parkeergelegenheid hebben op het niveau van dat lokaal station, maar niet op het niveau van een stedelijk gebied.

'stationsomgeving'⁹⁸:

Het is de ambitie van de provincie om via de gemeentelijke mobiliteits- en structuurplannen en door de opmaak van mobiliteitsplannen voor de vervoersregio's in de provincie en/of door de opmaak van een provinciaal mobiliteitsplan, de selectie en de rol van de multimodale knooppunten beter te gaan omschrijven en mede te gaan bepalen.

Er worden knooppunten voorzien op verschillende schaalniveaus, deels bepaald door het gewenst niveau van lijninfrastructuur die er elkaar ontmoeten, deels bepaald door de gewenste ruimtelijke structuur (stedelijk gebied, economisch knooppunt, hoofddorp, enz.). Elk type knooppunt heeft een eigen profiel:

- De hoofdstations functioneren op Vlaams niveau (ze zijn structuurbepalend op Vlaams niveau, verdichting van de stationsomgeving is er wenselijk).
- De stations van regionaal belang zijn hoofdzakelijk gelegen binnen stedelijke gebieden en hebben een speciale rol te vervullen (ontwikkelen stationsomgeving, ondersteunen treingebruik, ontsluiting naar andere stations...), zowel vanwege de concentratiefunctie voor wonen en economie, als vanwege de centrumpositie tegenover het ommeland. Die stations vormen de knooppunten van het verbindende openbaar vervoersnet. Zij vormen bovendien de schakelpunten tussen het verbindende regionale net enerzijds en het verzamelende regionale net en het lokale net anderzijds.
- De knooppunten met een (boven)lokaal karakter vormen centrale verzamelpunten voor reizigers uit de omliggende hoofddorpen en woonkernen. Zij worden ingericht als multimodale knooppunten tussen spoor, lokaal en/of voorstedelijk openbaar vervoer, auto-verkeer (P&R) en fietsverkeer. Deze knooppunten worden niet opgenomen in het verbindende net, maar zijn knooppunten van het verzamelend openbaar vervoersnet.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden binnen de provincie de volgende **hoofdstations** voor personenvervoer geselecteerd:

- Aalst;
- Gent Dampoort;
- Gent Sint-Pieters;
- Sint-Niklaas;

De volgende stations worden aanvullend aangeduid als **knooppunten van regionaal belang**:

- De stations Deinze, Oudenaarde, Zottegem, Geraardsbergen, Wetteren, Dendermonde en Lokeren worden ook binnen de NMBS aangeduid als 'interstedelijke' stations. Het zijn stedelijke stations die bovendien een knooppunt van spoorlijnen vormen.
- De stations Ninove, Beveren, Ronse, Eeklo en Temse zijn tussenknoten op een spoorlijn en vormen geen knooppunten in het spoorwegennet. Zij gelden binnen de NMBS-structuur als lokale stations. Wegens hun ligging in kleinstedelijk gebied dienen zij opgewaarderd te worden. De status moet minstens deze van interstedelijk station benaderen.

⁹⁸ Ook in de kleinstedelijke gebieden, de specifiek economische knooppunten en zelfs de hoofddorpen speelt de aanwezigheid van een openbaar vervoersknooppunt een ruimtelijk sturende rol. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen beperkte (Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1997, p. 505 – 507) die rol tot de hoofdstations.

- Het station Denderleeuw ligt binnen het stedelijk gebied van Aalst en vormt bovendien een belangrijk knooppunt van lijnen vanuit Kortrijk-Oudenaarde-Zottegem, vanuit Geraardsbergen-Ninove, vanuit Wetteren-Aalst en vanuit Jette-Brussel. Denderleeuw vervult een complementaire rol tegenover het hoofdstation Aalst. Waar Aalst vooral een belangrijke rol vervult tegenover het stedelijk gebied, heeft Denderleeuw eerder de verzamelende functie tegenover het ommeland. Er is sprake van een soort functie-verdeling: Aalst als 'opstapstation' (herkomst/bestemming), Denderleeuw als 'overstapstation' (transfer). Het is wenselijk het station van Denderleeuw op te waarderen tot een hoofdstation.
- Het station Aalter heeft een belangrijke centrale positie binnen (het zuidelijke deel van) het Westelijk Openruimtegebied en is bovendien aangeduid als economisch knooppunt. De dubbele bediening op zowel het IC- als het L-niveau, maakt dat Aalter beschikt over een goede ontsluiting vanuit de omliggende kernen en over goede verbindingen met de hoofdstations in Gent en Brugge. Als knooppunt van reguliere buslijnen en de belbus, vormt Aalter bovendien een centraal verzamelpunt binnen het Westelijk Openruimtegebied.
- Soortgelijke potenties zijn er voor Zelzate, dat als knooppunt van reguliere buslijnen een verzamelpunt vormt voor reizigers uit de omliggende hoofddorpen en woonkernen (noorden van de provincie, kanaalzone) en dat door een nieuwe spoordienst voor personenvervoer een directe verbinding met Gent zou kunnen krijgen.
- De OV-verbinding tussen Aalst en Dendermonde wordt uitgebouwd als interstedelijke verbinding, hetzij door een rechtstreekse spoorlijn, hetzij onrechtstreeks via Schellebelle. De laatste optie biedt potenties voor het station Schellebelle, wegens de ligging op het knooppunt van de spoorlijnen naar Gent, Dendermonde en Aalst/Denderleeuw.

De overige stations binnen de provincie worden beschouwd als knooppunten met een (boven)lokaal karakter. Tot deze groep behoren ook de regionale en grootstedelijke transferpunten in het grootstedelijk gebied Gent. Als voorbeeld van een (boven)lokaal knooppunt kan het station van De Pinte vermeld worden, als voorbeeld van een lokaal knooppunt dat van Bellem.

Lijnen

Het openbaar vervoer wordt georganiseerd vanuit een opsplitsing van het verbindend, het verzamelend en het lokale openbaar vervoersnet.

Dit leidt tot een openbaar vervoerssysteem dat is opgebouwd op verschillende niveaus:

- Het hoofdspoorwegennet op Vlaams niveau werd geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.
- Op provinciaal niveau wordt dit aangevuld met verbindende en verzamelende regionale OV-lijnen:
 - Het verbindende regionale net levert snelle en zoveel mogelijk rechtstreekse verbindingen in tussen de geselecteerde stations van regionaal belang. Een dergelijke verbinding stelt strenge eisen naar doorstroming en snelheid. Daarom is in de eerste plaats het spoorwegennet geschikt voor die verbindende taak. Op ontbrekende links wordt het spoornet aangevuld met snelbusdiensten.
 - Het verzamelende regionale net verzamelt de reizigers uit de tussenliggende haltes naar de knooppunten van het verbindend net. De eisen naar doorstroming zijn op dit niveau minder streng, om een voldoende gebiedsdekking te kunnen realiseren. De concrete invulling zal gebeuren door middel van L-treinen en OV-assen op secundaire

wegen type III.

- Het lokale net zorgt voor de ontsluiting van kernen naar naburige kernen, naar nabijgelegen stedelijke gebieden of economische knooppunten en naar verknopingspunten met de hogere OV-netten.

Hoofdspoorwegennet

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt het openbaar vervoer van Vlaams niveau geselecteerd. Dit is het openbaar vervoersnet dat instaat voor de verbinding tussen de geselecteerde grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden (en de voornaamste tussenliggende (stedelijke) stations).

Het aangeduide hoofdspoorwegennet voor personenvervoer bestaat uit volgende lijnen:

- Kortrijk – Gent – Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen;
- Brugge – Gent – Brussel;
- Gent – Wetteren – Aalst – Denderleeuw – Brussel;
- Kortrijk – Oudenaarde – Zottegem – Denderleeuw – Brussel;
- Lokeren – Dendermonde – Brussel.

Binnen de NMBS-structuur zijn het de dragers van het intercityvervoer.

Verbindend regionaal openbaar vervoer

Onder het verbindende openbaar vervoer wordt het vervoer bedoeld dat instaat voor het verbinden van de geselecteerde stedelijke stations. De nadruk ligt op dit niveau op de snelheid en de directheid van de verbindingen en op het beperken van tussenhaltes. Dit net wordt grotendeels ingevuld door het spoor. Op ontbrekende schakels kan dit spoornet worden aangevuld met snelbuslijnen. In de toekomst worden deze, waar mogelijk, vervangen door spoorverbindingen.

Gezien de overeenkomst tussen stedelijke gebieden en het interstedelijk statuut (binnen de terminologie NMBS) correspondeert dit net in grote mate met het IR-netwerk. Concreet bestaat het verbindend openbaar vervoersnet uit de bestaande IR-verbindingen, aangevuld met een aantal op te waarderen verbindingen.

De bestaande IR-verbindingen zijn de volgende:

- Sint-Niklaas – Temse – Mechelen (stopt ook in Bornem, Puurs, Willebroek);
- Gent – Wetteren – Dendermonde – Mechelen;
- Gent – Deinze – Waregem – Kortrijk;
- Lichtervelde – Tielt – Deinze – Gent;
- Geraardsbergen – Brussel.

In de gewenste structuur van het verbindende openbaar vervoersnet moeten een aantal verbindingen opgewaardeerd worden. Hiermee wordt bedoeld dat minstens de snelheid en de reistijd opgetrokken/geoptimaliseerd moeten worden of dat het railnet aangevuld dient te worden met snelbuslijnen.

- Geraardsbergen – Zottegem is een uitloper van een stoptreinverbinding. Gezien het echter

slechts om één tussenliggende halte gaat (Lierde), stelt dit weinig beperkingen naar doorstroming, en kan deze lijn als verbinding tussen Geraardsbergen en Zottegem gezien worden.

- Hetzelfde geldt voor de lijn Ronse-Oudenaarde. Tussen deze steden heeft deze 'L-trein' geen stopplaatsen.
- Oudenaarde (Ronse) en Zottegem (Geraardsbergen) zijn enkel via stoptreinen met Gent verbonden. Opwaardering van deze verbindingen – minstens tot interregionale verbindingen levert een wezenlijke verbetering van de noord-zuidverbindingen binnen de provincie. Bijvoorbeeld wordt de exploitatie mogelijk van een lijn tussen Eeklo en Geraardsbergen.
- Eeklo-Gent: Ook deze steden zijn enkel door een L-trein verbonden. Gezien de sterke gerichtheid van Eeklo (en het hele ommeland) op het Grootstedelijk gebied Gent, moet opwaardering van Eeklo tot interstedelijk station (met bijhorend een meer directe verbinding) het openbaar vervoergebruik ondersteunen.
- Ook Ninove dient te worden opgewaardeerd tot een interregionaal station, wat een meer rechtstreekse verbinding met Denderleeuw/Aalst en Geraardsbergen moet toelaten.
- Ook Beveren geldt volgens de huidige treinregeling als een lokaal station. De opwaardering tot interstedelijk station – en dit minstens tijdens de weekends en op feestdagen - zal een stimulans geven aan de stedelijke ontwikkeling en aan de centrale positie ten opzichte van het ommeland, in het bijzonder kan de potentie vermeld worden als knooppunt t.a.v. de Waaslandhaven.
- Ronse-Leuze: het invloedsgebied van Ronse strekt zich in grote mate uit in de provincie Henegouwen (Ath, Doornik, Leuze, ...). Een betere verbinding met het openbaar vervoer kan dit enkel nog versterken. De realisatie ervan kan ofwel gebeuren door herstel van de vroegere spoorverbinding naar Leuze, ofwel door invoering van een snelbusdienst.
- Dendermonde en Aalst zijn momenteel onrechtstreeks verbonden via Schellebelle of Wetteren. De betere verbinding kan gerealiseerd worden door herinrichting in Schellebelle of door invoering van een snelbus.
In het geval gekozen wordt voor de optie via Schellebelle, biedt dit bijkomende potenties voor Schellebelle, als knooppunt van de spoorlijnen naar Gent, Dendermonde / Mechelen en Aalst / Denderleeuw. Opwaardering van het station is dan aangewezen.
- De heringebruikname van de spoorlijn Dendermonde-Puurs levert een directe verbinding tussen Dendermonde, over Boom, naar Antwerpen.
- Een verbinding vanuit Gent over Zelzate naar Terneuzen kan op korte termijn ingevuld worden aan de hand van een snelbusdienst. Op langere termijn is deze verbinding mogelijk door personenvervoer over het spoor. Dergelijke verbinding kan tevens van belang zijn voor de OV-ontsluiting van de Gentse Kanaalzone.

Op een aantal belangrijke verbindingen is geen spoorlijn beschikbaar. Deze worden momenteel ingevuld door sneldiensten van De Lijn met een sterk verbindende taak (bv. door beperkt te halteren). Deze lijnen betekenen een aanvulling van het spoorwegennet op ontbrekende schakels. Dergelijke sneldiensten zijn reeds ingezet tussen het Waasland en Antwerpen (Kieldrecht-Antwerpen, Hamme-Temse-Antwerpen), tussen Eeklo en Brugge/Gent en tussen Gent en Zelzate.

Hieraan kunnen nog de volgende noodzakelijke verbindingen worden toegevoegd: Eeklo – Zelzate, Aalter – Tielt, Maldegem – Aalter, Oudenaarde – Geraardsbergen, Ronse – Geraardsbergen, Dendermonde – Sint-Niklaas, Sint-Niklaas – Hulst, en Zelzate – Antwerpen. Deze worden in sommige gevallen nu reeds ingevuld met een snelbusdienst. Indien dit nog niet het geval is dan wordt cfr. het decreet op basismobiliteit en Netmanagement⁹⁹ voorgesteld deze verbindingen aan een potentieelonderzoek te onderwerpen.

Voorgaande selectie is gebaseerd op de volgende criteria:

- het zijn (sub)regionale, interregionale of interstedelijke verbindingen, dus van bovenlokaal belang;
- die een verdere invulling zijn van de structurerende infrastructuur van het bestaande mobiliteitssysteem, daar waar het spoorwegennet geen of onvoldoende alternatief biedt t.o.v. het wegennet (zie ook figuur 31);
- of waarvoor nog geen structurerende infrastructuur voor handen is, maar die nodig is met het oog op de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van stedelijke gebieden.

De som van deze openbaar vervoerlijnen levert een netwerk van verbindende schakels tussen de knooppunten van regionaal belang.

Verzameland regionaal openbaar vervoernet

Het verzamelende net vervult de openbaar vervoersfunctie op regionaal niveau. Het zijn de stamassen waarnaar een herkomsten- of bestemmingsgebied wordt ontsloten door het lokaal openbaar vervoer. De doorstromingssnelheid blijft belangrijk, op een beperkt aantal haltes verknoopt het verzamelend net met het openbaar vervoer op hoger en lager niveau. Dit verzamelend openbaar vervoer bestaat uit spoorlijnen met een hoge dichtheid van stations (stoptreinen) en uit hoofdassen van het busvervoer.

Spoorlijnen die door een stoptrein bereden worden, hebben veelal een belangrijk verzamelend karakter ten aanzien van de omliggende kernen (bv. door aanvoer door het lokale busvervoer). De stations vormen verknopingspunten tussen het lokale (ontsluitende) busnet en het bovenlokale (verzamelende) spoornet. Binnen Oost-Vlaanderen zijn volgende L-treinen van kracht:

- Gent – Aalter – Brugge
- Gent – Eeklo
- Gent – Dendermonde – Mechelen
- Dendermonde - Brussel
- Brussel – Aalst – Gent
- Zottegem – Brussel
- Zottegem (– Burst) - Aalst
- Gent – Oudenaarde-Ronse
- Gent – Zottegem - Geraardsbergen
- Antwerpen – Sint-Niklaas - Lokeren

De uitbouw van een Openbaar vervoersverbinding tussen Gent en Terneuzen laat toe om ook de openbaar vervoersontsluiting van de Gentse Kanaalzone hieraan op te hangen. Er wordt een bijkomende regionale verzamel functie gevraagd tussen Deinze en Kortrijk, en ook tussen Gent en Deinze en Gent en Lokeren¹⁰⁰.

Voor deze lijnen wordt ervan uitgegaan dat de bestaande stations minstens behouden blijven of versterkt worden. Waar nodig - nabij de hoofddorpen¹⁰¹, woonkernen, (delen van)

⁹⁹ Dit decreet stelt dat er in het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen verbindingen kunnen worden aangegeven waarvoor minstens een potentieelonderzoek dient te worden uitgevoerd.

¹⁰⁰ Deze twee laatste maken deel uit van het voorstadstreinnet rond Gent.

stedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten – worden bijkomende lokale stations ge- of heropend.

Het openbaar busvervoer kan momenteel slechts op een erg beperkt aantal lijnen een verzamelende functie waarmaken. De meeste lijnen zijn hoofdzakelijk ontsluitend en kennen een te hoge halte dichtheid (en mede daardoor een te lage commerciële snelheid) om een bovenlokale verzamelrol te spelen. Binnen de huidige lijnvoering kan binnen Gent de as De Sterre – Gent-Sint-Pieters – Gent-Dampoort – Sint-Amandsberg als stamas beschouwd worden. Hier verloopt een achttal lijnen gebundeld om samen een hoge frequentie te bieden.

Op termijn moet een aantal lijnen kunnen uitgroeien naar een meer verzamelende functie op regionaal niveau en een verbindend karakter in 'stedelijke' context. Dit is vooral het geval op de secundaire wegen van het type III, die zullen worden uitgebouwd tot openbaar vervoersassen. De verbeterde doorstroming, de inrichting uitgaande van de verblijfskwaliteit, het voorzien van de nodige flankerende maatregelen (Park & Ride, voortransport per fiets, haltevoorzieningen, wachtcomfort, ...) en een ondersteunend ruimtelijk beleid moeten de uitbouw van hoogkwalitatieve bus- of tramassen toelaten.

Op volgende secundaire wegen type III worden openbaar vervoersassen voorgesteld:

- N70 Gent – Lochristi wordt momenteel bediend door lijnen 76 (Lokeren – Gent – De Pinte) en lijn 77 (Beervelde – Gent – Deinze).
- N43 Gent – St-Martens-Latem (aansluitend op het Gentse tramnet) wordt momenteel bediend door lijnen 76 (Lokeren – Gent – De Pinte) en lijn 77 (Beervelde – Gent – Deinze).
- N60 Gent – Zwijnaarde, wordt momenteel bediend door de lijnen 48 (Gent – Gavere – Zottegem), 49 (Gent – Herzele – Geraardsbergen), 70 (Oostakker – Zwijnaarde Dries/Klosse), 71 (Oostakker – Zwijnaarde Dries – Nazareth – Oudenaarde) en 72 (Oostakker – Zwijnaarde Dorp – Merelbeke Molenhoek).
- N9 Gent – Melle (verknopend met het Gentse tramnet) wordt momenteel bediend door de lijnen 28 (Gent – Melle – Wetteren – Dendermonde), 94 (Aalst – Impe – Oordegem – Gent) en 95 (Aalst – Oordegem – Gent).
- R40, momenteel reeds bediend, over verschillende wegvakken, door een 20-tal verschillende bus- en tramlijnen.
- N70 Sint-Niklaas, en Beveren – Antwerpen wordt momenteel bediend door de lijnen 75 (St-Niklaas – Belsele – Heesdonk – Lokeren), lijn 77 (St-Niklaas – Zwembad – Heesdonk – Lokeren), 81 tot en met 86 (Sint-Niklaas en/of Beveren – Antwerpen).
- N9 Erpe-Mere – Aalst – Brussel wordt momenteel bediend door de lijnen 94 (Aalst – Impe – Oordegem – Gent), 95 (Aalst – Oordegem – Gent), 97 (Aalst – Wetteren) en AL (Aalst – Brussel).
- N8 Ninove – Brussel, momenteel bediend door de lijn N (Ninove – Brussel).
- N47 Dendermonde, momenteel bediend door de lijnen 24 (Dendermonde – Asse), 26 en 57 (Dendermonde – Aalst) en WL (Wemmel – Brussel).
- N16 St-Niklaas wordt momenteel bediend door lijnen 77 (St-Niklaas – Zwembad – Heesdonk – Lokeren), 91 (St-Niklaas – Hamme – Dendermonde), 92 (St-Niklaas – Hamme – Moerzeke – Dendermonde) en 93 (St-Niklaas – Hoogkameren – Temse – Antwerpen).
- N403 Sint-Niklaas wordt momenteel bediend door de bundel 41-44 (Markt – Station –

¹⁰¹ bijvoorbeeld Zulte

Vlyminckshoek).

- N444 Gent – Merelbeke wordt momenteel bediend door de lijnen 52 (Baaigem/Melle – Gent – Assenede - Boekhoute) en 54 (Melle/Baaigem – Gent – Evergem Doornzele).
- N406 Appels – Dendermonde (Mechelsepoort), momenteel bediend door de lijnen 28, 29 en lijnenbundel 252-253-254-257
- N9 Eeklo – Maldegem wordt momenteel bediend door de lijnen 58 – 58S (Brugge – Gent) en 62 (Eeklo – St-Laureins – St-Margriete).
- N16, Sint-Niklaas, tussen N70 en E17.

Bijzondere cases van regionaal openbaar vervoersnet

— Openbaar vervoersnet in het Oost-Vlaams Kerngebied

Het openbaar vervoersnet in het Oost-Vlaams Kerngebied wordt ge(her)oriënteerd op het grootstedelijk gebied Gent en de overige delen van het Oost-Vlaams Kerngebied. Cruciaal element daarin is het 'Gentse voorstadsnet'. Het legt enerzijds de link tussen:

- delen van het grootstedelijk gebied, in het bijzonder tussen de 'voorstadskernen' en de 'kernstad' en met de hoofdstations Gent Sint-Pieters en Gent-Dampoort;
- (voornoemde delen van) het grootstedelijk gebied en de aanpalende delen/dorpen van het Oost-Vlaams Kerngebied.

Het heeft anderzijds een verzamelend karakter naar het hoofd- en regionale openbaar vervoersnet.

Als hoofddragere van de gewenste grootstedelijke en regionale openbaar vervoersstructuur, en van het voorstadsnet in het bijzonder, fungeren de zgn. 'hoofddassen van de tramstructuur' en het 'voorstadstreinnetwerk'¹⁰².

De 'hoofddassen van de tramstructuur' of de zogenaamde 'tramassen' vormen de toekomstige ruggengraat van het openbaar vervoer in het grootstedelijk gebied Gent. Ze maken deel uit van de infrastructuur(bundels) die worden geselecteerd in de vier grootstedelijke 'lobben'¹⁰³ en die de ruimtelijke ontwikkelingen in deze stadsdelen moeten helpen sturen. Voor zover zij een voldoende vervoerswaarde bezitten, worden zij doorgetrokken tot de perimeter van het grootstedelijk gebied. De structuur veronderstelt:

- een basisfrequentie van 8 voertuigen per uur
- een trajectnelheid van 25 km/u binnen de R40 en 40 km/u er buiten.

Volgende hoofdstructuur voor het openbaar-vervoernetwerk voorgesteld:

— Lijn 1: Evergem (station) (1A) – Merelbeke (Molenhoek) (1B);

¹⁰² Dit zijn de gewenste openbaar vervoersstructuurbepalende elementen voor het Grootstedelijk Gebied Gent en de aanpalende regio's, in relatie tot dat grootstedelijk gebied. Zij zijn het onderwerp van de Openbaar Vervoerstudie voor de Gentse Regio, dat het openbaar vervoersbeleid plant op lange termijn (ca. 2025).

¹⁰³ 'Lobben' als omschrijving van de 4 grote, ruimtelijk onderscheiden delen van het grootstedelijk gebied Gent ('vierledigheid'), in het GRS Gent (Ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan, voorlopig vastgesteld door de gemeenteraad op 22 april 2002).

- Lijn 2: Oostakker (dorp) (2A) – De Pinte (Moeistraat) (2B);
- Lijn 3: Mariakerke (centrum) (3A) – Gentbrugge (Melle-College) (3B);
- Lijn 4: Meulestede (P&R nabij Wondelgemkaai) (4A) – Zwijnaarde (+doortrekking) (4B);
- Lijn 5: Lochristi (tot kerk of +doortrekken naar Dorp Oost) (5A) – Flanders Expo (5B);
- Lijn 6: Gent-Sint-Pieters (6A) – Destelbergen (6B);
- Lijn 6': Gent-Sint-Pieters (6A) – Melle Leeuw (6B');

Een aantal van die assen, of delen ervan, maken gebruik van de als secundaire wegen type III geselecteerde wegvakken.

De verzamelende regionale openbaar vervoerslijnen die vanuit Gent vertrekken, vormen het 'voorstadstreinnetwerk'. Enerzijds kunnen ze, naast hun regionale verzamel functie, als grootstedelijke voorstadslijn worden ingeschakeld en dient de mogelijkheid te worden nagegaan voor (her)opening van tussenliggende stations. Tot het voorstadstreinnet behoren:

- Eeklo – Gent – Oudenaarde,
- Lokeren – Gent – Deinze
- Zelzate - Gent-Sint-Pieters – Zottegem
- Aalter – Gent – Aalst.

Er wordt gepleit voor een (her)opening van de stations indien hiervoor voldoende vervoerswaarde kan gevonden worden. Het gaat daarbij om de stations van Evergem, Muide, Destelbergen Kasteel Ter Lede, Oostakker, Beervelde en Astene.

Een essentieel kenmerk van het voorstadstreinnet is de frequentie van 2 treinen per uur¹⁰⁵.

Deze hoofdstructuur wordt aangevuld met een geïntegreerd busnetwerk, opgebouwd uit ontsluitende en verbindende lijnen.

Volgende knooppunten worden onderscheiden:

- bovenregionale transferpunten: Gent-Sint-Pieters en Gent Dampoort;
- regionale transferpunten: Evergem station, Muide station, Merelbeke station;
- structureel grootstedelijke transferpunten (tram-tram of tram-bus): Zuid, Rabot/1000 Vuren, Korenmarkt;
- grootstedelijke transferpunten: Wondelgem Van Beverenplein, Kouter, Sint-Lievenspoort,

¹⁰⁴ De verbinding Lokeren – Gent maakt in de huidige situatie enkel deel uit van een verbinding op het hoofdspoorwegennet. De verzamel functie die hier bedoeld wordt is een extra taakstelling t.a.v. deze huidige situatie.

¹⁰⁵ Mededeling NMBS: Het door velen gewenste voorstadsnet kan het aandeel van het openbaar vervoer verhogen. Maar dit voorstadsnet is pas haalbaar mits investeringen in de infrastructuur. Zo zijn onder meer een derde en vierde spoor tussen Gent-Sint-Pieters en Landegem broodnodig. Naast investeringen moet de NMBS ook middelen krijgen om een voorstadsnet te kunnen exploiteren. Een voorstadsnet vereist immers een hoge frequentie: een trein om het half uur is het absolute minimum. Een hoge frequentie is anderzijds duur. Momenteel bestaat er binnen de NMBS nog geen fasering voor de uitwerking van het voorstadsnet zoals voorgesteld in de Openbaar Vervoerstudie Gentse Regio.. De NMBS beschouwt deze studie als een werk-instrument dat als basis kan dienen voor verdere grondigere studies die uiteindelijk zullen leiden tot officiële beleidsbeslissingen binnen de NMBS wat betreft de uitbouw van het voorstadsnet rond Gent en de eventuele heropening van de stopplaatsen Evergem, Gent-Muide (lijn 58), Oostakker, Destelbergen en Beervelde (lijn 59).

Merelbeke-centrum, Oostakker Centrum, Sint-Martens-Latem Dorp, Sint-Martens-Latem Golfaan, Mariakerke Mariakerkebrug, Land van Rodelaan, Heusdenbaan, Neuseplein, Zwijnaarde Centrum, Lochristi Dorp, Sint Jacobs, Destelbergen Kerk;

- Lokale treinstations: Wondelgem, Gentbrugge, Beervelde, Destelbergen Kasteel Ter Lede, Oostakker Centrum, Melle, De Pinte, Drogen;
- Lokaal evenementenstation Flanders Expo;

Het geheel wordt aangevuld met een Park&Ride-structuur waarbij de locaties verder van het stadscentrum werden bepaald, rekening houdend met de vooropgestelde tramstructuur. P+R-punten zijn te vinden nabij Drie Sleutels (Sint-Denijs-Westrem), Flanders Expo, Wetenschapspark (Zwijnaarde), Klosse/N60 (De Pinte), Molenhoek (Merelbeke), R4/N9 (Melle), E17/N9 (Gentbrugge), R4/N70 (Lochristi), Carrefour/GB/N70 (Oostakker), Kennedylaan/R4 (Oostakker), Industrieweg-Evergemsesteenweg (Wondelgem), Wondelgem-kaai (Wondelgem), Claeys-Bouüaert (Mariakerke).

De concrete invulling van het openbaar vervoersnet in het Oost-Vlaams Kerngebied in het algemeen en van het voorstadsnet in het bijzonder, wordt uitgewerkt in het kader van de openbaar vervoersstudie voor de Gentse Regio. Daarin is wisselwerking voorzien met het mobiliteitsplan Gent, het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent, het afbakeningsproces voor het Grootstedelijk Gebied Gent en de respectievelijke mobiliteits- en structuurplannen van de buurgemeenten van Gent. Door middel van deelname aan de respectievelijke planningsprocessen wordt gewaakt over de invulling van dit 'voorstadsnet'.

- Waaslandhaven

De Waaslandhaven moet als een van de grootste potentiële werkgevers op Oost-Vlaams grondgebied met collectief vervoer bereikbaar zijn. Dit kan deels met 'openbaar' collectief vervoer, maar vanwege de ruimtelijke spreiding van de bedrijven, spreiding in tijd van de werkuren, en variatie in de standplaats van de werknemers, zal de taak van collectief vervoer deels via 'bedrijfsvervoer' moeten worden geregeld. Dit verklaart mede de bijzondere structuur van collectief vervoer in deze regio¹⁰⁶:

- 'lokaal openbaar vervoer' vanuit de omliggende woonkernen en het stedelijk gebied Beveren, naar en doorheen de haven, en langs de verschillende kernen;
- opvangen van regionaal openbaar vervoer in enkele regionale transferpunten (station Beveren, P&R Melsele, multimodaal knooppunt Rechteroever Antwerpen), vanwaar de 'verdeling' gebeurt d.m.v. het 'lokaal openbaar vervoer' en bedrijfsvervoer, dat geënt is op deze transfertpunten.

- Gewenste openbaar vervoersstructuur in relatie tot Brussel en het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel

Heel wat inwoners van de 'Dendersteden' pendelen naar Brussel. Een van de doelstellingen voor de 'Dendersteden' is juist deze woonfunctie te verbeteren in relatie tot de 'werkplek' in het Brusselse. De kwaliteit van de mogelijkheid om de pendel met het openbaar vervoer te doen, moet daarom verbeterd worden.

¹⁰⁶ Gebaseerd op Discussieteksten in het kader van het Strategisch Plan Linkerscheldeover, 3 juni 2002, Studiegroep Omgeving – Provincie Oost-Vlaanderen – AWW Oost-Vlaanderen.

Het Brabant-Brussel-Net¹⁰⁷ bevat de hoofdstructuur voor het regionale openbaar vervoer in relatie tot Brussel en het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel. Hierbij werd specifiek rekening gehouden met het 'ruimtelijk uiteengelegd' zijn van alle functies in Brussel, het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel, en een ruime regio rond Brussel. In tegenstelling tot het eerste Gewestelijk Expresnet¹⁰⁸ wordt er specifiek rekening gehouden met de ruimtelijke spreiding van de activiteiten in de Vlaamse Rand en in Brussel. Niet alle verplaatsingen moeten daarom naar of langs de centrale Brusselse Noord-Zuidas. Daarnaast is er ook rekening gehouden met de spreiding in de herkomstgebieden van werknemers-pendelaars.

Voor Oost-Vlaanderen betekent dit dat er een verbetering van de bestaande dienstverleningen per spoor wordt voorgesteld en nagestreefd op de volgende lijnen/assen:

- Dendersteden, richting Brussel: de spoorlijnen Geraardsbergen – Halle – Brussel, Ninove/Burst/Aalst – Denderleeuw – Brussel en Dendermonde – Brussel, en de buslijnen op de N8 (Ninove – Brussel) en N9 (Aalst – Asse – Brussel), beide gecategoriseerd als secundaire weg III;
- Dendersteden, richting 'andere polen' in Brussel, de Vlaamse Rand, of andere economische knooppunten rond Brussel: spoorlijn Dendermonde – Mechelen en buslijn Ninove – Halle;
- Dendersteden, in relatie tot elkaar en in relatie tot Zottegem, als eerste of laatste stap in ketenverplaatsing met het openbaar vervoer vanuit deze steden: de spoorlijn Zottegem – Aalst, de buslijn Aalst – Dendermonde, de spoorlijn Zottegem – Geraardsbergen – Ath en de spoorlijn Geraardsbergen – Aalst.

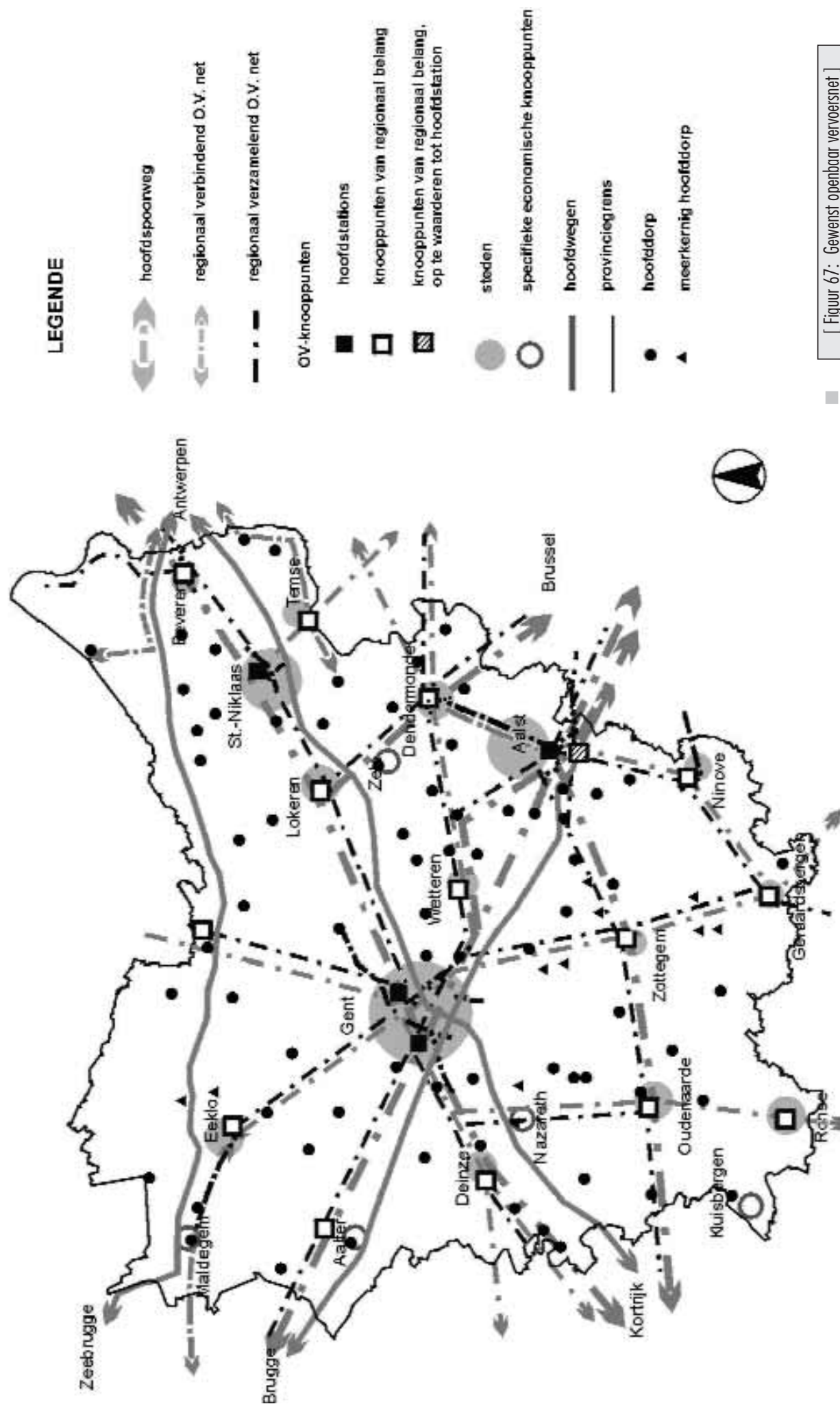
Lokaal openbaar vervoer

Het lokaal openbaar vervoer heeft een voornamelijk ontsluitende taak voor kernen naar buurkernen, naar centrale kernen en stedelijke gebieden, en naar haltes van het verzamelend en/of verbindend regionaal openbaar vervoer. Tot dit niveau behoort het grootste deel van het busvervoer, bestaande uit reguliere buslijnen en belbusdiensten.

Kwaliteitseisen voor dit lokale openbaar vervoersnet worden vastgelegd in het (ontwerp-) decreet op de basismobiliteit. Naargelang de ligging in het buitengebied of in stedelijk gebied worden hierin normen voorgeschreven voor halteafstand en bedieningsfrequentie. Dit heeft tot doel een minimumaanbod van geregeld vervoer aan te bieden, teneinde eenieder een minimaal niveau van mobiliteit te kunnen garanderen. Vooral in het buitengebied zal de inzet van vraagafhankelijk openbaar vervoer (bijvoorbeeld belbussen) vaak noodzakelijk zijn om aan de eisen te kunnen voldoen.

¹⁰⁷ Brabant-Brussel-Net, Presentatienota, Provincie Vlaams-Brabant, 2000. Het Brabant-Brussel-Net (BB-net) is het resultaat van jarenlang studiewerk en overleg tussen alle betrokken regionale overheden, waarbij vertrokken werd van het GENet. Dit GENet was het eerste akkoord tussen federale en regionale ministers rond het plan om openbaar vervoer van en naar de hoofdstad te optimaliseren (1999). Nieuwe – ruimtelijke – inzichten hebben geleid tot het BB-net. Dit bevat de visie van de verschillende regionale besturen op het openbaar vervoer in relatie tot Brussel en is opgenomen als visie op het Regionaal Openbaar Vervoer in het PRS Vlaams-Brabant.

¹⁰⁸ Gewestelijk Expresnet rond Brussel, of GEN-net (1999).



GOEDERENVERVOER PER SPOOR

De provincie Oost-Vlaanderen kent een relatief dicht spoorwegennet. Dit net heeft zowel belang voor het personen- als voor het goederenvervoer. De hoofdstructuur voor het goederenverkeer is vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Dit hoofdspoorwegennet voor goederenverkeer omvat de voornaamste verbindingen voor het goederen-transport. Het onderliggende regionale spoorwegennet wordt niet beschouwd als een structuurbepalende lijninfrastructuur voor Vlaanderen, wat niet wegneemt dat de afzonderlijke infrastructuren van dit net regionaal of lokaal een sterke ruimtelijke structuurbepalende invloed kunnen uitoefenen.

Knooppunten

Gent-Zeehaven fungeert als verzamelpunt voor het goederentransport uit Oost-Vlaanderen, en kan als 'knooppunt van Vlaams belang voor goederentransport'. Hier takt het verzamelende regionale spoorwegennet aan op het verbindende hoofdspoorwegennet.

Knooppunten op een lager niveau worden gevormd door individuele spoorgebonden bedrijven(terreinen). Een aandachtspunt ter versterking van het goederentransport over het spoor is het aanbod aan spoorgebonden bedrijventerreinen en het reserveren van dergelijke terreinen voor spoorgebonden activiteiten. Vanwege de gedeconcentreerde bundeling worden die spoorgebonden bedrijventerreinen zoveel mogelijk geconcentreerd in regionaal- en grootstedelijke gebieden. Ook een locatie nabij het vormingsstation van Merelbeke kan voordelen bieden op het vlak van ontsluiting.

Lijnen

Het hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer wordt aangeduid in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In de provincie Oost-Vlaanderen lopen volgende hoofdspoorwegen:

- de te herwaarderen en te verlengen IJzeren Rijn (Duinkerke – Gent – Antwerpen – Ruhrgebied);
- Zeebrugge – Brugge – Gent – Moeskroen – Rijsel;
- Zeebrugge – Gent – Denderleeuw – Ath – Parijs;
- Zeebrugge – Gent – Dendermonde – Mechelen – Luxemburg.

Deze hoofdlijnen verzorgen de internationale verbindingen. De overige lijnen binnen de provincie Oost-Vlaanderen behoren tot het verzamelend net voor goederenvervoer. Zij ontsluiten specifieke spoorgebonden bedrijven of bedrijventerreinen naar het hoofdspoorwegennet en zijn dan ook niet ruimtelijk structurerend op Vlaams niveau. Op provinciaal niveau zijn ze ruimtelijk structurerend in de zin dat ter ondersteuning van het goederenvervoer per spoor aandacht moet uitgaan naar het voorzien van spoorgebonden bedrijventerreinen.

Tot dit verzamelend spoorwegennet behoren o.m. de infrastructuur in de Gentse Kanaalzone en die in de Waaslandhaven. Zij takken deze havengebieden aan op het internationaal hoofdspoorwegennet. Ter optimalisatie van dit netwerk dient vooral de aansluiting van de Waaslandhaven richting Gent te worden verbeterd.

4.2. Wegverkeer

De gebiedsgerichte mobiliteitsvisie gaat noodzakelijkerwijze uit van de toename aan gemotoriseerd verkeer in het verleden en de nog te verwachten toename. Naast het versterken van alternatieven voor dit gemotoriseerde verkeer en het streven naar een modal shift, worden mogelijkheden geboden om het gemotoriseerd verkeer 'in goede banen te leiden'. 'Functionele categorisering' is een instrument t.b.v. deze doelstelling van optimalisatie van de wegeninfrastructuur en haar gebruik. Dit vindt zijn toepassing in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan onder de vorm van de aanduiding van wegen met bovenlokale verzamel- en/of verbindingsfunctie (cf. secundaire wegen). Deze taakstelling maakt deel uit van de gebiedsgerichte mobiliteitsvisie.

→ DEFINITIE EN UITGANGSPUNTEN VAN FUNCTIONELE CATEGORISERING

Het doel van de wegcategory is om te komen tot een hiërarchisch gestructureerd wegennet, waarbij aan elk wegvak een functie wordt toegekend teneinde zijn plaats in het gehele net te omschrijven. Een corresponderende inrichting van de weg moet het feitelijke gebruik ervan in overeenstemming brengen met de gewenste functie.

Hiertoe wordt een functionele categorisering doorgevoerd, waarbij rekening wordt gehouden met volgende factoren:

- de gewenste functie van de weg in het gehele netwerk. Er wordt uitgegaan van drie mogelijke functies: verbinden, verzamelen en toegang geven¹⁰⁹;
- het schaalniveau waarop deze functie vervuld wordt. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het internationaal / gewestelijk niveau, het regionaal / provinciaal niveau en het lokaal niveau;
- de vervoersmiddelen waardoor deze functie vervuld wordt.

Dit betekent dat hierbij geen rekening wordt gehouden met andere mogelijke factoren, zoals de wegbeheerder of de inrichting van de weg.

De uitgangspunten voor de functionele categorisering zijn de volgende:

- Het sturen van de ruimtelijke ontwikkeling:
Bereikbaarheid speelt een bepalende rol voor het patroon van ruimtelijke ontwikkelingen. Het ruimtelijk beleid rond lijninfrastructuren moet daarom sturend optreden tegenover de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij deze mogelijk gemaakt worden waar ze gewenst zijn en verhinderd worden waar ze ongewenst zijn. Een gebiedsgerichte differentiatie van de bereikbaarheid en toegankelijkheid binnen de provincie is hiertoe noodzakelijk.
- De gebiedsgerichte mobiliteitsvisie:
De gebiedsgerichte mobiliteitsvisie geeft een nadere uitwerking van de bovenvermelde gewenste differentiatie van de bereikbaarheid. De selectie en categorisering zijn gebaseerd op en aangepast naar de globale visie voor de desbetreffende deelruimte.
- De functionele categorisering verloopt in twee stappen, nl. selectie en categorisering:

¹⁰⁹ Zie schema in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1997, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, p. 476..

De 'selectie' omvat het aanduiden van de relaties die tot een bepaald schaalniveau behoren. Bij de daaropvolgende 'categorisering' wordt voor de geselecteerde wegen bepaald welke functie(s) de weg moet en/of kan vervullen: er worden hoofd- en nevenfuncties aangeduid.

- De opbouw en hiërarchie van het netwerk:
Elke wegencategorie maakt deel uit van het gehele netwerk van wegen en moet steeds in samenhang bekeken worden met de hogere en de lagere wegniveaus. Elk niveau draagt het verkeer waarvoor het bestemd is: het onderliggend niveau mag niet worden belast met verkeer van een hoger niveau; het bovenliggend niveau mag niet worden belast met verkeer van een lager niveau.
Het netwerk wordt opgebouwd volgens een 'boomstructuur'¹¹⁰ waarbij gestreefd wordt naar het schakelen van opeenvolgende wegtypes. Een secundaire weg takt bij voorkeur aan op een primaire weg, die op zijn beurt naar het hoofdwegennet voert. Een lokale weg takt bij voorkeur NIET rechtstreeks aan op een hoofdweg. Tevens kan het niet de bedoeling zijn dat een maas van het hoofdwegennet doorsneden wordt door wegen van categorie die lager is dan primair I. Secundaire wegen mogen m.a.w. geen maasdoorsnijding met zich meebrengen.
- De taakverdeling tussen de verschillende bestuursniveaus:
In het kader van het subsidiariteitsprincipe wordt de bevoegdheid voor de selectie van de verschillende wegencategorieën verdeeld over de verschillende bestuursniveaus. Elke categorie wordt geselecteerd door het bestuursniveau dat hiervoor het meest geschikt is.

→ RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden hoofdwegen en primaire wegen geselecteerd. De respectievelijke functies zijn vrij duidelijk:

- De hoofdwegen vervullen als hoofdfunctie een verbindingsfunctie op internationaal niveau. Als aanvullende taak hebben zij het verbinden op Vlaams niveau.
- Primaire wegen vervullen zowel een verbindingsfunctie op Vlaams niveau als een verzamelfunctie op Vlaams niveau. Naargelang de nadruk ligt op de verbindende, dan wel op de verzamelende functie, worden de primaire wegen onderverdeeld in de categorieën I en II.

De nadruk ligt voor hoofd- en primaire wegen op bereikbaarheid en verkeersafwikkeling.

→ PROVINCIAAL RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN - SECUNDAIRE WEGEN

Definities

In het zogenaamde onderliggend wegennet (lager niveau dan hoofd- en primaire wegen) worden 'secundaire wegen' onderscheiden. Deze worden in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als volgt omschreven:

'Secundaire wegen zijn wegen die een belangrijke rol spelen in het ontsluiten van

¹¹⁰ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 1997, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Richtinggevend Deel, Gewenste Ruimtelijke Structuur, p. 478 – Schematische voorstelling van de verschillende categorieën

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 bereikbaarheid van de diverse activiteiten langsheen die wegen (= toegang geven). Deze wegen zijn niet van gewestelijk belang.

Het zijn met name wegen die:

- weliswaar een verzamelende functie hebben naar het hoofdwegenet en naar de primaire wegen I, maar wegens 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 hoofdwegenet en naar de primaire wegen I verzorgen;
- voor een minimum aantal kernen in het buitengebied de verzamel functie naar het hoofdwegenet en naar de primaire wegen I verzorgen.

Deze definitie legt zeer sterk de klemtoon op de verzamel functie. Daarnaast kunnen de secundaire wegen ook een verbindingsfunctie op bovenlokaal schaalniveau vervullen. In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan wordt dit 'bovenlokale' schaalniveau verruimd tot het 'regionaal' niveau: op het niveau van regio's binnen de provincie, of nog, op het niveau van een (deel van een) deelruimte uit het provinciaal structuurplan.

Selectie criterium secundaire wegen

Op het gewenste ruimtelijk kader wordt er een gewenst net van verbindingen en ontsluitingen geselecteerd. Inherent aan de definitie van secundaire wegen is het aanduiden van relaties van minimum regionaal schaalniveau, die in de mate van het mogelijke (zie specifieke uitgangspunten en randvoorwaarden) door een bestaande weg wordt ingevuld¹¹¹, en die dus dat gewenst net van verbindingen en ontsluitingen zullen moeten gaan uitmaken.

Die zogenaamde relaties van minimum 'regionaal schaalniveau' worden aangeduid tussen de mobiliteitsgenererende elementen van 'regionaal niveau': het zijn de (klein)stedelijke gebieden en (specifiek) economische knooppunten. Verbindende relaties met hoofddorpen zijn op zich niet van een dermate belangrijk niveau dat ze een secundaire weg kunnen verantwoorden.

Ter ontsluiting van mobiliteitsgenererende elementen van regionaal schaalniveau naar het hogere wegennet, kan er eveneens een secundaire weg worden geselecteerd. Het kan daarbij gaan om de ontsluiting van (een deel van) een stedelijk gebied, maar ook van mobiliteitsgenererende elementen die samen een voldoende 'regionale bagage' hebben, of 'regionaal gewicht' in de schaal leggen. Het gaat dan om een verzameling van hoofddorpen en/of woonkernen, regionale bedrijventerreinen, een specifiek regionaal bedrijf en/of toeristisch-recreatieve knooppunten van provinciaal belang.

Specifieke uitgangspunten

Het betreft randvoorwaarden die op een bijzondere manier meespelen bij de selectie en categorisering van de secundaire wegen:

¹¹¹ Indien niet: 'te ontwerpen secundaire weg'

— Leefbaarheid vs. regionale verkeersfunctie:

Voor alle secundaire wegen primeert de leefbaarheid langsheen de weg op de verkeersfunctie. Vanwege leefbaarheidsoverwegingen kunnen dus beperkingen of randvoorwaarden gesteld worden aan de regionale verkeersfunctie. In waardevolle openruimtegebieden (VEN- en IVONgebieden) kan het wenselijk zijn om, ter voorkoming van een verdere versnippering van die gebieden, geen secundaire weg te selecteren.

— Duurzamere alternatieven voor het autoverkeer:

Een weg vervult zelden uitsluitend een rol ten aanzien van het autoverkeer. Bij elke selectie moet de rol van de duurzame alternatieve vervoersmiddelen (openbaar vervoer, fiets, te voet, scheepvaart) bekeken en overwogen worden, en op een gelijkwaardige manier benaderd worden bij de inrichting van de geselecteerde wegen.

— Omrijfactor:

Relaties van provinciaal/regionaal belang (bv. tussen twee kleinstedelijke gebieden), die in principe door het secundaire wegennet dienen te worden ingevuld, kunnen waar mogelijk (indien aanwezig) door wegen van het hogere net ingevuld worden, indien daarmee de functie van het hogere net niet in het gedrang komt. Indien blijkt dat de omrijfactor daardoor onredelijk hoog oploopt¹¹², dan kan er een secundaire weg worden geselecteerd.

— Deelruimten en hun kenmerken:

De concrete invulling van een secundaire weg wordt bekeken ten opzichte van de deelruimte in kwestie. De visie op het deelgebied bepaalt immers op welk niveau de weg dient te functioneren. Aansluitend bij het eerste uitgangspunt, dienen er in het geval van selectie van een secundaire weg in (de nabijheid van) of doorheen waardevolle openruimtegebieden (VEN- en IVONgebieden), remediërende maatregelen genomen te worden tegen het barrière-effect. De invulling van eenzelfde wegtype kan voorts verschillen naargelang de ligging in een openruimtegebied (bv. secundaire weg als verzamelweg voor verkeer uit omliggende hoofddorpen en woonkernen), dan wel binnen stedelijk gebied (bv. secundaire weg als stedelijke invalsweg). Deze specifieke uitwerking per geselecteerde secundaire weg gebeurt in het kader van een zogenaamde streefbeeldstudie.

— Compartimentering:

Een weg die over zijn gehele lengte geselecteerd wordt als 'secundaire weg', kan bij de nauwkeurige functie bepaling (categorisering) gecompartmenteerd worden in wegvakken met verschillende functies.

— Subcategorisering:

Secundaire wegen vervullen tegelijk taken op verschillende niveaus. Zij worden gekenmerkt door een sterke vermenging van een bovenlokale en/of lokale verbindings- en/of verzamel functie en een functie van toegang geven, en/of een sterke openbaar vervoersfunctie. Dit functievermengingsaspect wordt vaak nog versterkt door de

¹¹² In de voorbereidende documenten en de discussierapporten van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Vlaams-Brabant wordt ook wel een omrijfactor van (meer dan) 1,8 op wegen van hogere orde aangehaald als norm om een weg als secundair te gaan selecteren.

aanwezigheid van lintbebouwing, niet enkel voor bewoning, maar eveneens voor andere sterk verkeersgenererende activiteiten (winkels, bedrijven, ...). Om met die vermenging van functies rekening te houden, wordt een subcategorisering doorgevoerd binnen de secundaire wegen. Naargelang de hoofdfunctie van de weg, kunnen dus drie types van secundaire wegen onderscheiden worden¹¹³:

- De *secundaire wegen type I* vervullen in de eerste plaats een verbindende functie op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende elementen van provinciaal/regionaal niveau, maar die niet functioneert op Vlaams niveau, teneinde geen verkleining van de mazen van hoofd- en primaire wegen te veroorzaken. Daarnaast heeft de weg tevens een (ondergeschikte) bovenlokale verzamel functie. De aanvullende functie van het toegang geven wordt langs die wegen tot een minimum beperkt.
- Bij de *secundaire weg type II* is de hoofdfunctie van de weg het verzamelen op bovenlokaal niveau van verkeer dat afkomstig is van mobiliteitsgenererende elementen van provinciaal/regionaal niveau, naar het hogere wegennet. In mindere mate neemt de weg een verbindende taak op. Vanwege het lagere karakter van de weg is hier een hogere mate van toegang verlenen mogelijk.
- Op andere wegen is niet de (auto)verkeersfunctie, maar zijn wel de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie voor andere vervoersmiddelen bepalend voor de inrichting van de weg. Dit is met name het geval op de *secundaire wegen type III*. Dit zijn wegen waar doorgaand regionaal wegverkeer in de wenstoestand gebruik maakt van een parallelle autoweg (bijvoorbeeld vroegere steenwegen parallel aan een snelweg). Door de hoge mate van erftoegang verlenen en het ruimtelijk programma langs die weg¹¹⁴, moet op dergelijke wegen een modal split nagestreefd worden. Daarbij wordt het autoverkeer neven- of zelfs ondergeschikt aan de vervoersalternatieven. Bij de inrichting gaat proportioneel meer aandacht naar de inrichting van het openbaar domein, de ruimtelijke inpassing, aan voorzieningen voor fietser en voetganger, enz. Op die manier kunnen deze wegen ontwikkeld worden als 'langzaam-verkeersassen' (hoogwaardige assen voor fietser en voetganger) en 'openbaar vervoersassen' (doorstroming openbaar vervoer). Dergelijke wegen vervullen weliswaar nog een zekere (hoogstens) verzamelende functie ten aanzien van het autoverkeer.

Deze subcategorisering betekent dat we het niet kunnen hebben over 'de' secundaire weg: elk van de drie types heeft een eigen functie in het gehele wegennet, wat zijn repercussies heeft op de inrichting en ontwikkelingsperspectieven van de weg. Ongeacht de hoofdfunctie van de weg, dient voor alle secundaire wegen evenwel de leefbaarheid langsheen de weg te primeren op doorstroming en bereikbaarheid.

Conclusie: secundaire wegen in 3 types

¹¹³ Na interprovinciaal overleg zijn er drie types weerhouden. Ze worden in grote lijnen over de provinciegrenzen heen gehanteerd bij de selectie en categorisering. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen had aanvankelijk 4 types onderscheiden.

¹¹⁴ en dus met een mogelijke conflictsituatie (doorgaand) autoverkeer – verblijfsfunctie/leefbaarheid tot gevolg...

Secundaire weg type I:

De verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau primeert tegenover de verzamel functie.

Secundaire weg type II:

De verzamel functie op bovenlokaal niveau primeert tegenover de verbindingsfunctie. Deze wegen verzamelen het verkeer uit een ruimer herkomst- of bestemmingsgebied. Dit laatste kan zowel een stedelijk gebied zijn als een verzameling van kernen in het buitengebied.

Secundaire weg type III:

De autoverkeersfunctie van de weg (verbinden/verzamen) is neven- of ondergeschikt aan de openbaar vervoersfunctie en de langzaam-verkeersfunctie, enerzijds omdat de verbindings- en verzamel functie van de weg in de wensstructuur wordt ingevuld langs een parallelle route, anderzijds teneinde een verschuiving in de modal split tot stand te brengen. De taak ten aanzien van het regionaal autoverkeer beperkt zich tot een hoogstens verzamelende functie. Hierdoor kan speciale aandacht gaan naar de ruimtelijke inpassing, de inrichting van de weg, naar de voorzieningen voor de zwakke weggebruikers fietser en voetganger en naar de doorstroming van het openbaar vervoer.

RANDVOORWAARDEN BIJ SELECTIE EN CATEGORISERING

- Bij de selectie en categorisering van het secundaire wegennet dient, bovenop de specifieke uitgangspunten, rekening te worden gehouden met volgende randvoorwaarden:
 - bestaande lijninfrastructuur van hogere orde, die in aanmerking komt om bepaalde regionale relaties in te vullen;
 - de selectie van provinciegrensoverschrijdende wegen in de provinciale structuurplannen van de naburige provincies;
 - inzake de schaalniveaus waarop een weg functioneert, wordt een onderscheid gemaakt tussen de regionale functie en de bovengemeentelijke functie. Een gemeentegrensoverschrijdende functie wordt niet noodzakelijk vertaald in een selectie als secundaire weg. Algemeen wordt gesteld dat een secundaire weg een functie vervult ten aanzien van (klein)stedelijke gebieden, specifieke economische knooppunten, (een verzameling van) hoofddorpen en woonkernen, toeristische-recreatieve knooppunten op provinciaal niveau of activiteiten(clusters) met een regionale uitstraling. Het zijn de zgn. mobiliteitsgenererende elementen van bovenlokaal belang;
 - de stedenbouwkundige context bepaalt de ruimtelijke draagkracht van een weg en dus ook de haalbare functies;
 - de gebruiksnoodzaak door diverse vervoersmiddelen;
 - (de ontwikkelingsvisie op) parallelle lijninfrastructuren;
 - het huidig gebruik;
 - ruimtelijk beleid op- en rond de weg.

INRICHTINGSPRINCIPES SECUNDAIR WEGENNET

- De bedoeling van de categorisering van het wegennet is om het gebruik van elke weg in overeenstemming te brengen met de gewenste functie van de weg binnen het gehele wegennet. Daartoe moet de categorisering ook op het terrein waarneembaar zijn, zodat het voor de weggebruiker duidelijk is tot welke categorie een weg behoort, welke soorten verkeer al dan

niet gewenst zijn en welk verkeersgedrag er van hem verwacht wordt.

Deze informatie kan door de weggebruiker waargenomen worden aan de hand van de inrichting van de weg, m.a.w. de weg moet leesbaar zijn. Middelen hiertoe zijn het snelheidsregime, het aantal en de breedte van de rijstroken, het aantal en de inrichting van kruisingen, het niveau van fiets- en voetgangersvoorzieningen, de mate van erfontsluiting, enz...

Om te vermijden dat dit zou leiden tot een wildgroei van uiteenlopende langs- en dwarsprofielen, kunnen het best richtlijnen gehanteerd worden voor een uniforme inrichting van secundaire wegen van eenzelfde type.¹¹⁵ Bepalend bij de inrichting van een weg is de afweging tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt dat langs secundaire wegen in ieder geval de verkeersleefbaarheid primeert. Leefbaarheidsproblemen in doortochten door een kern worden in principe aangepakt door doortochtherinrichting. Omleidingen van het verkeer kunnen slechts onder strikte voorwaarden overwogen worden. Vooral secundaire wegen type I komen hiervoor in aanmerking:

- Voor de secundaire wegen type I zal de nadruk komen te liggen op de doorstroming van het verkeer. Deze verkeersfunctie uit zich in de weginrichting, bijvoorbeeld door een breder profiel, een hogere ontwerpsnelheid (bv. 70/90 km/u) en een grotere tussenafstand tussen kruispunten. Om conflicten te vermijden, wordt de erfontsluiting langs de weg beperkt. Voor het fietsverkeer worden gescheiden voorzieningen aangelegd. In een doortocht geldt evenzeer de snelheidsbeperking van 50 km/u.
- De secundaire wegen type II hebben een verzamelende taak. Deze vereist meer knooppunten dan bij een secundaire weg type I. De secundaire weg zal uitgaan van een beperkter dwarsprofiel en een lagere richtsnelheid (bv. 50/70 km/u). Vanwege het lagere karakter van de weg, is een hogere mate van (erf)ontsluiting mogelijk. De lagere verkeersfunctie en de hogere mate van ontsluiting laten een betere relatie met de omgeving toe dan bij het type I. Het type II zal dan ook hogere eisen stellen naar leefbaarheid, veiligheid en de relatie tussen het publieke en private domein.
- Ten slotte gaan de secundaire wegen type III uit van het belang van de alternatieve vervoerswijzen. Het wegverkeer wordt neven- of ondergeschikt aan het openbaar vervoer en het fiets- en voetgangersverkeer. De weginrichting kan derhalve uitgaan van de verblijfsfunctie van de weg (2x1-weg, eventueel met busbaan, snelheidsregime 50/70 km/u). Gezien de beperkte verkeersfunctie is een hogere mate van erfontsluiting toegestaan. Dit moet eveneens de relatie tussen de weg en zijn omgeving versterken. Uiteraard worden hoge eisen gesteld naar fiets- en voetgangersinfrastructuur. Hierbij wordt niet uitgegaan van gescheiden voorzieningen (als beveiliging tegen het wegverkeer), maar van aanliggende voorzieningen, die het verblijfskarakter langs de weg benadrukken. Door de ondergeschiktheid van het autoverkeer, biedt de secundaire weg type III de mogelijkheid om te fungeren als een as voor het openbaar vervoer. Bus- of tramvoorzieningen worden hiertoe voorzien op de weg, waarbij die voorrang krijgen op het autoverkeer. Waar verkeerslichten voorzien worden, gaan deze gepaard met beïnvloeding door het openbaar vervoer. Ter hoogte van bottlenecks garanderen doorstromingsmaatregelen de vlotte doorgang van het openbaar vervoer.

De concrete uitwerking van de weginrichting gebeurt in het kader van een zogenaamde streefbeeldstudie, voorafgaand aan het eigenlijke ontwerp. Op basis van de gewenste functie van de weg (wegcategorisering) en de verkeerskundige en ruimtelijke context van de weg

¹¹⁵ De Vlaamse Administratie Wegen en Verkeer heeft een studie laten uitvoeren waaruit deze voortkomen.

wordt voor de gehele weg een inrichtingsconcept opgemaakt. Omdat het gaat om een gedetailleerdere invulling van de selectie van de secundaire wegen, zoals deze is uitgewerkt in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, zal de provincie Oost-Vlaanderen een actieve rol spelen bij de opmaak van de streefbeelden voor de secundaire wegen¹¹⁶.

WEGENCATEGORISERING IN OOST-VLAANDEREN

Samengevat wordt bij de functionele categorisering de volgende verdeling gehanteerd:

→

[Tabel 46: Functionele categorisering wegennet]

□

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Bevoegdheid
Hoofdweg	Verbinden op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Vlaams Gewest (RSV)
Primaire weg I	Verbinden op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Vlaams Gewest (RSV)
Primaire weg II	Verzamelen op Vlaams niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Vlaams Gewest (RSV)
Secundaire weg I	Verbinden op bovenlokaal niveau	Verzamelen op bovenlokaal niveau	Provincie (PRS)
Secundaire weg II	Verzamelen op bovenlokaal niveau	Verbinden op bovenlokaal niveau	Provincie (PRS)
Secundaire weg III	Verzamelen en verbinden op (boven)lokaal niveau met openbaar vervoer en fiets	Verzamelen op bovenlokaal niveau voor auto- en vrachtverkeer	Provincie (PRS)
Lokale weg I	Verbinden op lokaal niveau	Verzamelen op lokaal niveau en erftoegangsfunctie	Gemeente (GRS en GMP)
Lokale weg II	Verzamelen op lokaal niveau en erftoegangsfunctie	Verbinden op lokaal niveau	Gemeente (GRS en GMP)
Lokale weg III	Erftoegangsweg		Gemeente (GRS en GMP)

¹¹⁶ De betrokkenheid bij de opmaak van streefbeelden wordt ook geïnspireerd vanuit de mogelijke noodzaak tot de opmaak van een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan, als gevolg van de streefbeeldstudie. Daarnaast speelt mee dat de provincie dient in te staan voor een bovenlokaal fietsbeleid voor haar grondgebied. Het provinciebestuur is een bevoorrechte partner in deze streefbeeldstudies. De invulling van de 'actieve rol' van de provincie (trekker, coördinator, ...?) zal in samenspraak met het Vlaams Gewest gebeuren en hangt o.m. af van de taakverdeling inzake wegbeheer.

Hierna wordt het kader geschetst van de hoogste categorieën van wegen.

→ **HOOFDWEGEN**

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden het hoofdwegenet geselecteerd. De selectie is limitatief¹¹⁷.

→ **PRIMAIRE WEGEN TYPE I**

De primaire wegen type I worden geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De selectie van de primaire wegen type I is limitatief¹¹⁸.

→ **PRIMAIRE WEGEN TYPE II**

De primaire wegen type II worden geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

De selectie van de primaire wegen type II is niet-limitatief. De provincie suggereert daarom volgende wijzigingen aan de selectie van **primaire wegen II**¹¹⁹ aan het Vlaams Gewest. Tevens worden er aandachtspunten aangehaald naar inrichting van die wegen:

¹¹⁷ Aangezien het gaat om een bindende taakstelling van het Vlaams Gewest wordt de selectie om procedurele redenen enkel opgenomen in het Informatief Gedeelte van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen. Dit doet op zich geen afbreuk aan het beleidskader dat deze selectie doet t.a.v. de selectie van secundaire wegen als provinciale taakstelling.

¹¹⁸ Idem.

¹¹⁹ Deze selectie maakt deel uit van een wensbeeld. De provincie is vanwege het decreet op de ruimtelijke ordening enkel bevoegd voor de selectie van secundaire wegen. Die selectie zal in het Richtinggevende Gedeelte echter deel uitmaken van de geselecteerde secundaire wegen, maar met de notie dat het primaire weg II-statuut wenselijk is. Indien bij de periodieke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen blijkt dat de selectie de categorie Primair II krijgt, of althans delen ervan, dan vervalt voor deze (delen van de) selectie de categorie 'secundaire weg'.

□ [Tabel 47: Suggesties aan het Vlaams Gewest i.v.m. wijzigingen voor de primaire wegen II]

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten naar inrichting
N16	van aansluiting 15 A14 (St-Niklaas – Temse) tot N70 (St-Niklaas)	- gezien de te ontwerpen primaire weg II, R42 - oostelijke tangent, vervalt de ontsluitingsfunctie van de N16 voor dit wegvak, voor het regionaalstedelijke gebied Sint-Niklaas; - gezien de verdichting van (personen)vervoers-genererende activiteiten langs dit wegvak, wordt voorgesteld dit wegvak te degraderen tot secundaire weg III (zie ook selectie secundaire wegen in het E17-netwerk)
N35	van aansluiting 7 op A14 (Deinze) tot kruispunt met Krekelstraat	- link met N43 en westelijke delen van Deinze, met bijzondere aandacht voor de doortocht in Deinze; - exacte afbakening primair wegvak wordt bepaald in de scenariokeuze in het mobiliteitsplan van Deinze ¹²⁰
N41	van aansluiting 14 A14 (Dendermonde) tot N70 (St-Niklaas)	- aandacht naar inrichting cfr. – op te maken - streefbeeldstudie
N41	van aansluiting 14 A14 (St-Niklaas) tot N47 (Lebbeke/Dendermonde)	- aandacht naar inrichting cfr. – op te maken - streefbeeldstudie
N42	van aansluiting 17 A10 (Wetteren) tot N460 (Schendelbeke), en van zuidelijke grens kleinstedelijk gebied Geraardsbergen tot aan provinciegrens (en verder richting A8)	Voor het wegvak vanaf de zuidelijke grens van het kleinstedelijk gebied ¹²¹ Geraardsbergen, tot aan de gewestgrens, wordt het volgende voorgesteld: - aansluiting van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen ¹²² op de A8, en in mindere mate verzamelen regionaal verkeer naar hogere wegenet; in deze optiek zal de weg in het bindend gedeelte van het PRS worden geselecteerd als secundaire weg I; <i>(vervolg: zie pagina 464)</i>

¹²⁰ In het kader van het mobiliteitsplanningsproces van Deinze wordt er een scenariokeuze gemaakt, waarvan de selectie en categorisering van het bovenlokale wegenet (incl. N35) deel uitmaakt. De keuze van het primair wegvak voor de N35 hangt daarmee samen. In principe begint de primaire weg II waar de kleinstedelijke – secundaire en lokale – verzamelwegen samenkomen en er een ontsluiting is van het kleinstedelijk gebied naar het hoofdwegenet. De exacte selectie en categorisering is in onderzoek.

¹²¹ De afbakening van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen moet nog worden bepaald. Dit is een decretaal bepaalde taakstelling van de provincie, die slechts kan plaatsvinden na goedkeuring van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan.

¹²² Geraardsbergen werd als kleinstedelijk gebied geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Bij de toelichting van de ontwikkelingsperspectieven die aan dit kleinstedelijk gebied worden gegeven in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (Richtinggevend Gedeelte, Gewenste Nederzettingsstructuur, Ontwikkelingsperspectieven stedelijke gebieden) kunnen volgende functies worden onderscheiden:
— centrale plaats in het Zuidelijk Openruimtegebied, met te ontwikkelen voorzieningen en economische activiteiten, weliswaar op 'kleinstedelijk' schaalniveau,
— woonstad in het Zuidelijk Openruimtegebied, van waaruit gependeld wordt naar het grootstedelijk gebied Brussel,
— toeristisch-recreatief knooppunt in het Zuidelijk Openruimtegebied.

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten naar inrichting
N42 (vervolg)		- het N42-wegvak van N460 (Schendelbeke) tot zuidelijke grens kleinstedelijk gebied fungeert dan als secundaire weg II als 'filter' t.a.v. een potentiële maasdoorsnijding E40 – A8 - aandacht voor leefbaarheid doortocht Overboelare met, indien noodzakelijk, aanleg van een lokale omleiding (aandacht voor versnippering open ruimte), in nader te bepalen bedding, cfr. een nog op te maken streefbeeldstudie
N47	van aansluiting 12 A14 (Zeelokeren) tot N445 (Zeel)	- aandacht naar inrichting cfr. streefbeeldstudie
N424	van aansluiting 1 R4 (D. Eisenhowerlaan) tot R40 (Dampoort)	- Bij het 'verleggen' van de Gentse stadsring kan de selectie als primaire weg II beperkt blijven tot het stuk buiten die stadsring (cfr. Mobiliteitsplan Gent). - aandacht naar inrichting cf. op te maken streefbeeldstudie
N466	van aansluiting 13 A10 (Drongen) tot R40 (Rooigemlaan)	- aandacht naar inrichting cfr. streefbeeldstudie
Nx	van provinciegrens (Antwerpen) tot N451	- primaire weg II, parallel aan A11/N49, ter verzameling van het verkeer van en naar het havengebied van de Waaslandhaven; - cfr. Ontwerp Raamplan mobiliteit Strategisch Plan Linkerscheldeover; - met aansluiting van N450 (E17-netwerk): ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Beveren naar het havengebied en naar het hogere wegennet.
Ny	van Nx (A11/N49) tot Verrebroekdok	- ontsluiting westelijk deel Waaslandhaven, - deel van Ontsluitingsring Waaslandhaven (RSV) - cfr. Ontwerp Raamplan mobiliteit Strategisch Plan Linkerscheldeover; - aantakking polderdorpenweg N451 op Ny
Nz	van R2, richting Deurganckdok	- ontsluiting oostelijk deel Waaslandhaven; - deel van Ontsluitingsring Waaslandhaven (RSV) - cfr. Ontwerp Raamplan mobiliteit Strategisch Plan Linkerscheldeover;
B401	van aansluiting 9 A14 (Gent) tot R40 (St-Lievenspoort)	- vervollediging door aansluiting op R4, cfr. streefbeeld R4-studie
R4-Oost	van A14/E17 tot A11/N49 (Zelzate-Oost)	- aandacht naar inrichting cfr. streefbeeldstudie
R4	van aansluiting R4 (Melle) tot B402 Flanders Expo	- vervolledigen en inrichting binnen- en buitenring; cfr. streefbeeldstudie
R4	van R4 Kennedylaan tot R4-West	- te ontwerpen Siffertunnel
R42	van E17 tot N70 (Sint-Niklaas)	- ontsluiting van de oostelijke delen van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas en van het kleinstedelijk gebied Beveren door aansluiting op het hoofdwegennet; - te ontwerpen stuk primaire weg, met aansluitend te verlengen parallelsysteem E17; gebundeld met spoorinfrastructuur (d.i. de 'oostelijke tangent'); - zie ook de-categorisering wegvak N16 (N70-E17) (E17-netwerk)
R43	van A11/N49 (knooppunt Eeklo) tot N499	- decategorisering van het wegvak N9-N499 tot secundaire weg II

→ SELECTIE VAN SECUNDAIRE WEGEN IN OOST-VLAANDEREN

Door de weergave per deelruimte te doen, wordt de link met het ruimtelijk beleid voor die deelruimte verduidelijkt.

Oost-Vlaams Kerngebied

Het grootstedelijk gebied Gent zit inherent met een bijzondere situatie van inkomende verkeersstromen en met grote aantallen interne verplaatsingen. Om dit in goede banen te leiden, wordt in het toekomstig mobiliteitsbeleid sterk de nadruk gelegd op openbaar vervoer. Bij de wegen-categorisering kan daar rekening mee gehouden worden door een bijzonder type secundaire weg te hanteren (type III). Anderzijds is er bij de planningsprocessen in het grootstedelijk gebied gebruik gemaakt van de aanduiding van 'hoofdinvswegen', om deze bijzondere taakstelling t.a.v. het grootstedelijk gebied weer te geven. Om dit op elkaar af te stemmen, wordt aan de categorie 'secundaire weg' een bijzonder 'label' toegevoegd, vanaf de weg die binnen de (hypothese van) afbakening van grootstedelijk gebied komt en een 'logisch' aantakpunt heeft. Dit is in feite de grootstedelijke verdeelweg R4. Het 'label' dat wordt toegevoegd is 'hoofdinvsweg'¹²³. Een gelijkaardige werkwijze wordt gevolg in relatie tot de afbakening van het zeehavengebied Gentse Kanaalzone: secundaire wegen die tevens de taak van 'secundaire havenweg' vervullen krijgen ook dat laatste label.

□ [Tabel 48: Selectie van secundaire wegen voor het Oost-Vlaams Kerngebied]

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten naar inrichting
Secundaire wegen II		
N9	R40 (Palinghuizen) – Eeklo (Oostveldstraat)	- Verzamelfunctie wegverkeer van delen van het grootstedelijk gebied Gent, en van aanpalende hoofddorpen en woonkernen in het Westelijk Openruimtegebied, naar het hogere wegennet en naar het grootstedelijk gebied, en verbindingen binnen het grootstedelijk gebied; - label 'hoofdinvsweg' vanaf R4 tot R40
N60	E17 (De Pinte) – N469 (Zwijnaarde)	- verzamelen van verkeer van en verbinden van delen van het grootstedelijk gebied Gent - label 'hoofdinvsweg' vanaf R4 tot R40
N444	N415 (Gavere) – Poelstraat (Merelbeke)	- verzamelen van verkeer van subregio in Zuidelijk Openruimtegebied naar grootstedelijk gebied en naar hoger wegennet
N456	N424 (Vliegtuiglaan) - N458 (Meulestedebrug)	- grootstedelijke verzamel- en verbindingsfunctie; o.m. verzamelen van verkeer van de omliggende delen van het grootstedelijk gebied en van het havengebied naar het hogere wegennet; verbinden van de zuidelijke havendelen in afwachting van een nieuwe vaste oeververbinding tussen het oostelijk en het zuidelijk havendeel. - label 'af te bouwen secundaire (haven)weg'
N458 N456	R40 – N456 (Zeeschipstraat) – N458 (Wiedauwkaai) – Evergem (Brielken)	- grootstedelijke verzamel- en verbindingsfunctie; o.m. verzamelen verkeer van voorstadskern Evergem, regionaal bedrijventerrein Durmakker en hoofddorp Sleidinge, naar grootstedelijk gebied en hoger wegennet;

¹²³ Hoofdinvsweg-concept: weg met een verzamelende functie voor het stedelijk verkeer en een verbindende functie tussen de rand- en deelgemeenten met het centrum van Gent'. Stad Gent, dienst mobiliteit, 2002, Opbouw van het Beleidsplan, Mobiliteitsplan – versie mei 2002.

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten naar inrichting
		- label 'hoofdinvalsweg' vanaf R4 tot R40 (Zeeschipstraat en Wiedauwkaai), met bijkomend label 'secundaire havenweg' voor Zeeschipstraat (N456)
Gulden-sporen-laan	van N444 tot aansluiting op B403	- verzamelen autoverkeer uit aansluitend deel Zuidelijk Openruimtegebied en deel van het grootstedelijk gebied Gent naar het hogere wegennet (R4 en E40)
Secundaire wegen III		
N70	R40 (Dampoort)–Bosdreef (Lochristi)	- verzamelen van verkeer van en verbinden met delen van het grootstedelijk gebied; nevengechikte regionale verkeersfunctie; - label 'hoofdinvalsweg' van R4 tot R40; - binnen de Gentse grootstad fungeren de steenwegen als hoofdstraten/-invalswegen, waarbij ruimtelijke inpassing, fietsinfrastructuur, doorstroming van het openbaar vervoer en een zekere filterende werking voor het autoverkeer naar de stadskern belangrijke aspecten zijn. Deze filterwerking wordt ingebouwd door de doorstroming van het autoverkeer naar de binnenstad toe af te bouwen. P&R-parkings vangen het autoverkeer zoveel mogelijk op buiten de stadskern.
N43	N60 (Sterre) – Golfwaan (Sint-Martens-Latem)	
N9	R40 – N465 (Melle)	
N60	N469 – R40 (Heuvelpoort)	- verzamelen van verkeer van en verbinden met delen van het grootstedelijk gebied; nevengechikte regionale verkeersfunctie; - label 'hoofdinvalsweg' van R4 tot R40
R40	Gentse stadsring, met te ontwerpen deel over Handelsdok en langs Dampoort, en met Gasmeterlaan/ Nieuwevaart zuidelijke grens doortocht	- label 'stedelijke ringboulevard' ¹²⁴ ; - verzamelen kernstedelijk verkeer, belangrijke taak inzake openbaar vervoer op bepaalde wegvakken; nevengechikte functies inzake verzamelen autoverkeer enerzijds, en openbaar vervoer en fiets anderzijds (ook naar oversteekbaarheid);
N444	Merelbeke – R4	- verzamelen van verkeer van, en verbinden met delen van het grootstedelijk gebied; nevengechikte regionale verkeersfunctie; - aandacht voor leefbaarheid doortocht Merelbeke; - onder voorwaarden, zoals hieronder geëxpliciteerd, kan een lokale omleiding voorzien worden; deze doortocht wordt dan niet meer geselecteerd als secundaire weg III.

De N456, wegvak Vliegtuiglaan (N424) – R4, wordt niet bindend geselecteerd omwille van de meervoudige taakstelling (grootstedelijk gebied – zeehavengebied), en de verschillen naar beheer dat dit met zich meebrengt. Bovendien vervult het wegvak N424 – N458 (Meulestedebrug) slechts tijdelijk een secundaire wegfunctie.

Om redenen van leefbaarheid in de doortocht, en om redenen van optimaliseren van het openbaar vervoer Gent-Merelbeke, kan de lokale omleiding, 'de gemeentelijke verdeelweg', als te ontwerpen secundaire weg II worden geselecteerd. In dat geval vervalt de selectie van de N444 als secundaire weg III. De realisatie en de selectie van de 'gemeentelijke verdeelweg' is gebonden aan volgende voorwaarden:

¹²⁴ Stedelijke Ringboulevard': 'ringvormige verdeelweg voor de kernstad', Stad Gent, dienst mobiliteit, 2002, Opbouw van het Beleidsplan, Mobiliteitsplan – versie mei 2002.

- vervollediging van R4-zuid;
- begeleidende maatregelen op lokaal vlak om sluipverkeer in de woonwijken rond de Hundelgemsesteenweg en de kleinere kernen ten zuiden van de gemeente te voorkomen;
- fasegewijs werken en tussentijdse evaluatie van elke fase;
- opmaak van een streefbeeld voorafgaand aan het ontwerp en de uitvoering van de gemeentelijke verdeelweg.

E17-netwerk

Dit stedelijk netwerk heeft een dubbel mobiliteitsgenererend effect: woonfunctie met pendel naar de omliggende grootstedelijke gebieden Antwerpen, Brussel en Gent enerzijds, en een concentratie van economische activiteiten met inkomende woon-werkpendel anderzijds. De externe bereikbaarheid over de weg wordt in grote mate verzorgd door primaire wegen en door aantakking op de E17-hoofdweg. Aanvullende bereikbaarheid wordt voorzien door selectie van secundaire wegen. De interne bereikbaarheid wordt o.m. (naast openbaar vervoer) voorzien door aanduiding van een 'stedelijke hoofdstraat'.

- [Tabel 49: Selectie van secundaire wegen voor het E17-netwerk]

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
Secundaire wegen II		
N70	N47 (Lokeren) – N41 (Sint-Niklaas), en van R42 (Sint-Niklaas) – N485 (Beveren)	- verzamelen van verkeer van het E17-netwerk, meer in het bijzonder van delen van kleinstedelijk gebied Lokeren en woonkernen en hoofddorpen in het E17-netwerk, naar het hogere wegennet en naar de resp. stedelijke gebieden
N450	van N70 (Beveren) tot Nx (te ontwerpen primaire parallelweg A11/N49)	- verzamelen verkeer uit kleinstedelijk gebied Beveren – Melsele naar A11/N49 en Waaslandhaven; - aandacht voor doortocht Melsele
N446	van N70 (Belsele) tot Waasmunster (Hoogstraat)	- ontsluiting naar het hoofdwegennet van een hoofddorp en twee woonkernen in het E17-netwerk, naar het hogere wegennet
R42 N41	N70 – Vijfstraten N70 – spoorlijn Gent-Antwerpen – Scheerderslaan/Hoge Bokstraat	- verzamelen van verkeer van het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas naar het hogere wegennet (E17, N41, N16); - deels te ontwerpen secundaire weg, met paralleltracé aan spoorlijn, tot knooppunt met lokale wegen Scheerderslaan en Hoge Bokstraat
Secundaire wegen III		
N16	E17-N70	- commerciële as met aandacht voor openbaar vervoer en fiets, binnen het regionaalstedelijk gebied, <i>deategoriseren</i> voor regionale autoverkeersfunctie (zie ook R42 als oostelijke primaire weg II)
N70	N41 – R42 (te Sint-Niklaas), en N485 (Beveren) – provinciegrens Antwerpen	- 'hoofdstraat' binnen het stedelijk netwerk, met een wegverkeersfunctie, nevengechikt aan de functie voor openbaar vervoer en langzaam verkeer; - bijzondere aandacht naar inrichting als OV-as en langzaam-verkeersas
N403	Spoorweglaan - Vlyminckshoek	- 'hoofdstraat' binnen het stedelijk netwerk, met een wegverkeersfunctie, nevengechikt aan de functie voor openbaar vervoer en langzaam verkeer; - bijzondere aandacht naar inrichting als OV-as en langzaam-verkeersas

Momenteel wordt de aansluiting van Beveren op de hoofdweg E17, in zuidwestelijke richting, verzorgd door de aansluiting van een lokale weg (N485) ter hoogte van het knooppunt Haasdonk. Dit knooppunt vervalt van zodra de oostelijke tangente te Sint-Niklaas wordt gerealiseerd, en aldus kan instaan voor de zuidwestelijke ontsluiting van het kleinstedelijk gebied Beveren op de hoofdweg E17. De N485 wordt bijgevolg niet geselecteerd als secundaire weg.

Dendersteden

Deze stedenrij heeft een functie t.a.v. de omliggende openruimtegebieden, maar ook als 'woon' steden van waaruit gependeld wordt naar de omliggende grootstedelijke gebieden, en dan in de eerste plaats naar Brussel. Bovendien zijn het geen vier identieke steden, ze zijn enigszins gedifferentieerd.

Dit weerspiegelt zich in het aanduiden van een aantal secundaire verzamelwegen en secundaire wegen met een specifieke openbaar vervoersfunctie met aandacht voor langzaam verkeer.

Verzameling van verkeer van de (klein)stedelijke gebieden en de tussenliggende hoofddorpen en woonkernen naar de kleinstedelijke gebieden en ontsluiting naar het hogere wegennet, gebeuren door aanduiding van een aantal secundaire verzamelwegen, tenzij een geselecteerde primaire weg deze taak kan opnemen (N45, Ninove – E40 – Aalst).

□ [Tabel 50: Selectie van secundaire wegen voor de Dendersteden]

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
Secundaire wegen II		
N8	van N28 (Ninove) tot N42 (Lierde)	- verzamel functie verkeer van kleinstedelijk gebied Ninove naar hoger wegennet - verbinding met o.a. kleinstedelijk gebied Geraardsbergen (Denderstad)
N41 ¹²⁵	van N47 (Lebbeke) tot N406 (Ouburg), en daarop aansluitend van N406 (Ouburg) tot R41 (Aalst)	- verzamelen regionaal (omliggende hoofddorpen en woonkernen, regionale bedrijven) en stedelijk verkeer (Dendermonde, Aalst), naar de stedelijke gebieden Aalst en Dendermonde en ontsluiting naar het hogere wegennet (R41, N41, E40); - verbinding functie Aalst-Dendermonde, ondergeschikt aan verzamel functie; er mag geen maasdoorsnijding gecreëerd worden; - er wordt geopteerd voor omleidingen rond Dendermonde en Gijzegem (te ontwerpen secundaire weg), aansluitend bij het gewestplan tracé, om redenen van leefbaarheid in Dendermonde, Gijzegem, Oudegem en Appels, en omwille van een logisch aantakpunt te Lebbeke (einde N41 als primaire weg II). - Als randvoorwaarden gelden: de leefbaarheid van Denderbelle, Gijzegem en Oudegem, en Aalst (R41, Boudewijnlaan); het zo goed als mogelijk behouden van de openruimte kwaliteiten in de Dendervallei; verkeersveiligheid; - aan de selectie als secundaire weg wordt de opmaak van een streefbeeld gekoppeld

¹²⁵ De selectie van de N41 (Dendermonde – Aalst) werd gemotiveerd aangebracht d.m.v. het Streekcharter van de regio Dendermonde. Op vraag van de Stad Aalst is er een bovengemeentelijk overleg gekomen (28 maart 2001), voorgezeten door het provinciebestuur. De selectie en motivatie zijn een weergave van het resultaat van dit overleg en het schriftelijk advies van AROHM, Afdeling Ruimtelijke Planning (17 mei 2001).

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
N42	van N460 (Schendelbeke) tot de zuidelijke grens van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen	- kleinstedelijke verzamelweg naar hoger wegennet; - aandacht naar inrichting als secundair II in stedelijke omgeving; - aandacht voor leefbaarheid doortocht Overboelare, met indien noodzakelijk, aanleg van een lokale omleiding (aandacht voor versnippering openruimte), in nader te bepalen bedding, cfr. een nog op te maken streefbeeldstudie
N47	van Dendermonde (N41) tot provinciegrens (Vlaams-Brabant), met omleidingsweg Lebbeke i.p.v. doortocht Lebbeke	- verzamelen van verkeer van Dendermonde en het Oostelijk Rastergebied naar het hogere wegennet (N41) en ontsluiten naar/verbinden met de stedelijke gebieden Asse en Brussel; - aandacht voor de leefbaarheid in Lebbeke
N47	Martelarenlaan (van N470 – Groot Zand tot N17/N416)	- verzamelen van verkeer van Dendermonde en het Oostelijk Rastergebied naar het hogere wegennet (N41, N47); - aandacht voor verkeersleefbaarheid
N460 N45	Aalstsesteenweg, van N42 (Schendelbeke) tot N45 (Idegem); van N460 (Idegem) tot N8 (Brakelsesteenweg)	- verzamel functie verkeer van kleinstedelijk gebieden Ninove en Geraardsbergen, naar hoger wegennet; - verbinding tussen kleinstedelijke gebieden Geraardsbergen en Ninove (Denderstad)
R41	van N9 (Gentsesteenweg) tot Verbrandhofstraat, en van N411 tot N9 (Brusselsesteenweg) – delen noordelijke ring	- verzamel functie regionaal en stedelijk verkeer, en ontsluiting naar hoger wegennet; - aandacht voor leefbaarheid
N9	van R41 (Albrechtlaan) tot N45	- verzamel functie regionaal en stedelijk verkeer, en ontsluiting naar hoger wegennet; - aandacht voor leefbaarheid, specifiek langs Parklaan
Secundaire wegen III		
N9 ¹²⁶	van kruispunt Vijfhuizen (N46), tot N45 ('Haring'); van R41 (Albrechtlaan) tot provinciegrens (Vlaams-Brabant)	- regionale wegverkeersfunctie, in het bijzonder verzamelen en ontsluiten, is nevens geschikt aan functie voor openbaar vervoer en langzaam verkeer; bij de inrichting zal de nadruk meer liggen op openbaar vervoer en langzaam verkeer; dat laatste geldt des te meer voor het stuk N9 binnen de R41 (aansluitend bij het stadscentrum)
N8	Ninove (N28) tot provinciegrens (Vlaams-Brabant)	- invalsweg naar Brussel, die ook belangrijk is voor het autoverkeer. Vanwege de nagestreefde verschuiving van de modal split naar het openbaar vervoer toe, betekent dit voor de inrichting dat er minimum evenveel aandacht gaat naar de doorstroming van het openbaar vervoer als naar de wegverkeersfunctie. Ze worden uitgebouwd tot openbaar vervoersas en as voor langzaam verkeer.
N47	van Mechelsepoort tot N41	- kleinstedelijke verzamelweg naar hoger wegennet, maar met hoge openbaarvervoers- en fietsfunctie; - aandacht voor leefbaarheid van doortocht Sint-Gillis

¹²⁶ Dit is gebaseerd op de scenario bouw van het mobiliteitsplan Aalst, Synthesenota januari 2001. Er wordt een openbaarvervoersfunctie aan deze oost-westas toegekend. In Aalst zelf splitst de regionale wegverkeersfunctie in een noordelijke ring R41 (zie secundair II) en een zuidelijke openbaarvervoers- en langzaam-verkeersas, aansluitend bij het stadscentrum (secundair III).

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
N406	van N416 (Appels) tot kruispunt N17/N47	- kleinstedelijke verzamelweg naar hoger wegennet, maar met hoge openbaarvervoers- en fietsfunctie; - aandacht voor leefbaarheid van schoolomgevingen

Leieruimte

Er wordt over de gehele lengte van deze deelruimte een verzamelweg aangeduid. De ontsluiting van de deelruimte gebeurt door hoofd- en primaire wegen.

- [Tabel 51: Selectie van secundaire wegen voor de Leieruimte]

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
Secundaire wegen II		
N35	van N409 tot N43 van N43 tot Krekelstraat (grens N35 als primaire wegII) ¹²⁷	- kleinstedelijke verzamelweg en verzamelweg voor de Leieruimte naar het hogere wegennet; - exacte afbakening van dit wegvak wordt bepaald in het kader van de scenariokeuze in het mobiliteitsplan van Deinze
N43	Golflaan (Sint-Martens-Latem) tot provinciegrens (West-Vlaanderen)	- verzamelweg voor deelruimte, zowel voor delen van het kleinstedelijk gebied als voor hoofddorpen en regionale bedrijven(terreinen), naar de omliggende stedelijke gebieden en naar het hogere wegennet; - aandacht voor leefbaarheid doortochten Deinze, Astene en hoofddorpen.
Secundaire weg III		
N43	N60 – Golflaan (Sint-Martens-Latem)	- zie Oost-Vlaams Kerngebied; - specifieke rol in verzamelen van economisch en commercieel verkeer van activiteitenstrip langs N43; aandacht naar erfgoedfunctie

Oostelijk Rastergebied

Aanvullend op de goede openbaarvervoersontsluiting en op de ontsluiting van dit gebied d.m.v. primaire wegen, worden een aantal secundaire verzamelwegen aangeduid. Vanwege de eigenheid van het gebied hebben ze een grote verzamel functie (grote kernen, toeristisch-recreatieve knooppunten, regionale bedrijvigheid), maar tegelijkertijd worden door de sterke verlating randvoorwaarden opgelegd aan de wegverkeersfunctie. De Scheldevallei snijdt dit gebied doorlangs en wordt als natuurlijke barrière gerespecteerd door het beperken van de selectie van secundaire wegen. Er worden vier secundaire oost-westassen ter verzameling aangeduid, naast drie secundaire ontsluitingswegen.

¹²⁷ Het exacte tracé hangt af van de scenariokeuze. Dit gebeurt in het kader van een streefbeeldstudie en in het kader van het stedelijk mobiliteitsplan (in opmaak).

- [Tabel 52: Selectie van secundaire wegen voor het Oostelijk Rastergebied]

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
Secundaire wegen I		
N47	van N470 (Dendermonde) tot N445 – Zuidelijke Omleiding (Zelee)	- verbeterde verbinding tussen kleinstedelijke gebieden Lokeren, Dendermonde en economisch knooppunt Zelee in Vlaamse Ruit; slechts beperkte verzamel functie; - aandacht voor leefbaarheid Klein Zand (Grembergen)
Secundaire wegen II		
N9	van N465 (Melle) tot N46 (Erpe-Mere)	- verzamel functie voor hoofddorpen en woonkernen en regionale bedrijven(terreinen), naar stedelijke gebieden en hoger wegennet; - leefbaarheid doortochten
N17	van Dendermonde (kruispunt N47/N416/Martelarenlaan) tot provinciegrens Antwerpen (richting Willebroek en N16)	- verzamelweg voor het verkeer vanuit het buitengebied en vanuit delen van het stedelijk gebied Dendermonde, enerzijds naar Dendermonde en anderzijds ter ontsluiting naar het primaire- en hoofdwegennet; - regionale verbinding tussen kleinstedelijke gebieden Dendermonde en Willebroek; - om redenen van leefbaarheid en een optimale ontsluiting van een regionaal bedrijventerrein, moet een alternatief via Hoogveld overwogen worden.
N416	van Wetteren (N417) tot Dendermonde (N406)	- Verzamelt het verkeer uit het westelijke deel van het Rastergebied (driehoek Wetteren-Aalst-Dendermonde) en verbindt de kleinstedelijke gebieden Wetteren en Dendermonde; - verzamelen van verkeer van delen van het kleinstedelijk gebied Wetteren naar het hogere wegennet; - wegens de verlating en toeristische potenties in Scheldevallei, groot belang voor verblijfskwaliteit en langzaam verkeer.
N442	van N416 tot N9	- Verzamelen van (sub)regionaal verkeer uit het zuidelijk deel van het rastergebied en ontsluiting naar het hogere wegennet; - Aandacht voor leefbare doortocht Lede
N445	van N449 (Kalken) tot N47 (Zelee)	- verzamelweg voor het zuidelijk en westelijk deel van Zelee, voor het toeristisch-recreatief knooppunt Overmere-Donk en de kernen in het buitengebied in het noordelijk deel van het Oostelijk Rastergebied; - wegens de leefbaarheid van het zuidelijk deel van Zelee maakt de 'zuidelijke omleiding' deel uit van deze secundaire verzamelweg; - vanwege de toeristische potenties in de Scheldevallei, groot belang voor verblijfskwaliteit en langzaam verkeer
N449	van N445 (Kalken) tot E17	- ter ontsluiting van het noordelijk deel van het Oostelijk Rastergebied
Wetterstraat ¹²⁸	van N400 (Noordlaan) tot N417 (Zuidlaan)	- ontsluiting van deel van kleinstedelijk gebied Wetteren naar het hogere wegennet; - te ontwerpen secundair wegvak

¹²⁸ Of parallel, nader te bepalen tracé.

Noordelijk Openruimtegebied

Het betreft een gebied met uitdrukkelijke openruimtefuncties. Bij aanduiding van secundaire wegen wordt hierbij rekening gehouden, door toe te zien op het niet genereren van ongewenste dynamiek. De selectie wordt beperkt gehouden en is vnl. gericht op ontsluiting naar de randen (hogere wegennet).

□ [Tabel 53: Selectie van secundaire wegen voor het Noordelijk Openruimtegebied]

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
Secundaire wegen I		
N403	van A11/N49 tot de Nederlandse grens ¹²⁹	- ontsluiting van het zuiden van Zeeland naar A11/N49; - verbinding (klein)stedelijk gebied Hulst, met regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas; - toeristisch-recreatief verkeer
Secundaire wegen II		
N70	van N47 (Lokeren) tot Bosdreef (Lochristi)	- verzamelen (sub)regionaal verkeer uit omliggende hoofddorpen en woonkernen, naar hogere wegennet; - aandacht voor leefbaarheid bij doortocht Zeveneken
N403	van Vlyminckshoek (Sint-Niklaas) tot A11/N49	- verzamelen van verkeer van regionaalstedelijk gebied, van hoofddorpen, naar dat stedelijk gebied en naar het hogere wegennet; deze weg kan geen alternatief vormen op de verbinding tussen A11/N49 en E17; - bijzondere aandacht gaat naar de leefbaarheid van de doortochten te Kemzeke en Sint-Pauwels.
N449-noord	van A11/N49 (Zelzate) tot Rechtstro (Wachtebeke)	- verzamelen (sub)regionaal verkeer uit noordwestelijk deel van het Noordelijk Openruimtegebied, in het bijzonder het hoofddorp Wachtebeke, enkele woonkernen naar de haven en naar het hogere wegennet, en van het 'toeristisch-recreatief knooppunt op provinciaal niveau' Puyenbroeck, naar het hogere wegennet; - aandacht voor leefbaarheid in de doortocht van Wachtebeke.
N449-zuid	van E17 tot N70	- verzamel functie voor het westelijk deel van het Noordelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet
Lede-straat - Statie-straat	van A11/N49 tot Moerbeke (Melkerijstraat)	- op voorwaarde dat het knooppunt met de A11/N49/N49 blijft bestaan; - verzamelen (sub)regionaal verkeer uit Noordelijk Openruimtegebied; - ontsluiting specifiek vrachtverkeer vanuit regionaal bedrijf (Suikerfabriek)

Westelijk Openruimtegebied

Het aanduiden van secundaire wegen houdt rekening met de eigenheid van het gebied: open ruimte met een aantal 'centrale plaatsen' van een kleinstedelijk, of lager, schaalniveau. Er worden drie specifieke verzamelwegen aangeduid. Waar de verzamel functie eerder beperkt

¹²⁹ Op Nederlands grondgebied loopt de weg door als N60 (Nederlandse benaming). In het Streekplan Zeeland is deze als 'stroomweg met een gebiedsverbindende weg' benoemd (weg voor doorgaand verkeer: gescheiden rijrichtingen, geen kruisend verkeer, enkel in- en uitvoegend verkeer). In Vlaamse termen wordt dit type vertaald in een secundaire weg type I. Hierop sluit een aantal 'gebiedsontsluitingswegen' aan, die de verzamelende taak vervullen.

is, ligt de nadruk op verbinden tussen stedelijke gebieden en/of economische knooppunten. De steenweg tussen Maldegem en Eeklo neemt een bijzondere positie in.

□ [Tabel 54: Selectie van secundaire wegen voor het Westelijk Openruimtegebied]

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
Secundaire wegen I		
N9	kruispunt N44a (Maldegem) tot provinciegrens (West-Vlaanderen)	- verbinding oostelijke delen regionaalstedelijk gebied Brugge met het economisch knooppunt Maldegem, in het provinciegrensoverschrijdend openruimtegebied
N35	van kruispunt N466-N409 tot de provinciegrens	- (sub)regionale verbinding tussen kleinstedelijke gebieden Deinze en Tielt en beperkte verzamel functie
Secundaire wegen II		
N9	van Eeklo (Oostveldstraat) tot R40 (Gent)	- zie Oost-Vlaams Kerngebied
N44a	van N9 tot N44	- verzamelt verkeer (N9, economisch knooppunt Maldegem) naar het hogere wegennet; - aandacht voor leefbaarheid
N409	van kruispunt N35-N409 (Deinze) tot N37 (Aalter)	- (sub)regionale verzamel- en verbindingsweg tussen kleinstedelijk gebied Deinze en economisch knooppunt Aalter; - aandacht voor leefbaarheid doortochten Vinkt en Lotenhulle
N410	van Maldegem (Buurtstraat) tot provinciegrens ¹³⁰	- verzamelt verkeer uit Zeeland naar de hoofdweg A11/N49; - nevenfunctie van verbinden van specifiek economisch knooppunt Maldegem met 'centrale kernen' in westelijk Zeeland; - functie t.b.v. toeristisch-recreatief verkeer
N437	tussen de noordelijke en de zuidelijke takken van dit knooppunt ¹³¹	- verzamel punt van lokale wegen, ter ontsluiting van de kernen van deze subregio van het Westelijk openruimtegebied; - aandacht voor een verkeersveilige inrichting van dit wegvak, in het bijzonder de fietsers
N456	van Kaprijke (Zuidstraat) tot N448	- zowel met als zonder aansluiting op het hogere wegennet (nog te bepalen in het kader van streefbeeldstudie en MER voor A11/N49), enkel mét te ontwerpen secundaire omleidingsweg indien er een aansluiting komt op de A11; - verzamelen van verkeer uit het noordelijk deel van het Westelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet, zij het ofwel rechtstreeks naar A11/N49 (aansluiting in Kaprijke), ofwel onrechtstreeks via R4-west (enkel aansluiting in Zelzate en Eeklo)
N458-N448-R4	'secundaire kam' met wegvakken - knooppunt 5 R4-west tot N458, - N458, van Kluzendorpstraat tot centrum Ertvelde (N448),	- zowel met als zonder aansluiting op het hogere wegennet (nog te bepalen in het kader van streefbeeldstudie en MER voor A11/N49); - verzamelen van verkeer uit het noordoostelijk deel van het Westelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet; - cf. streefbeelden voor R4 en A11/N49; - nog nader te bepalen aansluiting op R4 in Zelzate-west (+/- t.h.v. Assenedesteenweg),

¹³⁰ Op Nederlands grondgebied loopt de weg door als N251 (Nederlandse benaming). In het Streekplan Zeeland is deze als 'gebiedsontsluitingsweg' benoemd. Deze weg heeft als doel het verkeer uit Zeeuws-Vlaanderen te verzamelen naar het hogere wegennet, zijnde de A11/N49 in het zuiden en de N61 (Nederland) in het noorden. In Vlaamse termen kan dit type vertaald worden in een secundaire weg type II.

¹³¹ tussen hectometerpunt 2.4 en 3.0

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
	- N448, van centrum Ertvelde tot A11/N49, - paralleltracé A11/N49, tussen N448 en R4 (Zelzate-west) - min. wegvak R4 te Zelzate-west, tussen N448 (Asseneedsesteenweg) en knooppunt 1 R4-west	- met bijzondere aandacht voor leefbare doortocht te Ertvelde.
R43	van N9 tot N499 (deels te ontwerpen)	- zie ook hercategorisering primair wegvak R43 (hogere); - verzamelt het verkeer van de regionale activiteiten (bedrijventerreinen, ziekenhuis) van dit kleinstedelijk gebied naar het hogere wegennet; het is uitdrukkelijk niet gewenst deze regionale activiteiten te ontsluiten naar E40 via deze N499; - deels te ontwerpen secundaire weg: resterend wegvak, over de Vaart van Eeklo, tot op N499; in dat opzicht moet er aandacht geschonken worden aan de leefbaarheid van de doortochten langs de N499 (Ursel, Oostwinkel-Kruipuit, Eeklo).
Secundaire weg III		
N9	van Oostveldstraat (Eeklo) tot N44a (Maldegem)	- verliest grotendeels de bovenlokale verkeersfunctie aan parallelle hoofdwegen; - de N9 wordt vooral gezien als bindmiddel tussen het stedelijk gebied Eeklo en het economisch knooppunt Maldegem; - met onderscheid tussen de wegvakken gevormd door de 'doortochten' van Eeklo en Adegem (met naast een verbindende openbaar vervoersas, ook een ontsluitende functie voor het openbaar vervoer, en met meer kleinschaliger activiteiten en erfdoegangen), en tussenliggende stukken (waar het openbaar vervoer een belangrijke verbindende functie heeft en gekenmerkt door minder en grootschaliger baanactiviteiten); - verzamelen van wegverkeer wordt nevensgeschikt aan openbaar vervoer en (oversteekbaarheid voor fiets); - de prioriteit gaat uit naar de ruimtelijke inpassing (kleinhandel!) en de inrichting van de weg.

Bovenstaande selectie en categorisering gaan ervan uit dat voor de ontsluiting van het noordelijk deel van het Westelijke Openruimtegebied een oprit wordt voorzien op de A11/N49.

Indien er ter hoogte van Kaprijke géén aansluiting komt met de A11/N49 wordt volgende bijkomende selectie toegevoegd voor de ontsluiting van deze regio.

Secundaire weg II		
N448	van N456 tot Ertvelde (Markt)	Het niet aansluiten van de N456 in Kaprijke op de A11/N49 betekent dat deze laatste niet kan instaan voor (sub)regionale verbindingen (bv. Kaprijke – Zelzate), en ook niet voor het verzamelen van het verkeer uit deze subregio (noordoostelijk Meetjesland). Deze functies worden afgewenteld op het onderliggende wegennet. In dat onderliggende wegennet worden er in dat geval wegen aangeduid die het best die functie gaan vervullen en die daarnaar ingericht moeten worden. De keuze voor de voorgestelde 'secundaire vork' (dit wegvak, inclusief het eerste stuk N456 en de aansluiting op R4 via N458-N448) heeft te maken met een maximale bagage aan regionale verkeersfunctie: maximaal herkomstgebied (noordoostelijk Meetjesland) en maximaal bestemmingsgebied (oostelijk en westelijk havengebied en grootstedelijk gebied Gent). Bij de selectie is rekening gehouden met de streefbeeld voor A11/N49 en R4, de leefbaarheid van doortochten (in Lembeke en Oosteeklo worden omleidingen voorzien) en de maaswijdte van A11/N49 – R4 – E40 – N44.

Zuidelijk Openruimtegebied

Er is een duidelijk kader van wegen van hogere orde (maas van hoofdwegen en daarop aansluitend noord-zuidgerichte primaire wegen, ter ontsluiting van de regio). Daarop aansluitend worden in hoofdzaak verzamelende secundaire wegen aangeduid, naar dat hogere wegennet. Waar de verzamelende functie geringer is, worden secundaire verbindingswegen aangeduid tussen de 'centrale plaatsen' in dit gebied. Gezien de openruimtekenmerken van het gebied moet er bijzondere aandacht gaan naar landschappelijke inkleding en ontsnipperingsmaatregelen.

[Tabel 55: Selectie van secundaire wegen voor het Zuidelijk Openruimtegebied]

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
Secundaire wegen I		
N8	van N60 tot N36 (Berchem)	- regionale verbinding tussen kleinstedelijk gebied Oudenaarde en economische knooppunten Kluisbergen, Avelgem, Anzegem en oostelijke delen van het regionaal stedelijk gebied Kortrijk; - beperkte verzamel functie; - aandacht voor landschappelijke inkleding van deze weg
N28	van N8 tot provinciegrens (Vlaams-Brabant)	- regionale verbinding tussen kleinstedelijke gebieden Ninove en Halle; - beperkte verzamel functie; - aandacht voor leefbaarheid Meerbeke, en Neigem;
N35	van N60 (Zingem) tot E17	- regionale verbinding kleinstedelijke gebieden Oudenaarde en Deinze
N255	van N8 (Ninove) tot provinciegrens (Vlaams-Brabant)	- verbinding kleinstedelijke gebieden Ninove en Edingen; verzamelen (sub)regionaal verkeer uit omliggende hoofddorpen en woonkernen; - aandacht voor leefbare doortocht Denderwindeke en landschappelijke inpassing

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
N36	van N60 (Snoecklaan, Ronse) tot provinciegrens (West-Vlaanderen), inclusief lokale omleiding te Berchem	<ul style="list-style-type: none"> - regionale verbinding tussen de stedelijke gebieden Ronse en Kortrijk (de oostelijke delen ervan) en Waregem, en de tussenliggende economische knooppunten¹³²; - aandacht voor lokale omleiding in Berchem¹³³, met leefbare verkeersveilige herinrichting; dat laatste geldt evenzeer voor doortocht N36; - beperkte verzamel functie; - nemen van ontsnipperende maatregelen bij herbekijken van het profiel van deze weg
Secundaire wegen II		
N8	N48 (Brakel) tot N60 (Oudenaarde)	<ul style="list-style-type: none"> - verzamel functie regionaal verkeer en kleinstedelijk gebied; - aandacht voor doortocht Leupegem
N8	van N42 (Lierde) tot N493 (Brakel) ¹³⁴	<ul style="list-style-type: none"> - oost-westelijke verzamelas binnen het Zuidelijk Openruimtegebied, naar het hogere wegennet; - ondergeschikte verbinding functie voor kleinstedelijke gebieden in het Zuidelijk Openruimtegebied; - bijzondere aandacht naar landschappelijke inkleding
N493	van N8c tot N48, te Brakel	<ul style="list-style-type: none"> - oost-westelijke verzamelas binnen het Zuidelijk Openruimtegebied, naar het hogere wegennet; - ondergeschikte verbinding functie voor kleinstedelijke gebieden in het Zuidelijk Openruimtegebied;
N46	van N9 (Erpe-Mere) tot N8 (Oudenaarde)	<ul style="list-style-type: none"> - verzamelen regionaal verkeer uit de omliggende hoofddorpen en woonkernen in het Zuidelijk Openruimtegebied; - regionale verbinding tussen kleinstedelijke gebieden Oudenaarde en Zottegem, en verder tussen Zottegem en het regionaalstedelijk gebied Aalst; - aandacht voor leefbaarheid doortochten Hillegem, Herzele, Borsbeke, Burst en Bambrugge, en voor delen van het kleinstedelijk gebied Oudenaarde; - aandacht naar inkleding in het openruimtegebied
N48	van N8 (Brakel) tot N48a (Ronse)	<ul style="list-style-type: none"> - oost-westelijke verzamelas binnen het Zuidelijk Openruimtegebied, naar het hogere wegennet; - ondergeschikte verbinding functie voor kleinstedelijke gebieden in Zuidelijk Openruimtegebied; - herprofilering wenselijk, met bijzondere aandacht voor landschappelijke inpassing en ontsnipperingsmaatregelen
N48a	van N48 (Ninovestraat) tot N60 (te ontwerpen secundaire weg)	<ul style="list-style-type: none"> - te ontwerpen secundaire verzamel- en ontsluitingsweg voor het kleinstedelijk gebied Ronse, met aansluiting op het hogere wegennet; - biedt mogelijkheid tot ontsluiting van zuidelijkste deel van het Zuidelijk Openruimtegebied naar het hogere wegennet, in zuidwestelijke richting (N60); - aandacht voor leefbaarheid Ronse enerzijds, en open ruimte anderzijds; mogelijks te kaderen in afbakening van het kleinstedelijk gebied van Ronse

Weg	Wegvak	Motivatie en/of aandachtspunten
N57	van Ronse (N48a) tot provinciegrens (Henegouwen)	<ul style="list-style-type: none"> - verzamelen (sub)regionaal verkeer van delen van het kleinstedelijk gebied Ronse, en uit omliggende hoofddorpen en woonkernen; - verbinding kleinstedelijke gebieden Ronse-Lessen
N415	van N46 (Zwalm) tot N444 (Gavere)	- verzamelen van verkeer van noordelijke subregio in Zuidelijk Openruimtegebied, naar grootstedelijk gebied Gent en naar hoger wegennet (R4)
N444	zie Oost-Vlaams Kerngebied	Idem

→ LOKALE WEGEN

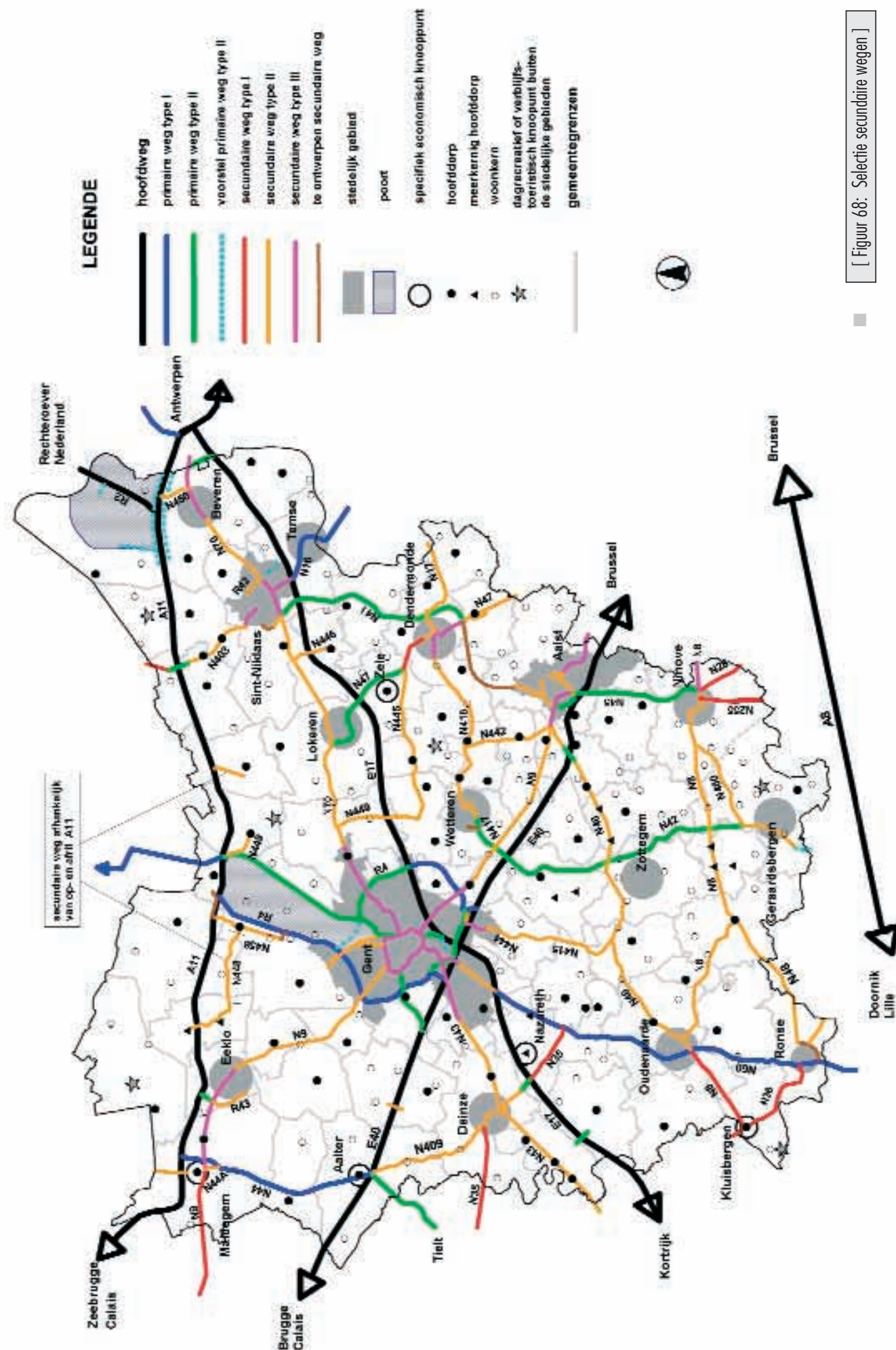
Dit is de laagste categorie van wegen. De erftoegangsfunctie en de verblijfsfunctie zijn belangrijker dan de verkeersfunctie. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid primeren op de afwikkelingssnelheid. Een herinrichting dringt zich in een aantal gevallen op, en de opmaak van een streefbeeld voor een lokale weg is daarbij een handig instrument.

Die lokale wegen zijn noch van gewestelijk, noch van provinciaal (regionaal) belang. Ze worden geselecteerd en gecategoriseerd in de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Als lid van de gemeentelijke begeleidingscommissie bij de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan ondersteunt de provincie deze selectie en categorisering. De inpassing in het hogere wegennet (secundair, primair, hoofd) is daarbij van belang.

¹³² Berekening van de omrijfactor indien er met alternatieven gewerkt zou worden voor de N36 (dus N60 en N8), leert dat er in dat geval een omrijfactor is van minimaal 1,8, hetgeen de selectie als secundaire weg mede verantwoordt.

¹³³ cfr. Mobiliteitsplan Kluisbergen

¹³⁴ Inclusief N8c, plaatselijke omleiding in Brakel, tot kruispunt met N48.



4.3. Fietsverkeer

→ ALGEMEEN

De fiets komt in het algemeen slechts in aanmerking voor eerder korte verplaatsingen. Voor de recreatieve fietser of de sportfietser kan de ritafstand nog tot 50 kilometer of meer oplopen, maar voor de functionele fietser (woon-werk, woon-school) wordt 10 kilometer in vogelvlucht (of 13 kilometer met omrijfactor) vaak als bovengrens aanzien.

Door die beperkte actieradius heeft het fietsverkeer een beperkte inbreng voor het verkeer van bovenlokaal niveau. De fiets is inderdaad een vervoermiddel dat eerder op lokaal niveau functioneert. Toch vervult de fiets een belangrijke rol bij het beheersen van het autoverkeer. Voor korte afstanden moet de fiets immers kunnen wedijveren met de wagen en een groot aantal onnodige autoverplaatsingen uitschakelen. Anderzijds mag de fiets niet in concurrentie treden met het openbaar vervoer, maar moet complementariteit tussen beide verzekerd worden. De fiets speelt immers een belangrijke rol in het kader van ketenverplaatsingen, als voor- en natransportmiddel bij openbaar vervoer en bij carpooling.

Als antwoord op de potenties voor het fietsverkeer in deze keten, dienen functionele fietsroutes gerealiseerd te worden, als delen van een kwalitatief goed uitgetekend fietsroutenetwerk, waarop het fietsverkeer gebundeld wordt.

→ BOVENLOKAAL FUNCTIONEEL FIETSROUTENETWERK

In opdracht van het Vlaams Gewest, worden door de Vlaamse provincies verbindende functionele fietsroutenetwerken op provinciaal niveau opgemaakt. Deze netwerken verbinden fietskernen en attractiepolen en zijn in eerste instantie bestemd voor (boven)lokaal woon-werk, woon-school en woon-winkelverkeer, terwijl recreatief medegebruik steeds mogelijk is. Alle openbaar-vervoerknooppunten worden meegenomen bij de opbouw van de netwerken.

De realisatie van deze fietsroutes past hierdoor volledig binnen het uitgangspunt om de bestaande lijninfrastructuren, in dit geval fietsroutes, te optimaliseren en hierdoor sturend te werken ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen. Het is a.h.w. de 'gewenste bovenlokale functionele fietsroutestructuur' voor Oost-Vlaanderen.

Aan dit (Oost-)Vlaamse fietsroutenetwerk wordt het statuut meegegeven van 'basisnetwerk'. Het vormt het kader voor de samenwerking tussen het Vlaams Gewest, de provincie, de gemeente en andere belanghebbenden om een functioneel, aantrekkelijk en veilig fietsroutenetwerk te realiseren. Er kan enkel van dit netwerk worden afgeweken na grondig overleg en een gemotiveerd advies van de provincie, de steden en gemeenten, en indien de wijzigingen passen binnen de vooropgestelde methodiek voor de selectie van bovenlokale functionele fietsroutes.

Als stimulans voor de gemeenten om dit netwerk te helpen verwezenlijken, heeft het provinciebestuur Oost-Vlaanderen haar bestaande subsidiereglement voor fietspaden naar dit (Oost-)Vlaams Fietsroutenetwerk uitgebreid. De gemeenten worden aangemoedigd om een totaal wensbeeld van fietsroutes voor hun grondgebied op te maken, waarbij het (Oost-)Vlaams Fietsroutenetwerk als uitgangspunt wordt genomen¹³⁵. Het netwerk kan dus op

¹³⁵ Dit gebeurt in de praktijk in de meeste gemeenten via het gemeentelijk mobiliteitsplan.

gemeentelijk niveau verfijnd worden met lokale fietsroutes.

Bij de realisatie van dit netwerk wordt het Vademecum Fietsvoorzieningen¹³⁶ als norm gehanteerd door het Vlaams Gewest en de Vlaamse provincies, en als handleiding door gemeenten.

Naast de realisatie van het fietsroutenetwerk heeft de provincie vooral een sturende taak bij de coördinatie en de afstemming van bovengemeentelijke projecten ter promotie van het fietsverkeer.

→ HIËRARCHIE BOVENLOKAAL FIETSROUTENETWERK

Het netwerk bestaat uit drie niveaus:

— Hoofdroutes

Hoewel de fiets het meest gebruikt wordt voor eerder korte verplaatsingen, verloopt een deel van de fietsverplaatsingen ook over langere afstand. Voor deze (vooral recreatieve) fietsverplaatsingen worden een aantal hoofdroutes voorzien (cf. fietssnelwegen of fietspaden over lange afstand). Die hoofdroutes voldoen aan hoge kwaliteitseisen, zodat ze snelle verbindingssassen vormen.

Om dit te garanderen, samen met een hoge mate van veiligheid en comfort, wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een volledige afscheiding ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer (fietswegen). Hoofdroutes zijn bijvoorbeeld te vinden langs rivieren en kanalen of over de bedding van vroegere spoorwegverbindingen.

Op termijn wordt ernaar gestreefd de hoofdroutes uit te bouwen tot een volledig en gebiedsdekkend netwerk.

— Alternatieve routes

Voor de meeste hoofdroutes kan er een alternatieve route voorzien worden langs gewone wegen. Deze routes lopen parallel aan de hoofdroutes en hebben in een aantal gevallen het karakter van secundaire wegen type III.

— Functionele fietsroutes

De kortere, meer dagelijkse verplaatsingen worden verzekerd door de functionele fietsroutes.

De efficiëntie van dit bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk hangt in een aantal gevallen af van enkele specifieke schakels, bv. bruggen en veren over waterlopen¹³⁷, spoorover- of onderdoorgangen, oversteekbaarheid hogere wegennet. Daarom wordt ervoor gepleit om deze essentiële schakels op z'n minst te behouden, en waar mogelijk aan te vullen.

Als verdere verfijning wordt het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk in de

¹³⁶ Vademecum Fietsvoorzieningen, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, 2002.

¹³⁷ Voorbeelden: de veren te Kruibeke en Bazel spelen een belangrijke rol in bovenlokaal fietsverkeer tussen de kernen Kruibeke en Bazel op de Scheldelinkeroever enerzijds en de grotere kernen Hemiksem en Hoboken op de rechteroever anderzijds.

gemeentelijke mobiliteitsplannen aangevuld met lokale fietsroutes. Dit netwerk garandeert de bereikbaarheid per fiets van functies op gemeentelijk vlak, zoals winkels, recreatie, gemeentelijke dienstverlening, bedrijven(terreinen). Daarnaast gaat er aandacht naar de beveiliging van schoolroutes en schoolomgevingen en de verknoping met haltes van het openbaar vervoer (ter verbetering van voor- en natransport per fiets). Op de langzaamverkeersassen (secundaire wegen type III) zal de provincie, samen met De Lijn en de betrokken gemeenten, instaan voor de verknoping met het fietsroutenetwerk. Naast infrastructurele ingrepen (fietsinfrastructuur) omvat dit ook flankerende maatregelen, zoals het voorzien van fietsstallingen.

→ VERRUIMING FIETSROUTENETWERK NAAR NETWERK VOOR TRAGE WEGEN

→

Op (boven)lokaal niveau is het buurtwegennetwerk dringend aan een herwaardering toe. Er zit een heel potentieel in, ook en vooral naar andere vormen van langzaam verkeer. Het zijn potentiële 'trage wegen': wegen die principieel voorbehouden worden voor – bepaalde categorieën van – niet-gemotoriseerd verkeer (wandelaars, fietsers, ruiters), en/of erftoegang geven (o.a. landerijen). Ze bieden een meerwaarde in het kader van kernversterking, verkenning en versterken van het platteland (o.a. recreatie), en kan (vrijliggende) alternatieven bieden voor functioneel fiets- en voetgangersverkeer.

Deze herwaardering kan gekoppeld worden aan, en afgestemd worden op, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, en aan de lokale aanvullende fietsroutes. Op termijn kan er gewerkt worden naar een 'netwerk voor trage wegen'. Dit netwerk voor trage wegen kan naast routes voor fietsers ook routes voor voetgangers en/of ruiters aanduiden.

4.4. Waterwegen

De provincie Oost-Vlaanderen is rijk aan waterwegen. Deze waterwegen – rivieren en kanalen – hebben een ruimtelijk structurerend vermogen vanwege de wateraan- en afvoerfunctie, de transportfunctie voor personen en goederen, de waterbeheersings- en voorzieningsfunctie, de functie t.b.v. economische activiteiten, de natuurontwikkelingsfunctie, de landschapsfunctie en de watergebonden recreatie. Het zijn multifunctionele structuurbepalende lijnelementen in Oost-Vlaanderen.

Het gehele waterwegennet wordt op basis van het (inter)nationaal belang en het gewenst ruimtelijk structurerend vermogen ingedeeld in een hoofd- en een secundair waterwegennet.

→ HOOFDWATERWEGENNET

De hoofdwaterwegen verzorgen de verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau. Ze worden geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het zijn op Oost-Vlaams grondgebied:

Zeeschelde en Bovenschelde, Kanaal Gent-Terneuzen, Haven van Gent, Waaslandhaven (als onderdeel van de Haven van Antwerpen), Ringvaart, Leie (provinciegrens – Deinze), Afleidingskanaal van de Leie (Deinze – Merendree-Durmen), Kanaal Gent-Brugge (Merendree-Durmen – Ringvaart), Alternatief binnenvaartontsluiting Kusthavens.

De transportfunctie primeert er, de combinatie met de overige functies moet overwogen worden. Deze transportfunctie dient als randvoorwaarde mee te spelen bij de locatie van watergebonden bedrijven(terreinen): op de bestaande bedrijventerreinen langs deze hoofdwaterwegen dienen de mogelijkheden voor ontsluiting via het water maximaal te worden toegepast, en /of worden de terreinen gevrijwaard voor watergebonden bedrijvigheid; de transportfunctie over water speelt mee in het lokaliseren van nieuw aan te leggen bedrijventerreinen, waarbij de locaties aan het water, waar mogelijk, gereserveerd worden voor ontsluiting via het water. Bij de aanduiding en afbakening van regionale bedrijventerreinen, in het kader van afbakening van kleinstedelijke gebieden, zal bijzondere aandacht gaan naar de multimodale overslag- en ontsluitingsmogelijkheden ervan.

Voor het 'Alternatief binnenvaartontsluiting Kusthavens' worden volgende opties overwogen¹³⁸: 1. verbetering kanaal Gent-Brugge; 2. Nieuwe verbinding Zeebrugge met Kanaal Gent-Terneuzen, met a. via het Schipdonkkanaal en b. via het Schipdonkkanaal en een kanaal langs de A11/N49; 3. Kustvaart. Voornoemde afweging van functies speelt mee bij de uiteindelijke keuze.

→ SECUNDAIR WATERWEGENNET

De overige (bevaarbare) waterwegen vormen het zgn. secundaire waterwegennet en zijn minder van belang voor het transport van goederen. Het structurerend vermogen van deze waterwegen voor de deelruimten komt in belangrijke mate voort uit de overige – secundaire – functies (zie

hoger). De uitbouw van waterwegen op het vlak van bevaarbaarheid en toegestaan gabariet zijn daarom eerder te verwachten op het vlak van de primaire waterwegen (zie hoger).

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt het kanaal Gent – Brugge aangehaald als enige secundaire waterweg, die op dit ogenblik nog een belangrijke vervoersfunctie vervult en die momenteel een prioritaire behandeling vereist¹⁴⁰. De verbetering van het kanaal is een mogelijke optie voor de verbinding tussen de haven van Gent en de kusthavens. De verbetering van het Schipdonkkanaal tussen Merendree-Durmen en Zeebrugge is eveneens zo'n optie. In dat geval wordt een van beide kanalen opgewaardeerd tot hoofdwaterweg.

Voor de overige waterwegen van het secundair net waarvan nog economische activiteiten gebruikmaken (hoe beperkt ook), wordt deze economische functie gevrijwaard, en waar het kan, in harmonie met de andere functies, nog uitgebreid. Als voorbeeld geldt de Dender tussen Dendermonde en Aalst.

In geval van een te behouden en te ontwikkelen economische rol van deze waterwegen, dient de mogelijkheid van locaties voor watergebonden bedrijventerreinen (o.a. op- en overslag) eveneens overwogen te worden, o.m. in het licht van de mogelijke hinterlandverbindingen. Bestaande, langs een bevaarbare secundaire waterweg gelegen, terreinen worden het liefst voorbehouden voor watergebonden bedrijvigheid. Overleg hieromtrent met het Vlaams Gewest lijkt aangewezen.

Voor de secundaire waterwegen wordt een belangrijke aanvullende rol gezien ten aanzien van recreatie en toerisme. Uiteraard geldt dit in de eerste plaats voor het vaartoerisme. Daarnaast vormen de waterwegen, en meer bepaald de langsliggende autovrije paden, echter ook belangrijke aders voor wandel- en fietsverkeer, paardrijden, rolschaatsen, Zij vormen dan ook de dragers van het 'toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk', zoals omschreven binnen de deelstructuur toerisme/recreatie. Het net van secundaire waterwegen ziet er als volgt uit:

- Kanaal Gent-Brugge (Merendree-Durmen – Brugge)¹⁴¹;
- Afleidingskanaal van de Leie (Merendree-Durmen – Zeebrugge)¹⁴²;
- Leie (Deinze – Gent-Ringvaart);
- Gentse binnenwateren¹⁴³;
- Vaart van Eeklo;
- Leopoldkanaal;
- Durme – Moervaart;
- Dender.

Zij worden (naast de hoofdwaterwegen) opgenomen in het net voor vaartoerisme en, daarmee samengaand, het 'toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk'. Er gaat bijzondere aandacht naar de overige functies die aan waterwegen worden toegeschreven (zie hoger).

¹³⁸ Deze afweging gebeurt in eerste instantie op Vlaams niveau, omdat er dan ook sprake is van een 'hoofdwaterweg'.

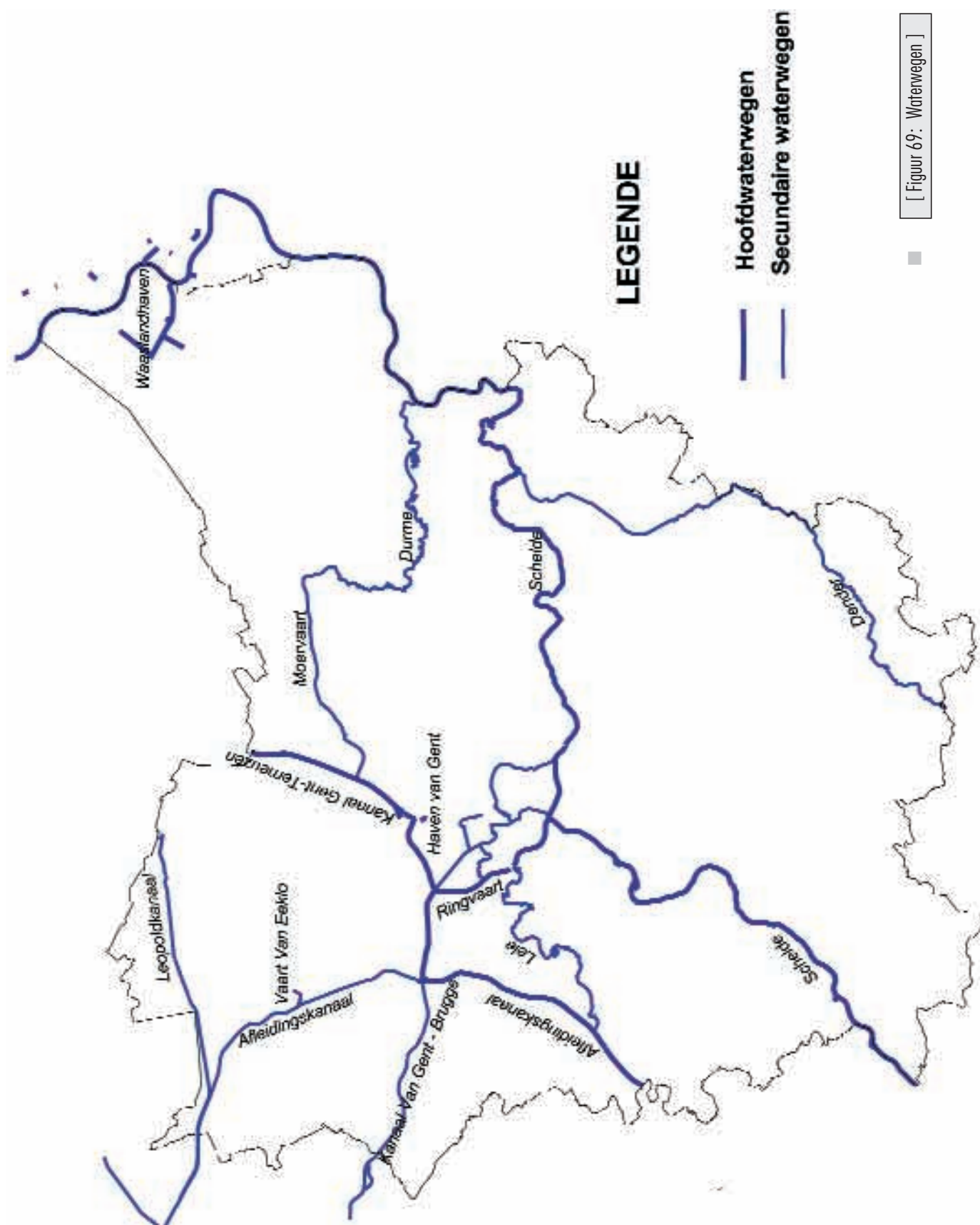
¹³⁹ www.binnevaart.be

¹⁴⁰ In de huidige situatie bevaarbaar voor schepen tot 1.350 ton.

¹⁴¹ Indien geen hoofdwaterweg in het kader van de verbeterde binnenvaartontsluiting van de Kusthavens.

¹⁴² Idem.

¹⁴³ binnen de Ringvaart, en incl. Zeeschelde tussen Ringvaart en sluis te Gentbrugge.



4.5. Hoogspanningsleidingen

Het hoogspanningsnet kent een beperkte structurerende waarde. Het is in eerste instantie vraagvolgend, in de zin dat geleverd moet worden op de plaatsen waar de vraag het grootst is. Toch heeft het hoogspanningsnet ruimtelijk belang, aangezien het vooral een sterke impact heeft op het landschap en de belevingswaarde van de open ruimte.

Het is dan ook van belang om bij het inplanten van grootschalige ontwikkelingen (vooral op het vlak van wonen en bedrijvigheid) rekening te houden met de mogelijke nood aan elektriciteitsvoorziening. Gezien de keuzes van het PRS om die ontwikkelingen zoveel mogelijk te bundelen in de reeds bestaande stedelijke netwerken (E17-as, Leieruimte, Gentse Grootstedelijke Actieruimte), in de stedelijke gebieden en in de specifieke economische knooppunten, situeren nieuwe ontwikkelingen zich op locaties nabij hoogwaardige voorzieningen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen legt de bevoegdheid over het elektriciteitsnet van 150 kV en hoger bij het Vlaamse Gewest. Het net van 70 kV wordt toegewezen aan de provincie .

Voor het 70kV-net sluit de provincie zich aan bij de ontwikkelingsperspectieven uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De bundeling met lijninfrastructuren wordt nagestreefd en nieuwe ontwikkelingen worden zoveel mogelijk ondergronds opgevangen. Vooral in landschappelijk en ecologisch waardevolle gebieden moet een minimale verstoring nagestreefd worden.

Concreet dient binnen de planperiode rekening gehouden te worden met volgende nieuwe voorzieningen:

- de inplanting van een hoogspanningspost (70 kV) onder de lijn Aalst – Zottegem. Deze wordt gepland in de omgeving van Erpe-Mere;
- de aanleg van een nieuwe hoogspanningslijn (70 kV) Ninove – Leeuwigem. Deze zal ondergronds aangelegd worden binnen het openbaar domein van de bestaande wegen N42 Leeuwigem – Wijnhuize en Wijnhuize – Sint-Lievens-Esse – Sint-Antelinks – Nederhasselt.

¹⁴⁴ Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vermeldt 'het electriciteitsnet tussen 70 kV en 150 kV'. In de praktijk zijn er echter geen tussenliggende niveaus tussen het 150kV-net en het 70kV-net.



BINDEND GEDEELTE

Overeenkomstig artikel 19 §2 van het decreet van 19 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening, duidt de instantie die het plan definitief vaststelt, i.c. de provincieraad, de onderdelen van het plan aan die bindend zijn. Deze bepaling van het provinciaal ruimtelijk structuurplan zijn bindend voor de provincie en de gemeenten op haar grondgebied en voor de instellingen die er onder ressorteren. De gemeentelijke structuurplannen kunnen niet afwijken van die bindende bepalingen (artikel 31).

▶ 1. DOORWERKING VAN HET PRS-OOST-VLAANDEREN

Het ruimtelijk structuurplan is, conform het decreet, een kader voor de beslissingen over toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

In het jaarprogramma geeft het provinciebestuur concreet aan welke ruimtelijke planningsinitiatieven zij het komende jaar wenst op te starten en/of te beëindigen. Het beoogt uitwerking te geven aan de concrete uitvoering van het ruimtelijk beleid voor het komende kalenderjaar. In het jaarprogramma wordt minstens aangegeven:

- in welke mate onderhavig structuurplan tot uitvoering zal gebracht worden;
- welke acties ondernomen zullen worden om het onderhavig structuurplan te herzien;
- welke taken, opgedragen door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, zullen uitgevoerd worden;
- welke uitvoering zal gegeven worden aan diverse wetgeving, federale of gewestelijke taken die een belangrijke provinciale ruimtelijke weerslag hebben;
- op welke wijze het vergunningenbeleid concreet uitvoering krijgt.

Het jaarverslag beoogt een beleidsevaluatie te geven van het voorbije kalenderjaar. Het gaat hierbij minstens na in welke mate de doelstellingen, die in het corresponderende jaarprogramma werden beschreven, zijn bereikt en geeft de mogelijke problemen aan. Tevens bevat het jaarverslag een overzicht van de ruimtelijke planningsprocessen die op het grondgebied van de provincie lopen en die bij de provincie bekend zijn.

Provinciale initiatieven, adviezen en goedkeuringen van en door provinciale diensten over materies waar ruimtelijke aspecten aan verbonden zijn, dienen volledig te passen binnen onderhavig structuurplan.

Om een geïntegreerd provinciaal ruimtelijk beleid te bewerkstelligen wordt binnen het provinciebestuur een structureel overleg geïnstalleerd tussen alle diensten die op één of andere wijze impact hebben op de ruimte. Op dit overleg wordt informatie m.b.t. de ruimte uitgewisseld en worden alle principiële beleidsbeslissingen die een invloed kunnen hebben op de ruimte besproken vooraleer zij voor het college van de bestendige deputatie worden gebracht.

▶ 2. SELECTIES EN BEPALINGEN PER DEELSTRUCTUUR

2.1. De nederzettingsstructuur

→ SELECTIE VAN STEDELIJKE NETWERKEN VAN PROVINCIAAL NIVEAU

De provincie selecteert het E17-netwerk als stedelijk netwerk op provinciaal niveau.

→ SELECTIE VAN HOOFDDORPEN EN WOONKERNEN

In onderstaande tabel worden de hoofddorpen (H), de meerkernige hoofddorpen (MH) en de woonkernen (W) opgesomd.

[Tabel 56: Selectie van hoofddorpen en woonkernen]

Gemeente	Kern	Categorie
Aalst	Nieuwerkerken	H
	Moorsele	W
	Gijzegem	W
	Herdersem	W
	Baardegem	W
	Meldert	W
Aalter	Aalter	H
	Bellem	W
	Lotenhulle	W
	Maria-Aalter	W
Assenede	Assenede	H
	Oosteeklo	W
	Bassevelde	W
	Boekhoute	W
Berlare	Berlare	H
	Overmere	H
	Donkmeer	W
	Uitbergen	W
Beveren	Vrasene	H
	Kieldrecht	H
	Haasdonk	W
	Kallo	W
	Verrebroek	W
Brakel	Nederbrakel + Opbrakel	H
	Parike	W
	Elst	W
	Michelbeke	W

Gemeente	Kern	Categorie
	Zegelsem	W
Buggenhout	Buggenhout	H
	Opstal	W
	Opdorp	W
De Pinte	De Pinte	H
	Zevergem	W
Deinze	Astene	H
	Sint-Martens-Leerne + Maria-Leerne	W
	Vinkt	W
	Wontergem	W
Denderleeuw	Iddergem	W
Dendermonde	Baasrode	H
	Grembergen	H
	Oudegem	H
	Appels	W
	Schoonaarde	W
Destelbergen	Heusden	H
Eeklo	Balgerhoeke	W
Erpe-Mere	Mere	H
	Erpe	H
	Burst	H
	Erondegem	W
	Bambrugge	W
	Aaigem	W
Evergem	Ertvelde	H
	Sleidinge	H
	Belzele	W
	Kluizen	W
	Wippelgem	W
	Rieme	W
	Doornzele	W
	Langerbrugge	W
Gavere	Asper	H
	Gavere	H
	Semmerzake	W
	Dikkelvenne	W
Gent	Drongen	H
	Baarle	W
	Sint-Kruis-Winkel	W

Gemeente	Kern	Categorie
	Desteldonk	W
Geraardsbergen	Moerbeke	H
	Schendelbeke	W
	Idegem	W
	Ophasselt	W
	Viane	W
	Onkerzele	W
	Grimminge	W
	Atembeke	W
	Zandbergen + Lust	W
	Overboelare	W
Haaltert	Haaltert + Kerksken + -Ede	H
	Denderhoutem	H
	Heldergem	W
Hamme	Hamme	H
	Moerzeke	W
	Kastel	W
	Zogge	W
Herzele	Herzele	H
	Hillegem	MH
	Borsbeke	MH
	Steenhuize	W
	Ressegem	W
	Woubrechtgem	W
	Sint-Lievens-Esse	W
Horebeke	St.-Maria-Horebeke	H
Kaprijke	Lembeke	MH
	Kaprijke	MH
Kluisbergen	Ruien	W
	Berchem	H
Knesselare	Knesselare	H
	Ursel	W
Kruibeke	Kruibeke	H
	Bazel	H
	Rupelmonde	W
Kruishoutem	Kruishoutem	H
	Marolle	W
	Lozer	W
Laarne	Laarne	H

Gemeente	Kern	Categorie
	Kalken	H
Lebbeke	Lebbeke	H
	Denderbelle	W
	Wieze	W
Lede	Lede	H
	Oordegem	W
	Wanzele	W
	Smetlede	W
	Impe	W
Lierde	Sint-Maria-Lierde-Station	MH
	Sint-Martens-Lierde	MH
	Sint-Maria-Lierde	MH
	Deftinge	W
Lochristi	Lochristi	H
	Zaffelare	W
	Zeveneken	W
	Beervelde	W
Lokeren	Eksaarde	H
	Heiende	W
	Oudenbos	W
	Doorslaar	W
Lovendegem	Lovendegem	H
	Vinderhoute	W
Maarkedal	Nukerke	W
	Etikhove	H
	Schorisse	W
Maldegem	Maldegem	H
	Adegem	H
	Kleit	W
	Donk	W
Melle	Melle	H
Merelbeke	Bottelare	W
	Schelderode	W
Moerbeke	Moerbeke-Waas	H
	Koewacht	W
Nazareth	Eke	MH
	Nazareth	MH
Nevele	Landegem	W
	Nevele	H

Gemeente	Kern	Categorie
	Hansbeke	W
	Vosselare	W
	Merendree	W
Ninove	Appelterre	W
	Denderwindeke	W
	Okegem	W
	Pollare	W
	Voorde	W
	Aspelare	W
	Outer	W
Oosterzele	Balegem	MH
	Scheldewindeke	MH
	Oosterzele	H
	Moortsele	W
	Gijzenzele	W
Oudenaarde	Ename + Nederename	H
	Mater	W
Sint-Gillis-Waas	Sint-Gillis-Waas	H
	De Klinge	W
	Sint-Pauwels	H
	Meerdonk	W
Sint-Laureins	Sint-Laureins	H
	Bentille	W
	Watervliet	W
Sint-Lievens-Houtem	Sint-Lievens-Houtem	H
	Vlierzele	W
	Bavegem	W
	Letterhoutem	W
Sint-Martens-Latem	Sint-Martens-Latem	H
	Deurle	W
Sint-Niklaas	Belsele	H
	Nieuwkerken-Waas	H
	Sinaai	W
	Puivelde	W
Stekene	Stekene	H
	Kemzeke	H
	Klein Sinaai	W
	Hellestraat	W
Temse	Tielrode	W

Gemeente	Kern	Categorie
	Steendorp	W
	Velle	W
Temse + Waasmunster	Elversele + Sombeke	W
Waarschoot	Waarschoot	H
Waasmunster	Waasmunster	H
Wachtebeke	Wachtebeke	H
	Overslag	W
Wetteren	Kwatrecht	W
	Ede	W
	Massemen	W
Wichelen	Schellebelle	H
	Wichelen	H
	Serskamp	H
Wortegem	Petegem	W
	Wortegem	H
Zelee	Zelee	H
	Heikant	W
	Hansevelde	W
	Durmen	W
Zelzate	Zelzate	H
Zingem	Zingem	H
	Ouwegem	W
	Huise	W
Zomergem	Zomergem	H
	Beke	W
Zottegem	Sint-Maria-Oudehove	W
	Velzeke	W
	Erwetegem	W
	Elene	W
	Leeuwergem	W
Zulte	Zulte	H
	Olsene	H
	Machelen	H
Zwalm	Munkzwalm	H
	Nederzwalm	W
	Sint-Denijs-Boekel	W
	Hundelgem	W

2.2. De natuurlijke structuur

De provincie bakent in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen de natuurverbindingsgebieden af. Deze afbakening gebeurt in overleg met het Vlaams Gewest, de gemeentebesturen en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren.

De provincie bakent in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang af. Deze afbakening gebeurt in overleg met het Vlaams Gewest, de gemeentebesturen en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren.

De provincie bakent in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen bufferstroken, overstromingsgebieden, spaar- en wachtbekkens, locaties voor de lagunering en berging van ruimingspecie en verdrogings-, zettings- en verziltingsgevoelige gebieden van bovenlokaal belang af voor zover dat dit niet van Vlaams niveau is. Hiervoor wordt samengewerkt met het Vlaams Gewest.

De provincie werkt een strategisch project uit inzake de inrichting en het beheer van natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang waaruit algemene richtlijnen worden afgeleid. Deze richtlijnen worden concreet uitgewerkt in een pilootproject voor ten minste één natuurverbindingsgebied en ten minste één ecologisch infrastructuur van bovenlokaal belang. De provincie kiest een provinciaal domein waarvoor een strategisch project voor het beheer en de inrichting ervan wordt uitgewerkt (voor die delen die niet als GEN, GENO, natuurverwevingsgebied werden geselecteerd).

2.3. De agrarische structuur

De provincie bakent, in overleg met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeentebesturen en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren, in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, 'ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw' af en start in dit verband een voorbereidend onderzoeksproject op.

De provincie bakent, in overleg met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeentebesturen en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren, in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, 'locaties voor mestverwerking' af (plaats voor mestverwerkingsinitiatieven met een totale verwerkingscapaciteit van minstens 400 000 ton per jaar) en start in dit verband een voorbereidend onderzoeksproject op. Verder neemt de provincie maatregelen om mestverwerking (mestscheiding) op het bedrijf te stimuleren.

De provincie maakt, in overleg met het Vlaams Gewest, de betrokken gemeentebesturen en de tijdens de planningsfase te bepalen betrokken actoren, provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen op met als doel om in de gebieden van de agrarische structuur, de landbouwstructuur te optimaliseren.

De provincie zal overleg plegen met de Vlaamse overheid, de Vlaamse provincies en de gemeenten, rond het uitwerken van een specifiek beleid inzake vrijkomende agrarische bedrijfszetels.

2.4. De landschappelijke structuur

De provincie realiseert ten minste drie pilootprojecten voor de opbouw van de gewenste landschappelijke structuur. Minstens twee ervan worden gerealiseerd in prioritaire aandachtsgebieden voor landschapsbehoud, minstens één in prioritaire aandachtsgebieden voor landschapsbouw.

2.5. De economische structuur

De provincie bakent in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen de regionale bedrijventerreinen af voor de kleinstedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten.

2.6. De lijninfrastructuren

→ SELECTIE VAN SECUNDAIRE WEGEN

De provincie selecteert de secundaire wegen. Enkel voor de secundaire wegen I kan de exacte afbakening van de geselecteerde wegvakken worden weergegeven. Voor de selectie van secundaire wegen II en III is het met de huidige inzichten niet voor elk geselecteerd wegvak mogelijk om de exacte afbakening bindend weer te geven. In dat geval wordt de begin- of eind'zone' aangeduid i.p.v. het begin- of eind'punt'. In het richtinggevend gedeelte wordt er wel een voorstel van exacte afbakening opgenomen.¹⁴⁵

→ SELECTIE VAN DE SECUNDAIRE WEGEN TYPE I

De provincie selecteert minimaal volgende wegvakken als secundaire weg type I:

[Tabel 57: Selectie van de secundaire wegen type I]

Weg	Wegvak
N8	van N60 tot N36 (Berchem)
N9	kruispunt N44a (Maldegem) tot provinciegrens (West-Vlaanderen)
N28	van N8 tot provinciegrens (Vlaams-Brabant)
N35	van kruispunt N466-N409 tot de provinciegrens (West-Vlaanderen)
N35	van N60 (Zingem) tot E17
N36	van N60 (Snoecklaan, Ronse) tot provinciegrens (West-Vlaanderen)
N42	van de zuidelijke grens kleinstedelijk gebied Geraardsbergen tot provinciegrens (Henegouwen, richting A8), indien geen selectie als primaire weg II
N47	van N470 (Dendermonde) tot N445 – Zuidelijke Omleiding (Zelee)
N255	van N8 (Ninove) tot provinciegrens (Vlaams-Brabant)
N403	van A11/N49 tot de Nederlandse grens

¹⁴⁵ Voorbeeld: 'N43 (Sint-Martens-Latem)' in het Bindend Gedeelte, t.a.v. 'N43 (Golflaan, Sint-Martens-Latem)' in het Richtinggevend Gedeelte

→ SELECTIE VAN SECUNDAIRE WEGEN TYPE II

De provincie selecteert minimaal de volgende wegvakken als secundaire weg type II:

[Tabel 58: Selectie van de secundaire wegen type II]

Weg	Wegvak
N8	van N28 (Ninove) tot en met N8c (Brakel) van N48 (Brakel) tot N60 (Oudenaarde-Leupegem)
N493	van N8c tot N48 (Brakel)
N9	van R40 (Gent) tot Eeklo van Melle tot N46 (Erpe-Mere) van N45 (Aalst) tot R41 (Albrechtlaan, Aalst)
N17	van Mechelse Poort (Dendermonde) tot provinciegrens Antwerpen
N35	van N409/N466 tot N43 (Deinze) van N43 tot grens N35 als primaire weg II (Deinze) – <i>nader te bepalen tracé en afbakening</i>
N41-'noord'	van N70 tot spoorlijn Gent-Antwerpen en tot Scheerderslaan/ Hoge Bokstraat – <i>deels te ontwerpen</i>
N41-'zuid'	van N47 (Lebbeke) tot N406 (Ouburg) – <i>te ontwerpen</i> van N406 (Ouburg) tot R41 (Aalst) – <i>deels te ontwerpen</i>
N42	van N460 (Schendelbeke) tot de zuidelijke grens kleinstedelijk gebied Geraardsbergen
N43	van Sint-Martens-Latem tot provinciegrens (West-Vlaanderen)
N44a	van N9 tot N44
N45	van N460 (Idegem) tot N8 (Brakelsesteenweg)
N46	van N9 (Erpe-Mere) tot N8 (Oudenaarde)
N47	Martelarenlaan (van N470-Groot Zand tot N17/N416/N47)
N47	van N41 (Dendermonde/Lebbeke) tot provinciegrens (Vlaams-Brabant)
N48	van N8 (Brakel) tot N48a (Ronse)
N48a	van N48 (Ninovestraat) tot N60 (Ronse) – <i>te ontwerpen</i>
N57	van N48a (Ronse) tot provinciegrens (Henegouwen)
N60	van E17 (De Pinte) tot N469 (Zwijnaarde)
N70	van Lochristi tot N41 (Sint-Niklaas), van R42 (Sint-Niklaas) tot Beveren (westelijke grens kleinstedelijk gebied)
N403	van Sint-Niklaas tot A11/N49
N409	van kruispunt N35-N409 (Deinze) tot N37 (Aalter)
N410	van Maldegem tot Nederlandse grens
N415	van N46 (Zwalm) tot N444 (Gavere - Dikkelvenne)
N416	van N417 (Wetteren) tot N406 (Dendermonde)
N437	ter hoogte van de op- en afrit E40 (Nevele)
N442	van N416 (Wichelen) tot N9 (Erpe-Mere)
N444	van N415 (Gavere) tot zuidelijke grens doortocht Merelbeke

Weg	Wegvak
N445	van N449 (Kalken) tot N47 (Zelee)
N446	van N70 (Belsele) tot Waasmunster
N448	van Ertvelde (N458) tot A11/N49 (knooppunt 1, R4-west) – <i>deels te ontwerpen</i> , van N456 (Lembeke) tot Ertvelde (N458) - <i>indien er op de A11/N49 ter hoogte van Kaprijke géén aansluiting komt</i>
N449	van N445 (Kalken) tot N70 (Lochristi), van A11/N49 (Zelzate) tot Wachtebeke
N450	van N70 (Beveren) tot te ontwerpen primaire weg parallel aan A11/N49
N456	van R4 tot Evergem, van Kaprijke tot N448
N458	van R40 tot N456 (Zeeschipstraat), van Ertvelde (N448) tot R4-West (knooppunt 5, R4-west) – <i>deels te ontwerpen</i>
N460	Aalstsesteenweg van N42 (Schendelbeke) tot N45 (Idegem)
N493	van N8c tot N48 (Brakel)
R41	van N9 (Gentsesteenweg) tot en met brug over de Dender (Heilig Hart), van N411 tot N9 (Brusselsesteenweg)
R42	van N70 tot Vijfstraten (Sint-Niklaas)
R43	van N9 tot N499 – <i>indien gedecategoriseerd door het Vlaams Gewest, en deels te ontwerpen</i>
Guldensporenlaan	van N444 tot aansluiting op B403
Ledestraat - Statiestraat	van A11/N49 tot Moerbeke (Melkerijstraat), <i>indien behoud aansluiting op A11/N49</i>
Wetterstraat	van N400 (Noordlaan) tot N417 (Zuidlaan) – <i>te ontwerpen</i>

→ SELECTIE VAN SECUNDAIRE WEGEN TYPE III

De provincie selecteert minimaal volgende wegvakken als secundaire weg type III:

□ [Tabel 59: Selectie van secundaire wegen type III]

Weg	Wegvak
N8	van N28 (Ninove) tot provinciegrens (Vlaams-Brabant)
N9	van Eeklo tot N44a (Maldegem), van R40 tot N465 (Melle), van R41 (Boudewijnlaan) tot provinciegrens (Vlaams-Brabant), van kruispunt Vijfhuizen (N46) tot aan R41 (Aalst)
N16	van E17 tot N70, <i>indien gedecategoriseerd door het Vlaams Gewest</i>
N43	van N60 (De Sterre) tot Sint-Martens-Latem
N47	van Mechelsepoort tot N41 (Lebbeke)

Weg	Wegvak
N60	van Tramstraat tot R40
N70	van R40 (Dampoort) tot Lochristi, van N41 tot R42 (Sint-Niklaas), van westelijke grens kleinstedelijk gebied Beveren tot provinciegrens (Antwerpen)
N403	van Spoorweglaan tot Vlyminckshoek
N406	van N416 (Appels) tot kruispunt N17/N47
N444	van zuidelijke grens doortocht Merelbeke tot R4
R40	Gentse stadsring – <i>deels te ontwerpen</i>

→ SELECTIE VAN KNOOPPUNTEN IN HET REGIONAAL OPENBAAR VERVOERSNET

De provincie selecteert minimaal volgende (multimodale) knooppunten in het regionaal openbaar personenvervoersnet:

- Aalter;
- Beveren;
- Deinze;
- Denderleeuw;
- Dendermonde;
- Eeklo;
- Geraardsbergen;
- Lokeren;
- Ninove;
- Oudenaarde;
- Ronse;
- Temse;
- Wetteren;
- Zelzate;
- Zottegem.

Het is de ambitie van de provincie om via de gemeentelijke mobiliteits- en structuurplannen, en door de opmaak van mobiliteitsplannen voor de vervoersregio's in de provincie en/of door de opmaak van een provinciaal mobiliteitsplan, de selectie en de rol van de multimodale knooppunten beter te omschrijven en mede te bepalen. Ook de knooppunten op (boven)lokaal niveau zullen hierin aan bod komen.

→ ACTIES EN MAATREGELEN

Strategische projecten

De provincie dringt er op aan om voor elke secundaire weg een streefbeeld op te maken. De provincie Oost-Vlaanderen zal een actieve rol spelen bij de opmaak van de streefbeelden voor de secundaire wegen. De invulling van de 'actieve rol' van de provincie (trekker, coördinator, kwaliteitsbewaker, lid stuurgroep) zal in samenspraak met het Vlaams Gewest gebeuren, en hangt o.m. af van de taakverdeling inzake wegbeheer en de uitkomst van het kerntakendebat.

De provincie maakt werk van de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk en betreft daarin de respectievelijke gemeenten en de relevante Vlaamse administraties.

Overleg en Samenwerking

De provincie dringt bij het Vlaams Gewest aan op realisatie van de R4, cf. het streefbeeld dat voor deze weg werd opgemaakt.

De provincie dringt bij het Vlaams Gewest aan op de opmaak van streefbeelden voor de primaire wegen, in het bijzonder voor:

- N16, in het licht van een goede en volwaardige primaire verbinding met het centrum van de Vlaamse Ruit;
- N41, Aalst – Sint-Niklaas;
- N42, met bijzondere aandacht voor het deel Geraardsbergen – A8;
- N44;
- N60.

De provincie wenst daarbij betrokken te worden en is bereid haar medewerking te verlenen.

De provincie neemt initiatieven naar de federale en naar de Vlaamse overheid tot realisatie van de taken die voortvloeien uit het (in opmaak zijnde) Raamplan Mobiliteit in het kader van het Strategisch Plan voor de Waaslandhavens.

De provincie suggereert aan het Vlaams Gewest volgende wijzigingen voor de primaire wegen II:

[Tabel 60: Suggesties aan het Vlaams Gewest i.v.m. wijzigingen voor de primaire wegen II]

Weg	Wegvak ¹⁴⁶	Suggestie
N16	van aansluiting 15 A14 (St-Niklaas – Temse) tot N70 (St-Niklaas)	- voorstel tot decategorisering tot secundaire weg III
N35	van aansluiting 7 op A14 (Deinze) tot kruispunt met Krekelstraat	- exacte afbakening primair wegvak herzien in het kader van het mobiliteitsplan Deinze
N42	van aansluiting 17 A10 (Wetteren) tot N460 (Schendelbeke)	- te ontwerpen primair wegvak vanaf de zuidelijke grens van het kleinstedelijk gebied Geraardsbergen tot aan de gewestgrens
N424	van aansluiting 1 R4 (D. Eisenhowerlaan) tot R40 (Dampoort)	- exacte afbakening primair wegvak afhankelijk van ligging R40 (cf. Mobiliteitsplan Gent).

¹⁴⁶ Dit gebeurt in de praktijk in de meeste gemeenten via het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Weg	Wegvak	Suggestie
Nx	van provinciegrens (Antwerpen) tot N451	- te ontwerpen primaire weg II, parallel aan A11; - cf. Ontwerp Raamplan mobiliteit Strategisch Plan Linkerscheldeover.
Ny	van Nx (A11/N49) tot Verrebroekdok	- te ontwerpen deel van Ontsluitingsring Waaslandhaven
Nz	van R2 tot Deurganckdok	- te ontwerpen deel van Ontsluitingsring Waaslandhaven
B401	van aansluiting 9 A14 (Gent) tot R40 (St.-Lievenspoort)	- aansluiting op R4 (binnenover)
R4	van B402 tot B403	- te ontwerpen zuidelijke ring
R4	van R4 Kennedylaan tot R4-West	- te ontwerpen Siffertunnel
R42	van E17 tot N70 (Sint-Niklaas)	- te ontwerpen stuk primaire weg, met aansluitend te verlengen parallelsysteem E17; - zie ook <i>decategorisering</i> wegvak N16 (N70-E17) (E17-netwerk)
R43	van A11/N49 (knooppunt Eeklo) tot N4990	- decategorisering van het wegvak N9-N499 tot secundaire weg II

De provincie dringt bij het Vlaams Gewest aan op een bovengemeentelijke benadering, inclusief onderzoek, van een verbeterde ontsluiting van de stedelijke gebieden Beveren en Sint-Niklaas, naar de E17. Met de R42-doortrekking tot op E17 ('oostelijke tangent') wordt daarvoor een eerste stap gezet. Dit impliceert dat er mogelijkheden komen om de N16 tussen E17 en N70 te decategoriseren tot secundaire weg III. De provincie neemt het initiatief om dit te kaderen in een bovengemeentelijk mobiliteitsplan, vertrekkende van een integratie van de gebiedsgerichte mobiliteitsvisies van het E17-netwerk, de Waaslandhavens en het Noordelijk openruimtegebied. Hierin kadert o.a. een onderzoek naar de leefbaarheid van de kernen gelegen langs de als secundaire weg II geselecteerde N403, Sint-Niklaas – A11/N49.

De provincie vraagt aan het Vlaams Gewest om een gemotiveerde beslissing te nemen inzake de tracékeuze voor de waterwegverbinding tussen de Vlaamse havens.

De provincie dringt, door middel van het bijwonen van gemeentelijke begeleidingscommissies bij de opmaak van gemeentelijke mobiliteitsplannen, door medewerking aan de spoorlijncomités voor regionale spoorlijnen en door de opmaak van mobiliteitsplannen voor de diverse (te bepalen) vervoersregio's in Oost-Vlaanderen, bij de NMBS aan op een verbetering van het regionaal openbaar vervoersnet. Voor deze lijnen wordt ervan uitgegaan dat de bestaande stations minstens behouden blijven of versterkt worden. Waar nodig - nabij de hoofddorpen, woonkernen, (delen van) stedelijke gebieden, en specifiek economische knooppunten – worden bijkomende lokale stations ge- of heropend.

► 3. STRIJDIGE BEPALINGEN UIT HET BINDEND GEDEELTE VAN DE GEMEENTELIJKE RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN

Conform artikel 29 § 1 van het DRO worden de bepalingen uit het bindend gedeelte van de reeds goedgekeurde ruimtelijke structuurplannen van de Oost-Vlaamse gemeenten die strijdig zijn met de bindende bepalingen uit dit PRS hieronder limitatief opgesomd, en worden ze van rechtswege opgeheven. De bepalingen die in het goedkeuringsbesluit reeds uitgesloten werden, worden hieronder niet meer vermeld.

In onderstaande tekst wordt enkel de toetsing gedaan van de bindende bepalingen van de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen aan de bindende bepalingen van het PRS. In de bindende bepalingen van een GRS kunnen zaken voorkomen die, hoewel niet strijdig met de bindende bepalingen van het PRS, toch niet uitvoerbaar zijn, omdat ze bijvoorbeeld interfereren met opties die geregeld dienen te worden in een provinciaal RUP. De hiërarchie van de plannen blijft dan onverminderd gelden.

Bij de definitieve vaststelling van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan waren volgende gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen reeds in werking: Denderleeuw, Dendermonde, Gent, Lebbeke, Nazareth, Nevele, Wetteren en Wortegem-Petegem. In de bindende bepalingen van de gemeentelijke structuurplannen van Denderleeuw, Gent, Lebbeke, Wetteren en Wortegem-Petegem. zijn er geen strijdigheden met de bindende bepalingen uit het PRS. In de overige gemeentelijke structuurplannen zijn volgende bindende bepalingen strijdig:

Dendermonde:

- Bij de selectie in het PRS van de N17 als secundaire weg wordt geen gewag gemaakt van een bepaald tracé. Er kan gekozen worden om de N17 te volgen via Baasronde, er kan voor een variëte via Hoogveld gekozen worden, ofwel kunnen beide tracés gecombineerd worden (verschillend tracé per rijrichting). Indien het tracé via Baasronde behouden blijft als secundaire weg (zowel in geval van één als van twee rijrichtingen), vervalt de selectie in het GRS van de N17 tussen het Hoogveld en de Provinciale Baan als lokale ontsluitingsweg.
- De natuurverbindingsgebieden worden, anders dan vermeld in het GRS, niet door het gewest, maar door de provincie in het PRS geselecteerd.

Nazareth:

- De in het GRS voorgestelde agrarische differentiatie, waarin gebieden voor glastuinbouw voorgesteld worden, kunnen enkel gebieden voor glastuinbouw van lokaal belang zijn. Het PRS voorziet in ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw, waarin het in het GRS lokaal gebied voor glastuinbouw al dan niet deel van kan uitmaken.

Nevele:

In de bindende bepalingen wordt Nevele-Vosselare als hoofddorp geselecteerd. Deze selectie is strijdig met de bindende bepalingen van het PRS, waar Nevele als hoofddorp werd geselecteerd en Vosselare als woonkern.

Begrippenlijst

Aanlegplaatsen en ligplaatsen

Ruimtes langsheen of tussen daarvoor gebouwde steigers en/of kaaimuren bestemd voor het afmeren van vaartuigen.

Afbakening

Afbakening is de precieze aanduiding van gebieden waar een specifiek beleid van toepassing is. De afbakening gebeurt in een afbakingsproces 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 afbakingsproces waarin alle betrokkenen samenwerken.

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.

Agrarische bedrijvzone

Een agrarische bedrijvzone is een bedrijventerrein dat uitsluitend bestemd is voor de inplanting van nieuwe grondloze agrarische bedrijven. Agrarische bedrijvzones 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.

Bebouwd perifeer landschap

Het bebouwd perifeer landschap is die nederzettingscategorie waar de onbebouwde ruimte nog in belangrijke mate aanwezig is, maar die een versnipperd voorkomen heeft als gevolg van een uitwaaiing van allerlei functies en activiteiten (wonen, verzorging, commerciële activiteiten, industrie, ...). In een bebouwd perifeer landschap komt de bebouwing voor als fragmenten in een ongedefinieerd patroon van allerlei types van bebouwing (linten, hoofddorpen, woonkernen (verkavelingen), ...) en infrastructuren (wegen, spoorlijnen, hoogspanningsleidingen, ...). Bepaalde fragmenten functioneren daarbij op een zelfde wijze als de kernen van de historische nederzettingstructuur (dorpen, gehuchten). Dit is o.m. het geval voor fragmenten met hoge concentratie aan kleinhandel en diensten zoals centra in wijken, verkavelingen, ...

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.

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.

Beroepslandbouw

Beroepslandbouw is de beroepsmatige landbouwbedrijfsvoering: het voortbrengen (kweken) van planten en/ of dieren in hoofd- of nevenberoep.

Beschermingsgebied voor grond- en oppervlaktewater

De beschermingsgebieden voor grond- en oppervlaktewater zijn de waterwinningsgebieden en hun beschermingszones die op grond van het decreet van 24 januari 1984 houdende maatregelen inzake het grondwaterbeheer worden afgebakend en waarin een aantal handelingen verboden of gereguleerd zijn in functie van de kwaliteitsbescherming van het grondwater.

Bindende bepaling

De bindende bepalingen van een ruimtelijk structuurplan (cfr. 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.

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.

Bouwvrije zone

Bouwvrije zones zijn gebieden van de agrarische structuur waar geen bijkomende agrarische bedrijfsbebouwing 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/ nevenschild

De begrippen bovengeschild, ondergeschild en nevenschild duiden op het onderling belang van de verschillende functies. Bovengeschild betekent: van betrekkelijk meer betekenis; nevenschild betekent: als gelijke naast elkaar en ondergeschild betekent: van betrekkelijk minder betekenis.

Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk

Dit is een fietsroutenetwerk dat bestaat uit fietsroutes die het best kunnen instaan voor bovenlokaal (tot 10 km), functioneel (woon-werk, woon-winkel en woon-school) verkeer. Aan deze fietsroutes hangen inrichtingseisen vast, waaraan moet voldaan worden.

Bruto Standaard Saldo

Het B.S.S. is de in geldwaarde uitgedrukte totaalopbrengst, verminderd met bepaalde bijbehorende specifieke kosten, nl. zaaizaad en plantgoed, aangekochte meststoffen, gewasbeschermingsmiddelen, verwarming, specifieke afzetkosten, specifieke verzekeringskosten en andere specifieke kosten eigen aan de teelt zelf.

Buffering

Ruimtelijke buffering is het van elkaar afschermen van twee of meer functies of activiteiten hetzij door ze op een zekere afstand van elkaar te houden, hetzij door het aanbrengen van een andere functie of activiteit ertussen, bijvoorbeeld een groenscherm tussen een bedrijventerrein en een woonwijk.

Buitengebied

Het buitengebied is - op het niveau van Vlaanderen bekeken - het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt en waar een buitengebiedbeleid wordt gevoerd. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen. Buitengebied is aldus een beleidsmatig begrip.

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: verbinden, verzamelen en/of ontsluiten, en toegang geven, en dit ngl. het schaalniveau waarop de weg dient te functioneren (lokaal, bovenlokaal, regionaal of (inter)nationaal).

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.

Concept

Een concept is de ruimtelijke uitwerking van een beleidsvisie en beleidsdoelstellingen. Een concept bevat steeds één of meer kaartbeelden van het betrokken gebied.

Coulissen-meersenlandschap

Coulissenlandschappen zijn landschappen waar de percelen afgezoomd zijn met rijbeplanting van bomen (opgaande bomen of knotbomen). Meersen vinden hun oorsprong in een oud agrarisch systeem van hooien op natte gronden en graasweiden op de drogere oeverwallen. Door jaarlijkse winteroverstromingen kan pas laat gemaaid worden. Beperkte bemestingsmogelijkheden resulteerden in eerder voedselarme graslanden.

Dagrecreatieve knooppunten

Dagrecreatieve knooppunten worden geselecteerd uit de toeristisch-recreatieve elementen van provinciaal niveau en worden gevormd door dagrecreatieve infrastructuur met grote oppervlakte en/of hoge bezoekersaantallen. Vliegvelden, golfterreinen en jachthavens vormen specifieke dagrecreatieve knooppunten.

Dagtoerisme en dagrecreatie

Dagtoerisme en dagrecreatie zijn deze vormen van toerisme en recreatie waarmee geen overnachting gepaard gaat.

Deelruimte

Een deelruimte is een gewenst ruimtelijk systeem waarvoor een gemeenschappelijk beleid wordt geformuleerd als een venster op de totaliteit van de gewenste ruimtelijke structuur. Deelruimten zijn dynamisch en complex en hebben geen vastomlijnde grenzen. De deelruimten vervullen een eigen rol binnen de gewenste ruimtelijke structuur. Voor deelruimten kan een nadere gebiedgerichte uitwerking rond bepaalde thema's gerealiseerd worden.

Deelstructuur

Een deelstructuur over de samenhang tussen dezelfde functionele ruimten verspreid over het hele plangebied. De deelstructuren verbinden enerzijds de deelruimten, anderzijds lopen ze er doorheen. Er worden vijf deelstructuren onderscheiden: de nederzettingstructuur, de openruimtestructuur, de landschappelijke structuur, de ruimtelijk economische structuur en de verkeersstructuur.

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.

Doortrekkersterrein/residentieel woonwagenterrein

Doortrekkersterreinen en residentiële woonwagenterreinen zijn terreinen uitgerust voor niet-permanent verblijf van woonwagenbewoners en rondtrekkende gezinnen.

Draagkracht van de ruimte

De draagkracht van de ruimte is het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden.

Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is mobiliteit die past binnen de uitgangshouding van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Hierbij worden de economische, de sociale en de ecologische componenten geïntegreerd benaderd.

Duurzame ontwikkeling

Duurzame ontwikkeling is de ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien. Dit begrip is ontleend aan de Agenda 21 van de Verenigde Naties.

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Duurzame ruimtelijke ontwikkeling is de vertaling van het begrip duurzame ontwikkeling naar het ruimtelijk beleid toe. Dit wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als uitgangshouding genomen voor het formuleren van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen. Dit is een ruimtelijke ontwikkeling gebaseerd op draagkracht en kwaliteit voor de vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generatie te hypothekeren. Deze algemene benadering wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geoperationaliseerd op het niveau van Vlaanderen.

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.

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. De economische knooppunten worden geselecteerd door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het betreft de stedelijke gebieden aangevuld met een aantal specifiek economische knooppunten.

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, ...

Erfontsluitingsfunctie

De erfontsluiting is de functie die het wegvak vervult t.a.v. de langsheen de weg gelegen percelen, van gebouwen en van de activiteiten die er plaatsvinden. Het verkeer dat zijn herkomst of bestemming heeft in het beschouwde wegvak wordt tot de erf functie 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.

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.

Gebieden van primair toeristisch-recreatief belang

Gebieden van primair toeristisch-recreatief belang komen voor als een beleidscategorie van de gewenste openruimtestructuur. Zij worden gekenmerkt door hoge toeristische-recreatieve mogelijkheden. In deze zijn de uitbreiding en inplanting van nieuwe hoogdynamische infrastructuur mogelijk.

Gebiedsgericht beleid

Gebiedsgericht beleid is beleid dat zich richt op de ruimtelijke kenmerken van een bepaald gebied.

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.

Gradiënt

Dit is een term uit de landschapskunde. Hiermee wordt bedoeld: een zichtbare overgang tussen verschillende landschappelijke situaties. Een reliëfgradiënt is bijvoorbeeld een zichtbare overgang tussen lagere en hogere landschapsdelen.

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.

Grondgebonden agrarisch bedrijf

Een grondgebonden agrarisch bedrijf is een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) geheel of gedeeltelijk voortbrengt via eigen uitbating van landbouwgronden. Bedrijven die een grondloze en grondgebonden bedrijfstak combineren, behoren eveneens tot de categorie van de grondgebonden bedrijven.

Grondloos agrarisch bedrijf

Een grondloos agrarisch bedrijf is een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) uitsluitend in bedrijfsgebouwen voortbrengt. Deze bedrijven hebben slechts behoefte aan een bouwplaats voor de oprichting van hun bedrijf. Grondloze bedrijven met een beperkte grondgebonden activiteit zijn eveneens grondloze bedrijven.

Grote eenheid natuur

Een grote eenheid natuur is een aaneengesloten gebied:

- waar de natuurfunctie 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;
- dat 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.

Historisch gegroeid bedrijf

Zie onder bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijf.

Hoevertoerisme

Hoevertoerisme is de vorm van toerisme die geïntegreerd is in een actief agrarisch bedrijf, waar minstens de permanente nevenactiviteit landbouw aanwezig is. Zie ook het begrip 'plattelandstoerisme'.

Hoofddorp

Hoofddorpen en woonkernen zijn nederzettingkernen in het buitengebied, die van structureel belang zijn binnen de provinciale nederzettingsstructuur.

Hoofddorpen en woonkernen zijn beleidsmatige begrippen.

Een nederzettingkern die als hoofddorp wordt geselecteerd staat, net zoals een woonkern, in voor het opvangen van de taakstelling inzake bijkomende woningen voor de gemeente. In tegenstelling tot de woonkernen, kan aan een hoofddorp een bijkomend lokaal bedrijventerrein voorzien worden.

Hoofdinfrastructuur

De hoofdinfrastructuur is het geheel van de lijninfrastructuur op Vlaams niveau.

Hoofdspoorweg

Dit is een spoorweg voor personen en goederen, die 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. Deze spoorwegen worden op Vlaams niveau geselecteerd (RSV).

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. Dit is een beleidsmatig begrip.

Hoofdwaterweg

Een hoofdwaterweg heeft naast een (inter)nationale verbindingfunctie, ook een ontsluitingsfunctie voor de zeehavens, het economisch netwerk Albertkanaal en de overige economische knooppunten met watergebonden economische activiteiten.

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 hoogdynamische 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 toeristisch-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 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 hoogdynamisch kan genoemd worden. Het is onmogelijk algemeen geldende kwantitatieve normen te definiëren die het onderscheid maken tussen hoog- en laagdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur.

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 Noord-Franse zeehavens via Gent, als een Vlaamse transportas prioritair wordt opgenomen in het hoofdspoorwegwet 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 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.

Inbreiding

Inbreiding is de functionele of morfologische verdichting van het bebouwde weefsel.

Integraal waterbeleid

Integraal waterbeleid 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.

Intensieve en extensieve vormen van toerisme en recreatie

Bij intensieve toeristisch-recreatieve activiteiten worden grote stromen van toeristen of recreanten opgevangen op relatief beperkte oppervlakten. Bij extensieve toeristisch-recreatieve activiteiten wordt in het gebied of de recreatieve uitrusting slechts een relatief geringe hoeveelheid gebruikers gelijktijdig opgevangen. Het verlangen naar rust en stilte vormt meestal het belangrijkste recreatiemotief¹⁴⁷.

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.

Jachthaven

Een veilige en beschutte zone met ligplaatsen voor pleziervaartuigen.

Kern van het buitengebied

De beleids categorie '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 woonegelegenheden in de kernen van het buitengebied in Vlaanderen beperkt tot maximaal 40% van het totaal.

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 o.m. 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.

Laagdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur

Onder laagdynamische 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- en hoogdynamische toeristisch-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 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 hoogdynamisch kan genoemd worden. Het is onmogelijk algemeen geldende kwantitatieve normen te definiëren die het onderscheid maken tussen hoog- en laagdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur.

¹⁴⁷ Boerjan & Lowyck, Basisbegrippen recreatie en toerisme, TOBOS, Brussel, 1995.

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 omlijnd 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 decreten 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.

Landschapsbehoud

Het betreft maatregelen gericht op behoud van het landschap.

Landschapsbouw

Het betreft maatregelen gericht op behoud en herstel van het landschap.

Landschapscomponent

Een landschapscomponent is een min of meer continu variërend verschijnsel in de ruimte. Om een landschapscomponent te kunnen beschrijven, moeten ze in categorieën of klassen worden ingedeeld: reliëfvormen, bewoning, landgebruik en perceelstructuur,...

Landschapselement

Een landschapselement is een discreet object in het landschap: een gebouw, een perceel, een boom, een meer, een rivier,...

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.

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.

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. De omvang en inrichting van een lokaal bedrijventerrein is afgestemd op deze bedrijven (bv. wat betreft oppervlakte van de individuele bedrijfspercelen).

Lokale weg

Dit is de laagste categorie van wegen. De erftoegangsfunctie en de verblijfsfunctie zijn belangrijker dan de verkeersfunctie. Ze fungeren op 'lokaal' niveau, voor woonkernen en/of hoofdorpen, lokale bedrijventerreinen, etc.. Naargelang de lokale verbindingfunctie, verzamelfunctie of erftoegangsfunctie primeert, is er sprake van lokale wegen I, II of III.

Maas(wijdte)

Een maas is de kleinste gesloten veelhoek van een netwerk. De maaswijdte wordt gevormd door de afstand tussen parallelle voorzieningen in het netwerk.

Markante terreinovergang

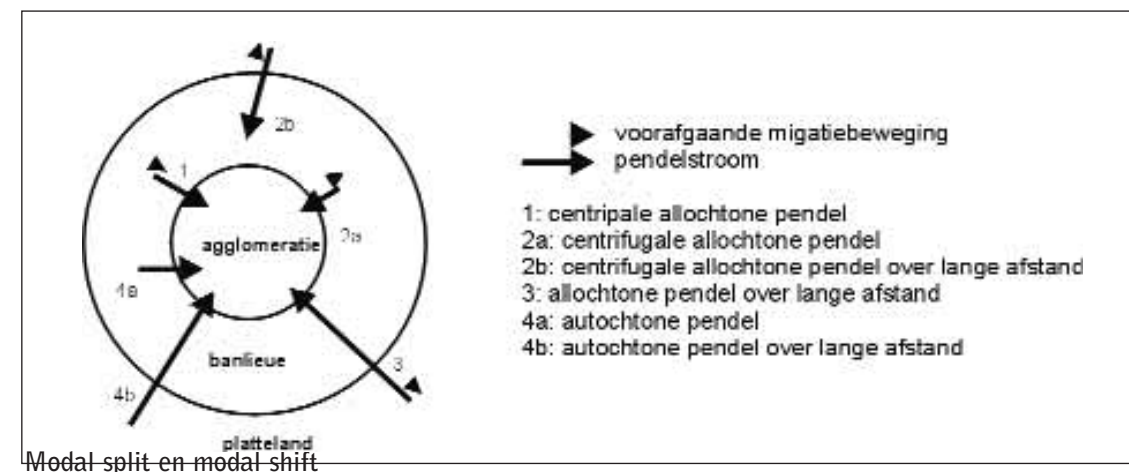
Een markante terreinovergang vormt de overgang tussen twee duidelijk verschillende landschappen. Dikwijls gaat de overgang gepaard met een verschil in bodemgebruik of percelering.

Mer

Milieu-effect-rapport. Rapport waarin de milieueffecten van een geplande activiteit worden ingeschat.

Migratiebekkens

Migratiebekkens kunnen in eerste instantie worden beschouwd als invloedsgebieden van steden wat de interne migraties betreft. De afbakening van migratiebekkens gebeurt door het indelen van elke gemeente bij een 'stedelijke zone' waarmee zij de hoogste uitwisseling van migranten heeft. De indeling vertrekt van de 21 regionale steden van België, d.w.z. de stedelijke gemeenten met meer dan 50 000 inwoners (excl. Moeskroen) plus Aarlen, en van de totale mobiliteitscijfers (som van emigratie en immigratie) voor de periode 1994-96. Eerst worden alle gemeenten toegekend aan de regionale stad waarmee ze de hoogste migratiestroom onderhouden. Uitzonderingen zijn de gemeenten die een hogere uitwisseling hebben met Brussel dan met elke andere stad. Zij worden voorlopig niet toegekend. In een tweede fase worden niet langer de regionale steden beschouwd als aantrekkingspool, maar wel de bekkens uit de eerste fase. Daardoor verschuiven gemeenten van bekken en de nog niet ingedeelde gemeenten worden nu wel bij een bekken ingedeeld. De berekeningen worden gestopt wanneer geen enkele gemeente meer verschuift en alle bekkens aaneengesloten gebieden zijn. Het blijkt dat Sint-Niklaas dan opgeslorpt wordt door Antwerpen en Aalst door Brussel.



Onder modal split wordt de verdeling over de verschillende vervoerswijzen bedoeld van een bepaalde doelgroep, die zich om de een of de andere reden verplaatst. Bij een modal shift wordt er een verschuiving vastgesteld in deze verdeling van het ene vervoermiddel naar het anderen. Een duurzaam mobiliteitsbeleid is er op gericht om een modal shift te krijgen van auto- en vrachtverkeer naar de overige – alternatieve – vervoerswijzen.

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, ...

Natuur- en landschapsknooppunten

Natuur- en landschapsknooppunten worden geselecteerd uit toeristisch-recreatieve elementen op provinciaal niveau; het zijn belangrijke wandelgebieden (veelal bossen) of natuur-educatieve centra.

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, het beheer, en de ontwikkeling van natuur en natuurlijk milieu in het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), de speciale beschermingszones, en in groen-, park-, buffer- bos- en bosuitbreidingsgebieden en de ermee vergelijkbare gebieden aangeduid op de plannen van aanleg of de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening.

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 nevensgeschikt 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 bouwvormen in een bepaald gebied.

Non-stopbeweging

De recreatieve infrastructuur is op een dergelijke wijze ingericht en verknoopt met de verschillende toeristische activiteiten zodat een vloeiende overgang van de ene naar de andere toeristische activiteit vergemakkelijkt wordt.

Ontwikkelingsperspectief

Een ontwikkelingsperspectief geeft aan welke mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkeling (kwalitatief en kwantitatief) worden geboden voor een bepaald ruimtegebruik of activiteit. Een ontwikkelingsperspectief kan o.m. bestaan uit: inrichtingsprincipes, ruimtelijke randvoorwaarden voor het ruimtegebruik, taakstellingen, kwantitatieve opties, enz.

Openbaar vervoersknooppunt

Het zijn knooppunten in een openbaar vervoersnetwerk waar verschillende lijnen van hetzelfde of een van een hoger of lager niveau samen komen. Er is een over- of een op-/afstap mogelijk. Het zijn tevens multimodale knooppunten: er kan van vervoerswijze veranderd worden. Ze vereisen een voorzieningenniveau dat aangepast is naar het schaalniveau van dit knooppunt. Het schaalniveau wordt bepaald door het schaalniveau van lijnen dat er samenkomt. Een 'knooppunt van regionaal belang' bestaat dus uit lijnen van regionaal belang.

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.

Openruimtefuncties

De open ruimte wordt gevormd door de natuurlijke-, agrarische en toeristisch - recreatieve structuur.

Openruimtegebieden

Openruimtegebieden zijn deze gebieden waarin de hierboven vermelde structuren de belangrijkste ruimtelijke component vormen.

Openruimteverbinding of openruimtecorridor

Een openruimteverbinding of openruimtecorridor is een niet of weinig bebouwde ruimte in de buurt van sterk bebouwde gebieden. Openruimteverbindingen voorkomen het aan elkaar groeien van de bebouwde gebieden en verzorgen een verbindingfunctie ten aanzien van de structuurbepalende elementen van het buitengebied.

Overrecreatie

Overrecreatie van een gebied houdt in dat de recreatie-activiteit 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

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, metrostations of autobusstations, of nabij oprittencomplexen van hoofdwegen.

Passagiersvaart

Commercieel georganiseerde vaartochten voor individuen en/of groepen met diverse types van schepen.

Passantenplaats

Een aanlegplaats die steeds beschikbaar is voor een bezoekend pleziervaarttuig.

Plannen van aanleg

De plannen van aanleg worden in het 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.).

Plattelandstoerisme

Plattelandstoerisme verwijst naar alle vormen van toerisme die op het platteland plaatsvinden¹⁴⁸. Volgens OESO-definitie is plattelandstoerisme:

- gelokaliseerd in niet-verstedelijkte gebieden met een agrarisch karakter;
- gebaseerd op de bijzondere karakteristieken van het platteland (kleinschalige ondernemingen, open ruimte, contact met de natuur en het erfgoed, traditionele samenlevingen en gewoonten);
- traaggroeiend en verbonden met lokale families;
- duurzaam.

Plattelandstoerisme kan verwijzen naar verschillende vormen van zowel dagtoerisme (kleinschalige attractiepunten, streekproducten, wandelen en fietsen op het platteland) als verblijfstoerisme ((kleinschalige) plattelandshotels, huurvakantiewoningen, gastenkamers, hoevecampings, ...).

Poort

Op Vlaams niveau zijn poorten, plaatsen waar ontwikkelingen worden gestimuleerd omwille van de bestaande of potentiële positie in het internationale communicatienetwerk (water, weg, spoor, lucht, telecommunicatie). 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 infrastructuur in de zeehavens (kaaimuren, kranen, opslagruimtes, logistiek, ...), de hoogwaardige luchthaveninfrastructuur en luchthavengebonden functies (hotels, businesspark,...);
- de draagkracht van de omgeving zowel op milieuhygiënisch, als op ruimtelijk vlak.

Poorten zijn aldus een beleidsmatig begrip.

Primaire wegen

Dit zijn wegen met een verbindingfunctie en verzamel functie op Vlaams niveau. Naargelang de verbinding- of de verzamel functie overweegt, is er sprake van resp. primaire wegen I of primaire wegen II.

Randstedelijk groengebied

Binnen het stedelijk gebied zijn randstedelijke groengebieden die gebieden met een relatief onbebouwd en multifunctioneel karakter. Ook parken behoren hiertoe.

Recreatief medegebruik

In verschillende bestemmingszones is recreatie toegelaten zonder dat hiertoe bestemmings- en/of inrichtingsmaatregelen noodzakelijk zijn.

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, ...).

Regionale openbare vervoerslijnen

Het zijn lijnen van openbaar vervoer voor personen en/of goederen, die een regionale of provinciale verbindende en/of verzamelende functie hebben. De regionale verbindende functie gaat bv. tussen kleinstedelijke gebieden en een regionaal- of grootstedelijk gebied. Het is bij voorkeur een spoornet, maar een snelbusdienst kan volstaan. Verzamelen doet een dergelijke lijn via tussenliggende – lokale – haltes.

Regionale woningmarkt

Regionale woningmarkten kunnen in eerste instantie beschouwd worden (a) als regio's die zijn samengesteld uit de woonplaatsen nabij een tewerkstellingscentrum, die gezinnen, waarvan de actieve leden werken in het betrokken centrum, in overweging nemen bij de keuze van de precieze woonlocatie en als (b) regio's die zijn samengesteld uit de woonplaatsen die gezinnen uit alle mogelijke streken van het land (en zelfs daarbuiten) tegen elkaar afwegen bij de keuze van de precieze woonlocatie - in het geval van gezinnen zonder actieve leden of van gezinnen waar de woonvoorkeur van de niet-actieve leden de doorslag geeft - of bij de keuze van de tweede verblijfplaats - in het geval van alle gezinstypes. Een regionale woningmarkt ontwikkelt zich doordat migraties niet meer ondernomen worden omwille van motieven in verband met de werkplaats, maar omwille van motieven die te maken hebben met de woonomstandigheden. De uiteindelijke woonplaatskeuze is het resultaat van specifieke woonvoorkeuren zoals die door elk gezin gedefinieerd worden en van de actieve en passieve selectie op de immobielmarkt. Regionale woningmarkt is een dynamisch begrip. De afbakening van de regionale woningmarkten gebeurt aan de hand van de gewogen mediaanprijs per m² van de bouwgrond, de evolutie daarin, en pendel- en migratiegegevens.

Richtinggevend gedeelte

Het richtinggevend of indicatief gedeelte van een ruimtelijk structuurplan (cfr. 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.

Rurbanisatie

Rurbanisatie is de verstedelijking van nederzettingen op het platteland: in sociaal-economische zin, doordat mensen er blijven wonen, maar elders werken; in morfologische zin, doordat er steeds meer gebouwen zonder agrarische functie worden opgetrokken en dat de gebouwen zijn opgetrokken in een typologie die eerder naar een stedelijke typologie refereert. Rurbanisatie houdt autochtone pendel in.

ROM-project

¹⁴⁸ Boerjan & Lowyck, Basisbegrippen recreatie en toerisme, TOBOS, Brussel, 1995.

Een ROM-Project is een projectmatig samenwerkingsverband tussen verschillende overheden gericht op de afstemming van het Ruimtelijke Orderings- en Milieubeleid in een bepaald gebied, bijvoorbeeld het ROM-project voor de Gentse kanaalzone.

RSZ-tewerkstelling

RSZ-tewerkstelling is het aantal tewerkgestelden volgens de gegevens van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid.

Ruilverkaveling

De ruilverkaveling, met als wettelijke basis de wet op ruilverkaveling van 12 juli 1970 en 11 augustus 1978, is in wezen een instrument voor de structurele inrichting van gebieden met een hoofdzakelijk agrarische bestemming. Ruilverkaveling beoogt een structurele verbetering van de externe productieomstandigheden van land- en tuinbouw.

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 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 decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening voorziet uitvoeringsplannen op de drie bestuurlijke niveaus.

Sectoraal

Een sectorale benadering is een benadering vanuit één bepaalde overheidssector zonder daarbij expliciet of impliciet rekening te houden met andere sectoren.

Sectoroverschrijdend

Een sectoroverschrijdende benadering is een benadering waarbij over de grenzen van verschillende sectoren heen wordt nagedacht, of waarbij tot een integratie wordt gekomen.

Secundaire waterweg

Een secundaire waterweg is een bevaarbare waterweg die niet behoort tot het hoofdwaterwegennet, en waar de economische functie dient gevrijwaard te worden, in harmonie met de overige functies. Het kan ook gaan om een waterloop die dermate belangrijk is voor de overige functies, en geen

economische functie heeft (vb. Durme tussen Lokeren en Schelde).

Secundaire weg

Dit is een weg die een bindings- en/of verzamel functie op bovenlokaal of regionaal niveau vervult. Naargelang de bindings- of de verzamel functie primeert, wordt er gesproken van resp. een secundaire weg I of II. Indien de functie t.a.v. het fietsverkeer en/of openbaar vervoer dermate belangrijk is, en dit ook uit de inrichting van de weg moet blijken, dan is er sprake van een secundaire weg III. De mate van toegang verlenen tot de aanpalende erven is groter ngl. het om een type II of III gaat. Het bovenlokaal of regionaal karakter wordt bepaald door de omvang van de mobiliteitsgenererende elementen waartussen of waarvoor er een secundaire weg wordt geselecteerd: het zijn (klein)stedelijke gebieden, specifieke economische knooppunten, verzameling van hoofdorpen en/of woonkernen, regionale bedrijventerreinen, een specifiek regionaal bedrijf en/of toeristisch-recreatieve knooppunten van provinciaal belang.

Stadsgewest

Het stadsgewest is de hele ruimtelijk vergrote structuur, waarbinnen de 'uiteengelegde' basisactiviteiten van de stedelijke gemeenschap, namelijk wonen, werken, opvoeden, winkelen, cultuurbeleving en ontspanning, in overwegende mate gelokaliseerd zijn. Tussen deze activiteiten bestaan intense relaties, zodat een functioneel geheel wordt gevormd dat in belangrijke mate naar de traditionele kernstad georiënteerd blijft. Het stadsgewest is het geheel van de agglomeratie en de banlieu. De (morfologische) agglomeratie is de stedelijke woonkern. Hij omvat de kernstad en de stadsrand. De kernstad bestaat uit de stadskern en de dichtbebouwde stedelijke wijken, waaronder de negentiende-eeuwse gordel. De kernstad wordt gekenschetst als het oude, dicht aaneengesloten centrale deel van het stadsgewest. De kernstad is langs alle zijden omringd door de stadsrand, die hoofdzakelijk bestaat uit een minder dichte, maar nog aaneengesloten twintigste-eeuwse bebouwing. De banlieu is de buitenste zone van het stadsgewest. De bevolkingsontwikkeling wordt er in belangrijke mate door suburbanisatie vanuit het centrum bepaald. Morfologisch worden zowel het wonen als de bedrijven en instellingen in de banlieu gekenmerkt door een extensieve vorm van bodemgebruik. Morfologisch doet ze landelijk aan, functioneel is ze stedelijk.

Stationsomgeving

Een stationsomgeving is een omgeving binnen de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken die een strategische ligging heeft rond de hoofdstations en waar een hoge dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergegerichte activiteiten wordt nagestreefd.

Stationsomgeving is aldus een beleidsmatig begrip.

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 banlieu (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.

Stedelijke fragmenten

Stedelijke fragmenten zijn stedelijke functies die niet of rechtstreeks aansluitend bij een stedelijke kern gesitueerd zijn. Het betreft onder andere monofunctionele, geïsoleerde winkelcomplexen,

evenementhallen, enz. .

(zie ook stedelijk conglomeraat)

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 allerlei activiteiten in het buitengebied te vermijden.

Stedelijk landbouwgebied

Een stedelijk landbouwgebied is een gebied waar de nodige ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw, die in de stedelijke gebieden een eigen karakter heeft, behouden moeten blijven, rekening houdend met de draagkracht van het stedelijk gebied en de andere ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke gebieden. In functie van de aanwezige ruimtelijke (stedelijke) kwaliteit zijn in dergelijke gebieden vormen van hoogtechnologische tuinbouw (glastuinbouw, sierteelt) en van landbouw mogelijk. Anderzijds is er ruimte voor andere landbouwactiviteiten zoals deeltijdse en/ of hobby-landbouw- en tuinbouw, kinderboerderijen, volkstuintjes, ..

Stedelijk 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 vierkante km of 100 ha 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, waar nog een natuurlijk akoestisch klimaat heerst. Bij een ideaal stiltegebied kan een onderscheid gemaakt worden tussen een kerngebied met een prima natuurlijke akoestische kwaliteit en een buffergebied met een eveneens goede akoestische kwaliteit en weinig of geen versturende lawaaibronnen.

Streefbeeld

Een streefbeeld is een synoniem voor een stedenbouwkundig ontwerp, en gaat vooraf aan de concrete inrichting van een ruimte. Een streefbeeld geeft een visie, een ruimtelijk concept en een gewenst eindbeeld voor deze ruimte. Het geeft daarnaast concrete oplossingen voor belangrijke elementen van de inrichting.

Deze ruimte kan bestaan uit een weginfrastructuur in zijn omgeving. Een streefbeeld van een weg bevat dan een beschrijving van een eindbeeld van een weginfrastructuur, in relatie tot zijn omgeving. Dit zowel op het vlak van verkeerskundig functioneren (waarvan de initiële visie wordt wordt weergegeven in de functionele categorie van de weg(en)), als van de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing. Er gaat daarbij aandacht naar de verschillende modi (personenwagen, vrachtwagen, openbaar vervoer, fietser, voetganger), en in het bijzonder naar de aspecten

verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit resulteert in een plan van de weg waarin de inrichtingsprincipes zijn opgenomen, en een lijst van te nemen maatregelen op het vlak van ruimtelijke ordening, verkeersnetwerken en flankerend beleid (bv. regelgeving). De inhoud van deze maatregelen wordt principieel bepaald in deze studie.

Structurerende reliëfcomponent

Een structurende reliëfcomponent is een reliëfcomponent die structuurbepalend is voor het buitengebied. De structurende reliëfcomponenten zijn duidelijk visueel aanwezig en beklemtonen belangrijke gebiedsovergangen (cuesta's, steilranden, ...). Het beleid is erop gericht dat deze structurende 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.

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 voor zover 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.

Toeristisch-recreatief aandachtsgebied

Dit is een gebied dat gelegen is buiten het toeristisch-recreatiefnetwerk. Het bezit echter een zekere recreatieve aantrekkingskracht. Het betreft meestal landschappelijk en/of natuurlijk waardevolle gebieden.

Toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk

Dit hoofdrouthenetwerk wordt gevormd door de verschillende routes voor recreatieve langeafstandsbewegingen. Zij worden bij voorkeur gerealiseerd langs autoarme infrastructuren zoals kanalen, rivieren en spoorwegen.

Toeristisch-recreatief netwerk

Dit is een complementair en samenhangend geheel van toeristisch-recreatieve voorzieningen en infrastructuren, die door hun lokalisatie en onderlinge samenhang de totale structuur versterken.

Toeristisch-recreatieve infrastructuur

Voorzieningen die specifiek en met hoofdzakelijk toeristische doeleinden worden opgezet, zoals hotels, terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven, recreatiedomeinen e.a.

Toeristisch-recreatieve knooppunten

Toeristisch-recreatieve knooppunten worden geselecteerd uit toeristisch-recreatieve elementen van provinciaal niveau; er zijn dagrecreatieve en verblijfstoeristische knooppunten en natuur- en landschapsknooppunten (zie elders begrippenlijst).

Toeristisch-recreatieve transferia

Toeristisch-recreatieve transferia zijn plaatsen die door hun ligging en uitrusting (toeristisch-recreatief) ondersteunende infrastructuur bevatten (parking, infogebouw, sanitair, horeca,..) en zo toeristische en recreatieve activiteiten ondersteunen.

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 economie en die dienstdoen als 'visitekaartje' voor het bedrijfsleven en voor Oost-Vlaanderen.

Trendbreuk

Een trendbreuk is een fundamentele wijziging in een bestaande trend. Een trendbreuk kan door beleidsmaatregelen tot stand komen.

Vaartoerisme

Die vorm van dag- en verblijfstoerisme waarbij gebruik wordt gemaakt van een pleziervaartuig om zich te verplaatsen en/of om op te overnachten.

Valleilandbouw

Dit impliceert dat in de valleien enkel landbouwactiviteiten toegelaten worden die de landschappelijke en ecologische functies niet schaden. Dit heeft inzake het te voeren ruimtelijk beleid tot gevolg dat bestaande bedrijfsgebouwen beperkt kunnen uitbreiden in functie van de noden van de agrarische bedrijfsvoering, maar dat inplanting van nieuwe exploitatiezetels met bijbehorende bedrijfsgebouwen verboden is.

Verbinden

De verbindingsfunctie van de weg (het verbinden) is het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden.

Verblijfstoeristische knooppunten

worden geselecteerd uit toeristisch-recreatieve elementen van provinciaal niveau en worden gevormd door verblijfstoeristische infrastructuren en centra met een groot aantal standplaatsen en/of overnachtingen.

Verblijfstoerisme

Verblijfstoerisme is deze vorm van toerisme 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, conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen 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;

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.

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.

Verweven

Het verweven is het in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige wijze dat er ruimtelijke meerwaarden, vormen van synergie en complementariteiten ontstaan. De wijze waarop het verweven haalbaar is, heeft te maken met het karakter (hinder of positieve effecten die nabijheid van andere functies of gebruik teweegbrengen) en het structurerend vermogen van de activiteiten. Ruimtelijke meerwaarden zijn o.m. 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 verzamelfunctie van verkeersinfrastructuur (het verzamelen) is het verzamelen van verkeer binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden.

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.

Watertoerisme

Het geheel van alle vormen van toerisme en/of recreatie op en aan het water (rivieren, kanalen, stromen, watervlakken).

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 eengezinswoningen, 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. In de tekst van het PRS wordt meestal van een woning gesproken.

Woonkern

De woonkernen zijn samen met de hoofddorpen de nederzettingskernen in het buitengebied die van structureel belang zijn in de nederzettingsstructuur op provinciaal niveau. Woonkern is een beleidsmatig begrip. Een nederzettingkern die als woonkern wordt geselecteerd staat in voor het opvangen van de taakstelling inzake bijkomende woonbehoeften in de gemeente. Aan een woonkern kan geen nieuw lokaal bedrijventerrein ontwikkeld worden.

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, stedenbouwkundige 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.

AMINAL, Ontwerp Groene Hoofdstructuur van Vlaanderen. Provincie Oost-Vlaanderen, 1993.

Antrop M., Het landschap meervoudig bekeken. MonografieStichting Leefmilieu, Uitg. Pelckmans, Kapellen, p.114-137, 1997.

Antrop M., Martens, I.: Atlas van de relictten van de traditionele landschappen in de provincie Oost-Vlaanderen, 1999.

Antrop M., Van Damme, S., landschapszorg in Vlaanderen. Onderzoek naar criteria en wenselijkheden voor een ruimtelijk beleid met betrekking tot cultuurhistorische en esthetische waarden van de landschappen in Vlaanderen, Gent, RUG in opdracht van AROHM, afdeling Monumenten en Landschappen, 1995.

Antrop M., Van Nuffel, S., Landschapszorg in Vlaanderen. Atlassen van de relictten van de traditionele landschappen. Monumenten en Landschappen, 16, nr.5, Binnenkrant p. 8-10, 1997.

AWZ afd. Beleid Havens, Strategisch Plan Waaslandhaven

AROHM afdeling Ruimtelijke Planning, 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst – voorontwerp 1 van afbakeningsvoorstel', mei 1999.

Beleidsnota Raad van Beheer Toerisme Oost-Vlaanderen, mei 1999.

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Statistieken Verkeersongevallen, Kencijfers, 1998.

Belgroma, A.R.O.L., Sectorstudie Recreatie Vlaanderen, Ruimtelijk gebruik en behoefte, augustus 1987.

Benelux Economische Unie, 'Ruimte voor samenwerking – tweede Benelux Structuurschets: concept', mei 1996.

Bervoets L. & Schneiders, A., Onderzoek naar de verspreiding en de typologie van ecologisch waardevolle waterlopen in het Vlaamse Gewest. Deel I: Het Denderbekken. *Universitaire Instelling Antwerpen/Wilrijk in opdracht van AMINAL/Brussel - Bestuur Algemeen Milieubeleid - Dienst Water en Bodem*. pp.76 + bijlagen, 1989.

Boerjan P. en Lowyck E., Tobos, Basisbegrippen recreatie en toerisme, Brussel, september 1995.

Bond Beter Leefmilieu, Koning Boudewijnstichting, Landschapspark Krekengebied, 1982.

Braeckevelt A.: Evolutie van de ruimtelijke structuur van de levende afsluitingen in het West-Vlaamse Houtland, Gent, RUG, onuitgegeven scriptie, 1987.

Bureau SME & Studiegroep Omgeving, ROM-project Gentse Kanaalzone

Cabus P. & Saey P., Consistentie en coherentie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in het licht van de actuele stedelijke en regionaal-economische ontwikkeling, onderzoek in opdracht van E. Baldewijns, Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, 1997.

Cabus P., De geografie van de ondernemingsstrategie, niet gepubliceerd doctoraal proefschrift, verdedigd op 5 maart 1999, 1999.

Cardon P., De Meyer H., Gillis J., Biologische waarderingskaart van België. Verklarende tekst kaartblad 29. *Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin. Instituut voor*

Hygiëne en Epidemiologie, coördinatiecentrum van de biologische waarderingskaart, 1986.

Claeys, Prof. Dr. U. (red.), Vlaams Commissariaat-Generaal voor Toerisme, Actueel beeld van de sector Toerisme in Vlaanderen, Brussel, juli 1993.

De Padt G., Gedeputeerde bevoegd voor Toerisme, Beleidsnota 'Hoeve- en Plattelandstoerisme', november 1996.

De Padt G., Gedeputeerde bevoegd voor Toerisme, Beleidsplan 'Toerisme en recreatie in Oost-Vlaanderen 1995-2000', januari 1995.

De Padt G., Gedeputeerde bevoegd voor Toerisme, Beleidsplan inzake water- en riviertoeerisme, 'Oost-Vlaanderen te water 1995-2000'

De Padt G., Oost-Vlaanderen te water 1995-2000, beleidsnota inzake water- en riviertoeerisme.

Desmet K., Demarest, L., Biologische waarderingskaart van België. Verklarende tekst kaartblad 22. *Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin. Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie, coördinatiecentrum van de biologische waarderingskaart*, 1985.

De Wilde M., Eindrapport: Afbakening van het Vlaams Ecologisch Netwerk en Natuurverwevingsgebieden. *Instituut voor Natuurbehoud (rapport I.N.98.07) in opdracht van AMINAL Afdeling Natuur*, 1998.

Durinck P.: Het getijdenrivierengebied in ons land. *Natuurreservaten 1981 (4bis), 28ste Bulletin van de Belgische Natuur-en Vogelreservaten*, 60-68, 1981.

Econnection, De Bronbossen van de Vlaamse Ardennen. *Studie in opdracht van AMINAL, afdeling Natuur*, 1994.

Econnection, Inventarisatie van de oude rivierarmen van de Boven-schelde. *Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Milieu-, Natuur-, Land- en Waterbeheer. Afdeling Bos en Groen*, 1995.

Econnection, De Bronbossen van zuidelijk Oost-Vlaanderen (met uitzondering van de Vlaamse Ardennen). *Studie in opdracht van AMINAL, afdeling Natuur*, 1996.

Econnection, De Bronbossen van noordelijk Oost-Vlaanderen. *Studie uitgevoerd i.o.v. AMINAL, afdeling Natuur*, 1997.

Euregio Scheldemond, Project Grensoverschrijdend Krekengebied. Oriëntatiefase. Luik ecologie en natuurbehoud. *Studie uitgevoerd door het Instituut voor Natuurbehoud i.s.m. de U.G., in opdracht van de Provincies Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Zeeland*, 1992.

Euregio Scheldemond, Studieproject Grensoverschrijdend Krekengebied, Oriëntatiefase luik Toerisme, april 1992.

Euregio Scheldemond, Project Grensoverschrijdend Krekengebied. Deel 2: Ecologie, Ecologische prioriteitenkaart. *Studie uitgevoerd door het Instituut voor Natuurbehoud, in opdracht van de Provincies Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Zeeland*, 1995.

Euregio Scheldemond, Project Grensoverschrijdend Krekengebied. Deel 3: Ontwikkelingsconcept, Grensoverschrijdend Krekengebied Sint-Kruis - Watervliet. *Studie uitgevoerd door Soesma-Oranjewoud, in opdracht van de Provincies Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Zeeland*, 1995.

Euregio Scheldemond, Beleidsplan Grensoverschrijdend Krekengebied. *Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Zeeland*, 1997.

Euregio Scheldemond, 'ROM-project Gentse Kanaalzone – Concept-startdocument deel 1: eindversie', oktober 1993.

Euregio Scheldemond, 'ROM-project Gentse Kanaalzone – Een streefbeeld voor de Gentse Kanaalzone', september 1995.

Euregio Scheldemond, 'ROM-project Gentse Kanaalzone – Ontwerp van concept-streefbeeld', januari 1996.

Everaet, H.: Landbouw en ruimte, Ministerie van Landbouw, Landbouw-economisch Instituut, L.E.I.-publicaties nr.544, Brussel, augustus 1992.

Goossens M. & Van der Haegen H. (red.), De invloedssferen der centra en hun activiteitsstructuren, Atlas van België, commentaar bij de bladen 28A-B-C Stedennet I-II-III, 1972.

Groep Planning en Zandvoort Kappelhoff Advies, Toeristische en recreatieve ontwikkeling van Oost-Vlaanderen, eindrapport, Brugge, september 1991.

Groep Planning - Mens en Ruimte, Ruimtelijk Structuurplan Gent. Deelstudie leefmilieu, thema groenvoorziening. Stad Gent, 1999.

Gysels H.e.a: De landschappen van Vlaanderen en zuidelijk Nederland., Leuven Apeldoorn, 1993

Heirman J., Desmet K., Biologische waarderingskaart van België. Verklarende tekst kaartblad 30. *Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin. Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie, coördinatiecentrum van de biologische waarderingskaart*, 1985.

Hoste I., Het Kempens gedeelte van Vlaanderen. Floristische beschrijving van het driehoekspunt Aalter-Bellem-Lotenhulle. *Stentor, nr. 2, 14de jg. BJN*, 1978.

Instituut voor Natuurbehoud: Natuur cd. Afbakening van de Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden.

Iris consulting & Belgroma/Grontmij, Mobiliteit Vlaanderen, achtergrondrapport, opgesteld door in opdracht van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap LIN, Mobiliteitscel, 1998.

LB&P ecologisch advies – Econnection, Gebiedsvisie Koewacht – De Klinge. Van visie naar projecten. *Studie in opdracht van de Provincie Oost-Vlaanderen en Zeeland*, 1996.

Lefèvre M.A., De landelijke bewoningsvormen, Atlas van België, plaat 27, 1964.

Lenders Sonia: De Landbouwactiviteit in de Belgische gemeenten: proeve van een typologie; Ministerie van Middenstand en Landbouw- Bestuur voor Onderzoek en Ontwikkeling – DG6; studie A81, Brussel, 1998.

Maatschappij voor de Vernieuwing en Promotie van Antwerpen, 'Ontwerp streekvisie Arrondissement Antwerpen', oktober 1996.

Mens en Ruimte, De gewenste Bosstructuur voor Vlaanderen. Visievorming, selectie en globale afbakening/differentiatie voor de gebieden of elementen op schaal 1/50.000 door de overheidssector 'Bosbouw'. *In opdracht van AMINAL Afdeling Bos en Groen*, 1996.

Mens en Ruimte, UG labo voor Bosbouw, AMINAL afdeling Bos en Groen, Lange termijnplanning bosbouw. *Onderzoek in opdracht van AMINAL Bestuur Natuurbehoud en -ontwikkeling*, 1993.

Mérenne B., Van der Haegen H. & Van Hecke E. (red.), België ruimtelijk doorgelicht, een censusatlas opgesteld in opdracht van DWTC m.m.v. het Gemeentekrediet van België, 1998.

MINA-plan 2, Ontwerp voor het Openbaar Onderzoek, Ontwerp Milieubeleidsplan 1997-2001.

Ministerie van CRM en Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Structuurschema Openluchtrecreatie, 1980-1981, 's Gravenhage.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap dep. LIN, AROHM, afd. Ruimtelijke Planning, 'Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen – integrale versie', september 1997.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, ARHOM: Beschermende landschappen en dorpsgezichten.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap adm. Planning en Statistiek, Strategisch Plan Toegankelijk Vlaanderen.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel, Ontwerp van Vlaams Totaalplan Fiets, oktober 2002.

Ministerie van het Waalse Gewest, 'projet de Schema de Développement de l'Espace Régional', oktober 1998.

Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Openstelling Natuurgebieden Nader Bekeken, december 1994.

Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin. Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie, coördinatiecentrum van de biologische waarderingskaart/Instituut voor Natuurbehoud: Biologische waarderingskaart van België.

MIRA-T, 1998

Multimodaal Model Oost-Vlaanderen, versie 14 december 1998

Nagels A., Schneiders A., Weiss L., Wils, C., Onderzoek naar de verspreiding en de typologie van ecologisch waardevolle waterlopen in het Vlaamse Gewest. Boven-Schelde. *UIA i.o.v. Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AMINAL, Bestuur algemeen milieubeleid, dienst water en bodem*, 1993.

Nationaal Geografisch Instituut, Topografische Atlas België/Atlas topographique Belgique, Tielt: Lannoo, 1992.

Nationaal Geografisch Instituut, Tweede Atlas van België, kaartblad II.1. Oro-hydrografie, kaartblad II.3. Kwartairgeologie-lithologie van de oppervlakkige lagen, kaartblad IX.2. Bodembedekking.

Nationaal Geografisch Instituut, Topografische kaart van België, kaartbladen 1:50.000 m.b.t. Oost-Vlaanderen.

NMBS, ondernemingsplan 'doelstelling 2005'.

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, 1997.

Oriëntatierapport t.b.v. de opmaak van het milieu- en natuurbeleidsplan van de Provincie Oost-Vlaanderen, 1995.

Persmededeling van Vlaams Minister voor Ruimtelijke Ordening, Eddy Baldewijns, over de procedure tot regularisatie van illegale sportinfrastructuur en terreinen voor jeugdwerking, Brussel, juni 1998.

Plangroep Structuurplan Vlaanderen, Afwegingskader toeristisch-recreatieve infrastructuur, juli 1995.

Projectbureau Tweede Benelux Structuurschets, Ruimte voor Samenwerking, Concept Tweede Benelux Structuurschets, mei 1996.

Provinciale Hogeschool Limburg, Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, eindverslag, 1996.

Provincie Oost-Vlaanderen, Afdeling 102, Dienst Land- en Tuinbouw i.s.m. de Provinciale Landbouwkamer: Structuur van de Land- en Tuinbouw in Oost-Vlaanderen. Interpretatie van de 15 mei-tellingen 1996, Gent, 1998.

Provincie Oost-Vlaanderen, Afdeling 102, Dienst Land- en Tuinbouw i.s.m. de Provinciale Landbouwkamer: Structuur van de Land- en Tuinbouw in Oost-Vlaanderen. Interpretatie van de 15 mei-tellingen 1994, Gent, 1996.

Provincie Oost-Vlaanderen, Afdeling 102, Dienst Land- en Tuinbouw: Studie Landelijk Gebied Deel II: Gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het agrarisch grondgebruik, Gent, 1998.

Provincie Vlaams-Brabant, 'Structuurplan Vlaams-Brabant – eerste beleidsnota', april 1998.

Provincie West-Vlaanderen, 'Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen – tussentijdsdocument 2', deel I en deel II, september 1998.

Provincie West-Vlaanderen, 'Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen – tussentijdsdocument 3', deel I, deel II en deel III.

Provincie Zeeland, 'Streekplan Zeeland – ontwerp', 7 januari 1997.

Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, Het Scheldevalleiproject. Een ecologische verkenning. *Bestendige Deputatie van de Provincieraad van Oost-Vlaanderen*, 1992.

Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, Het Scheldevalleiproject. Beleidsplan. *Bestendige Deputatie van de Provincieraad van Oost-Vlaanderen*, 1995.

Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, Het Scheldevalleiproject. Voorstellen tot bescherming van het landschap, algemene toelichting. *Bestendige Deputatie van de Provincieraad van Oost-Vlaanderen*, 1995.

Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, Ontwerp Milieubeleidsplan Oost-Vlaanderen 2000-2004. *Bestendige Deputatie van de Provincieraad van Oost-Vlaanderen*, 2001.

Provincie Oost-Vlaanderen, Ontwerp van Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk Oost-Vlaanderen, *Bestendige Deputatie van de Provincieraad van Oost-Vlaanderen*, maart 2001

Regionaal Landschap Vlaamse Ardennen v.z.w., 'Waarheen met de Vlaamse Ardennen?',

Rombaut, E., De Kimpe, A., Kuyken, E., Landschapsecologie en natuurbehoud in het ruilverkavelingsblok Meerdonk (O.-VI.). *RUG*, 1982.

RUG Seminarie voor survey en ruimtelijke planning, Kamer van Koophandel en Nijverheid van het gewest Gent & Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch-Vlaanderen, Een economische inventarisatie van de Kanaalzone Gent-Terneuzen.

Saey P., Sociale geografie en de ordening van de ruimte in Vlaanderen op macro-niveau: de theoretische grondslagen van een praktisch probleem, onuitgegeven proefschrift RUG, 1987.

SERV (1998), Evaluatiedossier: het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, de bestaande uitvoeringsinstrumenten en de problematiek van zonevreemde bedrijven, juni 1998.

SODEGEC, Richtplan voor de ontwikkeling en de ruimtelijke ordening van de Denderstreek, Ministerie van Openbare Werken, s.d.

Staatssecretariaat voor Streekeconomie, Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, Bestuur van de Stedenbouw en de Ruimtelijke Ordening. Gewestplannen voor de provincie Oost-Vlaanderen.

Strategisch Plan Gewest Gent, Streekvisie en hefboomprojecten, 1999.

Stad Gent, Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur Gent, Gent 1993.

Stichting Rereatie, Recreatief medegebruik... of gewoon een eindje om, Hilversum, 1981.

Strategisch Plan Regio Dendermonde, Streekvisie en streekcharter regio Dendermonde, 1996.

Strategisch Plan Waasland v.z.w., 'Concrete hefboomprojecten op te nemen in streekvisie en voorstel van streekcharter – eindversie', augustus 1997.

Strategisch Plan Zuid-Oost-Vlaanderen (1998a), Sterkte-zwakke analyse van de regio Zuid-Oost-Vlaanderen, 1996.

Strategisch Plan Zuid-Oost-Vlaanderen v.z.w., 'Streekvisie en strategische hefbomen voor Zuid-Oost-Vlaanderen', 1998.

Streekcharter van de Regio Dendermonde, 1997.

Studiegroep Omgeving, Eerste concept voorontwerp ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen, november 1998.

Studiegroep Omgeving, provincie Antwerpen, 'Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen – 2de concept informatief deel', september 1999.

Toerisme Vlaanderen, Terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven in de provincie Oost-Vlaanderen, Een inventaris omtrent ruimtelijke spreiding, stedenbouwkundige situatie en permanente bewoning, maart 1998.

Universiteit Gent, K.U. Leuven, Studiegroep Omgeving: Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen: Startnota, Gent, 1998.

Van Damme, F.: Naar een reconstructieve typologie voor de bebouwde ruimte in Oost-Vlaanderen? Onuitgegeven eindwerk, Universiteit Gent, Faculteit Wetenschappen, Vakgroep Geologie, 1998-1999.

Van den Brande L., Vlaams Minister van Buitenlands Beleid, Europese Aangelegenheden,

Wetenschappen en Technologie: Beleidsbrief Toerisme Vlaanderen, 1995.

Van den Bergh E., Meire P., Hoffmann M., Ysebaert T., Natuurherstelplan Zeeschelde: Drie mogelijke inrichtingsvarianten. *Instituut voor Natuurbehoud (rapport I.N.99/18)*, 1999.

Van der Haegen H., Pattyn M. & Rousseau S., Spreiding en relatiepatroon van de Belgische nederzettingen in *Statistisch Tijdschrift* 1981, p. 265-283, 1980.

Van Elegem B., e.a., Studie van de bebossingsmogelijkheden en de afbakening van een regionaal bos en een stadsbos in de regio Gent. *Studie in opdracht van AMINAL Afdeling Bos en Groen en het Provinciebestuur Oost-Vlaanderen, uitgevoerd door De Vlaamse Bosbouwvereniging, en UG Seminarie voor Survey en Ruimtelijke Planning*, 1997.

E. Van Hecke, m.m.v. H. Van der Hagen, Hiërarchie van de stedelijke kernen in Vlaanderen, onderzoeksrapport, Instituut voor Sociale en Economische Geografie, KU Leuven, 1997.

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AMINAL, Afdeling Bos en Groen, Provinciebestuur Oost-Vlaanderen en Streekplatform Meetjesland, Studie bosuitbreiding Meetjesland, juni 2003.

Viaene J., Goossens E. en Michiels J., Afbakening en differentiatie van de agrarische gebieden in Vlaanderen; studie in opdracht van Aminal, Afdeling Land. Universiteit Gent, Faculteit Landbouwkundige en Toegepaste Biologische Wetenschappen, Vakgroep Landbouweconomie, Gent, september 1996.

Viaene J., Feyen J. e.a.: Landbouw en ruimte in Vlaanderen; studie in opdracht van Aminal, Afdeling Land., 1993.

Vlaamse Landmaatschappij, Landinrichtingsproject Leie-Schelde, Eindvoorstel van richtplan, 1998.

Vlaamse Landmaatschappij, Natuurinrichtingsprojecten, Richtplannen van de projecten Bourgoyen-Ossemeersen (2001), Latemse meersen (2001), Merelbeekse Scheldemeersen (2001) en Stropers (2002).

Werkgroep Strategisch Plan Linkerscheldeoever, 'Principes met betrekking tot het Strategisch Plan Linkerscheldeoevergebied', april 1999.

Willemsens M., Kanoconensus, thesis Recreatie en Toerisme, Landbouwuniversiteit Wageningen, april 1996.

Yzewijn D. en De Brabander G.: De economische betekenis van het toerisme en recreatie voor de provincie Antwerpen, Studiecentrum voor economisch en sociaal onderzoek, Antwerpen, 1989.

Yzewijn D., Toerisme, recreatie, economie: de provincie Antwerpen als voorbeeld; N.R.I.T., Definiëring van begrippen op het gebied van toerisme en recreatie; A.R.O.L.-Planologische Dienst, Sectorstudie recreatie Vlaanderen, Belgroma, 1975

Yzewijn D., Werktekst in het kader van het ruimtelijk structuurplan provincie Antwerpen, Problematiek terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven, februari 1999.



Vlaamse regering

MINISTERIEEL BESLUIT HOUDENDE DE GOEDKEURING VAN HET PROVINCIAAL
RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN OOST-VLAANDEREN

DE VLAAMSE MINISTER VAN FINANCIËN EN BEGROTING, RUIMTELIJKE
ORDENING, WETENSCHAPPEN EN TECHNOLOGISCHE INNOVATIE

Gelet op het decreet van 17 december 1997 houdende de bekrachtiging van de bindende bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Gelet op het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, inzonderheid artikels 24 tot 28, gewijzigd bij decreten van 26 april 2000 en 21 november 2003;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 houdende definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Gelet op het besluit van de Vlaamse regering van 10 juni 2003 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse regering, gewijzigd bij de besluiten van de Vlaamse Regering van 29 augustus 2003 en van 24 oktober 2003;

Gelet op de omzendbrief RO 96/06 van 7 januari 1997 in verband met de inhoudelijke taakstellingen voor het provinciaal ruimtelijk structuurplan;

Gelet op de beslissing van 19 maart 2003 van de provincieraad van Oost-Vlaanderen tot voorlopige vaststelling van het ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen;

Gelet op het provinciaal ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen;

Gelet op het besluit van de Bestendige Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen van 20 maart 2003, waarbij de begin- en einddatum van het openbaar onderzoek werden vastgelegd, met name respectievelijk op 22 april 2003 en 22 juli 2003;

Gelet op de bezwaren, opmerkingen en adviezen resulterend uit het openbaar onderzoek over het ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen;

Gelet op het standpunt dat de Vlaamse Commissie voor Ruimtelijke Ordening, hierna VLACORO genoemd, op 24 juni 2003 conform artikel 27, §3, vijfde lid van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening heeft uitgebracht inzake de overeenstemming van het ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan met het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen;

Gelet op het ministerieel besluit van 18 augustus 2003 houdende advies over het ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen;

Gelet op het besluit van de Bestendige Deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen van 31 juli 2003 rond de verlenging van de adviestermin van de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening;

Gelet op het advies van de provinciale commissie voor ruimtelijke ordening van 30 oktober 2003 over de voornoemde bezwaren, opmerkingen en adviezen uit het openbaar onderzoek;

Gelet op het besluit van de provincieraad van Oost-Vlaanderen van 10 december 2003 houdende definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen;

Gelet op het ministerieel besluit van 19 december 2003 houdende goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Aalter;

Gelet op het ministerieel besluit van 22 december 2003 houdende goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Aalst;

Gelet op het ministerieel besluit van 22 december 2003 houdend goedkeuring van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Zomergem;

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen globaal kan beschouwd worden als een waardevol strategisch beleidsdocument en dat de filosofie van de structuurplanning als methodiek voor het ruimtelijk beleid in het document duidelijk naamvoor komt; dat getracht is een duidelijke invulling te geven aan het subsidiariteitsbeginsel; dat een degelijk inhoudelijk planningsproces en een open overlegcultuur is gevoerd zowel met de bevolking en de lokale besturen als met de Vlaamse overheid;

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen voldoet aan de regelgevende bepalingen met betrekking tot de provinciale ruimtelijke structuurplannen zoals aangegeven in het decreet; dat invulling is gegeven aan de opdrachten voor het provinciaal ruimtelijk beleid zoals aangegeven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en in de omzendbrief over

inhoudelijke taakstellingen van de provinciale ruimtelijke structuurplannen; dat op deze wijze de doorwerking van de inhoudelijke opties van het ruimtelijk beleid van de Vlaamse overheid verzekerd is;

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk structuurplan conform de bepalingen van het decreet moet worden opgevat als een beleidsdocument waarbij de inhoud van het informatief gedeelte, van het richtinggevend gedeelte en van de bindende bepalingen steeds in samenhang met elkaar moeten worden gelezen; dat deze formulering inhoudt dat in het richtinggevend gedeelte de opties uit de deelstructurenbenadering steeds in samenhang moeten worden gelezen met de opties genomen in de deelruimtebenadering; dat deze formulering ook inhoudt dat de bindende selectie van hoofddorpen en woonkernen - waarbij voor een aantal kernen nog niet duidelijk is of deze al dan niet zullen opgenomen worden in een stedelijk gebied - wordt genuanceerd in het richtinggevend gedeelte door te stellen dat, indien een geselecteerde kern na afbakening van de stedelijke gebieden in een stedelijk gebied komt te vallen, deze selectie automatisch vervalt;

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen in belangrijke mate tegemoet komt aan de inhoudelijke opmerkingen van de Vlaamse overheid over het vooropgestelde ruimtelijk beleid zoals aangegeven in het advies van de Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen - beleidsdomein ruimtelijke ordening; dat ten gevolge van verschillende opmerkingen uit dit advies de teksten en de kaarten van het provinciaal ruimtelijk structuurplan zijn aangevuld en al dan niet zijn herwerkt in functie van de inhoudelijke consistentie met de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen of omwille van een eenduidige interpretatie van de terminologie of de ruimtelijke opties; dat dit met name het geval is voor de opties en de taakstellingen inzake wonen en bedrijvigheid;

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen globaal in overeenstemming is met de opties inzake het ruimtelijk beleid van de Vlaamse overheid zoals opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen met uitzondering van de volgende beleidsoptie:

- de vraag om de op het gewestplan voorziene reservatiestrook voor de realisatie van de N41 tussen Sint-Niklaas en de E34/N49 te realiseren, die vanuit ruimtelijk oogpunt verder dient onderzocht te worden op Vlaams niveau;

Overwegende dat bij de uitvoering van het provinciaal ruimtelijk beleid voor de volgende inhoudelijke opties voorzichtigheid is geboden om geen inhoudelijke tegenstrijdigheden met het ruimtelijk beleid van de Vlaamse overheid terzake te veroorzaken:

- bij de opvolging van het ruimtelijk beleid voor de zeer ruime selectie aan hoofddorpen en woonkernen dient vermeden te worden dat ruimtelijke ontwikkelingen kunnen leiden tot een concurrentieel aanbod tegenover de stedelijke gebieden,

3/8

bij de stelling dat behoeften aan nieuwe woongelegenheden moeten aangetoond worden in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen mag geenszins voorbijgegaan worden aan de rol van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan; bijgevolg dient deze visie geïnterpreteerd te worden als een kader om de behoefteberekening uit het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan telkens af te toetsen naar aanleiding van een gemeentelijk ruimtelijke uitvoeringsplannen;

de bepaling dat gemeenten, in functie van de goede ruimtelijke ordening, binnen het stedelijk gebied, de kernen van het buitengebied of overige woonconcentraties (elke andere clusters van bewoning die niet als kern van het buitengebied geselecteerd is) de bestemming voor juridische bestaande bouwgronden kunnen verplaatsen, dient geïnterpreteerd te worden in samenhang met het voorgesteld globaal ruimtelijk beleid t.a.v. hoofddorpen en woonkernen en kan geen aanleiding geven tot het verplaatsen van bijkomende juridische voorraad naar de overige woningconcentraties;

bij de verdere uitwerking van het E17-netwerk als gebied van primair toeristisch-recreatief belang is een grondige aftoetsing met de ontwikkelingsperspectieven voor deze deelruimte vanuit andere deelstructuren (open ruimte, natuur,...);

bij de verdere uitwerking van het ruimtelijk-economisch beleid in het E17-netwerk kan er geen sprake zijn van verschuivingen tussen de taakstelling voor bedrijventerreinen in de economische knooppunten enerzijds en de taakstelling voor bedrijventerreinen in de gemeenten van het buitengebied anderzijds; bijgevolg wordt in deze context E17-netwerk beschouwd als het samenstel van de stedelijke gebieden Sint-Niklaas, Lokeren, Beveren, Temse en het specifiek economisch knooppunt Zele;

bij de verdere uitwerking van de volgende secundaire wegen dienen de concrete inrichtingsvoorstellen nauwgezet opgevolgd te worden om potentiële maasdoorsnijdingen in het hoofd- en primair wegennet te vermijden:

- opeenvolgende selectie van N403 en N41 ten noorden van de N70 als secundair II en de selectie van de N41 tussen Dendermonde en Aalst als secundair II, gecombineerd met de selectie van de N41 tussen N70 en N47 als primaire weg II;
- de opeenvolgende selectie van N409 als secundair I, de N35 als secundair II;
- de selecties van N28 van N8 (Ninove) tot de provinciegrens en van de N255 van de N8 (Ninove) tot de provinciegrens als secundaire wegen I, gecombineerd met de selecties van de N28 en N255 in het ontwerp PRS Vlaams-Brabant als secundaire wegen I.

Overwegende dat inzake de opdrachten en concepten die behoren tot het ruimtelijk beleid van de Vlaamse overheid de inhoudelijke opties opgenomen in het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen moeten worden opgevat als suggesties naar de Vlaamse overheid; dat deze bemerking van toepassing is op alle bepalingen

4/8

van het informatief en het richtinggevend gedeelte; dat hierbij specifiek kan verwezen worden naar de volgende aandachtspunten:

- enkele selecties in de gewenste natuurlijke structuur, die mogelijks overlappen met selecties op Vlaams niveau (riviervalleien, boscomplexen,...);
- het voornemen om in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen de natuurverbindingengebieden en de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang af te bakenen, waarbij uit een gebiedsgerichte benadering zal blijken hoe een concrete taakverdeling tussen verschillende planniveaus kan georganiseerd worden;
- enkele beleidsuitspraken voor de toeristisch-recreatieve structuur in onderdelen van de natuurlijke structuur op Vlaams niveau;
- de voorstellen naar het Vlaams gewest rond selecties van primaire wegen II, waaronder de selectie van de N42 ten zuiden van Geraardsbergen als primaire weg II;
- de selectie van het knooppunt tussen E40 en N437 ter hoogte van Nevele als ontsluiting van het omliggend gebied naar het hoofdwegennet;
- de overname van de selecties van primaire wegen II van het type 4, waarbij duidelijk dient gesteld te worden dat het enkel gaat om het op- en afrittencomplex en niet om een ruimer tracé, zoals de kaart doet vermoeden;

Overwegende dat in het provinciaal ruimtelijk structuurplan conform het subsidiariteitsbeginsel de opties over planningselementen van bovenlokaal, meerbepaald provinciaal niveau worden vastgelegd; dat het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen met betrekking tot deze bovenlokale planningselementen een eigen taak heeft op de volgende punten nog onvoldoende is uitgewerkt:

- het voornemen om voor enkele thema's een ruimtelijk beleidskader op te maken (stoeterijen en hondenkennels, laguneringvelden en zones voor het herbergen van bagger- en ruimingspecie, erfgoedlandschappen, landbouw in de valleigebieden buiten de gebieden van het VEN en de verwevingsgebieden) en voor andere thema's een ruimtelijk beleidskader op te maken specifiek als voorbereiding op de eerste herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan (vb. windturbines en andere vormen van groene energie, weekeindverblijfsparken, golfterreinen), waarbij deze opties allemaal worden beschouwd als voornemens om een beleidskader voor te bereiden in functie van de eerste herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan;
- het ruimtelijk beleid t.a.v. de kleinhandel, waarbij de concrete selecties van kleinhandelsontwikkelingen zijn weggelaten en bijgevolg de kaart uit het informatief gedeelte met de aanduiding van de kleinhandelsconcentraties geenszins kan beschouwd worden als de weergave van de gewenste ruimtelijke structuur;

Overwegende dat tussen de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen en de definitieve goedkeuring door de minister, bijkomend drie gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen in Oost-Vlaanderen goedgekeurd, met name Aalst, Aalter en Zomergem; dat er geen strijdigheden zijn tussen de bindende bepalingen van deze gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en de bindende bepalingen van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen;

Overwegende dat in functie van een coherent beleidsdocument nog de volgende aandachtspunten van belang zijn:

- het voorstel om via provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen voor gebieden van de agrarische structuur oplossingen, te formuleren voor een betere structurering van de landbouwgebieden (vb. via kavelruil) gaat verder dan de bevoegdheden van ruimtelijke ordening;
- het voorgesteld ruimtelijk beleid rond de taakstelling bedrijventerreinen impliceert dat de uitspraak rond de verrekening aan hectare te herlokalisieren bedrijventerrein van de Boelwerf een interne tegenstrijdigheid veroorzaakt aangezien deze oppervlakte behoort tot het reservepakket;

Overwegende dat in het richtinggevend deel van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen onder punt 5 van hoofdstuk 4 "de gewenste nederzettingsstructuur" een duidelijke taakstelling inzake woonbehoeften werd opgenomen; dat in deze taakstelling een onderscheid wordt gemaakt tussen gemeenten die gerekend worden tot het stedelijk gebied dan wel tot het buitengebied; dat het ruimtelijk beleid met betrekking tot de bewoning in het buitengebied in het punt 4.5 van ditzelfde hoofdstuk verder wordt gespecificeerd; dat bij nazicht echter blijkt dat onder dit punt tevens een eigen methodiek voor de berekening van de gemeentelijke woningbehoefte wordt opgenomen; dat deze bepalingen niet in overeenstemming zijn met de richtlijnen die ter zake gelden in het Vlaams gewest zoals opgenomen in de omzendbrief RO/2002/03; dat deze in het richtinggevende gedeelte opgenomen bepalingen bovendien veel strikter zijn en intern in tegenstrijd met de bepalingen die verderop onderpunt 5 werden opgenomen; dat daarbij immers terecht gesteld wordt dat het de gemeenten toekomt in hun gemeentelijk huisvestings- en woonbeleid het vooropgesteld percentage van 15 procent aan sociale woningen te differentiëren; dat de bepalingen bij het ruimtelijk beleid hiermee in tegenstelling een zeer streng keurslijf vooropstellen dat bovendien uitgaat van een enge benadering van een sociaal woonbeleid; dat deze doelstellingen volledig voorbij gaan aan het feit dat het juist de gemeentebesturen zelf toekomt om bij de opmaak van gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen kwalitatieve opties uit te werken in functie van de analyse van de bestaande ruimtelijke structuur; dat het zonder meer verplicht laten reserveren van gronden voor bepaalde initiatiefnemers in de sociale huisvestingssector, zonder dat er effectieve garanties voor realisatie bestaan, er enkel kan toe leiden dat het beoogd goed ruimtelijk beleid eerder wordt

ondermijnd dan wel bevorderd; dat de vermelde bepalingen vanuit dit oogpunt dan ook niet kunnen worden goedgekeurd; dat hieruit evenwel niet mag worden afgeleid dat het basisprincipe waarbij wordt gestreefd naar een verweving van verschillende woningtypes, waaronder sociale woningen, niet zou worden bijgetreden; dat gelet op de evoluties waaraan het Vlaams sociaal woningbouwbeleid echter onderhevig was en is, het geen aanbeveling verdient op provinciaal niveau een te strikt ruimtelijk kader hiervoor vast te leggen; dat door de hierboven vermelde uitsluitingen tevens wordt ingegaan op de opmerkingen die in het advies van VLACORO over de nederzettingstructuur werden geformuleerd;

Overwegende dat in het ruimtelijk beleid m.b.t. de bedrijventerreinen zoals opgenomen onder punt 4.4 van het richtinggevend deel, meer bepaald onder het punt "de ruimtelijke visie op bedrijvigheid in de gemeente" een bepaling werd opgenomen waarin wordt gestipuleerd dat door gemeentebesturen opgemaakte ruimtelijke uitvoeringsplannen voor lokale bedrijventerreinen vervallen indien binnen nader bepaalde termijnen niet tot de effectieve realisatie van deze bedrijventerreinen is overgegaan; dat deze bepaling wellicht is ingegeven vanuit de bekommernis dat effectief een aanbodbeleid kan worden gevoerd en gronden niet louter speculatief tot lokaal bedrijventerrein worden bestemd; dat de opgenomen termijnen evenwel dermate kort zijn dat dit in de praktijk evenwel zal leiden tot ongewenste effecten, nl. dat de rechtszekerheid van de RUP's in het gedrang zal worden gebracht; dat dit in de praktijk ontegensprekelijk zal leiden tot allerlei betwistingen ondermeer over de verkoopsovereenkomsten; dat bij het vervreemden van bedrijfspercelen immers geen garantie zal kunnen worden geboden dat de op het ogenblik van de verkoop vaststaande bestemming ook effectief zal kunnen worden gerealiseerd; dat zelfs de vraag kan worden gesteld of deze maatregel niet dermate ver gaat dat hij de effectieve realisatie van de beoogde ruimtelijke visie gewoon totaal onmogelijk maakt, afgezien nog van het feit of deze bepaling in het decreet op de ruimtelijke ordening zijn rechtsgrond wel kan vinden; dat het derhalve aangewezen is deze bepaling samen met de voetnoot nummer 90 uit de goedkeuring te schrappen;

BESLUIT:

Enig artikel. Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen, bestaande uit een informatief en een richtinggevend gedeelte en uit bindende bepalingen wordt goedgekeurd, met uitzondering van de bepalingen over de gemeentelijke woningbehoefte en de daaruit volgende bepalingen bij het ruimtelijk beleid (pagina 271 t.e.m. 275) en de eerste paragraaf op pagina 394 met de bijhorende voetnoot 90 van het richtinggevend gedeelte.

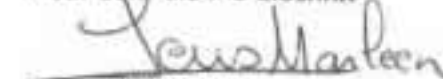
Brussel, 18 FEB 2004

de Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Ruimtelijke Ordening, Wetenschappen en Technologische Innovatie



Dirk VAN MECHELEN

Voor aanknappend afschrift



Leus Marleen
assistent