

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

deel 1 tekst

Ruimte
Voor Verscheidenheid



Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV)
is goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 6 maart 2002.

Deze uitgave van het PRS-WV heeft, vergeleken met het goedgekeurde document,
een aantal aanpassingen ondergaan om de leesbaarheid te verbeteren
(zoals lay-out, taalcorrecties, kleurkaarten). De inhoudelijke betekenis is niet gewijzigd.

Deze publicatie bestaat uit twee delen, een tekstdeel (deel 1)
en een kaartenbijlage (deel 2), terwijl dit voordien één boekdeel was.
Dit document is het tekstdeel (deel 1).

Het Ministerieel Besluit van 6 maart 2002 houdende goedkeuring van het PRS-WV,
wordt als bijlage van het tekstdeel weergegeven.

**Provinciaal
Ruimtelijk Structuurplan
West-Vlaanderen**

Voorwoord

Op 12 juni 2001 keurde de Provincieraad van West-Vlaanderen het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) goed, bijna 1 jaar na de goedkeuring van het Ontwerp PRS.

In die tussenperiode kreeg het grote publiek de mogelijkheid om bezwaren, opmerkingen en suggesties te doen omtrent dit ontwerp. Tijdens het openbaar onderzoek maakten meer dan 3000 instanties schriftelijk hun commentaar over. Zowel gemeentebesturen, administraties, verenigingen als particulieren droegen hun steentje bij. De Regionale Commissie van Advies onderzocht deze commentaren en gaf daaromtrent een omstandig advies. Op basis van dit advies paste het Provinciebestuur het Ontwerp PRS op heel wat punten aan.

In het najaar van 2001 werden in functie van het in overeenstemming brengen met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en terug op basis van bezwaren uitgebracht tijdens het openbaar onderzoek, opnieuw aanpassingen aan het PRS aangebracht. Deze werden op 29 november 2001 goedgekeurd door de Provincieraad van West-Vlaanderen.

Het is dit door de Provincieraad definitief vastgesteld Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan dat door de Vlaamse Regering op 6 maart 2002 werd goedgekeurd en daarmee zijn definitieve rechtskracht kreeg voor alle openbare besturen in West-Vlaanderen.

Dit beleidsplan stelt een ruimtelijk kader voor het provinciale beleid op langere termijn voorop. Het schept voor de Provincie de voorwaarden en de mogelijkheden om het ruimtegebruik in West-Vlaanderen bij te sturen en te ontwikkelen, niet alleen door provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen op te maken, maar ook door gemeentelijke structuur- en uitvoeringsplannen (al dan niet) goed te keuren en door op het terrein specifieke projecten te ondersteunen en de realiseren.

Het uitgangspunt van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen is "**ruimte voor verscheidenheid**".

Wij weten dat elke sector, dat elke burger behoefte heeft aan ruimte, heel dikwijls aan dezelfde ruimte die een andere burger ambieert voor andere doeleinden. Samen met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen moet het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan die burgers een leefomgeving bieden die voldoet aan zijn wensen en behoeften. Hij moet in die omgevingen kunnen functioneren en er plezier aan beleven.

Daarom moeten wij de beschikbare ruimte ofwel beschermen ofwel aanpassen om de ruimtelijke kwaliteit die de behoefte aan verscheidenheid vergt, te waarborgen.

Ik ben ervan overtuigd dat het Provinciebestuur met dit ruimtelijk structuurplan voor onze provincie een kwaliteitsvol en duurzaam ruimtegebruik in al zijn verscheidenheid kan garanderen waardoor alle inwoners van onze provincie zich in harmonie met andere gebruikers ten volle kunnen uitleven.

Patrick Van Gheluwe
Gedeputeerde voor Ruimtelijke Ordening

Inhoudstafel

Algemene Inleiding

1	Ruimtelijke planning op provinciaal niveau	14
2	Algemene inhoud van een Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan	14
3	Totstandkoming van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen	15

Deel I: Informatief Gedeelte

1	Situering van West-Vlaanderen	20
1	Situering	20
2	Fysisch systeem	20
2.1	Reliëf	21
2.2	Waterhuishouding	22
2.2.1	Oppervlaktewater	22
2.2.2	Grondwater	22
2.3	Bodem	22
2	De ruimtelijke planningscontext	23
1	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)	23
2	Internationale plannen	
2.1	Het Europees Ruimtelijk OntwikkelingsPerspectief (EROP)	23
2.2	De Tweede Benelux-Structuurschets	23
3	Aangrenzende plannen	
3.1	Wallonië	24
3.1.1	Project de Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)	24
3.2	Frankrijk	24
3.2.1	Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire (SNADT)	24
3.2.2	Schéma Régional d'Aménagement du Territoire"	24
3.2.3	Schéma Directeur de Lille Métropole	24
3.3	Nederland	25
3.3.1	Streekplan Zeeland	25
3.4	Oost-Vlaanderen	25
3.4.1	Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen	25
3.5	Grensoverschrijdende samenwerking	25
3.5.1	Project Grootstad	25
4	Provinciale beleidsplannen	25
5	Juridische context	25
3	De bestaande ruimtelijke deelstructuren in West-Vlaanderen	27
1	Bestaande ruimtelijke nederzettingsstructuur	27
1.1	Omschrijving	27
1.2	Kenmerken	27
1.2.1	Bevolkingsomvang en spreiding	27
1.2.2	De evolutie van het aantal huishoudens	28
1.2.3	Een ongelijkmatig patroon van lintbebouwing, verspreide bebouwing en geconcentreerde bebouwing	31
1.2.4	Typering van concentraties van woonbebouwing	32
1.2.5	Woningenpatrimonium	33
1.2.6	Regionale woningmarkten	35
1.3	Bestaande ruimtelijke deelstructuur	36
1.3.1	De stedelijke centra Brugge en Kortrijk	37
1.3.2	Een lineaire stedelijke ontwikkeling langs de kust	37

1.3.3	Brugge en ommeland	37
1.3.4	Het poldergebied: een ijl gebied van kernen in contrast met de verstedelijkte kust	37
1.3.5	De Westhoek: een ijl gebied van steden (Diksmuide, Veurne, Ieper en Poperinge)	37
1.3.6	Het midden van West-Vlaanderen: een gebied met veel kernen en sterke verspreide bebouwing.	38
1.3.7	Een lineaire stedelijke ontwikkeling aan de transportassen in Kortrijk en Roeselare	38
1.3.8	Het interfluviumgebied tussen de Leie en de Schelde	39
1.4	Knelpunten en potenties	39
1.4.1	Een uit de hand gelopen ruimtegebruik in sommige delen van de provincie	39
1.4.2	Een gebrekkig woningbestand	41
1.4.3	Het verminderen van het voorzieningenaanbod in delen van de Westhoek	42
1.4.4	Toenemende druk op sommige woningmarkten	42
1.4.5	Een terugloop van het stedelijk en kerngebonden voorzieningenaanbod	42
1.4.6	Verschraling van de kwaliteit van de openbare ruimte aan de kust	43
1.4.7	Een gelijkmatig verspreid stedenpatroon	43
1.4.8	Kwalitatieve woonlocaties	43
2	Bestaande ruimtelijke natuurlijke structuur	44
2.1	Omschrijving	44
2.2	Kenmerken	44
2.2.1	Versnippering en kwaliteitsverarming	44
2.2.2	Verscheidenheid	44
2.3	Bestaande ruimtelijke deelstructuur	44
2.3.1	Structuurbepalende rivier- en beekvalleien	44
2.3.2	Reliëfcomponenten	45
2.3.3	Structuurbepalende complexen van de bestaande natuurlijke structuur	46
2.3.4	Internationale context	52
2.4	Potenties en knelpunten	53
2.4.1	Potenties	53
2.4.2	Knelpunten	53
3	De bestaande agrarische structuur	54
3.1	Omschrijving	54
3.2	Kenmerken	54
3.2.1	Het belang van de landbouw	54
3.2.2	Agrarische bodemgeschiktheid en teeltpatronen	54
3.2.3	Ruilverkavelingen, een ruimtelijke maatregel ter ondersteuning van de landbouw	58
3.3	De bestaande ruimtelijke deelstructuur	59
3.3.1	Kust: ruimtelijk extensieve landbouw in combinatie met andere functies	59
3.3.2	Poldergebied: ruimtelijk extensieve landbouw	59
3.3.3	Zandstreek: landbouw in een specifiek waardevol landschap met concentraties van intensieve veehouderij	59
3.3.4	Land van Roeselare-Tielt: een intensief gedifferentieerd landbouwgebied met concentraties van intensieve veehouderij	60
3.3.5	Land van Ieper-Poperinge-Izenberge: grondgebonden landbouwactiviteiten als ruimtelijke drager, met landbouw in een specifiek waardevol landschap	60
3.3.6	Interfluvium: grondgebonden landbouwactiviteiten als ruimtelijke drager	61
3.4	Potenties en knelpunten	61
3.4.1	Potenties	61
3.4.2	Knelpunten	61
4	Bestaande ruimtelijke structuur bedrijvigheid	63
4.1	Omschrijving	63
4.2	Kenmerken	63
4.2.1	Positionering van West-Vlaanderen ten opzichte van Vlaanderen	63
4.2.2	Gemeentelijke kenmerken van de West-Vlaamse bedrijvigheid	65
4.2.3	Bedrijven buiten bedrijventerreinen	70
4.3	Bestaande ruimtelijke deelstructuur	71
4.4	Potenties en knelpunten	72

4.4.1	Potenties	72
4.4.2	Knelpunten	72
5	Bestaande ruimtelijke structuur kleinhandel	73
5.1	Omschrijving	73
5.2	Kenmerken	73
5.2.1	Stedelijke concentratie van de kleinhandel in West-Vlaanderen	73
5.2.2	Bouw van grootschalige kleinhandel in de stadsrand en in de open ruimte	73
5.2.3	Sterkere groei van de kleinhandel in de kleine steden en in de overige gemeenten	74
5.3	Bestaande ruimtelijke deelstructuur	74
5.3.1	Kernwinkelgebieden	74
5.3.2	Kleinhandelsgroepen buiten de kernwinkelgebieden	75
5.3.3	Verspreide kleinhandelszaken	76
5.4	Potenties en knelpunten	77
5.4.1	Potenties	77
5.4.2	Knelpunten	77
6	Bestaande ruimtelijke structuur van toerisme en recreatie	79
6.1	Definitie	79
6.2	Kenmerken	79
6.2.1	Spreiding van de logiesaccommodatie	79
6.2.2	Spreiding van het dagtoerisme	80
6.2.3	De openluchtrecreatieve attractiepunten en het openluchtrecreatief ruimtegebruik in West-Vlaanderen	80
6.2.4	De stedelijke recreatieve centra	84
6.2.5	Spreiding van toeristisch-recreatieve bewegingsrecreatie	84
6.3	Bestaande ruimtelijke deelstructuur	85
6.3.1	De Kust	86
6.3.2	De regio Brugge en Ommeland	89
6.3.3	De Westhoek	90
6.3.4	De West-Vlaamse Scheldestreek	91
6.3.5	De Leie-as	91
6.3.6	Geïsoleerde toeristische attractiepolen	92
6.4	Knelpunten en potenties	92
6.4.1	Globale ruimtelijke knelpunten en potenties	92
6.4.2	Knelpunten en potenties voor de diverse toeristisch-recreatieve gebieden en polen	93
7	Bestaande ruimtelijke structuur verkeer en vervoer	97
7.1	Omschrijving	97
7.2	Kenmerken	97
7.2.1	Kenmerken van het personenvervoer	97
7.2.2	Kenmerken van het goederenvervoer	98
7.3	De bestaande ruimtelijke structuur	99
7.3.1	De weginfrastructuur	99
7.3.2	De spoorweginfrastructuur	100
7.3.3	De waterweginfrastructuur	101
7.3.4	De hoogspanningsleidingen en pijpleidingen	102
7.3.5	Deelgebieden van verkeers- en vervoersstructuur	102
7.4	Knelpunten en potenties	103
7.4.1	Knelpunten in personenvervoer	103
7.4.2	Knelpunten in goederenvervoer	104
7.4.3	Potenties in personenvervoer	106
7.4.4	Potenties in goederenvervoer	107
8	Bestaande ruimtelijke structuur van het landschap	109
8.1	Omschrijving	109
8.2	Kenmerken	109
8.2.1	West-Vlaanderen: diverse en herkenbare landschappen	109
8.2.2	Specifieke rol voor nieuwe ingrepen	109
8.2.3	Dreigende uniformisering	110
8.3	Bestaande ruimtelijke deelstructuur	110
8.3.1	Traditionele landschappen	110
8.3.2	Relicten van traditionele landschappen	112
8.3.3	Gewijzigde landschappen	115
8.3.4	Structurerende landschapselementen en -componenten van bovenlokaal belang	116

8.4	Knelpunten en potenties	118
8.4.1	Knelpunten	118
8.4.2	Potenties	118
4	Bestaande ruimtelijke structuur West-Vlaanderen	119
1	Kustruimte	119
2	Westkustruimte	119
3	Oostendse ruimte	120
4	Brugse ruimte	120
5	Oostelijke polderruimte	120
6	Westelijke polderruimte	121
7	Heuvel-Ijzerruimte	121
8	Veldruimte	122
9	Middenruimte	122
10	Leieruimte	122
11	Interfluviumruimte	123
5	Kwantitatieve taakstellingen voor het PRS-WV	124
1	Verdeling van het aantal bijkomende woonegelegenheden	124
1.1	Uitgangspunten vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	124
1.2	Methodiek	124
1.2.1	Hypothese afbakening stedelijke gebieden	124
1.2.2	Principes	124
1.2.3	Verdelingsmechanisme	125
1.3	Het aantal bijkomende woonegelegenheden per fusiegemeente	128
1.3.1	Scenario 1: conform het RSV en in afwachting van een mogelijke herziening ervan	128
1.3.2	Scenario 2: uitgaande van een herziening van het RSV	129
2	Verdeling van bijkomende ruimte voor bedrijventerreinen.	131
2.1	Uitgangspunten vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	131
2.2	Methodiek	131
2.2.1	Principes voor de verdeling van de ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen	132
2.2.2	Verdelingsmechanisme	132
2.3	Toebedeling van de ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen naar elke gemeente en vergelijking met het aanbod	135
2.3.1	Scenario 1: conform het RSV en in afwachting van een mogelijke herziening ervan	135
2.3.2	Scenario 2: bij een herziening van het RSV	138

Deel 2: Richtinggevend Gedeelte

1	Visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie	140
1	Uitgangspunten	140
1.1	Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	140
1.1.1	Duurzame ruimtelijke ontwikkeling	140
1.1.2	Vlaanderen: open en stedelijk	140
1.1.3	Basisdoelstellingen	141
1.1.4	Ruimtelijke principes	141
1.2	Provinciale bevoegdheden	142
2	West-Vlaanderen: 'Ruimte voor verscheidenheid'	142
2.1	Ruimtelijke visie en beleidsdoelstelling	142
2.2	Ruimtelijke principes	142
2.3	Gewenste ruimtelijke structuur	144
2	Gewenste ruimtelijke ontwikkeling van deelstructuren	145
1	Gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur	145
1.1	Uitgangspunten	145
1.1.1	Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	145

1.1.2	Provinciale bevoegdheden	146
1.2	Beleidsdoelstellingen	146
1.2.1	Het bestaande kernenpatroon versterken	146
1.2.2	Een gebiedsspecifieke en functionele differentiatie van de nederzettingsstructuur	146
1.2.3	Het bestaande vergunde woonpatrimonium en de woonomgeving opwaarderen	146
1.2.4	Voorzien in ruimte voor de eigen woonbehoefte	146
1.3	Gewenste ruimtelijke deelstructuur	147
1.3.1	Stedelijke gebieden	147
1.3.2	Stedelijke netwerken op Vlaams niveau	147
1.3.3	Bundelingsgebied	148
1.3.4	Plattelandsgebied	148
1.4	Het ruimtelijk beleid	149
1.4.1	Beleidscategorieën	149
1.4.2	Selectiemethode	152
1.4.3	Principes bij de verdeling van het aantal woongelegenheden	153
2	Gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur	155
2.1	Uitgangspunten	155
2.1.1	Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	158
2.1.2	Provinciale bevoegdheden	155
2.2	Beleidsdoelstellingen	155
2.2.1	Het netwerk van rivier- en beekvalleien en reliëfcomponenten behouden en versterken	155
2.2.2	Een gebiedsgericht beleid voeren	155
2.2.3	Aandacht voor natuurlijke structuur in stedelijke gebieden	156
2.2.4	Ruimtelijke ondersteuning van integraal waterbeheer	156
2.3	Gewenste ruimtelijke deelstructuur	156
2.3.1	Complexen van natuur	156
2.3.2	Verbindingen	156
2.4	Ruimtelijk Beleid	157
2.4.1	Beleidscategorieën	157
2.4.2	Methodiek	159
3	Gewenste ruimtelijke agrarische structuur	160
3.1	Uitgangspunten	160
3.1.1	Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	160
3.1.2	Provinciale bevoegdheden	160
3.2	Beleidsdoelstellingen	160
3.2.1	Landbouw ruimtelijk ondersteunen als belangrijkste beheerder van de open ruimte	160
3.2.2	Landbouw ruimtelijk ondersteunen waar de agrarische structuur ook drager is van andere functies van het buitengebied	161
3.3	Gewenste ruimtelijke structuur	161
3.3.1	Grondgebonden agrarische structuur als ruimtelijke drager	161
3.3.2	Intensief gedifferentieerde agrarische structuur	162
3.4	Ruimtelijk beleid	162
3.4.1	Bovenlokale en lokale bouwvrije zones als beleidscategorieën	162
4	Gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid	163
4.1	Uitgangspunten	163
4.1.1	Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	163
4.1.2	Provinciale bevoegdheden	164
4.2	Beleidsdoelstellingen	164
4.2.1	De bestaande ruimtelijk-economische structuur versterken en optimaliseren	164
4.2.2	De eigenheid van de streek versterken door endogene ontwikkelingen en clustervorming te ondersteunen	165
4.2.3	Geen nieuwe zonevreemde bedrijven creëren	165
4.3	Gewenste ruimtelijke structuur	165
4.3.1	Economische knooppunten	166
4.3.2	Gebiedsgerichte ontwikkelingen	166
4.3.3	Hoofddorpen met lokale bedrijventerreinen: zie nederzettingsstructuur	166
4.4	Ruimtelijk beleid	166
4.4.1	Beleidscategorieën	166
4.4.2	Principes voor de verdeling van bijkomende ruimte voor bedrijventerreinen	166

5	Gewenste ruimtelijke structuur kleinhandel	169
5.1	Uitgangspunten	169
5.1.1	Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	169
5.1.2	Provinciale bevoegdheden	170
5.2	Beleidsdoelstellingen	170
5.2.1	Nieuwe kleinhandel prioritair verweven in de nederzettingsstructuur	170
5.2.2	De bestaande kleinhandel behouden	171
5.3	Gewenste ruimtelijke structuur	171
5.4	Ruimtelijk beleid	171
5.4.1	Beleidscategorieën	171
5.4.2	Selectiemethode	173
6	Gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie	174
6.1	Uitgangspunten	174
6.1.1	Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	174
6.1.2	Provinciale bevoegdheden	174
6.2	Beleidsdoelstellingen	175
6.2.1	Duurzaam en kwalitatief versterken van het bestaande toeristisch-recreatieve aanbod	175
6.2.2	Optimaal benutten van nog aanwezige potenties voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen	175
6.2.3	Toeristisch-recreatieve ontwikkelingen richten op de eigenheid van de streek	175
6.2.4	Samenhang binnen en tussen toeristische regio's bevorderen	175
6.2.5	Voldoende mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding voorzien	175
6.3	Gewenste ruimtelijke structuur	176
6.3.1	Knooppunten	176
6.3.2	Lijnelementen	176
6.3.3	Netwerken	177
6.4	Ruimtelijk beleid	178
6.4.1	Beleidscategorieën en selectiemethode	178
7	Gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer	181
7.1	Uitgangspunten	181
7.1.1	Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.	181
7.1.2	Provinciale bevoegdheden.	182
7.2	Beleidsdoelstellingen	183
7.2.1	Naar een bereikbaarheid streven afgestemd op gewenste ruimtelijke structuur van de provincie.	183
7.2.2	Alternatieven voor het autoverkeer versterken	183
7.2.3	Naar meer structurele verkeersveiligheid streven	183
7.2.4	Aan een verhoogde leefbaarheid werken	183
7.3	Gewenste ruimtelijke structuur	183
7.3.1	De concentratie van (inter)nationale verkeersstromen van goederen en personen in vijf bundels van lijninfrastructuur	183
7.3.2	Een fijnmazig verbindingsnet tussen steden en kernen	184
7.3.3	Een vervoersstructuur aangepast aan de deelruimte	184
7.4	Ruimtelijk beleid	184
7.4.1	Ruimtelijk beleid voor het wegennet autoverkeer	184
7.4.2	Ruimtelijk beleid voor het regionaal openbaar vervoer	189
7.4.3	Ruimtelijk beleid voor het provinciaal fietsroutenet	190
7.4.4	Ruimtelijk beleid voor de secundaire waterwegen	192
7.4.5	Ruimtelijk beleid voor elektriciteitsleidingen op het provinciale niveau	192
8	Gewenste ruimtelijke structuur van het landschap	193
8.1	Uitgangspunten	193
8.1.1	Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	193
8.1.2	Provinciale bevoegdheden	193
8.2	Beleidsdoelstellingen	193
8.2.1	De diversiteit en herkenbaarheid van West-Vlaamse landschappen behouden en versterken	193
8.2.2	Landschappen met een duidelijke culturele erfgoedwaarde vrijwaren	193
8.2.3	Nieuwe ingrepen ruimtelijk sturen	194
8.3	Gewenste ruimtelijke structuur	194
8.3.1	Landschapseenheden	194
8.3.2	Structurerende elementen en componenten	195
8.4	Ruimtelijk beleid	195

3	Gewenste ruimtelijke structuur van de deelruimten	197
I	Kustruimte	197
	1.1 Visie	197
	1.2 Gewenste ruimtelijke structuur	197
	1.3 Beleid	197
2	Westkustruimte	200
	2.1 Visie	200
	2.2 Gewenste ruimtelijke structuur	200
	2.3 Beleid	200
3	Oostendse ruimte	201
	3.1 Visie	201
	3.2 Gewenste ruimtelijke structuur	201
	3.3 Beleid	201
4	Brugse ruimte	202
	4.1 Visie	202
	4.2 Gewenste ruimtelijke structuur	202
	4.3 Beleid	203
5	Oostelijke polderruimte	203
	5.1 Visie	204
	5.2 Gewenste ruimtelijke structuur	204
	5.3 Beleid	204
6	Westelijke polderruimte	205
	6.1 Visie	205
	6.2 Gewenste ruimtelijke structuur	205
	6.3 Beleid	205
7	Heuvel-Ijzerruimte	206
	7.1 Visie	206
	7.2 Gewenste ruimtelijke structuur	207
	7.3 Beleid	207
8	Veldruimte	208
	8.1 Visie	209
	8.2 Gewenste ruimtelijke structuur	209
	8.3 Beleid	209
9	Middenruimte	210
	9.1 Visie	210
	9.2 Gewenste ruimtelijke structuur	210
	9.3 Beleid	210
10	Leieruimte	212
	10.1 Visie	212
	10.2 Gewenste ruimtelijke structuur	212
	10.3 Beleid	213
11	Interfluviumruimte	214
	11.1 Visie	214
	11.2 Gewenste ruimtelijke structuur	215
	11.3 Beleid	215
4	Selecties van de gewenste ruimtelijke structuur	216
1	Selectie van de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur	216
2	Selectie van de gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur	221
3	Selectie van de gewenste ruimtelijke agrarische structuur	223
4	Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid	223
5	Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur kleinhandel	224
6	Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie	224
7	Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer	227
8	Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur landschap	233

5	Maatregelen en acties	237
1	Informatie en sensibilisering	237
2	Algemene maatregelen en acties	237
2.1	Voor de gewenste nederzettingsstructuur	237
2.2	Voor de gewenste natuurlijke structuur	238
2.3	Voor de gewenste ruimtelijke agrarische structuur	238
2.4	Voor de gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid	238
2.5	Voor de gewenste ruimtelijke structuur kleinhandel	238
2.6	Voor de gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie	239
2.7	Voor de gewenste ruimtelijke structuur van verkeer en vervoer	239
2.8	Voor de gewenste ruimtelijke landschappelijke structuur	240
3	Specifieke projecten	240
6	Specifieke beleidskaders	241
1	Specifieke beleidskaders met betrekking tot de nederzettingsstructuur	241
1.1	Gemeentelijke woningbehoefte	241
1.1.1	Doel van het beleidskader	241
1.1.2	Criteria	241
1.1.3	Bepalingen bij het ruimtelijk beleid	244
1.2	Provinciaal reservepakket woongelegenheden	244
1.2.1	Doel van het beleidskader	244
1.2.2	Criteria	245
1.2.3	Ruimtelijk beleid	245
1.3	Woonwagenterreinen	246
1.3.1	Doel van het beleidskader	246
1.3.2	Categorieën	246
2	Specifieke beleidskaders met betrekking tot bedrijvigheid	247
2.1	Evaluatiecriteria voor de ontwikkelingsmogelijkheden van bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen	247
2.1.1	Doel van het beleidskader	247
2.1.2	Criteria voor de evaluatie van bestaande bedrijven	247
2.1.3	Ruimtelijk beleid	249
2.2	Gemeentelijke behoefte aan lokale bedrijventerreinen	249
2.2.1	Doel van het beleidskader	249
2.2.2	Criteria	249
2.2.3	Ruimtelijk beleid	251
2.3	Provinciaal reservepakket bedrijventerreinen	251
2.3.1	Doel van het beleidskader	251
2.3.2	Criteria	252
2.3.3	Ruimtelijk beleid	252
3	Specifieke beleidskaders met betrekking tot toerisme en recreatie	254
3.1	Kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten	254
3.1.1	Doel van het beleidskader	254
3.1.2	Categorieën	254
3.1.3	Ruimtelijk beleid voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten	257
3.1.4	Uitvoering van het ruimtelijk kader kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten	258
3.2	Strandconstructies	258
3.2.1	Doel van het beleidskader	258
3.2.2	Categorieën	258
3.2.3	Ruimtelijk beleid voor strandconstructies	259
3.2.4	Opmaak van een provinciaal uitvoeringsplan/verordening	260
3.3	Terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven	261
3.3.1	Doel van het beleidskader	261
3.3.2	Uitgangspunten van het beleidskader	261

4.	Specifiek beleidskader met betrekking tot landschap	264
4.1	Windturbines	264
4.1.1	Doel van het beleidskader	264
4.1.2	Uitgangshouding	264
4.1.3	Afwegingscriteria	264
4.1.4	Taakstelling gemeenten	265

7	Begrippenlijst	266
----------	-----------------------	-----

Deel 3: Bindend Gedeelte

I	Doorwerking van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen	292
----------	---	-----

1.1	Initiatieven en adviezen door provinciale diensten	292
1.2	Koppeling jaarlijks beleidsprogramma - begroting	292

2	Informatie en sensibilisering	292
----------	--------------------------------------	-----

3	Selecties omtrent de deelstructuren	293
----------	--	-----

3.1	Selecties van de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur	293
3.1.1	Structuurondersteunende hoofddorpen	293
3.1.2	Kusthoofddorpen	293
3.1.3	Bedrijfsondersteunende hoofddorpen	293
3.1.4	Herlokalisatiehoofddorpen	293
3.1.5	Meervoudige hoofddorpen	293
3.1.6	Woonkernen	293
3.2	Selecties van de gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur	294
3.2.1	Natuurverbindingsgebieden	294
3.2.2	Droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	294
3.2.3	Natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang	294
3.3	Selecties van de gewenste ruimtelijke structuur kleinhandel	295
3.3.1	Te herstructureren kleinhandelslint	295
3.4	Selecties van de gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie	295
3.4.1	Toeristisch-recreatieve netwerken	295
3.4.2	Toeristisch-recreatieve knooppunten	295
3.4.3	Toeristisch-recreatieve lijnelementen	296
3.5	Selecties van de gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer	297
3.5.1	Secundaire wegen	297
3.5.2	Selectie van knooppunten regionaal openbaar vervoer	302
3.6	Selecties van de gewenste ruimtelijke structuur landschap	303

4	Selectie van deelruimten	304
----------	---------------------------------	-----

5	Algemene maatregelen en acties	304
----------	---------------------------------------	-----

5.1	Voor de gewenste nederzettingsstructuur	304
5.2	Voor de gewenste natuurlijke structuur	304
5.3	Voor de gewenste ruimtelijke agrarische structuur	304
5.4	Voor de gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid	304
5.5	Voor de gewenste ruimtelijke structuur kleinhandel	305
5.6	Voor de gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie	305
5.7	Voor de gewenste ruimtelijke structuur van verkeer en vervoer	305
5.8	Voor de gewenste ruimtelijke landschappelijke structuur	305

6	Specifieke projecten	306
----------	-----------------------------	-----

	Bijlage	309
--	----------------	-----

	Colofon	318
--	----------------	-----

Provinciaal
Ruimtelijk Structuurplan
West-Vlaanderen

Algemene **Inleiding**

Algemene Inleiding

I Ruimtelijke planning op provinciaal niveau

Op 24 juli 1996 werd een nieuw decreet houdende de ruimtelijke planning door de Vlaamse Regering bekrachtigd en afgekondigd. Het kent de Provincie een volwaardige rol toe binnen het ruimtelijk beleid in Vlaanderen. De Provincie kan als beleidsniveau tussen Vlaanderen en de gemeenten instaan voor de ontwikkeling van een samenhangend beleid over de gemeentegrenzen heen, waarbij aandacht gegeven kan worden aan gebiedsspecifieke ruimtelijke ontwikkelingen. De uitdaging is het uittekenen van een visie op de bovenlokale elementen van de ruimtelijke structuur.

Met het decreet werd een juridische basis gegeven aan het ruimtelijk structuurplan op provinciaal niveau (artikel 12), naast de plannen op gewestelijk en gemeentelijk niveau. De uitwerking en vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen verduidelijkte nogmaals het takenpakket van de provincie.

Het nieuwe decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 (gewijzigd bij de decreten van 28 september 1999, 22 december 1999, 26 april 2000 en 8 december 2000) verruimt deze bevoegdheden van de Provincie, met onder meer ruimtelijke uitvoeringsinstrumenten.

2 Algemene inhoud van een Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

Uit artikel 19 van het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (18 mei 1999) kan worden afgeleid dat het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan bestaat uit de bestaande ruimtelijke structuur, de visie op de ruimtelijke ontwikkelingen, de gewenste ruimtelijke structuur en de beleidsmaatregelen om de structuur te realiseren.

2.1 Subsidiariteitsbeginsel

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen sluit aan bij het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en richt zich naar de structuurbepalende elementen van 'bovenlokaal' belang. Dit zijn de elementen die vragen om een samenhangend beleid over de gemeentelijke grenzen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de omzendbrief RO/96/06 bepalen de taakstellingen die aan het provinciale niveau zijn toegewezen.

De verdeling van taken aan de verschillende beleidsniveaus steunt op het subsidiariteitsbeginsel. Dit betekent dat:

- de beleidsniveaus worden toegekend aan het geëigende niveau;
- ieder niveau het instrumentarium gebruikt dat aangepast is aan het niveau;
- permanent overleg nodig is tussen de niveaus vermits de materies in verband staan met elkaar.

In Deel 2 Richtinggevend Gedeelte worden de provinciale bevoegdheden per deelstructuur opgesomd.

2.2 Juridische draagwijdte

Het Ruimtelijk Structuurplan voor de Provincie West-Vlaanderen wordt zowel het toetsingskader van het ruimtelijk beleid als een instrument om een actief ruimtelijk beleid te voeren. Het formele document, het structuurplan, bevat drie delen met telkens een verschillende juridische draagwijdte:

- Deel 1 Informatief Gedeelte, met de bestaande ruimtelijke structuur;
- Deel 2 Richtinggevend Gedeelte, met de visie en de gewenste ruimtelijke structuur;
- Deel 3 Bindend Gedeelte, met de (voor de overheid) bindende bepalingen.

De gewenste ruimtelijke structuur is richtinggevend voor de overheid. De Provincieraad kan hiervan alleen met een gemotiveerde beslissing afwijken. De bindende bepalingen vormen het kader voor de maatregelen waarmee de Provincie de gewenste structuur wil realiseren. Het decreet bepaalt dat deze bepalingen bindend zijn voor 'de provincie en de gemeenten op haar grondgebied en voor de instellingen die eronder ressorteren'.

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan is geen basis voor de verlening of weigering van een vergunning. Het heeft dus geen verordende kracht ten aanzien van de burgers.

Ruimtelijke uitvoeringsinstrumenten hebben wel verordenende kracht. Met de invoering van het nieuwe decreet en een goedgekeurd Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan zal ook de Provincie deze uitvoeringsbevoegdheden verwerven.

3 Totstandkoming van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

De Provincie West-Vlaanderen zag reeds vroeg de noodzaak in van een kader voor wijzigingen van de gewestplannen. Hoewel er toen nog geen wetgeving over de structuurplanning was, gaf het Provinciebestuur in 1991 aan het Westvlaams Economisch Studiebureau (WES) de opdracht drie voorontwerpen van 'deelstructuurplannen' op te maken, namelijk het Structuurplan Kustzone, het Structuurplan Zone Zuidoost en het Structuurplan Zone Zuidwest. Deze plannen werden aan een consultatie onderworpen. Het structuurplan Kustzone werd als voorontwerp afgewerkt in 1994, de voorontwerpen van Zone Zuidoost en Zone Zuidwest respectievelijk in 1996 en 1997.

Naar aanleiding van het decreet van 24 juli 1996 besliste de Provincieraad in zitting van 27 november 1997 tot de opmaak van een Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan binnen het kader van het intussen goedgekeurde Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De Bestendige Deputatie keurde het planningsproces ter opmaak van het structuurplan goed in zitting van 18 december 1997. Dit planningsproces is georganiseerd in drie fasen en moet leiden tot een goedgekeurd Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan:

- de voorbereidende fase met opmaak van tussentijdse documenten en met georganiseerde, uitgebreide consultatie van diverse belanghebbenden, waaronder gemeenten en maatschappelijke actoren;
- de fase van opmaak van het Voorstel van Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen;
- de verdere decretaal vastgelegde procedure ter goedkeuring van het structuurplan.

Het was een duidelijke beleids optie om reeds tijdens de voorbereidende fase voldoende communicatie tussen betrokken groepen te organiseren en op deze manier te komen tot onder meer tussentijdse besluiten van de Bestendige Deputatie, in overleg met de commissie van de Provincieraad bevoegd voor ruimtelijke ordening (6e commissie) en de Streekcommissie van Advies voor de Ruimtelijke

Ordering in West-Vlaanderen (Regionale Commissie van Advies). Naast het georganiseerde overleg is er ook bilateraal overleg gepleegd op basis van specifieke thema's. Er werd ook meermaals overleg gepleegd met de Afdeling Ruimtelijke Planning van het Vlaamse Gewest.

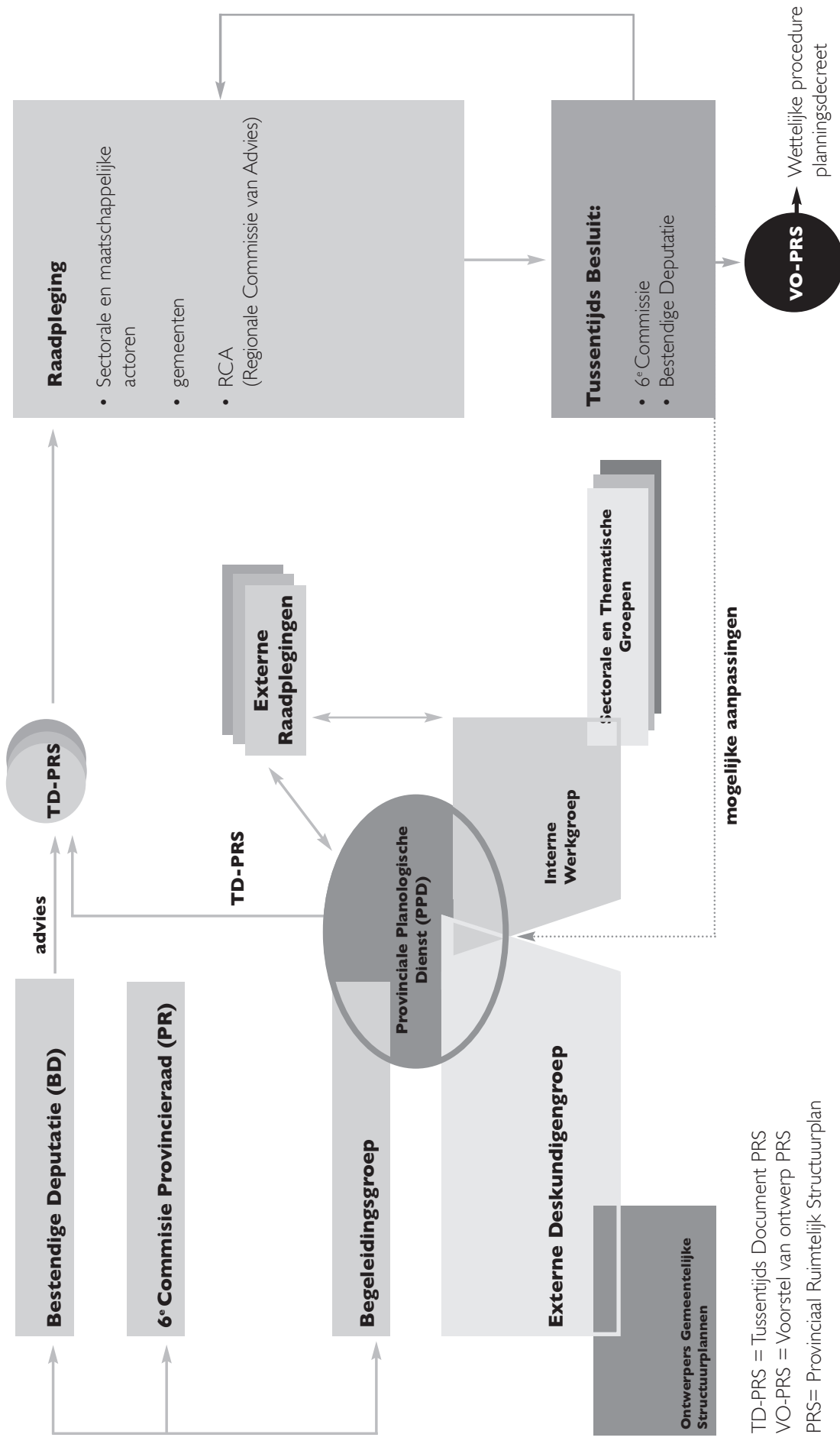
Het samenwerkingsmodel op bijgaand schema organiseerde de gewenste terugkoppeling naar de betrokken groepen en naar het provinciaal beleid. Het bevat volgende groeperingen:

- de plangroep van de Provinciale Planologische Dienst (PPD) staat in voor de opmaak van de plandocumenten en de coördinatie van het planningsproces.
- de begeleidingsgroep is samengesteld uit verantwoordelijke ambtenaren van de Provincie en wordt voorgezeten door de gedeputeerde voor ruimtelijke ordening. De begeleidingsgroep ziet toe op de meer formele aspecten van documenten en overlegondes.
- de interne werkgroep adviseert de plandocumenten in relatie tot andere provinciaal beleidsmateries en is samengesteld uit afgevaardigden van diverse provinciale diensten die met het ruimtelijk beleid te maken hebben.
- via de externe raadpleging werd geadviseerd door ambtenaren van buitendiensten van het Vlaamse Gewest.
- de externe deskundigengroep doet inbreng vanuit het vakgebied van de ruimtelijke planning. Hij is samengesteld uit leden van de plangroep, ontwerpers van gemeentelijke structuurplannen in West-Vlaanderen en externe deskundigen. Hij ziet ook toe op de afstemming met de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

De voorbereidende fase werd afgerond in het voorjaar van 2000 en was, samen met de adviezen van de Regionale Commissie van Advies en de Provinciale Minaraad, de basis voor de opmaak van het Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan, met een voorstel van gewenste ruimtelijke structuur voor West-Vlaanderen. Hierin wordt een evenwaardige afweging gemaakt van het gewenste ruimtegebruik van maatschappelijke activiteiten zoals wonen, werken, verkeer (in deelstructuren) en van gewenste gebiedsgerichte ruimtelijke ontwikkelingen (in deelruimten). Maatregelen en acties geven de beleidsmaatregelen aan die nodig zijn om deze gewenste ruimtelijke structuur te realiseren. De bindende bepalingen zijn de beleidsmaatregelen die voor de provincie West-Vlaanderen bindend zijn, zolang er geen nieuw ruimtelijk structuurplan is goedgekeurd. Van 21 september tot 20 december 2000 liep het openbaar onderzoek van het Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen. Op basis van de ingediende adviezen, bezwaren en opmerkingen en het advies van de Regionale Commissie van Advies voor de ruimtelijke ordening en stedenbouw in West-Vlaanderen, werd het ontwerp aangepast tot het voorliggende document, namelijk het door de Provincieraad definitief vastgesteld Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen. De planhorizon van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen is 1 januari 2007.

Samenwerkingsmodel opmaak ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Provinciale Planologische Dienst, West-Vlaanderen BD18/12/97



TD-PRS = Tussentijds Document PRS

VO-PRS = Voorstel van ontwerp PRS

PRS= Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan

1

Provinciaal
Ruimtelijk Structuurplan
West-Vlaanderen

Informatief Gedeelte

1 Situering van West-Vlaanderen

Dit deel geeft een inleidend beeld van de provincie. Het bevat een korte situering en een beschrijving van het fysisch systeem dat aan de basis ligt van de bestaande ruimtelijke structuur van West-Vlaanderen.

I Situering

De provincie West-Vlaanderen ligt - als deel van Vlaanderen - in het economisch kerngebied van de Europese Unie¹. De provincie is omringd door de sterke economische gebieden van Randstad Holland in het noorden, de Franse metropool Rijsel-Roubaix-Tourcoing in het zuiden en Londen in het westen. Ze grenst aan de provincies Oost-Vlaanderen en Henegouwen en, als enige Belgische provincie, aan de Noordzee. Ten noorden grenst ze aan de Nederlandse provincie Zeeland en in het zuiden aan de Franse région Nord-Pas-de-Calais (Zie **IG Figuur 1**).

De provincie West-Vlaanderen bestaat uit acht arrondissementen (Brugge, Diksmuide, Ieper, Kortrijk, Oostende, Roeselare, Tielt, Veurne) en telt 64 gemeenten (zie **IG Figuur 2**).

West-Vlaanderen telde op 1 januari 1997 1.123.786 inwoners (Rijksregister). Dit is 19,1 % van de totale Vlaamse bevolking. De totale oppervlakte van West-Vlaanderen bedraagt 314.466,7 ha of 23,25 % van de totale Vlaamse oppervlakte². GeÛrbaniseerde gebieden nemen 22,8 % van de kadastrale oppervlakte van West-Vlaanderen in (Vlaanderen 27,3 %) en de land- en tuinbouw is goed voor 68 % (Vlaanderen 46 %).

Landbouw neemt dus een belangrijke positie in. Ruimtelijk zorgen land- en tuinbouw voor een overwegend open landschap. West-Vlaanderen is een van de meest landelijke provincies van Vlaanderen.

Het stedenpatroon wordt niet gedomineerd door één grootstedelijk centrum, maar is evenwichtig gespreid over vier regionale steden Brugge, Oostende, Roeselare en Kortrijk en een aantal kleine steden Veurne, Diksmuide, Poperinge, Ieper, Menen, Waregem, Tielt, Torhout, Blankenberge en Knokke-Heist. De klassieke industriële activiteiten concentreren zich in het noorden en het zuidwesten van de provincie. De kleine en middelgrote ondernemingen, zowel in de secundaire als in de tertiaire sector, liggen meer verspreid en hebben zich in West-Vlaanderen sterk ontwikkeld.

In het bijzonder onderscheidt West-Vlaanderen zich van de andere provincies door zijn kustlijn en de daaraan verbonden natuur (strand en duinen), toerisme en havenactiviteiten. Het toerisme vormt dan ook een belangrijke economische activiteit in de provincie. De zeehavens Oostende en vooral Zeebrugge hebben een uitgebouwde maritieme haven met handelsactiviteiten, visserij, militaire activiteiten en jachthavens. De havens van Nieuwpoort en Blankenberge beperken zich hoofdzakelijk tot de recreatieve vaart. In Oostende bevindt zich de regionale luchthaven die zich vooral toelegt op vrachtvervoer.

2 Fysisch systeem

Het fysisch systeem ligt aan de basis van de ruimtelijke structuur. Het is het geheel van eigenschappen, processen en relaties van klimaat, geologie, reliëf, bodem, oppervlakte- en grondwater en lucht³.

De belangrijkste bepalende elementen voor het bodemgebruik en de ruimtelijke ontwikkelingen zijn het reliëf, de waterhuishouding (oppervlakte- en grondwater) en de samenstelling van de bodem. Ze hebben geleid tot een verscheidenheid van landschappen, een ecologische diversiteit, een

¹ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, informatief gedeelte, 1997, p. 30.

² Administratie Planning en Statistiek van de Vlaamse Gemeenschap, Stativaria 18: de bebouwde oppervlakte in Vlaanderen,

³ RSV, p. 95

verschillende landbouwontwikkeling en -structuur. Het fysisch systeem heeft het ontstaan en de ontwikkeling van de nederzettingsstructuur en de economische ontwikkeling van West-Vlaanderen mee bepaald.

2.1 Reliëf (Zie IG Figuur 3)

Het reliëf is het resultaat van de wisselwerking tussen klimaat en geologische afzettingen. In West-Vlaanderen kent het reliëf een grote verscheidenheid⁴.

De kustvlakte, bestaande uit zeeverende kustduinen en polders, kreeg vorm in de laatste 10 000 jaar⁵. Dit is een periode tussen twee ijstijden, gekenmerkt door diverse kleinere schommelingen van de zeespiegel. Om gedeelten van de kust te vrijwaren van overstromingen werden dijken gebouwd. De gemiddelde hoogte van de kustvlakte ligt tussen 3 en 5 m. Uitzondering hierop zijn de kustduinen, die hoogten kunnen aannemen tot meer dan 30 m (bv. Koksijde, De Hoge Blekker, 35 m)⁶. De kustvlakte maakt deel uit van een groter geheel dat loopt van het Franse Calais tot aan de Waddeneilanden in Nederland: een uiterst vlak gebied met dijken en duinen als enige reliëfelementen.

De polders hebben een microreliëf met kreekrudden (langgerekte ruggen met hoogten van 3 tot 4 m) en komgronden (depressies met een diepte van 1 tot 2 m). De kreekrudden hebben een stevige (zand)ondergrond, waarop de meeste (historische) boerderijen zijn gebouwd. Op basis van de diverse indijkingen wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- Oudland (8e-11e eeuw): vooral ten westen van de IJzer; het gebied tussen Oostende en Blankenberge en een klein stukje ten noorden van Damme;
 - Middelland (na 11e eeuw): overige polders met uitzondering van de insteek van Nieuwpoort en de insteek van het Zwin;
 - Nieuwland (18e-19e eeuw): indijking van de IJzer en het Zwin.
- Belangrijk zijn ook de droogmakerijen (drooggemaakte landen) van de Moeren en Meetkerke en de historische polders van Oostende.

Het gebied tussen de kustvlakte en de Leievallei bevat een opeenvolging van ruggen en depressies: het plateau van Izenberge; het plateau van Wijnendale; de cuesta van Oedelem (20 m); de depressie van Beernem; de cuesta van Hertsberge; de cuesta van Tielt (50 m)⁷; de depressie van Ardooi; de rug van Hooglede; de rug van Westrozebeke (50 m); de kamlijn van de Vlaamse heuvels (vormt een uitzondering met hoogten van 156 m (Kemmelberg), 143 m (Rode Berg) en 150 m (Zwarte Berg)⁸. In het westelijk deel domineren de verschillende getuigenheuvels ten zuiden van Ieper-Poperinge die doorlopen naar Frankrijk. De toppen van de heuvels worden gekenmerkt door ijzerzandsteen die veel weerstand biedt aan erosie. Het plateau van Izenberge komt overeen met een marien (in de zee gevormd) terras uit de Holsteinperiode (afzetting 200 à 300 000 jaar geleden in de voorlaatste interglaciaire periode).

De Vlaamse vallei is het resultaat van een uitschuring van materiaal tijdens de laatste interglaciaire periode en een opvulling met zand door een hevige windwerking tijdens de laatste ijstijd (Weichsel). Leie en Schelde hebben zich in de ijstijd dieper ingesneden tot een laagterras. Het laagterras wordt gekenmerkt door een microreliëf van dekzandruggen.

Het interfluvium Schelde-Leie loopt door naar Oost-Vlaanderen. De randen zijn sterk ingesneden. De topzone is een restant van het middenpleistocene, 60 m dikke terrasniveau (afzetting tijdens interglaciaire periode).

⁴ Ministerie van openbare werken, bestuur van de stedenbouw en ruimtelijke ordening: Richtplan voor de ruimtelijke ordening en ontwikkeling van de West-Vlaamse gewesten, 1968, p. 3.

⁵ Goossens D., Inleiding tot de geologie en geomorfologie van België, de Berg, Enschede, 1983, p. 167-219.

⁶ WES, Structuurplan Kustzone, deel I: analyse van de bestaande toestand en evolutie, Brugge, april 1992, p. 10.

⁷ WES, Structuurplan Zone Zuidoost, 1e fase: karakteristieken en knelpunten, behoeftenraming en visievorming, Brugge, 1995, p. 49.

⁸ Goossens D., Inleiding tot de geologie en geomorfologie van België, de Berg, Enschede, 1983.

2.2 Waterhuishouding

2.2.1 Oppervlaktewater (Zie IG Figuur 4)

Oppervlaktewater bepaalt mee de structuur van rivier- en beekvalleien en de dynamiek van activiteit- en binnen het stroomgebied. De stroomgebieden van West-Vlaanderen zijn de Schelde (met Leie, Mandel en kanaal Roeselare-Ooigem), de IJzer en de polders (met o.a. kanaal Brugge-Gent). Binnen de stroomgebieden worden de bevaarbare waterlopen gevoed door een fijnmazig vertakt waterlopenstelsel. Het oppervlaktewater dat gebruikt wordt voor de productie van drinkwater is gebonden aan waterproductiecentra. Ieder productiecentrum heeft een captatiegebied. Dit gebied geniet bijzondere bescherming op grond van de kwaliteitsdoelstellingen voor oppervlaktewater⁹.

Binnen West-Vlaanderen gaat het om¹⁰:

- Het captatiegebied van de drinkwaterproductiecentra in Woumen (De Blankaart), Dikkebus, Zillebeke en Verdrongen Weiden (Ieper). Het gebied hoort bij het bekken van de IJzer. Het situeert zich tussen de lijn gevormd door de West-Vlaamse heuvelrug van Westrozebeke-Diksmuide en de IJzer.
- Het captatiegebied van het drinkwaterproductiecentrum te Kluizen (Oost-Vlaanderen). Het gaat om het bekken van de Poekebeek. Op West-Vlaams grondgebied strekt dit captatiegebied zich uit op delen van de gemeenten Wingene, Tielt en Ruiselede.

2.2.2 Grondwater

De vorming van de fysische ruimtelijke structuur ligt aan de basis van het reliëf en de bodem. Ze is bepalend voor de zand- en klei-ontginningen en de grondwatervoorzieningen (zie ook RSV p. 98 en 104).

• kwetsbaarheid

Het grondwater is ruimtelijk structurerend voor menselijke activiteiten. Wanneer de mens het natuurlijk evenwicht verstoort bij de aan- of afvoer van grondwater, kan dit een invloed hebben op het gebied, zowel op de menselijke activiteiten die daar plaatsgrijpen als op andere gebieden die er via het grondwater mee in relatie staan. De doorlaatbaarheid van bovenliggende lagen en/of de watervoerende laag zelf¹¹ bepaalt de kwetsbaarheid van grondwater:

• winning

Aan de behoefte aan drinkwater in West-Vlaanderen wordt voor 33,4 % voldaan door de productie uit grondwater¹².

Het grondwater wordt geput uit¹³ :

- de kustduinen in De Panne, Koksijde, Bredene, Knokke-Heist voor de drinkwatervoorziening;
- zanden van het paniseliaan te Beernem, Snellegem en Zedelgem voor de drinkwatervoorziening;
- zanden van het landeniaan in de regio Roeselare-Kortrijk-Waregem voor industrieel gebruik;
- winning uit de karboonkalk in het zuiden van West-Vlaanderen;
- gronden aan de Schelde te Spiere-Helkijn en Avelgem. Het kanaal Kortrijk-Bossuit voedt het drinkwaterproductiecentrum van Harelbeke.

2.3 Bodem (Zie IG Figuur 5)

De samenstelling van de bodem is vooral het resultaat van de aanvoer van zand en leem vanuit het Kanaal tijdens de laatste ijstijd. Zand heeft een zwaardere korrel dan leem en werd minder ver landinwaarts geblazen.

De Vlaamse vallei was uitgeschuurd waardoor deze lage vlakte via het noorden (Brugge-Oedelem) kon worden opgevuld met zand¹⁴. West-Vlaanderen heeft dus, rekening houdend met het reliëf, van noordwest naar zuidoost een zandstreek, een zandleemstreek en een leemstreek. De polders, die pas in het laatste millennium hun huidige vorm kregen, bestaan hoofdzakelijk uit klei met aan de kust een duingordel.

⁹ Besluit van de Vlaamse executieve van 21 oktober 1987.

¹⁰ WES, Ruimtelijk sectoraal onderzoek van agrarische bedrijfsvoering in West-Vlaanderen, Brugge, maart 1998, p. 81-82.

¹¹ RSV, Informatief gedeelte, 1997, p. 98-99.¹¹

¹² RSV, Informatief gedeelte, 1997, p. 103.

¹³ De Smedt P., De hydrologie in 'Geografie van België', Gemeentekrediet, 1992, p. 218-239.

¹⁴ Maréchal R., De geologische structuur in "Geografie van België", Gemeentekrediet, 1992, p. 80-81.

De ruimtelijke planningscontext

I Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)

België heeft de bevoegdheid voor het beleid inzake ruimtelijke planning volledig overgelaten aan de gewesten Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Dit betekent dat het RSV als beleidsdocument van het Vlaamse Gewest het hoogste ruimtelijk juridisch kader is waarin een provinciaal ruimtelijk structuurplan zich situeert.

De schematische weergave van de structuurbepalende componenten op Vlaams niveau van belang voor West-Vlaanderen zijn weergegeven in **IG Figuur 6**.

2 Internationale plannen

Hoewel de initiatieven van hogere bestuursniveaus veeleer vrijblijvend en sterk afhankelijk zijn van politieke wil en overleg, moet men de ontwikkeling van het PRS West-Vlaanderen toch in de supranationale context zien. Overigens staat het RSV ook onder invloed van de ruimtelijke planning op het internationale niveau.

2.1 Het Europees Ruimtelijk OntwikkelingsPerspectief (EROP)

Sinds het begin van de jaren negentig werkt de Europese Unie aan een coherent referentiekader voor de Europese, nationale en regionale overheden bevoegd voor ruimtelijke ordening. Dit leidde onder meer tot de studierapporten Europa 2000 (1991) en Europa 2000+ (1994). In mei 1999 keurden de lidstaten van de Europese Unie te Potsdam het Europees Ruimtelijk OntwikkelingsPerspectief (EROP of ESDP) definitief goed. Het EROP is een globaal richtsnoer (uitdrukkelijk een perspectief en niet een plan) dat zich vooral op bestaande beleidskaders richt en de ruimtelijke afstemming tracht te bevorderen. Het ligt in de bedoeling om de principes van het EROP in de toekomst te laten doordringen in de Europese ondersteuningsprogramma's en in de nationale beleidsdocumenten. Enkele belangrijke Europese ondersteuningsprogramma's die momenteel lopen zijn het Doelstelling 2-Kustvisserijgebied en het Doelstelling 5b-Phasing Out programma voor de Westhoek en de Middenkust.

2.2 De Tweede Benelux-Structuurschets

De Benelux was al eerder dan de Europese Unie actief op het vlak van het beleid rond ruimtelijke ordening van zijn lidstaten. In 1984 werd een eerste Globale Benelux-Structuurschets voor ruimtelijke ordening uitgewerkt. Het Comité van Ministers van de Benelux stelde de Tweede Benelux-Structuurschets vast in 1997¹⁵. Deze structuurschets koppelt visie en concepten aan een aantal beleidsopties. Het document is als een beleidsaanbeveling vastgelegd in het Unieverdrag van de Benelux. De Benelux-visie sluit nauw aan bij het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Belangrijke elementen zijn het streven naar een duurzame ontwikkeling, ruimtelijke diversiteit en samenhang. De provincie West-Vlaanderen valt in zijn geheel in de deelruimte Benelux delta. Dit is een grensoverschrijdend gebied rond de monding van de Schelde, Rijn en Maas met belangrijke natuurlijke waarden. Het gebied heeft tevens een hoge graad van verstedelijking, een netwerk van hoogwaardige zeehavens, regionale complexen van intensieve landbouw, een zeer dicht net van infrastructuur en een concentratie van internationale functies en activiteiten¹⁶.

¹⁵ Ruimte voor Samenwerking, Tweede Benelux Structuurschets, Beslisnota, Brussel, 1997. Voor een samenvattende bespreking zie WES, Voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen, Zone Zuidwest, Brugge 1997.

¹⁶ Projectbureau, Tweede Benelux Structuurschets, Ruimte voor Samenwerking, concept, 1996.

3 Aangrenzende plannen

3.1 Wallonië

3.1.1 Project de Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)

In tegenstelling tot Vlaanderen waar de Provincies werden aangeduid voor het opmaken van ruimtelijke structuurplannen, werd Wallonië in zijn geheel als 'streek' aangesteld voor de ontwikkeling van een globaal ruimtelijk structuurplan. Voor de provincie Henegouwen die grenst aan West-Vlaanderen geldt de structuurplanning op het Waalse niveau.

In Wallonië is de ruimtelijke beleidsvisie vastgelegd in een Gewestelijk Ruimtelijk Ontwikkelingsplan (Project de Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)). Dit plan bevat volgende onderdelen:

- een evaluatie van de sociale, economische, patrimonium- en milieugebonden behoeften, evenals een analyse van de beperkingen en mogelijkheden van het grondgebied;
- de algemene doelstellingen op het vlak van harmonisatie van de activiteiten, mobiliteit, spaarzaam bodembeheer, behoud en ontwikkeling van het patrimonium;
- de aangewezen opties en de sectorale doelstellingen die moeten worden verwezenlijkt, met name op het vlak van mobiliteit, uitrusting en infrastructuur van supraregionaal en regionaal belang.

Na het doorlopen van de goedkeuringsprocedure werd dit document goedgekeurd door de Waalse Regering eind mei 1999. Dit ontwikkelingsplan heeft een indicatieve draagwijdte.

3.2 Frankrijk

3.2.1 Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire (SNADT)

Op het nationale niveau hanteert Frankrijk het Schéma National d'Aménagement et de Développement du Territoire (SNADT) met een ruimtelijke visie voor de periode tot het jaar 2015. Voor het uitwerken van dit plan wordt een beroep gedaan op de inbreng van het intermediaire (regionale) niveau.

3.2.2 Schéma Régional d'Aménagement du Territoire

Sedert enige tijd bereidt men de opmaak voor van een Schéma Régional d'Aménagement du Territoire voor de région Nord-Pas-de-Calais die grenst aan West-Vlaanderen. Het bestuursniveau van de departementen (Nord en Pas-de-Calais) is niet actief in de ruimtelijke planning op het bovenlokale niveau.

3.2.3 Schéma Directeur de Lille Métropole

Onder leiding van het Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (een samenwerkingsverband van diverse steden en gemeenten, het département du Nord en de Région Nord-Pas-de-Calais) werkte men vanaf het begin van de jaren '90 aan een ruimtelijk ontwikkelingsplan voor het arrondissement Lille. Hoewel er duidelijk een ruimtelijke visie wordt ontwikkeld, is het ook een reconversieplan dat sterk gericht is op de sociaal-economische ontwikkeling van de grootstad. De betrokken instanties keurden het Schéma Directeur goed in december 1997¹⁷. Op 18 april 2000 werd dit document weer afgekeurd¹⁸.

¹⁷ Syndicat mixte etc., Lille Métropole en 2015? Le Schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, Lille, 1997.

¹⁸ Le Métropolitain nr. 36, november 2000.

3.3 Nederland

3.3.1 Streekplan Zeeland

Midden jaren negentig werd in de Nederlandse provincie Zeeland besloten tot een herziening van het Streekplan Zeeland uit 1988. Het vernieuwde plan omvat ontwikkelingsperspectieven en een aangepaste visie (gewenst inrichtings- en vestigingsbeleid) voor de verscheidene ruimtelijke componenten en een gedeelte met plantoepassing, uitvoering en uitwerking per deelruimte. De Provinciale Staten van Zeeland keurden het nieuwe Streekplan Zeeland goed in september 1997¹⁹.

3.4 Oost-Vlaanderen

3.4.1 Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Zoals in West-Vlaanderen, maakt ook de Provincie Oost-Vlaanderen een provinciaal ruimtelijk structuurplan op. Midden 1999 verscheen in dit kader een concept van het Informatief Gedeelte. Het document bevat de beschrijving, analyse en evaluatie van de bestaande ruimtelijke structuur en het gevoerde ruimtelijk beleid. In april 2000 werd een eerste concept van Richtinggevend Gedeelte voorgelegd.

3.5 Grensoverschrijdende samenwerking

3.5.1 Project Grootstad

Grootstad staat voor **GR**ensoverschrijdend **O**ntwikkelings- en **O**rdeningsschema - via **T**erra - **S**chéma **T**ransfrontalier d'**A**ménagement et de **D**éveloppement²⁰.

COPIT, een samenwerkingsverband van intercommunales aan beide zijden van de Belgisch-Franse grens, leidt dit project. Doel is het opmaken van een grensoverschrijdend ontwikkelings- en ordeningsschema dat aanbevelingen kan doen aan de bestaande strategische en ruimtelijke planningprocessen (waaronder het Schéma Directeur de Lille Métropole, het SDER van het Waalse Gewest, het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen). Momenteel wordt gewerkt aan de analyse van bestaande strategieën en evoluties. In een afrondende fase zullen concrete acties worden voorgesteld.

4 Provinciale beleidsplannen

Sectorale beleidsdocumenten, studies of andere relevante publicaties kunnen randvoorwaarden scheppen voor het structuurplanningsproces. Interpretatie van deze elementen leidt tot een ruimtelijk-sectorale onderbouwing en is doorlopend in het structuurplan verwerkt.

5 Juridische context

Naast het bindend gedeelte van het RSV vormt een grote verzameling wetten en decreten het juridische kader voor de ontwikkeling van de gewenste ruimtelijke structuur van de provincie.

Het gewestplan is een belangrijk element van het juridisch kader. De provincie wordt bedekt door zeven gewestplannen. Een overzicht van de gewestplannen met hun wijzigingen is weergegeven in de tabel op de volgende pagina:

¹⁹ Provincie Zeeland, Streekplan Zeeland, s.l., 1997.

²⁰ Grensoverschrijdend Atelier Transfrontalier; Bouwen aan een grensoverschrijdende metropool, Lille, s.d.

Gewestplanwijzigingen Kortrijk	
Definitieve vaststelling	
Datum	BS
14-12-94	04-03-95
11-01-95	25-30-95
09-07-96	20-09-96
10-11-98	27-04-99
23-07-98	29-10-98
ontwerpplan (openbaar onderzoek afgerond)	
28-04-00	29-06-00

Gewestplanwijzigingen Oostende-Middenkust	
Definitieve vaststelling	
Datum	BS
09-11-94	10-01-95
25-01-95	31-08-95
ontwerpplan (openbaar onderzoek afgerond)	
08-06-99	25-09-99

Gewestplanwijzigingen Veurne	
Definitieve vaststelling	
Datum	BS
09-12-92	04-05-93
25-01-95	22-04-95
11-06-96	09-11-96
09-02-99	03-08-99
09-02-99	07-08-99

Gewestplanwijzigingen Brugge-Oostkust	
Definitieve vaststelling	
Datum	BS
05-04-95	12-07-95
19-09-96	06-11-96
08-07-97	31-10-97

Gewestplanwijzigingen Ieper-Poperinge		
Definitieve vaststelling		
Datum	BS	
18-11-92	11-03-93	
20-01-95	25-03-95	
11-06-96	05-11-96	
ontwerpplan (openbaar onderzoek afgerond)		
04-3-97	29-06-97	vervallen

Gewestplanwijzigingen Diksmuide-Torhout		
Definitieve vaststelling		
Datum	BS	
25-01-95	22-04-95	
28-07-95	12-09-95	
13-03-96	05-07-96	
23-09-97	08-11-97	
09-02-99	16-04-99	geschorst op 01-12-99

Gewestplanwijzigingen Roeselare-Tielt		
Definitieve vaststelling		
Datum	BS	
23-11-94	28-12-94	
25-01-95	22-04-95	
19-04-95	03-08-95	deels geschorst
13-12-95	08-03-96	
15-12-98	05-02-99	
15-12-98	18-02-99	

De bestaande ruimtelijke deelstructuren in West-Vlaanderen

I Bestaande ruimtelijke nederzettingstructuur

I.1 Omschrijving

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

I.2 Kenmerken

De kenmerken van de nederzettingstructuur worden weergegeven aan de hand van de bevolkingsomvang en -spreiding, het bebouwingspatroon in West-Vlaanderen, de typering van stedelijke centra en dorpen, het woningenpatrimonium en de vorming van regionale woonmarkten.

I.2.1 Bevolkingsomvang en spreiding

De bevolkingsaantallen

IG Figuur 7 geeft een beeld van het aantal inwoners op het niveau van de stedelijke centra en dorpscentra. Tabel I geeft per gemeente het aantal inwoners weer. West-Vlaanderen telt op 1 januari 1997 volgens het Rijksregister 1 123 786 inwoners. Dit is 19,1 % van de hele Vlaamse bevolking²¹. Brugge is met 115 500 inwoners, qua bevolking, de grootste gemeente in West-Vlaanderen. De stedelijke centra Kortrijk, Oostende en Roeselare hebben een soortgelijk aantal inwoners (60 000 à 90 000 inwoners). Verder blijkt dat het aantal inwoners van de gemeenten aan de Leie-as, Izegem, Knokke-Heist en Ieper schommelt rond 30 000. De gemeenten in de Westhoek worden gekenmerkt door hun lage inwonersaantallen, met het minste aantal inwoners in Mesen (995 inwoners).

Tabel I: Aantal inwoners per fusiegemeente, 1 januari 1997

Gemeente	Aantal inwoners				
		Ieper	35 257	Oostkamp	21 078
		Ingelmunster	10 694	Oostrozebeke	7 261
Alveringem	4 744	Izegem	26 482	Oudenburg	8 665
Anzegem	13 479	Jabbeke	13 411	Pittem	6 626
Ardoois	9 640	Knokke-Heist	32 660	Poperinge	19 277
Avelgem	9 018	Koekelare	8 070	Roeselare	53 611
Beernem	14 423	Koksijde	19 395	Ruiselede	5 104
Blankenberge	17 414	Kortemark	12 213	Spiere-Helkijn	1 881
Bredene	13 469	Kortrijk	75 639	Staden	10 921
Brugge	115 500	Kuurne	12 909	Tielt	19 365
Damme	10 893	Langemark-Poelkapelle	7 577	Torhout	18 692
De Haan	11 200	Ledegem	9 349	Veurne	11 607
De Panne	9 975	Lendelede	5 448	Vleteren	3 592
Deerlijk	11 399	Lichtervelde	8 256	Waregem	35 750
Dentergem	7 676	Lo-Reninge	3 164	Wervik	17 841
Diksmuide	15 353	Menen	32 201	Wevelgem	31 105
Gistel	10 611	Mesen	995	Wielsbeke	8 644
Harelbeke	26 148	Meulebeke	11 004	Wingene	12 321
Heuvelland	8 468	Middelkerke	16 154	Zedelgem	21 681
Hooglede	9 647	Moorslede	10 760	Zonnebeke	11 382
Houthulst	8 908	Nieuwpoort	10 169	Zuienkerke	2 762
Ichtegem	13 205	Oostende	68 049	Zwevegem	23 324

bron: WES, mei 1998

²¹ WES, Onderzoek van bevolking en huishoudens in West-Vlaanderen, mei 1998, p. 1.

De bevolkingsdichtheid

West-Vlaanderen heeft een lage gemiddelde bevolkingsdichtheid vergeleken met Vlaanderen (357 inwoners per km² in 1995 tegenover 434 voor Vlaanderen). Enkel Limburg (319) heeft een lagere bevolkingsdichtheid.

Ook in vergelijking met het aangrenzende Noord-Frankrijk (Département du Nord) met een bevolkingsdichtheid van ca. 450 inwoners per km², heeft West-Vlaanderen een lage bevolkingsdichtheid. Vooral de agglomeratie Rijsel-Roubaix-Tourcoing scoort hoog, hoewel de stad Rijsel zelf nauwelijks meer dan 172 000 inwoners telt (6 700 inwoners per km²). De 'unité urbaine', met nagenoeg één miljoen inwoners, haalt een dichtheid van 2 450 inwoners per km².

De vier regionaalstedelijke centra van West-Vlaanderen hebben een hoge bevolkingsdichtheid. Brugge ligt qua dichtheid geïsoleerd ten opzichte van zijn buurgemeenten. Voor Kortrijk geldt dit niet. Ook de aanpalende gemeenten hebben in het Kortrijkse een bevolkingsdichtheid die hoger ligt dan het gemiddelde.

Oostende en Bredene hebben een zeer hoge bevolkingsdichtheid. Oostende heeft de hoogste bevolkingsdichtheid van West-Vlaanderen. Middelkerke (fusiegemeente) sluit aan bij de andere gemeenten van het arrondissement Oostende.

In het arrondissement Roeselare hebben Roeselare, Izegem en Ingelmunster meer dan 800 inwoners per km².

In het arrondissement Tielt hebben de gemeenten een wat lagere bevolkingsconcentratie. Het arrondissement zit als het ware opgesloten in de as Brugge-Roeselare-Kortrijk.

In de Westhoek-arrondissementen is de bevolkingsdichtheid nog lager. De Westhoek is duidelijk te onderscheiden van de rest van West-Vlaanderen. De kustgemeenten zonderen zich af van de achterliggende gemeenten, zowel in het arrondissement Veurne als in het arrondissement Oostende (stad Oostende en Bredene) en in het arrondissement Brugge (Knokke-Heist en Blankenberge).

1.2.2 De evolutie van het aantal huishoudens

In West-Vlaanderen is de natuurlijke aangroei (geboorten min sterfte), zoals in alle provincies, sterk teruggelopen. De omkering van negatieve naar positieve migratiesaldi (d.w.z. er komen meer mensen in de provincie wonen dan dat er weggaan), heeft tot gevolg dat de toename van de bevolking in West-Vlaanderen sinds jaren even sterk bepaald wordt door de migratiesaldi als door de natuurlijke aangroei.

Er is een verschillend verloop en er zijn verschillen in natuurlijke aangroei en migratiesaldi tussen de provincies. De provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant hebben permanente positieve migratiesaldi (vestigingsoverschot). In Oost-Vlaanderen en Limburg wisselden periodes van negatieve en positieve migratiesaldi elkaar af. West-Vlaanderen kent sinds geruime tijd voortdurend toenemende vestigingsoverschotten. Ook in West-Vlaanderen zijn er aanzienlijke verschillen in het bevolkingsverloop. Die worden eveneens bepaald door verschillen in natuurlijke aangroei en migratiesaldi.

De natuurlijke aangroei per 1 000 inwoners is overal gering. In het arrondissement Oostende is de natuurlijke aangroei sinds 1980 (met uitzondering tussen 1988 en 1991) steeds negatief geweest. In het arrondissement Veurne worden af en toe negatieve saldi genoteerd, maar vanaf 1993 is dit jaar na jaar het geval. Het verschil in het bevolkingsverloop wordt overwegend bepaald door de migratiesaldi.

Tabel 2 toont belangrijke vestigingsoverschotten in de kustarrondissementen sinds de jaren zeventig. Voor de arrondissementen Oostende en Brugge was dit reeds het geval in de jaren vijftig en zestig. Het arrondissement Veurne heeft vanaf de jaren zeventig vestigingsoverschotten, terwijl er voorheen, vooral in de jaren vijftig, vertreksaldi waren. Het migratiesaldo per 1 000 inwoners was in het kleine arrondissement Veurne (waar ca. 71 % van de bevolking in de kustgemeenten woont) uitzonderlijk groot in de jaren tachtig en zelfs in de jaren negentig. De arrondissementen Veurne en Oostende hebben sinds 1981 het grootste migratiesaldo van alle Vlaamse arrondissementen.

Tabel 2: Evolutie van de bevolkingscomponenten, jaargemiddelden per 1000 inwoners, per arrondissement, 31 december 1947 - 1 januari 1997

(jaargemiddelden) per 1000 inwoners	Arrondissementen								W-VL	VL
	Brugge	Oostende	Veurne	Kortrijk	Roeselare	Tielt	Diksmuide	Ieper		
Geboorten										
31 dec. 1947-31 dec. 1961	18,0	17,8	17,5	18,6	18,4	18,8	18,6	18,2	18,3	18,6
31 dec. 1961-31 dec. 1970	17,2	16,6	16,0	17,7	17,8	17,1	17,9	16,8	17,3	17,0
31 dec. 1970-1 maart 1981	13,1	12,0	12,3	14,0	13,8	13,4	12,3	13,4	13,2	13,1
1 maart 1981-1 maart 1991	11,6	11,1	12,0	12,4	12,2	12,3	12,4	12,7	12,0	11,8
1 jan. 1991-1 jan. 1997	11,2	10,8	11,3	12,0	11,7	12,0	12,0	12,2	11,6	11,5
Sterfte										
1947-1961	10,5	10,4	11,5	10,1	10,0	10,0	11,5	11,6	10,5	10,4
1961-1970	10,6	11,2	12,2	10,5	10,3	10,2	11,9	11,7	10,8	10,9
1970-1981	10,4	11,5	11,8	10,6	10,3	10,4	11,2	11,6	10,8	10,7
1981-1991	10,1	11,4	11,2	10,2	9,8	10,6	10,8	11,0	10,5	10,1
1991-1997	10,1	11,8	11,0	9,8	9,7	10,0	10,7	10,4	10,3	9,7
Natuurlijk accres										
1947-1961	+7,5	+7,4	+6,1	+8,6	+8,5	+8,8	+7,1	+6,6	+7,8	+8,2
1961-1970	+6,6	+5,4	+3,7	+7,2	+7,4	+6,8	+6,0	+5,1	+6,4	+6,1
1970-1981	+2,7	+0,5	+0,4	+3,3	+3,5	+3,0	+1,1	+1,8	+2,4	+2,4
1981-1991	+1,5	-0,3	+0,9	+2,1	+2,4	+1,6	+1,6	+1,7	+1,6	+1,7
1991-1997	+1,1	-1,0	+0,3	+2,2	+2,0	+2,0	+1,3	+1,8	+1,3	+1,8
Migratiesaldi										
1947-1961	-	+0,9	-2,8	-1,0	-3,2	-7,7	-7,4	-7,0	-2,5	-1,1
1961-1970	+3,6	+2,5	-0,5	+0,4	-1,4	-5,5	-7,2	-4,5	-0,3	+1,4
1970-1981	+2,2	+1,1	+1,4	-0,5	-1,1	-1,7	-4,1	-3,1	-0,2	+1,4
1981-1991	+2,3	+4,5	+9,6	-0,4	-1,8	-0,1	-2,4	-1,5	+1,0	+0,8
1991-1997	+1,8	+5,4	+8,0	-0,8	+0,3	+1,1	+0,2	-1,3	+1,3	+2,0
Totaal accres										
1947-1961	+7,5	+8,3	+3,3	+7,6	+5,3	+1,2	-0,3	-0,3	5,3	+7,1
1961-1970	+10,2	+7,9	+3,2	+7,6	+6,0	+1,3	-1,2	+0,6	+6,1	+7,5
1970-1981	+4,9	+1,6	+1,8	+2,8	+2,4	+1,3	-3,0	-1,3	+2,2	+2,0
1981-1991	+3,8	+4,2	+10,5	+1,7	+0,6	+1,5	-0,8	+0,2	+2,5	+2,4
1991-1997	+2,8	+4,3	+8,2	+1,3	+2,3	+3,1	+1,5	+0,5	+2,6	+3,7

(a) Vlaanderen, exclusief Halle-Vilvoorde, voor de periode 1947-1961.

Bron: WES, 1998

Volgens de Volks- en woningtelling van 1 maart 1991 waren er in West-Vlaanderen 419 997 gezinnen of particuliere huishoudens. Volgens het Rijksregister zijn er op 1 januari 1997 in West-Vlaanderen 443 005 gezinnen.

De gemiddelde gezinsgrootte in West-Vlaanderen is momenteel 2,54. In de kustgemeenten is ze veel kleiner (2,21), met minimale waarden voor Oostende (2,1) en Blankenberge (2,15).

In de periode 1981-1991 steeg het totaal aantal gezinnen in West-Vlaanderen met 44 016, of circa 11,7 %. In de periode 1991-1997 is er in West-Vlaanderen een toename met 17 463 gezinnen of 4,1 % (Vlaanderen 4,8 %). Er zijn wel verschillen in de provincie. Waar de procentuele toename voor heel West-Vlaanderen 4,1 % bedraagt, is dit voor de kustgemeenten 6,2 %, weliswaar met een interne differentiatie (oostkust ca. 8 %, middenkust ca. 5 % en westkust ca. 11 %).

In de gemeenten en de deelgemeenten is er een gevoelige differentiatie in de evolutie van het aantal huishoudens. Dit houdt onder meer verband met de ligging en de ontsluiting van de (deel)gemeente, de kwaliteit van de woonmogelijkheden en van de woonomgeving, het voorzieningenaanbod, de tewerkstellingsmogelijkheden.

Tabel 3 : Evolutie van het aantal huishoudens volgens het Rijksregister (RR), 1991-1997

Volkstelling	01/03/1991	01/01/1991	01/01/1992	01/01/1993	01/01/1994	01/01/1995	01/01/1996	01/01/1997	Index RR '91-'97
Vlaamse Gewest	2 203 038	2 226 547	2 245 483	2 263 363	2 278 032	2 296 008	2 312 954	2 333 799	5,94%
Het Rijk	3 953 125	4 000 522	4 023 671	4 051 693	4 071 024	4 094 587	4 115 809	4 147 329	4,91%
West-Vlaanderen	419 997	425 542	429 533	431 527	434 260	437 397	439 634	443 005	5,48%
Arrondissementen									
Brugge	102 687	105 186	106 232	105 453	105 798	106 477	107 253	108 169	5,34%
Diksmuide	16 870	16 918	17 099	17 260	17 353	17 479	17 546	17 703	4,94%
Ieper	37 758	37 776	38 010	38 289	38 496	38 789	39 076	39 330	4,16%
Kortrijk	102 981	104 998	105 906	106 545	107 157	107 620	107 087	107 574	4,46%
Oostende	58 256	59 051	59 544	60 031	60 425	60 875	61 323	61 732	5,97%
Roeselare	49 934	49 926	50 463	51 001	51 478	51 977	52 532	52 991	6,12%
Tielt	30 356	30 363	30 667	30 980	31 262	31 563	31 901	32 241	6,21%
Veurne	21 155	21 324	21 612	21 968	22 291	22 617	22 916	23 265	9,97%
Kustgemeenten									7,00%
Oostkust	21 479	21 574	21 891	22 201	22 391	22 496	22 676	22 891	6,57%
Middenkust	46 951	47 723	48 103	48 431	48 695	48 990	49 316	49 588	5,62%
Westkust	15 405	15 534	15 787	16 124	16 426	16 695	16 953	17 224	11,81%

Bron: WES, 1998

1.2.3

Een ongelijkmatig patroon van lintbebouwing, verspreide bebouwing en geconcentreerde bebouwing

Volgens het Kadaster²² is de geurbaniseerde oppervlakte²³ in West-Vlaanderen geringer dan in elk van de andere Vlaamse provincies. Op 1 januari 1995 bedroeg de geurbaniseerde oppervlakte in West-Vlaanderen 22,8 % tegenover gemiddeld 27,3 % in Vlaanderen²⁴.

West-Vlaanderen is het meest open gebied van Vlaanderen, zowel kwantitatief als naar voorkomen.

Binnen West-Vlaanderen zijn er grote verschillen in verstedelijking. Het arrondissement Kortrijk (36,4 %) is na het arrondissement Antwerpen (46,1 %) het meest verstedelijkte arrondissement van Vlaanderen. De arrondissementen Diksmuide (12,4 %) en Ieper (14,4 %) zijn de minst verstedelijkte in Vlaanderen. Deze vaststelling geldt zowel bij een enge als bij een ruime definitie van de geurbaniseerde oppervlakte²⁵.

Ook de toename van het ruimtebeslag is verhoudingsgewijs het laagst in West-Vlaanderen. In de periode 1980-1995 is de geurbaniseerde oppervlakte (in ruime zin) in West-Vlaanderen gestegen van 17,5 % tot 22,8 %. De toename betrof 5,3 % van de kadastrale oppervlakte; het gemiddelde voor Vlaanderen was 6,1 %.

De aangroei van de geurbaniseerde oppervlakte (in ruime zin) in de periode 1980-1995 vertoonde in West-Vlaanderen aanzienlijke verschillen. Het arrondissement Kortrijk (+9,1 %) is koploper. De arrondissementen Diksmuide (+2,4 %) en Veurne (+2,6 %) hadden de laagste aangroei van alle Vlaamse arrondissementen²⁶.

De problematiek van de open ruimte is een element van kwalitatieve en kwantitatieve aard. De wijze waarop de open ruimte wordt aangetast, speelt ook een belangrijke rol. Een ongeordende ontwikkeling met grote versnippering roept een beeld op van volheid.

De bijna overal aanwezige lintbebouwing en de veel voorkomende verspreide bebouwing versterken dit beeld overal in Vlaanderen.

Ook West-Vlaanderen is getekend door lintbebouwing (en niet-agrarische, verspreide bebouwing) maar globaal minder dan de andere provincies. Uit **IG Figuur 8** blijkt dat vooral de Westhoek en de kustpolders (naast delen van de Kempen, de Vlaamse Ardennen, het Pajottenland, Haspengouw en de Polders in het noorden van Oost-Vlaanderen)²⁷ betrekkelijk vrij bleven van lintbebouwing, in tegenstelling tot het gebied Roeselare-Kortrijk-Leievallei.

In de Westhoek is er minder lintbebouwing dan in de rest van West-Vlaanderen. De kleinstedelijke gebieden kampen er minder met geringe randstedelijke woningdichtheden (bv. 12 woningen per hectare).

De commerciële lintbebouwing, de laatste jaren sterk beeldbepalend in Vlaanderen, heeft zich ook in West-Vlaanderen ontwikkeld.

De commerciële lintbebouwing heeft zich vooral ontwikkeld aan de vroegere hoofdwegen, zoals Menen-Roeselare-Torhout, Kortrijk-Brugge, Kortrijk-Gent, waar ze ruimtelijk uit de hand gelopen is.

²² Bij het Kadaster gecatalogeerd onder de codes IDI, IJ, IK, IL, IMNOP, 2 en 5. Het Kadaster heeft in de eerste plaats een fiscale opdracht en levert als secundaire bron voor de hier beoogde benadering dan ook geen volkomen accuraat overzicht. Voor een vergelijking op het niveau van provincies is de bron echter bruikbaar.

²³ De ruime definitie van de geurbaniseerde oppervlakte omvat alle bebouwde percelen, onbebouwde percelen, tuinen en parken, recreatie, nijverheidsgronden, vliegvelden, militaire terreinen, gekadastrerde waters, gekadastrerde wegen en de niet-gekadastrerde oppervlakte (het openbaar wegennet, pleinen, grote rivieren).

²⁴ In de Conceptnota van mei 1996 van de Tweede Benelux Structuurschets stelt men (op basis van gegevens van Eurostat) dat ongeveer 24,4 % van de oppervlakte van Vlaanderen verstedelijkt is tegenover gemiddeld 13% voor de Benelux (p. 21).

²⁵ Bij een 'enge' definitie worden tuinen en parken, gekadastrerde waters en de niet-gekadastrerde oppervlakte als niet-geurbaniseerde oppervlakte beschouwd.

²⁶ Met deze verhoudingscijfers wordt geen uitspraak gedaan over de mate van intensief dan wel extensief ruimtegebruik (in relatie met ruimtebeslag voor wonen, bedrijventerreinen en andere). Het is trouwens bekend dat er in het algemeen een negatieve correlatie bestaat tussen de bevolkingsdichtheid en de verstedelijkte oppervlakte per inwoner (vergelijk: E. Van Hecke, *Stad en platteland: aanspraak op de ruimte*, in: *Agrarisch versus niet agrarisch bodemgebruik*, Centrum voor Landbouw-Economisch Onderzoek, mei 1984).

²⁷ Zie onder meer: LARNOE G., *Lintbebouwing in het Vlaamse Gewest*, in: *Planologisch Nieuws*, 1993, nr. 3, p. 271-272 met kaart in bijlage.

1.2.4 Typering van concentraties van woonbebouwing Zie IG Figuur 9.

Stedelijke centra

Een wetenschappelijke selectie van Vlaamse steden naar hiërarchie is opgemaakt door E. Van Hecke m.m.v. H. Van Der Haegen²⁸: 'Hiërarchie van de stedelijke kernen in Vlaanderen', studie opgemaakt in opdracht van AROHM, mei 1997.

Voor West-Vlaanderen worden de volgende grote, regionale en kleine steden geselecteerd.

- Grote stad (niveau 1)
geen
- Regionale stad (niveau 2)
Brugge, Kortrijk, Oostende, Roeselare
- Goed uitgeruste kleine stad (niveau 3A)
Ieper, Tielt, Knokke-Heist, Waregem
- Behoorlijk uitgeruste kleine stad (niveau 3B)
Veurne, Torhout
- Slecht uitgeruste kleine stad (niveau 3C)
Menen, Poperinge, Blankenberge, Izegem, Diksmuide

Concentraties van woonbebouwing in de open ruimte

Op basis van de NIS-gegevens, de wetenschappelijke analyse en de kaart van "Van der Haegen & Pattyn" en de kaart 'Atlas van België'²⁹, en de studies van de voorontwerpen van het PRS-WV worden concentraties van woonbebouwing in het buitengebied onderverdeeld in onderstaande categorieën³⁰:

1. HK = hoofdkern
2. GK = gewone kern
3. G = gehucht

• **Criteria voor hoofdkern**

Een nederzetting is een hoofdkern als:

- de nederzetting een onafhankelijke kern is op de kaart 'Spreiding en primair relatiepatroon van de Belgische nederzettingen 1980' en deze kern (afgebakend als NIS-woonkern 1991) meer dan 1 000 inwoners telt volgens het Rijksregister 1997;
- het gaat om de centrale nederzetting van een deelgemeente, waarbij de deelgemeente meer dan 2 000 inwoners telt volgens het Rijksregister 1997.

• **Criteria voor gewone kern**

Een nederzetting is een gewone kern als:

- de nederzetting een onafhankelijke kern is op de kaart 'Spreiding en primair relatiepatroon van de Belgische nederzettingen 1980' en deze kern (afgebakend als NIS-woonkern 1991) minder dan 1 000 inwoners telt volgens het Rijksregister 1997;
- de nederzetting een afhankelijke kern is op de kaart 'Spreiding en primair relatiepatroon van de Belgische nederzettingen 1980' en deze kern aangeduid is als woongebied op het gewestplan;
- het gaat om de centrale nederzetting van een deelgemeente, waarbij de deelgemeente minder dan 2 000 inwoners telt volgens het Rijksregister 1997 en de nederzetting zelf (afgebakend als NIS-woonkern 1991) meer dan 300.

• **Overige concentraties van bebouwing**

De overige, niet voorkomend als NIS-kern (1991) en afhankelijke kern (op de kaart 1980), worden voorlopig beschouwd als 'gehuchten'.

²⁸ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, p. 197

²⁹ In het Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (p. 400) wordt aangegeven dat voor de basis van selectie van hoofddorpen de wetenschappelijke analyse dient gebruikt te worden in de documenten 'De invloedssferen der centra en hun activiteitenstructuren' opgemaakt door M. Goossens en H. Van der Haegen in de Atlas van België, en 'De spreiding en het relatiepatroon van de Belgische nederzettingen in 1980 met kaarten buiten tekst' opgemaakt door H. Van Der Haegen, M. Pattyn en S. Rousseau. In het PRS worden deze bronnen gebruikt om woonbe- bouwingsconcentraties te typeren. Deze typering vormt de basis van de selectie van hoofddorpen en woonkernen in het richtinggevend gedeelte. De relatie tussen typering en selectie komt uitgebreid aan bod in Tussentijds Document 3 van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan in opmaak, juni 1999, deel 2, p. 74-88

³⁰ zie ook prof. dr. P. Saey, lic. J. Janssens, lic. N. Van Nuffel, Eindrapport tweede fase, deel 1b, selectie van hoofddorpen en woonkernen, werkwijze, p. 2-4.

I.2.5 Woningenpatrimonium

Bouwkundige kwaliteit en basiswooncomfort

In het zuiden van de provincie (arrondissementen Kortrijk, Roeselare en Tielt) is ca. 40 % van het woningbestand van voor 1945. De erfenis van de negentiende-eeuwse volkshuisvesting is vooral in het Kortrijkse en in Menen goed zichtbaar; minder nadrukkelijk dan in Gent maar met een soortgelijke problematiek (beluiken, kleine arbeiderswoningen zonder comfort en met geringe bouwfysische kwaliteiten).

De woningbouw van het interbellum (met de wederopbouw na de Eerste Wereldoorlog) is vooral in het Roeselaarse te vinden. Deze woningen zijn slechts in geringe mate vernieuwd. Deze categorie kampt reeds met bouwfysische en comfortproblemen (gebrekkige vochtwering, veroudering en laag niveau van technische uitrusting). Deze problemen zullen tijdens de planperiode erger worden.

In het arrondissement Tielt dateert ca. 20 % van het woningbestand van voor 1900. Daarom moet een relatief groot aandeel woningen gesloopt worden³¹.

In het kustgebied is het aandeel nieuwbouw in het totale woningbestand vrij hoog. De kustgemeenten, met 17 % van de totale bevolking van West-Vlaanderen, realiseerden in de jaren 1977-1989 (Kadaster) 40 % van de nieuwbouwwoningen. De bebouwing is er compact (verticale verdichting of appartementenbouw) met duidelijke verschillen tussen de gemeenten.

Ook hier laat de kwaliteit van het woningbestand te wensen over. Het aantal te slopen bewoonde woningen bedroeg volgens het Voorontwerp Structuurplan Kustzone³² ongeveer 8.800. Ongeveer 700 leegstaande woningen waren voor de sloop aangemerkt. Aan het tempo van slopen van de jaren tachtig zou dit nog ca. twintig jaar vergen. Het aantal te verbeteren woningen (leegstaand of bewoond) met zware gebreken werd in het voorontwerp geraamd op meer dan 20.000.

In het westen van de provincie zijn er veel bewoonde woningen zonder klein comfort (meer dan 15 000). Ongeveer twee derde hiervan ligt in dorp of stad. De oorzaak is de grootschalige verwoesting van het woningbestand tijdens de Eerste Wereldoorlog, gevolgd door de wederopbouw tijdens het interbellum. De wederopbouw was vrij sober en qua (sanitair) comfort nogal rudimentair opgevat³³.

Deze woningen zijn slechts in geringe mate vernieuwd terwijl de eisen qua wooncomfort zeer sterk zijn geëvolueerd. Veel bewoonde woningen hebben ook bouwkundige problemen (zoals gebrekkige vochtwering, kwaliteit van het schrijnwerk, veroudering van de technische uitrusting). Deze problemen zullen tijdens de planperiode erger worden.

Een onaangepast woningbestand

Op de vergrijzing van de bevolking werd niet voldoende gereageerd met een aangepast woningaanbod. Er is behoefte aan specifieke woningen voor ouderen (zoals bejaardenwoningen en 'serviceflats'). Hierbij is een aangepaste relatie met het lokale voorzieningenaanbod essentieel.

Er is een groeiende behoefte aan kleinere woningen door de huishoudensverdunding en de toename van alleenwonenden (vooral in de oudere leeftijdsgroepen). Maar de hedendaagse wooncultuur heeft zich ook ontwikkeld naar meer ruimtegebruik. De gemiddelde woonoppervlakte per bewoner nam de voorbije decennia gestadig toe.

De leegstand van het woningbestand

Er is in West-Vlaanderen geen bovenmatige woningleegstand³⁴.

Op het gemeentelijke niveau is er plaatselijk een significante leegstand. Die situeert zich wellicht in oudere delen van de stedelijke centra en in sommige dorpskernen in het buitengebied. Deze leegstand is o.a. veroorzaakt door de geringe kwaliteit van de woonomgeving.

³¹ WES, (voorontwerp) structuurplan Zuidoost, 1ste fase : karakteristieken en knelpunten, behoeftenramingen en visievorming, januari 1995, p.128 e. v.

³² WES, (voorontwerp) structuurplan kustzone, analyse van de bestaande toestand en evolutie, april 1992, p. 55 e.v.

³³ WES (voorontwerp) structuurplan Zuidwest, mei 1997, p. 171 e.v.

³⁴ Op basis van de voorontwerpen provinciaal structuurplan, Kustzone, Zuidoost en Zuidwest, opgemaakt door WES.

Tweedeverblijfsaccommodatie

Tweede verblijven bestaan in allerlei vormen. Dit kunnen woonhuizen zijn, maar ook een vaste staanplaats op een terrein voor openluchtrecreatieve verblijven of een bungalow in een verblijfsvakantiecentrum, een weekendverblijfpark of een vakantiedorp. In de onderstaande bespreking van tweedeverblijfsaccommodatie worden enkel de huurvakantiewoningen en individuele tweede verblijven besproken. Dit betekent dat tweede woningen op terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven of een bungalow in een verblijfsvakantiecentrum, een weekendverblijfpark of een vakantiedorp niet mee worden opgenomen in de cijfers.

Er zijn opmerkelijke verschillen per regio in de concentraties van tweede verblijven. Vooral de kust wordt gekenmerkt door grote concentraties, maar ook in landelijke gebieden als de Westhoek en het interfluviumgebied is tweedeverblijfstoerisme een groeiend fenomeen.

In 1997 bedroeg het totaal aantal individuele huurvakantiewoningen en tweede verblijven aan de kust³⁵ 66 643 wooneenheden. Dit aantal is tamelijk gelijkmatig gespreid over de west-, midden- en oostkust.

In de periode 1989-1997 kende de kust een opmerkelijke groei van individuele huurvakantiewoningen en tweede verblijven met 12 300 wooneenheden (stijging met 23 %)³⁶. De uitbreiding van individuele huurvakantiewoningen en tweede verblijven werd in belangrijke mate gerealiseerd door een verdichting van het bestaande weefsel van de badsteden.

In de meeste badplaatsen varieert het aandeel van de individuele tweede verblijven en de individuele huurvakantiewoningen in het totaal aantal woningen tussen ongeveer 55 % en 65 %. Blankenberge komt iets lager uit met ongeveer 40 %. Oostende, Zeebrugge en Bredene halen 10 à 20 %.

De kernzones hebben (meestal) de grootste aantallen individuele tweede verblijven en individuele huurvakantiewoningen. Het gaat meestal om 75 à 90 % van alle individuele tweede verblijven en individuele huurvakantiewoningen. In Koksijde gaat het om ca. 50 %. Deze afwijking kan veroorzaakt zijn door de beperkte oppervlakte van de kernzone Koksijde. Kustgemeenten waar de individuele tweede verblijven en de individuele huurvakantiewoningen niet in hoofdzaak in de kernzones liggen, zijn Bredene en De Panne.

In de helft van de kustgemeenten is het aandeel van de individuele tweede verblijven en de individuele huurvakantiewoningen in de kernzones 70 tot zelfs 90 % vergeleken met de totale woningvoorraad in de kernzone.

Van veel minder belang dan de kernzones en de hierop aansluitende zones zijn de kerkdorpen. Het gaat telkens om kleine aantallen (een paar tientallen tot ca. 150 eenheden). De voornaamste zijn Oostduinkerke, Knokke (Oud Knokke) en Westende. Toch kunnen hierin vrij hoge aandelen schuilen in het totale woningenpakket. In de buurt van Oostduinkerke-dorp bijvoorbeeld, liggen twee belangrijke clusters van zones voor verblijfsrecreatie: enerzijds de zone rond Sun Parks e.d. en anderzijds de zone tussen Koksijde-dorp en Oostduinkerke-dorp.

De polderdorpen hebben nog minder betekenis dan de kerkdorpen. Zelden gaat het om meer dan tien eenheden. Westkapelle (met rand) gaat tot veertig eenheden. Dit neemt niet weg dat het in een aantal gevallen toch kan gaan om aandelen van 10 tot 15 % van de woningvoorraad (Vlissegem, Sint-Joris en Ramskapelle).

In de hele Westhoek³⁷ bevinden zich 548 individuele tweede woningen. Ze bevinden zich vooral in Heuvelland en in de Westhoekgemeenten die zich in het directe achterland van de Kust situeren. Het tweedeverblijfstoerisme is in de Westhoek dus een vrij belangrijk en waarschijnlijk ook groeiend fenomeen.

In het interfluviumgebied³⁸ zijn er een aantal landelijke tweede verblijven en er is een voorzichtig aanzet tot plattelandstoerisme.

³⁵ Op basis van het 'Onderzoek van de tweede woningen in de kustgemeenten', WES 1998.

³⁶ Enkel die wooneenheden werden besproken die opgenomen zijn in de gemeentelijke kohieren van belastingen op tweede woningen. Enkel die gemeenten die zowel in 1989 als in 1997 in het bezit waren van een belastingkohier worden in rekening genomen om geen vertekend beeld te geven.

³⁷ Op basis van het 'Strategisch beleidsplan voor Toerisme en recreatie voor de Westhoek', Provincie West-Vlaanderen 1999, p. 34-35.

³⁸ Op basis van de studie 'De structuur van de toeristisch-recreatieve activiteiten in West-Vlaanderen', M. Monballyu, jan. 2000

1.2.6 Regionale woningmarkten³⁹

De ontwikkeling van regionale woningmarkten

Een regionale woningmarkt ontwikkelt zich omdat de werkplaats niet in eerste plaats bepalend is voor migraties, maar wel de woonomstandigheden en -mogelijkheden. Hij ontstaat wanneer vraag en aanbod van woningen en bouwgronden in een woonkern of gemeente structureel bepaald worden door vraag en aanbod in andere kernen. Deze kernen liggen verder dan aangrenzende (deel)gemeenten. Een regionale woningmarkt is een immobiliënmarkt, die bij voldoende omvang verdringings-, migratie- en speculatiegebieden omvat. Daarom worden de bouwgrondprijzen (gradiënt) en evolutie ervan als indicatie gebruikt om regionale woningmarkten te ontdekken.

Voorbeelden zijn de stadsgewesten (Brugge, Kortrijk) waar de regionale woningmarkt een concentrische vorm aanneemt en zich ook concentrisch (of webvormig, d.w.z. sneller langs de grote verbindingswegen) uitbreidt.

Recent onderzoek toont een schaalvergroting aan in het maatschappelijk verkeer in plattelandsgebieden (buiten de woonforenzenzones van de stadsgewesten). Ook daar ontwikkelt zich een regionale woningmarkt.

De Westhoek zit in het beginstadium van de vorming van een regionale woningmarkt. De ontwikkeling van de dorpskernen van de Westhoek hangt steeds meer af van de aantrekkelijke aspecten van wonen en woonomgeving en minder van plaatselijke werkgelegenheid en voorzieningen. Werkgelegenheid en voorzieningenaanbod worden immers op een hoger ruimtelijk echelon gestructureerd.

Het onderzoek toont aan dat de nederzettingstructuur in gebieden als de Westhoek niet langer adequaat kan worden beschreven in termen van kleine steden, hoofddorpen, onafhankelijke kernen, afhankelijke kernen en verspreide bewoning. Die vormen een hiërarchisch systeem op grond van voorzieningenaanbod en (industriële en tertiaire) werkgelegenheid.

Totaalbeeld van de regionale woningmarkten in West-Vlaanderen

Het totaalbeeld van de regionale woningmarkten qua prijzen van woningen en bouwgronden is samen te vatten in een viertal punten (zie IG Figuur 10)⁴⁰.

• **Stadsgewesten vormen elk een regionale woningmarkt die zich soms uitstrekt tot in de forenzenwoonzone**

Het stadsgewest Kortrijk kan worden beschouwd als een regionale woningmarkt. Er zijn aanwijzingen dat deze markt ook Beveren-Leie en Vichte omvat. Een moeilijk te plaatsen zone is Kooigem tot en met Tiegem- Ingooigem, waarin ook Moen is gelegen. Spiere-Helkijn ligt ten zuiden van deze zone. Deze fusiegemeente behoort tot de forenzenwoonzone. De grote gemiddelde oppervlakte van de bouwgronden kan een aanwijzing zijn dat de woningmarkt van Kortrijk zich tot daar uitstrekt⁴¹.

Naar het noorden verbindt de woningmarkt rond Kortrijk zich met die van Roeselare en Izegem. De prijsevolutie in Ledegem en Lendeledede lijkt daarop te wijzen. De evolutie in Oostnieuwkerke en Ardoosie kan een aanwijzing zijn dat zich rond Roeselare-Izegem een woningmarkt in de vorm van een stadsgewest aan het vormen is.

Het stadsgewest Brugge overlapt met een deel van de kustzone dat zich, wat prijsontwikkeling van bouwgronden betreft, kan uitstreken tot Zuienkerke en Lissewege. In het zuiden reikt de regionale woningmarkt rond Brugge tot Veldegem en Sint-Joris. De grote gemiddelde oppervlakte van de bouwgronden en de prijsevolutie in Hertseberge en Waardamme tonen aan dat de woningmarkt rond Brugge reikt tot in Ruddervoorde.

Het stadsgewest Oostende overlapt eveneens met een deel van de kuststrook. Bepaalde delen van de agglomeratie kennen prijsdalingen; in de banlieugemeente Oudenburg stijgen de prijzen. De fusiegemeente Ichtegem sluit daarop aan. De grens tussen de woningmarkten van Brugge en Oostende laten we samenvallen met de arrondissementsgrens. Een moeilijk te plaatsen zone is die van Gistel en omgeving. De gegevens per fusiegemeente tonen een geringe prijsstijging, de gegevens per deelgemeente een prijsdaling.

³⁹ samengevat uit : prof. P. Saey, lic. N. Van Nuffel, eindrapport deel 1a, afbakening van geoperationaliseerde regionale woningmarkten, Universiteit Gent, maart 1999 en eindrapport deel 2, theoretische onderbouwing regionale woningmarkten, selectie kernen en toebedeling bijkomende woonegelegenheden in West-Vlaanderen, mei 1999.

⁴⁰ prof. P. Saey, lic. N. Van Nuffel, eindrapport deel 1a, afbakening van geoperationaliseerde regionale woningmarkten, Universiteit Gent, maart 1999, p. 61.

⁴¹ Misschien is er ook invloed vanuit Moeskroen en Doornik.

- **De kleinere steden vormen pieken in het prijzenlandschap**

In Tielt, Torhout, Waregem en Menen worden hogere gemiddelde prijzen per m² genoteerd dan in de omliggende gemeenten. Dit is zeer duidelijk voor Torhout en Tielt als fusiegemeenten en als deelgemeenten en voor de fusiegemeente Waregem. Wanneer wordt afgedaald tot het niveau van de deelgemeente dan zouden bij de deelgemeente Waregem ook Sint-Eloois-Vijve en Desselgem (eventueel Beveren-Leie) gevoegd moeten worden.

Dat Menen een piek zou vormen, is duidelijk wanneer de fusiegemeente vergeleken wordt met de fusiegemeente Wervik, maar ten opzichte van Wevelgem en Kortrijk is het nodig af te dalen naar het niveau van de deelgemeenten.

Hieraan kunnen ook Roeselare en Izegem toegevoegd worden, maar wanneer het niveau van de deelgemeenten bekeken wordt, vormen al de deelgemeenten, met uitzondering van Oekene, één grote top ten opzichte van de andere gemeenten.

Er zijn geen andere duidelijke pieken, noch op het niveau van de fusiegemeenten, noch op het niveau van de deelgemeenten (gemeenten die tussen twee kleinere steden of een kleinere stad en een stadsgewest-woningmarkt liggen en een hoger prijsniveau hebben dan de aangrenzende gemeenten in de betrokken richting). Mogelijke uitzondering is Avelgem.

Voor de kleinere steden in de Westhoek (Diksmuide, Ieper, Poperinge en Veurne) is het noodzakelijk, gezien het formaat van de fusies, alleszins af te dalen tot het niveau van de deelgemeenten. Volledige gegevens over de deelgemeenten ontbreken, wat de inschatting bijzonder moeilijk maakt. Toch lijkt het piekarakter van Ieper en Poperinge vast te staan. Voor Diksmuide is dit minder duidelijk. Ook voor Veurne is de piek niet zo duidelijk. Het ligt in een zone met een duidelijke gradiënt naar de kuststrook toe.

- **De kuststrook is een bergketen in het prijzenlandschap**

Vergeleken met de aangrenzende poldergemeenten is het prijsniveau hoog in alle kustgemeenten. Er is gekozen voor de term bergketen en niet voor hoogvlakte, wegens de omvang van de onderlinge verschillen in prijsniveau en -ontwikkeling. Om precies te weten hoever de kuststrook reikt, is afdaling tot het niveau van de deelgemeenten noodzakelijk. Lissewege, Vlissegem, Zeebrugge en Zuienkerke behoren er zeker toe, Leffinge en Dudzele misschien.

- **De Westhoek is een laagvlakte in het prijzenlandschap**

Ieper en Poperinge worden ten zuiden, ten westen en ten noorden omgeven door een gordel met een laag prijsniveau. Deze gordel vindt in het arrondissement Veurne een verlengstuk in de fusiegemeente Alveringem, en in het arrondissement Diksmuide in de fusiegemeente Houthulst. In het grootste gedeelte van de fusiegemeente Diksmuide is het prijsniveau waarschijnlijk even laag. Lo-Reninge en enkele deelgemeenten van Diksmuide halen een wat hoger prijsniveau. De fusiegemeente Veurne heeft een nog hoger prijsniveau en vormt een overgang naar de kustzone. In het oosten is er eveneens een overgangzone naar het hogere prijsniveau van de strook Menen-Moorslede-Hooglede-Torhout-Ichtegem.

I.3 Bestaande ruimtelijke deelstructuur

West-Vlaanderen heeft een vrij eigen patroon van stedelijke relaties dat niet gedomineerd wordt door één grootstedelijk centrum, maar door het functioneren van meerdere (regionaal)stedelijke centra (Brugge, Kortrijk, Oostende en Roeselare).

West-Vlaanderen staat onder toenemende invloed van Rijsel (Lille). Voorlopig is deze invloed niet zo groot. De staatsgrens en het taalverschil blijven remmende factoren. Wel beschikt Rijsel sinds korte tijd over nieuwe troeven op het vlak van verkeer en diensten (zoals Euralille) die de aantrekkingskracht op (het zuiden van) West-Vlaanderen kunnen verhogen.

Op **IG Figuur 11** wordt de bestaande nederzettingsstructuur weergegeven. Ze kan onder volgende delen worden samengevat:

1.3.1 De stedelijke centra Brugge en Kortrijk

Voorals Brugge en Kortrijk hebben een handels- en dienstenuitruiting uitgebouwd en hebben die de jongste decennia nog versterkt. Deze evolutie en het feit dat de grootsteden buiten West-Vlaanderen liggen, hebben ertoe geleid dat West-Vlamingen zich alleen voor onderwijs, cultuur, overheidsdiensten en gespecialiseerde handel tot de grootsteden richten.

1.3.2 Een lineaire stedelijke ontwikkeling aan de kust

Aan de kust manifesteert zich langs de bestaande infrastructuur (o.a. Koninklijke Baan) een stedelijke ontwikkeling. De stedelijke ontwikkeling is hier geënt op de toeristische en recreatieve ontwikkelingen. Badplaatsen vormen hierin verdichtingspunten. Aan de westkust, naar het hinterland toe, liggen er ook dorpscentra zoals Adinkerke, Koksijde-dorp en Oostduinkerke-dorp.

De kuststreek dankt haar hoog uitrustingsniveau in grote mate aan het toerisme. De toeristische activiteiten leiden tot een verbreding van de marktomvang en tot een intensivering van bepaalde segmenten van de tertiaire sector. Sommige voorzieningen worden enkel seizoensgebonden gebruikt. De tendens is dat de kuststreek ook meer en meer bezocht wordt in de winter, buiten het seizoen, waardoor de infrastructuur ook intensiever gebruikt wordt.

Binnen de kuststreek vormt Oostende als goed uitgeruste regionale stad het zwaartepunt. Daarnaast hebben Knokke-Heist, Blankenberge en in mindere mate Nieuwpoort een uitrustingsniveau dat hoger is dan in de overige badplaatsen.

Oostende dankt haar rol als regionale stad met goede uitrusting (op slechts 20 km van Brugge) niet enkel aan het toerisme maar ook aan zijn functie als verkeersknooppunt: zeehaven, luchthaven, autosnelweg, waterweg en spoorweg. Oostende heeft een verzorgingsfunctie voor een belangrijk deel van de Westhoek. In de rangschikking van de Vlaamse steden, naar grootte van het verzorgingsgebied, komt Oostende slechts op de zevende plaats. Dit heeft vooral te maken met de ligging op de kustlijn waardoor het rayon zich uiteraard slechts landwaarts situeert.

1.3.3 Brugge en ommeland

Brugge is de belangrijkste stad van de provincie qua inwonersaantal en grootte. De verstedelijking van Brugge is concentrisch gegroeid, met uitwaaieringen langs de invalswegen, waardoor bepaalde randgemeenten onder verstedelijkingsdruk komen te staan.

Voorts zijn er ten zuiden van Brugge gebieden met een sterke lintontwikkeling zoals ter hoogte van Zuidwege-Veldegem en Ruddervoorde-Waardamme.

1.3.4 Het poldergebied: een ijl gebied van kernen in contrast met de verstedelijkte kust

Het poldergebied wordt gekenmerkt door de open ruimte. In dit gebied zijn er geen steden, slechts enkele kleine polderdorpen. Veurne, Diksmuide, de kust en Brugge zijn de belangrijkste verzorgingscentra voor de bewoners van het poldergebied. In de overgangszone naar de zandstreek is een sterke lint- en verspreide bebouwing aanwezig tussen Gistel-Oudenburg-Westkerke-Jabbeke.

Het poldergebied overlapt met de Westhoek en met het ommeland van Brugge.

1.3.5 De Westhoek: een ijl gebied van steden (Diksmuide, Veurne, Ieper en Poperinge)

Rond de aangehaalde stedelijke structuren bevinden zich landelijk gebleven gebieden die door kleine steden verzorgd worden.

De Westhoek is een zeer homogeen agrarisch gebied met hoge landschappelijke waarden, waar Ieper zich profileert als belangrijkste verzorgingscentrum. Daarnaast zijn er Veurne, Diksmuide en Poperinge,

die in bepaalde segmenten een te laag voorzieningenniveau hebben om hun ommeland voldoende te verzorgen⁴².

De kleinstedelijke centra Diksmuide en Poperinge hebben nog mogelijkheden om hun verzorgingsfunctie te versterken. Dit ondanks de geringe bevolkingsdichtheid in de regio en de problemen van vervoersafhankelijke bevolkingsgroepen. De kleinstedelijke centra kunnen de dagelijkse en wekelijkse voorzieningen opvangen die in de dorpen verdwijnen.

Opvallend is dat de Westhoekarrondissementen Ieper en Diksmuide de jongste decennia zeer positieve evoluties doormaakten. Dit is onder meer te danken aan een beleid van industrialisering (via gebundelde deconcentratie of gedeconcentreerde bundeling) in de verwachting dat de tertiaire sector (mits er ondersteuning is) zou volgen⁴³.

In de Westhoek vermindert het voorzieningenaanbod. De terugloop van de bevolking in kleine kernen van de Westhoek vermindert het lokale draagvlak. Daardoor verdwijnen voorzieningen zoals buurtwinkels, cafés, postkantoren en openbaar vervoer. Deze ontwikkeling wordt versterkt door de trend van schaalvergroting van veel voorzieningen.

Naast de kleine kernen met een terugloop van het voorzieningenaanbod zijn er nog kleine kernen met een verzorgingsfunctie voor een beperkt agrarisch gebied (bv. Lo). Een positief woonmilieu wordt in de toekomst wellicht de bepalende factor voor de leefbaarheid van kleine kernen. De aanwezigheid van voorzieningen is hier eerder het gevolg van dan een voorwaarde.

1.3.6 Het midden van West-Vlaanderen: een gebied met veel kernen en sterke verspreide bebouwing

Het midden van West-Vlaanderen wordt gekenmerkt door een veelheid van nederzettingen gelijkmatig verspreid tussen de steden. Door een sterke, historisch gegroeide, verspreide bebouwing, is het nederzettingenspatroon sterk vervaagd.

Roeselare heeft de jongste decennia een duidelijke opgang gemaakt en wordt erkend als regionale stad in het centrum van de provincie. Als regionaal centrum bedient Roeselare een gebied dat zich uitstrekt tot in de aanpalende arrondissementen Ieper, Diksmuide en Tielt. Tegen de regionale stad Roeselare, aan het Kanaal Roeselare-Waregem, leunt de kleine stad Izegem aan. Aan het kanaal is er een sterke verstedelijkingstendens aanwezig.

Een tweede gebied vormt het Tieltse. Tielt ligt binnen het spanningsveld van het grootstedelijk centrum Gent en de regionale steden Brugge, Roeselare en Kortrijk. Bovendien liggen goed uitgeruste kernen met een lokaal voorzieningenniveau in de omgeving. Daardoor is Tielt voor een kleine stad onvoldoende uitgerust.

Het gebied tussen Brugge en Roeselare wordt bediend door de goed uitgeruste kleine stad Torhout. Torhout, Zedelgem en Oostkamp zijn de motor geweest van de industriële ontwikkeling in de omgeving. In dit gebied heeft zich een vermenging met industriële activiteiten voorgedaan en zijn er hogere bevolkingsdichtheden.

De ruimte tussen de nederzettingen wordt getypeerd door een sterke lintbebouwing, in hoofdzaak in de omgeving Wijnendale-Ichtegem.

1.3.7 Een lineaire stedelijke ontwikkeling aan de transportassen in Kortrijk en Roeselare

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

De Leievallei kent een eigen historisch gegroeide industriële ontwikkeling. Die wordt gedragen door de Leie, het (autosnel)wegennet en in mindere mate het spoor. Het gebied evolueerde tot een lineaire structuur met als zwaartepunt Kortrijk. Ook de kleinere, goed uitgeruste steden Waregem en Menen spelen hierin een rol.

⁴² Zie ook: VANDERMEULEN A. en DE RYNCK F., Een welzijnsstrategie voor de Westhoek, nota van Westhoekoverleg, 1994.

⁴³ VANNESTE O., 40 jaar later: een economische evaluatie, rede in provincieraad in zitting van 1 oktober 1996.

Waregem functioneert over de provinciegrens heen (Zulte, Nokere, Olsene). Menen heeft, door zijn grensligging, een ontwikkeling van kleinhandelszaken met ook Frans cliënteel, bovenop de verzorgingsfunctie voor het (beperkte) eigen achterland. Naast Menen is er nog het minder uitgeruste Wervik met een relatief grote bevolking. De ontwikkeling van Wervik werd oorspronkelijk sterk bepaald door de thans fel gereduceerde grensarbeidersgroep.

1.3.8 Het interfluviumgebied tussen de Leie en de Schelde

Het gebied wordt gevormd door het interfluvium tussen Leie en Schelde en door de Scheldevallei zelf. Dit gebied wordt grotendeels bediend door Kortrijk en Waregem. In het zuiden is er Avelgem dat een verzorgende rol speelt ten aanzien van het ommeland. Avelgem heeft ook betekenis voor plaatsen over de provinciegrens (Ruien en Escanaffles).

Op de flanken van de heuvelruggen komen kleinere dorpen voor. Deze dorpen, gelegen ten oosten van het kanaal Kortrijk-Bossuit worden gekenmerkt door een uitgroei van linten (Heestert-Avelgem-Anzegem).

1.4 Knelpunten en potenties

1.4.1 Een uit de hand gelopen ruimtegebruik in sommige delen van de provincie

In het zuiden en in het centrum van de provincie is de open ruimte het sterkst aangetast en versnipperd door lintbebouwing en verspreide bebouwing/bewoning. De landbouwactiviteiten zijn erdoor bezwaard, het natuurlijk milieu sterk belast en de landschappelijk waardevolle gebieden geschonden. **Tabel 4** toont per gemeente de verhouding van de verspreide bebouwing ten aanzien van de woningen gelegen in de NIS-kernen. Een groot deel van de verspreide bebouwing betreft zonevreemde woningen.

Deze extensieve verstedelijking stimuleert automobiliteit ten koste van het natuurlijk milieu, de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de ontsluiting met het openbaar vervoer.

De ongestuurde ontwikkeling van het toerisme, met een massale inplanting van toeristisch-recreatieve logiesaccommodatie (vakantiewoningen, campings, weekendverblijfparken, tweede verblijven) heeft aan de kust een belangrijke rol gespeeld in de versnippering van waardevolle open ruimte. Dit geldt vooral voor het duinengebied.

De verspreide, niet (meer) agrarische bewoning in het buitengebied vormt in delen van de Westhoek en het midden van West-Vlaanderen (Tieltse) een aanzienlijk aandeel van de totale bewoning (tot ca. 40 % in sommige gemeenten). De dichtheid (aantal per km²) is in de Westhoek evenwel beduidend lager (kleinere kernen) dan in het midden van West-Vlaanderen.

Voorts zijn er veel zones voor verblijfsrecreatie voorzien in plannen van aanleg op aantrekkelijke plaatsen in de open ruimte zoals de Nonnebossen, het Vijverbos en het Hazebos in Zonnebeke; het Leugenbos in Koekelare en het kasteelpark Elzenwalle in Voormezele. De meeste zones zijn ofwel al gerealiseerd ofwel werd een verkavelingsvergunning afgeleverd. In de al gerealiseerde zones is heel wat permanente bewoning (vooral in Zonnebeke). Dit leidt tot een niet-kerngebonden, permanente bewoning en een verdere versnippering van de open ruimte. Ook aan de kust vormt permanente bewoning in zones voor openluchtrecreatieve verblijven een probleem.

Ook de woonparken zorgen voor een versnippering en/of aantasting van de kwaliteit van de open ruimte.

Tabel 4: Aandeel bevolking en woningen in kernen en verspreide bebouwing (Volksstelling 1991)

Gemeenten	Inwoners					Woningen				
	NIS-kern		verspreide bebouwing		Totaal	NIS-kern		verspreide bebouwing		Totaal
	aantal	%	aantal	%	aantal	aantal	%	aantal	%	aantal
Alveringem	2 407	49,63%	2 443	50,37%	4 850	968	54,60%	805	45,40%	1 773
Anzegem	8 757	66,38%	4 436	33,62%	13 193	3 033	65,79%	1 577	34,21%	4 610
Ardooie	6 268	64,85%	3 397	35,15%	9 665	2 136	64,55%	1 173	35,45%	3 309
Avelegem	7 110	79,79%	1 801	20,21%	8 911	2 666	80,98%	626	19,02%	3 292
Beernem	9 864	70,47%	4 134	29,53%	13 998	3 413	72,51%	1 294	27,49%	4 707
Blankenberge	16 215	97,76%	372	2,24%	16 587	7 135	98,17%	133	1,83%	7 268
Bredene	11 411	91,94%	1 001	8,06%	12 412	4 288	93,10%	318	6,90%	4 606
Brugge	112 818	96,53%	4 059	3,47%	116 877	43 646	96,86%	1 413	3,14%	45 059
Damme	7 386	69,44%	3 250	30,56%	10 636	2 545	69,67%	1 108	30,33%	3 653
De Haan	9 009	87,16%	1 327	12,84%	10 336	3 613	89,30%	433	10,70%	4 046
De Panne	9 448	97,30%	262	2,70%	9 710	4 038	97,89%	87	2,11%	4 125
Deerlijk	9 686	86,02%	1 574	13,98%	11 260	3 408	86,74%	521	13,26%	3 929
Dentergem	4 628	68,13%	2 165	31,87%	6 793	1 716	67,32%	833	32,68%	2 549
Diksmuide	10 510	68,88%	4 749	31,12%	15 259	3 833	70,29%	1 620	29,71%	5 453
Gistel	8 878	88,72%	1 129	11,28%	10 007	3 240	89,63%	375	10,37%	3 615
Harelbeke	23 785	92,27%	1 994	7,73%	25 779	8 796	92,46%	717	7,54%	9 513
Heuvelland	4 159	48,85%	4 354	51,15%	8 513	1 455	50,28%	1 439	49,72%	2 894
Hooglede	6 053	65,88%	3 135	34,12%	9 188	2 031	66,39%	1 028	33,61%	3 059
Houthulst	6 475	73,65%	2 316	26,35%	8 791	2 301	74,35%	794	25,65%	3 095
Ichtegem	9 759	76,29%	3 033	23,71%	12 792	3 569	77,67%	1 026	22,33%	4 595
Ieper	29 736	84,49%	5 460	15,51%	35 196	10 903	85,60%	1 834	14,40%	12 737
Ingelmuntser	8 329	80,06%	2 074	19,94%	10 403	2 926	79,99%	732	20,01%	3 658
Izegem	23 785	90,26%	2 568	9,74%	26 353	8 766	90,58%	912	9,42%	9 678
Jabbeke	9 178	75,01%	3 057	24,99%	12 235	3 166	76,23%	987	23,77%	4 153
Knokke-Heist	30 583	96,52%	1 104	3,48%	31 687	12 420	97,14%	366	2,86%	12 786
Koekelare	5 175	66,83%	2 568	33,17%	7 743	1 925	68,97%	866	31,03%	2 791
Koksijde	16 676	98,24%	299	1,76%	16 975	6 765	95,39%	327	4,61%	7 092
Kortemark	8 945	72,84%	3 336	27,16%	12 281	3 112	73,21%	1 139	26,79%	4 251
Kortrijk	71 005	93,63%	4 832	6,37%	75 837	27 296	94,40%	1 619	5,60%	28 915
Kuurne	11 568	92,73%	907	7,27%	12 475	4 291	94,93%	229	5,07%	4 520
Langemark-Poelkapelle	5 078	68,96%	2 286	31,04%	7 364	1 835	70,55%	766	29,45%	2 601
Ledegegem	7 139	76,18%	2 332	23,82%	9 371	2 487	76,95%	745	23,05%	3 232
Lendeledede	3 926	71,43%	1 570	28,57%	5 496	1 334	71,18%	540	28,82%	1 874
Lichtervelde	5 560	69,46%	2 445	30,54%	8 005	2 000	70,70%	829	29,30%	2 829
Lo-Reninge	1 559	49,84%	1 569	50,16%	3 128	586	53,76%	504	46,24%	1 090
Menen	29 503	90,75%	3 006	9,25%	32 509	11 468	91,75%	1 031	8,25%	12 499
Mesen	924	88,17%	124	11,83%	1 048	341	90,45%	36	9,55%	377
Meulebeke	7 432	69,11%	3 322	30,89%	10 754	2 808	71,02%	1 146	28,98%	3 954
Middelkerke	13 106	85,58%	2 208	14,42%	15 314	5 295	87,55%	753	12,45%	6 048
Moorslede	7 634	71,17%	3 093	28,83%	10 727	2 650	71,58%	1 052	28,42%	3 702
Nieuwpoort	8 968	94,52%	520	5,48%	9 488	3 460	94,95%	184	5,05%	3 644
Oostende	67 112	98,58%	967	1,42%	68 079	29 778	98,73%	384	1,27%	30 162
Oostkamp	15 840	77,62%	4 566	22,38%	20 406	5 623	77,42%	1 640	22,58%	7 263
Oostrozebeke	5 518	79,53%	1 420	20,47%	6 938	1 918	79,78%	486	20,22%	2 404
Oudenburg	7 072	85,51%	1 198	14,49%	8 270	2 526	85,89%	415	14,11%	2 941
Pittem	4 154	64,21%	2 315	35,79%	6 469	1 422	65,29%	756	34,71%	2 178
Poperinge	13 640	72,01%	5 301	27,99%	18 941	4 978	72,71%	1 868	27,29%	6 846
Roeselare	47 663	90,24%	5 157	9,76%	52 820	17 755	91,24%	1 705	8,76%	19 460

Ruiselede	2 632	53,39%	2 298	46,61%	4 930	932	53,81%	800	46,19%	1 732
Spiere-Helkijn	1 188	66,15%	608	33,85%	1 796	462	67,54%	222	32,46%	684
Staden	6 798	63,17%	3 963	36,83%	10 761	2 333	63,62%	1 334	36,38%	3 667
Tielt	15 017	77,68%	4 314	22,32%	19 331	5 440	79,39%	1 412	20,61%	6 852
Torhout	15 696	86,41%	2 468	13,59%	18 164	5 574	87,12%	824	12,88%	6 398
Veurne	8 640	77,70%	2 480	22,30%	11 120	3 084	78,87%	826	21,13%	3 910
Vleteren	1 680	46,41%	1 940	53,59%	3 620	602	48,35%	643	51,65%	1 245
Waregem	30 683	87,96%	4 200	12,04%	34 883	10 726	88,03%	1 458	11,97%	12 184
Wervik	15 044	83,82%	2 905	16,18%	17 949	5 559	84,92%	987	15,08%	6 546
Wevelgem	28 041	91,80%	2 506	8,20%	30 547	9 788	91,70%	886	8,30%	10 674
Wielsbeke	6 628	79,01%	1 761	20,99%	8 389	2 273	79,14%	599	20,86%	2 872
Wingene	7 154	59,89%	4 791	40,11%	11 945	2 589	60,35%	1 701	39,65%	4 290
Zedelgem	14 821	72,50%	5 622	27,50%	20 443	5 108	72,43%	1 944	27,57%	7 052
Zonnebeke	7 206	65,54%	3 788	34,46%	10 994	2 621	66,59%	1 315	33,41%	3 936
Zuienkerke	1 318	49,75%	1 331	50,25%	2 649	456	50,05%	455	49,95%	911
Zwevegem	18 224	79,08%	4 822	20,92%	23 046	6 455	79,65%	1 649	20,35%	8 104
Totaal	932 204	84,56%	170 332	15,45%	1 102 436	351 666	85,79%	58 226	14,21%	409 892

Bron: "West-Vlaanderen, bouwen aan de beeldkracht van een provincie", 1998

1.4.2 Een gebrekkig woningbestand

De vervanging en verbetering van de bewoonde woningen is cruciaal in de problematiek van het woningaanbod de komende decennia. Ten onrechte is tot voor kort dikwijls de leegstand als het meest cruciale probleem naar voren geschoven.

De verbetering en vervanging van het woningbestand, vooral in de stedelijke kernen, is nog onvoldoende een onderdeel van een geïntegreerde aanpak op gemeentelijk en bovengemeentelijk niveau, maar er bestaat wel een toenemende aandacht voor deze problematiek.

Zodra de huisvestingsbehoefte niet meer groeit (door een stopzetting en vervolgens daling van de gezinsaan groei) zal de woningvraag niet meer volstaan om het woningpatrimonium te vernieuwen of te vervangen.

1.4.3 Het verminderen van het voorzieningenaanbod in delen van de Westhoek⁴⁴

De inkrimping van het voorzieningenaanbod is het meest uitgesproken in het westelijk buitengebied van de provincie.

De dalende financiële en bestuurlijke draagkracht en een rigide eenheidsaanpak zowel in de context van de stedelijke gebieden als van het platteland (bv. bibliotheekdecreet), leiden tot een vermindering van de openbare dienstverlening in deze gemeenten. Onhaalbare normen qua bevolkingsaantal treffen het cultuur- en onderwijsaanbod (jeugdvoorzieningen, basisschool) en diverse welzijnsvoorzieningen (OCMW's, dienstencentra, kinderopvang) in kleine kernen. Wegens de beperkte bediening met openbaar vervoer, zorgt dit voor een nog groter (sociaal) isolement van de niet-mobiele inwoners van kleinere dorpen.

Eenzijds zijn voorzieningen onbereikbaar voor vervoersafhankelijke bevolkingsgroepen in kleinere kernen zoals jongeren, senioren en thuisblijvende partners. Dit ruimtelijk isolement van sommige bevolkingsgroepen is vooral een probleem in afgelegen kleine kernen. Het is een steeds groter wordend probleem voor een waarschijnlijk steeds kleinere groep mensen.

Anderzijds maken (auto)mobiele dorpsbewoners voor hun dagelijkse behoeften gebruik van een verder gelegen en uitgebreider aanbod, zelfs wanneer sommige van deze voorzieningen beschikbaar zijn in de eigen dorpskern. De actieradius van het voorzieningenaanbod is voor hen groter geworden dan voor de vroegere (doorgaans minder mobiele) dorpsbewoners. Zij maken voor een belangrijk deel gebruik van het aanbod in woonkernen met een ruimer verzorgingsgebied (bv. Diksmuide). Buiten de afhankelijkheid van de kleinere kernen ten opzichte van de grotere centra is er ook de afhankelijkheid van het gehele plangebied ten opzichte van de regionaalstedelijke centra Oostende, Roeselare en Kortrijk (bv. ziekenhuizen).

Sommige woonkernen kampen met zware problemen inzake verkeersleefbaarheid. De oorzaak is een overmatig gebruik van de doortochten door intensief bovenlokaal (vracht)verkeer (zie deel verkeer en vervoer).

1.4.4 Toenemende druk op sommige woningmarkten

In sommige delen van West-Vlaanderen is een toenemende druk op de woningmarkt merkbaar. In de badplaatsen wordt de permanente bewoning verdrongen door tweede verblijven en vakantiewoningen. De vraag naar tweede verblijven (en pensioenmigratie) drijft de prijzen van de lokale woningmarkt op. Zelfs woningen op nieuwe verkavelingen in kustgemeenten wekken interesse op als tweede verblijf.

Alleen rijwoningen slaan minder aan als individuele huurvakantiewoning of tweede verblijf. De beginnende verdringing in de binnenstad van Brugge heeft een andere oorzaak. De hoge kwaliteit en de beperkte omvang van het gebied leiden tot sterk stijgende prijzen die al snel buiten het bereik vallen van de gemiddelde inwoner.

1.4.5 Een terugloop van het stedelijk en kerngebonden voorzieningenaanbod

In sommige stedelijke woonbuurten is de vroegere verwevenheid van wonen en voorzieningen afgebouwd. Dit komt door maatschappelijke ontwikkelingen (zoals schaalvergroting van winkels met perifere locatie) en door een stiefmoederlijk ruimtelijk beleid (het achterop blijven van stadsvernieuwing). De aanwezigheid van diensten (zoals buurtwinkels, basisonderwijs, sociaal-culturele mogelijkheden, nutsvoorzieningen) binnen de woonomgeving is de laatste decennia verminderd. Samen met de geringe kwaliteit van het woningbestand en de openbare ruimte stimuleert dit de suburbanisatie en de verstedelijking van het platteland.

Het draagvlak van de regionale en kleinstedelijke centra is kleiner geworden door de sterke groei van nabijgelegen woonkernen, door de automobilititeit en door de ontwikkeling van tertiaire activiteiten bij belangrijke (auto)verkeersknooppunten (los van het stedelijk centrum).

⁴⁴ Zie ook P. Saey, S. Vandelanoot, V. Carlassara, N. De Roo, F. Thissen: 'Leefbaarheidsonderzoek in de plattelandskernen van de Westhoek', delen I-IV, Brugge, 1997, in opdracht van de Provincie West-Vlaanderen.

Nieuwe verkavelingen zijn in sommige delen van het buitengebied gelijkmatig verdeeld over de dorpscentra, los van de grootte en het hiërarchische niveau. Ook daardoor zijn de verschillen in voorzieningenniveau tussen de woonkernen kleiner geworden. Deze verkavelingen van doorgaans alleenstaande woningen hebben weinig voorzieningen, gezien het concept van scheiding van functies (de 'uiteengelegde stad'). Dit is mogelijk door het individueel autobezit en dit wordt als huisvestingsideaal gestimuleerd (vooral de private, maar ook de sociale woningmarkt). Dit is zeker het geval in de woonkernen nabij stedelijke gebieden. Zij worden gekenmerkt door een grotere afstand tot de primaire voorzieningen (bv. winkels) en de afwezigheid van openbaar vervoer. Wellicht doet het inkrimpende voorzieningenaanbod zich het minst voor in de kustzone. Om te kunnen voldoen aan de vraag van het verblijfstoerisme beschikt de kust immers over een voorzieningenaanbod dat de behoeften van de lokale bevolking aanzienlijk overstijgt.

I.4.6 Verschraling van de kwaliteit van de openbare ruimte aan de kust

De kwaliteit van de openbare ruimte (de gebruiksmogelijkheden en het uitzicht van openbaar domein en aanpalende bebouwing) is in de kustgemeenten de voorbije decennia achteruitgegaan. Dit heeft een achteruitgang van het woonklimaat en de attractiviteit van de badplaatsen tot gevolg. Sommige hebben ondertussen wel sterk geïnvesteerd in de kwaliteit van de omgeving.

Het gebruik van het openbaar domein, in het bijzonder de Koninklijke Baan, is eenzijdig gericht op de automobilititeit. De inrichting biedt op veel plaatsen slechts geringe mogelijkheden voor de voetganger en de fietser.

De herwaardering van de openbare ruimte is in veel kustgemeenten een belangrijk punt op de ruimtelijke beleidsagenda. De uitvoering ervan is echter een werk van lange adem. De vernieuwing van het openbaar domein is nog eenzijdig gericht op de aankleding van de openbare ruimte (vooral de commerciële delen). Van een geïntegreerde reorganisatie met het oog op de leefbaarheid van de badplaatsen is nog geen sprake.

I.4.7 Een gelijkmatig verspreid stedenpatroon

Door het gelijkmatige stedenpatroon is er een zekere graad van voorzieningen in de nabijheid voor iedere inwoner van West-Vlaanderen. Uitzondering hierop zijn de meer afgelegen gebieden van Alveringem-Lo-Reninge en Heuvelland-Mesen. Dit gelijkmatig verspreide stedenpatroon heeft de potentie om de stedelijke centra verder te ontwikkelen als centra voor werkgelegenheid en voorzieningen.

Voorts zijn de steden in West-Vlaanderen op mensenmaat, waardoor er geen drempel is om naar de stad te gaan.

I.4.8 Kwalitatieve woonlocaties

West-Vlaanderen is een zeer open gebied in Vlaanderen, zowel kwantitatief als kwalitatief naar voorkomen. Het toenemende ruimtebeslag is verhoudingsgewijs t.o.v. Vlaanderen het minst gestegen in West-Vlaanderen.

De West-Vlaamse steden, en met name ook de kleinere steden, zijn uiterst geschikt als woonlocatie wegens de goede ontsluiting voor de verschillende vervoerswijzen (trein, bus, auto, fiets, te voet), een waardevol cultuurhistorisch patrimonium, publieke ruimtes (parken, tuinen, pleinen), voorzieningen (kleinhandel, handel, economische activiteiten, diensten) en een gedifferentieerd woningspatrimonium dat op een flexibele wijze nieuwe woontypologieën kan opnemen. Wonen en werken binnen of in een historisch waardevolle omgeving kan een belangrijke troef zijn. Voorts is het platteland voor iedere inwoner van de stad zeer nabij.

De kust is een bijzonder aantrekkelijke woonlocatie wegens de nabijheid van de zee en het unieke natuurlijke systeem van duinen en polders. Door het feit dat er nog grote aaneengesloten gebieden met een sterk landelijk karakter voorkomen in West-Vlaanderen, biedt ook het platteland mogelijkheden om er aangenaam te wonen.

2 Bestaande ruimtelijke natuurlijke structuur

2.1 Omschrijving

De natuurlijke structuur is de samenhang van alle ruimten met een min of meer natuurlijk karakter. Deze ruimten worden vooral bepaald door het geheel van rivier- en beekvalleien, reliëfcomponenten en bodemkenmerken (fysisch systeem), maar ook biotische elementen zijn van belang voor deze gebieden (cf. boscomplexen). Deze ruimtelijk-natuurlijke structuur wordt tevens gekenmerkt door andere activiteiten waarbij ook menselijke activiteiten zoals beroepslandbouw, recreatie en bedrijvigheid kunnen voorkomen⁴⁵.

De componenten en elementen van de natuurlijke ruimtelijke structuur vertonen een sterke samenhang. Deze ordening is het resultaat van de wisselwerking die bestaat binnen de natuurlijke processen als bodemvorming, erosie en sedimentatie, overstroming of grondwaterstroming.

2.2 Kenmerken

2.2.1 Versnippering en kwaliteitsverarming

Door tal van menselijke activiteiten zijn vele waardevolle natuurgebieden en bosgebieden in de provincie reeds sterk versnipperd. Mede door ingrepen zoals woningbouw, infrastructuur en ruilverkaveling degraderen natuurgebieden of raken ze geïsoleerd. Opmerkelijk hierin is de verminderde natuurwaarde van waterlopen door ingrepen zoals kanalisatie en inkokering.

Ook door allerlei vormen van aantastingen en verontreiniging (bv. verzuring en vermisting) worden talrijke waardevolle ecotopen, gekoppeld aan waardevolle planten- en diersoorten, bedreigd.

2.2.2 Verscheidenheid

De bestaande natuurlijke structuur heeft in West-Vlaanderen een grote verscheidenheid van natuurwaarden. Talrijke elementen die hierna beschreven worden zoals rivier- en beekvalleien, boscomplexen, stranden, mariene estuaria, duinen, polderweiden en reliëfcomponenten kenmerken deze diversiteit. Ook elementen van menselijke oorsprong zoals kanalen, vaarten, dijken en verlaten spoorwegbeddingen herbergen belangrijke kwaliteitswaarden en dragen op hun beurt bij tot de verscheidenheid in West-Vlaanderen.

2.3 Bestaande ruimtelijke deelstructuur⁴⁶ (Zie IG Figuur 12)

2.3.1 Structuurbepalende rivier- en beekvalleien

De valleigebieden en de rivieren en beken met hun bijbehorende alluvium zijn dominante ruimtelijke structuren. In de natuurlijke structuur vormen ze eigen specifieke leefmilieus. Ze domineren de landschapsecologische processen waaronder grondwatervoorziening, verspreiding van dieren en afgrenzen van gebieden⁴⁷. Deze rivieren en beken moeten dan ook in relatie tot de omgeving onderzocht worden. Opvallend is dat de dominante rivieren zoals de IJzer, de Leie en de Schelde geheel of gedeeltelijk gekalibreerd zijn.

de IJzer- en Handzamevallei

De IJzervallei hangt nauw samen met de polders. Belangrijke kanalen en zijvalleien zijn met de IJzervallei verbonden. De Handzamevallei is hiervan de voornaamste. Ze is wat de natuurwaarden en het ecologisch functioneren betreft evenwaardig aan de IJzer. Delen van de beide valleien kennen in

⁴⁵ Hierin verschilt de natuurlijke structuur van de ecologische. Deze laatste is de samenhang tussen ruimten die bepalend zijn voor het functioneren van natuur en niet voor alle andere activiteiten.

⁴⁶ belangrijkste elementen gebaseerd op: Defoort T., Decler C., Beknopte beschrijving van deelgebieden van het ontwerp van gewenste natuurlijke structuur; Instituut voor natuurbehoud, 1998, 110 p.

⁴⁷ RSV, De natuurlijke structuur; p. 65.

de winter een natuurlijke overstroming, waardoor specifieke milieuomstandigheden ontstaan met de daaraan verbonden fauna en flora. Het gaat hoofdzakelijk om graslandcomplexen die pleisterplaatsen van internationaal belang vormen voor overwinterende watervogels.

De belangrijkste zones met specifieke milieuomstandigheden situeren zich rond de IJzerbroeken (Diksmuide-Oostvleteren-Lo-Reninge), tussen Elzendamme en de Franse grens, de monding aan de Poperingevaart en nabij de Handzamevallei. Deze gebieden kenmerken zich door een goede waterkwaliteit en een duidelijke structuur.

de Mandel- en Leievallei

De Mandel-Leievallei is sterk door de mens beïnvloed en aangetast en kan niet meer beschouwd worden als één geheel. Toch zijn een aantal belangrijke zones, zoals de Mandelhoek, de Mandelvallei, de vallei van de oude Mandelbeek in Dentergem, het eiland de Balokken in Wervik, de Gavers en Bergelenput, verbonden met deze valleien.

Van de Mandel zijn door de ontwikkeling van Roeselare en Izegem grote delen ingekokerd. Van de oorsprong in Passendale tot Roeselare en van Ingelmunster tot de monding in de Leie is de vallei nog herkenbaar. Door werken aan het kanaal Roeselare-Leie zijn echter grote delen opgespoten en is de loop rechtgetrokken⁴⁸, waardoor afgesneden meanders zijn ontstaan. Ook de verdere loop van de Mandel en Oude Mandelbeek is rechtgetrokken. De Oude Mandelbeek is een belangrijke structurerende zijbeek van de Mandel.

De Leievallei is herkenbaar en vormt een nog vrij goed aaneengesloten gebied in een sterk verstedelijkte zone⁴⁹. De loop van de Leie is rechtgetrokken, waardoor tal van afgesneden meanders zijn ontstaan die zorgen voor enige natuurwaarde. Belangrijke structurerende zijbeken zijn de Heulebeek en de Gaverbeek. Ook vroegere zandwinningsgebieden en restanten van de Gaversmeersen bezitten belangrijke natuurwaarden.

Een ander ruimtelijk structurerend valleigebied is de vallei van de Poekebeek die vroeger behoorde tot het Schelde-Leiestelsel. Door de aanleg van het Schipdonkkanaal en het kanaal Gent-Terneuzen is deze verbinding onderbroken. De vallei vormt een overgangszone tussen de zandstreek en de zandleemstreek.

de Scheldevallei

De Scheldevallei vormt de zuidelijkste grens van West-Vlaanderen. Het West-Vlaamse deel is enkel de linkeroever in de gemeenten Avelgem en Spiere-Helkijn⁵⁰. Door de rechttrekking van de Schelde zijn er afgesneden meanders ontstaan die een zekere natuurwaarde bezitten. Er zijn een drietal meerscomplexen, met name Kerkhove, Rijtmeersen en Schalaffemeersen. De valleien van de Parochiebeek en Scheebeek zijn belangrijk voor de natuurlijk structurerende valleigebieden.

Vallei van de Rivier- en Hertsbergebeek

Aan deze vrij meanderende beken, die in West-Vlaanderen een zeldzaamheid zijn, wordt het alluvium gekenmerkt door vochtige tot natte graslanden met veel kleine landschapselementen (bomenrijen, veedrinkpoelen). Ook beekbegeleidende bossen behoren tot de kwaliteitsaspecten van dit gebied.

2.3.2 Reliëfcomponenten

Reliëfcomponenten zijn ruimtelijk structurerend en hebben een bijzondere natuurwaarde door de talrijke gradiënten (hoog-laag, droog-nat, voedselrijk-voedselarm, verschillende bodemtypes, bronniveaus en kwelzones). Bossen of restanten ervan bevinden zich op de toppen van de heuvels, op verzamelplaatsen van waterafvoer of in brongebieden op de heuvelrug. In West-Vlaanderen komen de dominante structurerende reliëfcomponenten overeen met de waterscheidingskam tussen de Mandel-Leievallei en de IJzervallei (de West-Vlaamse Heuvels en de Heuvelrug van Westrozebeke) en de waterscheidingskam tussen de Leievallei en Scheldevallei (Schelde-Leie-interfluvium).

⁴⁸ Hierin verschilt de natuurlijke structuur van de ecologische. Deze laatste is de samenhang tussen ruimten die bepalend zijn voor het functioneren Defoort T., Decler C., Beknopte beschrijving van deelgebieden van het ontwerp van gewenste natuurlijke structuur; Instituut voor natuurbehoud, 1998, p. 85 en p. 90.

⁴⁹ GAPAK, het fysisch milieu van de open ruimte, Leiedal, 27 augustus 1993, p. 24.

⁵⁰ Leiedal, visie op de West-Vlaamse Scheldevallei in het kader van het Ecologisch Impulsgebied Boven-Schelde, oriëntatienota, versie 20 februari 1998, p.10.

- De **West-Vlaamse heuvels** zijn getuigenheuvels met belangrijke bosgebieden op de heuveltoppen. De meeste natuurgebieden komen gefragmenteerd voor op de heuvels en in de beekvalleien. Er zijn talrijke bronniveaus met bijbehorende bronbossen. Een aantal beken hebben een hoge structuurkwaliteit (cf. meandering). Veel hellingen zijn ingenomen door graslanden met bomenrijen, hagen en veedrinkpoelen. Het domein de Palingbeek, Dikkebusvijver, Zillebeekse vijver en de Verdrongen weiden hangen hiermee samen.
- De **Heuvelruggen van Westrozebeke en Hooglede** zijn ruimtelijk structurerend met vooral kleine landschapselementen (o.a. hakhoutbosjes) en beekbegeleidende graslanden.
- Aan de **uitlopers van de Vlaamse Ardennen** in het interfluvium tussen Leie en Schelde zijn heel wat kleinere bosgebieden en waardevolle kleine landschapselementen (hagen, bomenrijen en poelen) gekoppeld. De bossen staan vaak op steile hellingvlakken met plaatselijke bronniveaus. De belangrijkste zijn onder meer⁵¹ het Argendaal- en Bellegembos, het Mortagnebos, het Grandvalbos, het Kraaibos, het Kooigembos en de bossen rond en op de Tiegemberg (Spitaelbossen).
- De **Cuesta van Oedelem en Hertsberge**: de omgeving ten zuiden van de Bergbeek bezit een groot aantal natuurwaarden op de kleiige cuetahelling en in het landbouwgebied tussen de Bergbeek en Ryckvelde. Vooral op de flank van Oedelemberg en in de omgeving van Ryckvelde komen zeldzame vegetaties voor.
- Het reliëfrijke gebied rond de **cuesta van Tielt** wordt bepaald door soortenrijke graslanden en enkele bosjes (cf. Vijverbos). Ook in het gebied rond de nabij gelegen Poelberg vinden we deze graslanden met fragmentair houtkanten en ruigtebegroeiing.

2.3.3 Structuurbepalende complexen van de bestaande natuurlijke structuur

A. De stranden

Stranden zijn onderhevig aan zandverplaatsingen door de wind en sedimenttransporten door de getijdenstromen. Deze morfologische processen zorgen voor een specifieke biodiversiteit en zijn belangrijk voor migrerende organismen en spontane duinvorming. De breedste stranden komen voor aan de Westkust.

De strandzones waar nog een belangrijke relatie met de duingordel bestaat, zijn o.m.⁵²:

- het strand voor het staatsnatuurreservaat 'de Westhoek' (De Panne);
- het strand voor de Schipgatduinen (Koksijde);
- het strand voor de zeebermduinen (Oostduinkerke);
- het strand bij de IJzermonding (Nieuwpoort);
- het strand voor de Fonteintjes (Blankenberge);
- het strand voor het Zwin en de Zwinbosjes (Knokke-Heist);
- het ontstaan van een grotere strandvlakte met duinvorming aan de Oostdam te Heist.

B. De estuariene zones

Estuariene zones worden gekenmerkt door de aanwezigheid van slikken en schorren. Slikken vormen de laagste zones en worden bijna bij elk getij overspoeld. Hogere delen zijn schorren en worden enkel bij de hoogste vloed overstroomd. Volgende twee estuariene zones met zoutwaterslikken en -schorren komen voor in West-Vlaanderen:

- De IJzermonding te Nieuwpoort omvat slikken en schorren langs de havengeul van de IJzer. Van het oorspronkelijk landschap met een eerder ongestoorde ruimtelijke relatie en natuurlijke dynamiek tussen zee, strand, duin, kreken, slikken en schorren blijven enkel nog restanten over aan de IJzermonding⁵³.
- Het Zwin is het grootste slikken-schorregebied in Vlaanderen. Zonder menselijk ingrijpen zou het gebied spoedig verzanden. De rijke, vrij fijnschalige milieugradiënten (zand-klei, zoet-zout, nat-droog, voedselrijk-voedselarm) verklaren de hoge natuurwaarden⁵⁴. De overgang tussen duinen en schorren vormt voor Vlaanderen een uiterst zeldzame biotoop.

⁵¹ Op basis van GAPAK, Eindrapport ruimtelijke visie, Leiedal, augustus 1995, p. 63, 74, 91-94, 104-106

⁵² WITAB, Een gewenst planologisch kader voor een geïntegreerd kustzonebeheer; 1998, studie in opmaak, p. 13.

⁵³ WITAB, Een gewenst planologisch kader voor een geïntegreerd kustzonebeheer; 1998, p. 14.

⁵⁴ Defoort T., Declerck C., Beknopte beschrijving van deelgebieden van het ontwerp van gewenste natuurlijke structuur; Instituut voor natuurbehoud, 1998, p. 15-16.

C. De duinengordel

De West-Vlaamse duinengordel kan opgesplitst worden in vier zones:

1. De duinengordel met tal van overgangszones in het gedeelte van de Franse grens tot aan Westende-Bad wordt gekenmerkt door een rijke geomorfologische en biologische verscheidenheid. Hier komen de duinen het meest landinwaarts. Het zijn de breedste duinen van de Vlaamse Kust en door de overgang zee-strand-duinen-polders is er een grote verscheidenheid van milieutypes:

- De Westhoek (De Panne): van jonge duinvorming aan het strand tot oude paraboolduinen; een reliëfrijke binnenduintrand en het Calmeynbos. Tussen de jonge duinen en de oude duinen te Adinkerke-Ghyvelde ligt een voor de Vlaamse Kust unieke polderstrook. Ten zuiden van Adinkerke is er de duin-polderovergang.
- Van Schipgatduinen tot Ten Bogaerde (Koksijde): een aaneenschakeling van duinen en binnenduinen die de overgang van zee naar polders maken met Schipgatduinen, Doornpanne, Noordduinen, Fluithoek, Belvedere en een steile overgang naar de polders.
- Het duinencomplex Ter Yde (Oostduinkerke): van zeebermduinen, plaatsduinen, Hannecartbos, Karthuizerduinen tot de Oostvoordduinen met een overgang naar de Middellandpolders.

Andere belangrijke zones zijn:

- Houtsaegersduinen (De Panne): een complex van grote duinvalleien (Kerkepanne) en lage ruggen (oud paraboolduinlandschap) met een (versnipperde) binding naar zee. Het gaat om een gestabiliseerd landschap door insluiting van bebouwing.
- Simliduinen (Nieuwpoort): behoort tot het jonge paraboollandschap.
- De kopjesduinen en Littobos (Nieuwpoort): het gaat om een duintong met overgang naar de Lenspolder aan de ene kant en de Middellandpolders aan de andere kant.
- Zeereepduin bij IJzermonding (Nieuwpoort): voorduin met jonge vochtige panne, opgespoten terrein en overgang naar de schorrevlakte.
- Schuddebeurze-Het Veld (Lombardsijde): duin-poldergebied met oude ontkalkte duinen.
- Sint-Laureinsduinen (Westende): zeereepduin met vochtige depressies.

2. De versnipperde zeereepduinen tussen Westende-Bad en de havengeul van Oostende:

grote delen van de zeereepduinen zijn bebouwd, bedijkt en ingenomen door de Koninklijke Baan. Landinwaarts, achter de Koninklijke Baan, zijn nog restanten terug te vinden⁵⁵. De zeereep tussen Oostende en Blankenberge is lokaal vrij hoog opgebouwd en plaatselijk is er intense erosie.

3. De gesloten zeereepduin en restanten van een paraboolduingordel van Oostende tot Blankenberge:

de zeereep vormt nog één geheel van het Fort Napoleon in Oostende tot De Haan. Tussen De Haan en Wenduine sluit de zeereep aan op een restant van een (vergraven) paraboolduin. De zeevering tussen Wenduine en Blankenberge bestaat uitsluitend uit deze relatief smalle zeereep die de polders beheerst. Het duingebied dat zich achter de zeereep uitstrekt tussen Bredene en De Haan en tussen De Haan en Wenduine is een restant van vroegere paraboolduinen. Grote delen van de oorspronkelijke paraboolduingordel zijn bebouwd, bebost of door infrastructuur ingenomen.

Van de natuurlijke duin-polderovergangszones is weinig bewaard. De duin-polderovergangszones aan Blutsyde (Bredene), Mispelburg (De Haan) en bij de duintong van Vlissegem (De Haan) zijn nu ingenomen door de landbouw⁵⁶.

De belangrijkste zones zijn⁵⁷ onder meer gebieden waar restanten van paraboolduinen aansluiten bij de zeereepduinen met nog niet bebouwde overgangszone naar de polders:

- De Paelsteenpanne (De Haan): een grote depressie van een paraboolduin vormt de overgang van zeereepduinen naar een golvend duinterrein bestaande uit droge, schrale duingraslanden. De Spanjaerdduin vormt de (parabool)duinkop bij de Paelsteenpanne. Het is een vrij hoge duin (ca. 27 meter) die tegen verstuiving is gefixeerd door aanplantingen. De overgang naar de polder is ingenomen door landbouw.

⁵⁵ Provoost S., Hofmann M., Ecosysteemvisie voor de Vlaamse Kust, deel 1, p. 80-83.

⁵⁶ Defoort T., Decler C., ibidem, p. 20-21 en p. 25.

⁵⁷ Op basis van WITAB, Een gewenst planologisch kader voor geïntegreerd kustzonebeheer, 1998, studie in opmaak, p. 16.

- Het duingebied tussen De Haan en Wenduine wordt gekenmerkt door een relatief smalle en sterk geërodeerde zeereep ten noorden van de Koninklijke Baan. Het zuidelijk deel wordt in het westen gekenmerkt door een hoge duin en een depressie met bosbestanden. Aansluitend op dit duingebied zijn er de oude ontkalkte duinen waarbij de overgang naar de polders is ingenomen door cultuurgewassen.

Andere belangrijke gebieden zijn:

- De duinen bij het Fort Napoleon en aan Bredene-aan-Zee: het duingebied rond het fort bestaat uit gefixeerde zeereepduinen. Het gebied ten oosten (Bredene) bestaat uit een zeereep en een achterliggende, 50 tot 300 meter brede strook voorduinen.
- Het Blutsyde-Heiezwincomplex bestaat uit een zachtgolvend duinenlandschap. De duin-polderovergang wordt gebruikt door de landbouw. Aan de zuidrand van het duinenmassief ligt een groot historisch poldergrasland.
- Zeereepduinen tussen Wenduine en Blankenberge: gefixeerde zeereepduin waarbij de overgang naar de poldergraslanden van Wenduine wordt verstoord door de Koninklijke Baan.

4. Nieuwe strand- en duinvorming tussen Blankenberge en de Nederlandse grens:

door de afbuigende vloedstroom ontstaat ten westen van de haven van Zeebrugge een breed strand met duinvorming op het hoogstrand.

Ten oosten van de haven ligt een kleine schoorwal door de afscherming van de vloedstroom. Daardoor kan er een schorrenvegetatie ontwikkelen. Verder oostwaarts is er sterke erosie van het strand.

Het oostelijk deel van Knokke-Heist is volledig geassocieerd met de Zwingel. In dit gebied komen opeenvolgende duintongen voor; gescheiden door reliëfarme zandige terreinen waar duinvorming optreedt.

Enkel tussen Blankenberge en de haven, tussen Heist en Duinbergen en ten oosten van Knokke komen nog gesloten zeereepduinen voor. Elders zijn ze verdwenen door bebouwing, bedijking en infrastructuur.

Tussen Blankenberge en Zeebrugge sluit de zeereep aan bij de Fonteintjes. Dit is een gebied met voormalige inlagen die gedeeltelijk zijn overstoven vanuit de zeereep en sterke gelijkenis vertonen met vochtige duinvalleien.

Voorts is er een overgang naar de Oudemaarspolder, onderbroken door de Koninklijke Baan. Deze polder wordt overwegend gebruikt door de landbouw⁵⁸. Recent is er gestart met bosaanplantingen. Belangrijke gebieden zijn de gebieden met duin- en strandvorming, de zwinbosjes en de overgangszones naar de polder:

- Het gebied van de Fonteintjes (Blankenberge) met strand- en duinvorming ten westen van de haven; de zeereepduin met aansluitend de Fonteintjes en de overgang naar de Oudemaarspolders.
- Het Zwin samen met de fossiele zeereepduinen, de afgesnoerde strandvlaktes, de Zwinbosjes en de overgangszone naar de Nieuwlandpolders.

D. De polders

Door het afwisselend nemen en weer vrijgeven van land door de zee ontstond een waddegebied met slikken, schorren en krekens. Via het opwerpen van dijken werd het land droog gehouden (= inpoldering).

Volgens de perioden van inpoldering wordt een onderscheid gemaakt tussen oudlandpolders, middellandpolders, nieuwlandpolders en droogmakerijen. De structuur van komgronden en kreekruggen is daarna structurerend geweest voor de culturele ontwikkeling en voor de natuur.

Voor de natuurlijke structuur zijn vooral oudlandpolders en nieuwlandpolders belangrijk⁵⁹. Het stelsel van kreekrelicten en kanaaltjes is nog steeds ruimtelijk structurerend.

De natuurwaarden in de oudland- en middellandpolders zijn vooral te vinden in de graslandcomplexen, met een eigen microreliëf, sloten en poelen. Deze complexen zijn belangrijk als broed- en overwinteringsplaats van talrijke vogels.

De nieuwlandpolders worden gekenmerkt door krekens waarbij de droogmakerijen voornamelijk een landschappelijke waarde hebben. De Moeren van Meetkerke hebben een specifieke natuurwaarde in tegenstelling tot De Moeren aan de Westkust. Uiteindelijk zijn ook de overgangszones naar de

⁵⁸ Provoost S., Hofmann M., ibidem, deel 1, p. 84 en Defoort T., Decler C., ibidem, p. 13 en p. 26.

⁵⁹ Op basis van WES, structuurplan Kustzone, deel 3: sectorstudies, hoofdstuk 1: open ruimte en natuurlijke milieus, april 1993, bijlagen en Defoort T., Decler C., ibidem, p. 27-45.

zand- en zandleemstreek belangrijk wegens de gradiënten in de bodem en/of door de aanwezigheid van een kwel. Ruimtelijk komen de belangrijkste gebieden voor in en rond de driehoek Oostende-Brugge-Zwin en in en nabij de IJzervallei.

Polderdriehoek Oostende-Brugge-Zwin

De belangrijkste gebieden zijn onder meer:

- Oudlandpolders
 - De Zwaanhoek (Oostende-Oudenburg): het gebied is laaggelegen met talrijke sloten, poelen en depressies.
 - De polders van Uitkerke (Wenduine-Blankenberge-Zuienkerke-Nieuwmunster) met grote aangesloten oppervlaktes intacte poldergraslanden, laaggelegen met (micro)reliëfrijke weilanden.
 - Polders bij Vlissegem; polders langs Noordede; polders Houtave; polders ten zuiden van Stalhille en graslandcomplexen van de Hoge Moeren; Strooienhaan en Schoeringe: het gaat om graslandcomplexen met microreliëf, met sloten en depressies afgewisseld met akkers op de kreekruigten.
 - Polders van Koolkerke; Zeepolder; kreek van Lapscheure; Lemspolder; polders van Damme en Koolkerke (Brugge, Damme, Knokke-Heist): het gaat grotendeels om oudlandpolders. Het gebied wordt gekenmerkt door reliëfrijke, laaggelegen weilanden met veedrinkpoelen, depressies, sloten en kreekruigten. Ook vergraven terreinen zoals de kleiputten van Hoeke, de stadswallen van Damme en het Fort van Beieren en dominante lijninfrastructuur zoals de Damse Vaart en het Leopoldkanaal typeren dit gebied.
 - Polders bij Paddegat (Oudenburg en Jabbeke): oudlandpolders met vermoedelijk een kwel vanuit de zandstreek met natte graslanden.
 - Kwetshage (Jabbeke): een oudlandpolder uitgeveend met weiden, een kasteelpark, een kwel uit de zandstreek en poelgronden.
- Middellandpolders
 - Weidegebieden van Lissewege en Dudzele en bermen van het Boudewijnkanaal (Brugge): weidegebieden met talrijke veedrinkpoelen en sloten.
 - Vuurtorenweide (Heist) en polders langs het Leopoldkanaal (Ramskapelle): de vuurtorenweide is een deel van een complex uitgeveende gronden in de middellandpolders.
In het verlengde van het Leopoldkanaal vinden we overdekte, grotendeels uitgeveende poelgronden. Er komen ook oude kleiputten voor. Reliëfrijke graslanden, veedrinkputten en sloten typeren dit gebied.
- Nieuwlandpolders
 - Historische polders van Oostende: het gebied wordt gekenmerkt door kreek (Zoutekreek, Kruiskreek, Grote en Kleine Keignaert) en het omgevend poldergebied, door graslanden met microreliëf en akkers. Het groot Poldergeleed vormt een verbinding tussen dit kreekengebied (Zoutekreek, Kruiskreek) en de Grote Keignaert.
 - Polders bij Lapscheure (Damme-Nederlandse grens): nieuwlandpolders van het Zwin met overwegend graslanden met beperkt microreliëf en drinkpoelen; aanwezigheid van historische dijken (o.a. graaf Jansdijk).
- De Moeren van Meetkerke (Jabbeke-Brugge-Zuienkerke)
Het zijn laaggelegen afgeveende gronden met soms brakke hooilanden en (micro)reliëfrijke graslanden.
- Overgangszone: polders-zandstreek bij Varsenare en Sint-Andries
 - Droogmakerij van de Lage Moeren (strook langs de Oostendse vaart): het gaat om zandgronden en laaggelegen delen van de zandstreek met voornamelijk akkers en weilanden. In het westen overwegen graslanden met microreliëf en sloten, in het oosten vindt men vrij veel bomenrijen, enkele bosjes en kasteelparken. De overgang van zandstreek naar polder is hier landschappelijk goed bewaard, met een parkachtig landschap in het oosten tot open poldergrasland in het westen.
 - Moere-Blote, Moere-Nieuwland, valleien van Bourgonje- en Moerdijkvaart (Gistel-Oudenburg-Ichtegem): het gaat om de overgang van middellandpolder naar zandgronden en laaggelegen delen van de zandstreek. Het westelijk deel is een lappendeken van graslanden, vaak met microreliëf en akkers met een zeer dicht slotennet. In het oostelijk deel van het gebied vinden we meer graslanden, met vrij veel bomenrijen en een nog min of meer intact graslandcomplex.

In of nabij de IJzervallei

zie bespreking structurerende rivier- en beekvalleien

Overige poldergebieden en overgangszones met belangrijke natuurwaarde

- Oudlandpolders
 - Pistelhoek-Oosthoek, Veurne: het gaat om deels uitgebrikte/uitgeveende poelgronden met laaggelegen en (micro)reliëfrijke graslanden met talrijke sloten en poelen, afgewisseld met akkers op kreekkruggronden (en recent ook op poelgronden).
 - Komgrondengebied van Lampernisse: het gehele complex van komgronden van Lampernisse is als landschap vrij gaaf gebleven. De laaggelegen komgronden, met uitgesproken microreliëf zijn grotendeels ingenomen door graslanden.
- Middellandpolders
 - Puidebroeken en Kapelleweiden Middelkerke: het gebied wordt gekenmerkt door laaggelegen natte graslanden met uitgesproken microreliëf, poelen en talrijke sloten.
- Overgangsgebied zandleemstreek-poldergebied⁶⁰
 - Het zandleemplateau van Izenberge is een infiltratiegebied voor neerslagwater. Ter hoogte van de overgang met het poldergebied komen verschillende kwelzones voor met specifieke vegetaties (kleine landschapselementen).

E. Het Houtland

De veldgebieden

Het Houtland is het geheel van boscomplexen ten zuiden van Brugge dat samenhangt met de vroegere ontginning van de (oude) veldgebieden. De veldgebieden vallen hoofdzakelijk samen met de kleiruggen (cuesta) van Oedelem en Hertsberge. Ze zijn aan elkaar gelinkt door dreven. Er komen een aantal kasteelparken in voor. Aangezien deze gebieden vroeger schrale heidegebieden waren die later bebost werden, zijn ook heiderelicten terug te vinden.

De valleien van o.m. Waardammebeek, Veldekesbeek-Rivierbeek, Hertsbergebeek, Poversbeek, Ringbeek, Blauwhuisbeek en Leugaartsbeek zijn nog gedeeltelijk vrij meanderende beeklopen. Ze bestaan uit natte tot vochtige graslanden met kleine landschapselementen of beekbegeleidende bossen. De valleien in het bekken van de Zuidleie (Kanaal Gent-Brugge) met belangrijke zijbeken als Bornebeek en Zuiddambeek nemen een aparte plaats in. Verspreid komen waardevolle relictten van moeras en natte graslanden voor; zoals de Leiemeersen in Oostkamp.

Geïsoleerde oude veldgebieden

Rond Vloethemveld en Sint-Andriesveld (Zedelgem-Jabbeke-Brugge): voormalige veldontginningen waar bos, heide, graslanden en dreven voorkomen.

- Omgeving van Bulskampveld-Vorte Bossen (Oostkamp, Beernem, Wingene, Ruiselede): het vroegere uitgestrekte Bulskampveld is op dit ogenblik een uitgestrekt complex van bos en cultuurgrond. De relatief recente ontginning en de aanleg van bossen verklaart het regelmatige patroon van percelen en de talrijke dreven.
- De gebieden Merkemveld, Doeveren, Hoesten, Breidels, Hoogveld (Zedelgem-Oostkamp): het landbouwgebied tussen de bossen bestaat voornamelijk uit akkers en wordt doorsneden door talrijke dreven.
- Omgeving van Ryckvelde-Oedelemberg: Ryckvelde (Brugge-Damme-Beernem) is een bos en langs dreven en bosranden komen nog heiderelicten voor. In het verlengde naar Brugge toe bevinden zich de Assebroekse Meersen met overgang naar het Beverhoutsveld. Deze meersen bestaan hoofdzakelijk uit graslanden met relictten van hooilanden.
- Kanaal Brugge-Gent (Beernem): in het westen ligt het kanaal in de vallei van de Zuidleie, oostelijk doorsnijdt het grotendeels de hogergelegen zandgronden rond Beernem-Sint-Joris.
- Bos Ten Briele (Oostkamp): bestaat uit een deel bos en een deel verwilderd parkgebied. Verder liggen er nog enkele verlaten graslanden.
- Kasteel de Mare-Verloren Kost (Torhout): na de ontginning van het uitgestrekt Vrijgeweed, een van de

⁶⁰ VLM, pilootproject landinrichting De Westhoek, rapport van de voorstudie, p. 22-23.

heidegebieden ten zuiden van Brugge, bleven enkele kleinere bossen bestaan, onder meer bij het kasteel de Mare (ook kasteel d'Aertrycke genoemd) en bij de Verloren Kost. Het landbouwgebied tussen de bossen wordt grotendeels ingenomen door akkers. Langs de vallei van de Mouwbeek, tussen de twee boscomplexen, primeert grasland.

- Kasteel van Caloen en Veldbos (Zedelgem): het veldbos met de vallei van de Mouwbeek, die door het gebied loopt, is nog vrij kleinschalig met voornamelijk grasland en nogal wat bomenrijen.
- Abdij Zevenkerken en omgeving (Brugge-Zedelgem): dit bosgebied is een relict van het vroegere Sint-Andriesveld.
- Beverhoutsveld: voornamelijk weilandgebruik met karakteristiek rechthoekig perceleringspatroon en talrijke dreven.
- Bos Veldekes (Pittem-Wingene): een vrij heterogeen recent bos.
- Bossen van Koekelare (Koekelare-Diksmuide): het gebied omvat de Koekelarebossen (Staatsbossen), het Praatbos en het bos bij het kasteel ter Heide.
- Bos van Houthulst en omgeving: het bos van Houthulst is een oud bosgebied en in de open plekken en langs de dreven zijn er voor Vlaanderen zeer zeldzame vegetaties terug te vinden. De beekvalleien worden ingenomen door graslanden met plaatselijk nog veel bomenrijen.
- 't Veld (Ardoorie) en veldbossen (Ardoorie-Meulebeke).

Omgeving Torhout

De natuurlijke structuur hangt samen met het plateau van Wijnendale en vormt een overgangszone van zandstreek naar zandleemstreek.

De belangrijkste structurende (natuur)gebieden zijn:

- Wijnendalebos en omgeving (Torhout en Ichtegem, Kortemark): een oud bosgebied op de zuidelijke steilrand van het Plateau van Wijnendale. Ten westen van Wijnendalebos ligt een heuvelachtig gebied met de getuigenheuvel Ruidenberg en de valleien van de Waterhoekbeek en de Kolvebeek. De graslanden langs de Kolve- en vooral de Waterhoekbeek bevatten vele bomenrijen en drinkpoelen.
- Groenhove (Torhout) en Bosserij (Zedelgem-Torhout): het Groenhovebos is sterk door de mens beïnvloed. De bossen bij Bosserij zijn omgeven door akkers en weilanden met dreven.

F. Omgeving Ieper - Poperinge

Aanwezigheid van loofbossen en structurende beekvalleien in een heuvelachtig landschap:

- Couthofbos: het grootste aaneengesloten bos in dit gebied is gelegen op een hoogte waar tal van beken ontspringen.
- Bardelenbos en omliggende bossen met het bos bij de Sint-Sixtusabdij kent iets nattere en rijkere omstandigheden.
- Canadabos is een goed ontwikkeld eiken-haagbeukenbos.
- Helleketelbos: licht golvend terrein; tevens het brongebied van de Bommelaarsbeek.
- Vallei van de Heidebeek: de beekloop heeft nog een waardevolle structuur. De vallei herbergt historische, permanente graslanden die nog overstromen tijdens periodes met veel neerslag.
- Omgeving vallei van de Grote Kemmelbeek, Poperingevaart, Ieperlee: sluiten aan op de Ijzervallei en vormen een belangrijk onderdeel binnen het ecologisch functioneren van het gebied.
- Galgebossen (Poperinge-Ieper): een golvend terrein met bossen

G. Omgeving Roeselare

Er is een beperkt aantal gebieden met natuurwaarde zoals het Sterrebos, de kleiputten te Roeselare en de Koekuitbossen te Moorslede. Ze zijn lokaal ruimtelijk structurend. Er zijn wel recente bosaanplantingen aan het Rodesgoedbos te Izegem.

H. Schelde-Leie-interfluvium

De natuurlijke structuur in het Schelde-Leie-interfluvium is sterk gekoppeld aan de reliëfstructuur (zie boven) en wordt bepaald door bestaande bossen, valleigebieden en natuurgebieden ontstaan uit ontginning en infrastructuurwerken. De bossen staan op steile hellingvlakken met plaatselijk

bronniveaus. Enkele belangrijke gebieden zijn het Argendaal- en het Bellegebos in de omgeving van Kortrijk en het Mortagnebos, Banhoutbos en Kraibos nabij Zwevegem. Ook het Grandvalbos, de Spitaelbossen en de omgeving van de Tiegemberg hebben een hoge natuurwaarde.

2.3.4 Internationale context

De Overeenkomst van Ramsar

De Overeenkomst van Ramsar beschermt waterrijke gebieden die van internationaal belang zijn als woonplaats voor watervogels. Artikel 3 van de overeenkomst zegt: "De overeenkomstsluitende partijen formuleren en verwezenlijken hun plannen op zodanige wijze dat het behoud van de in de lijst opgenomen watergebieden en, voor zover mogelijk, het verstandig gebruik van de in hun grondgebied gelegen watergebieden worden bevorderd." Het besluit van de Vlaamse Regering tot instelling van een vergunningsplicht voor de wijziging van vegetatie en van lijn- en puntvormige elementen is eveneens van toepassing in de gebieden van de lijst van de Overeenkomst van Ramsar. Binnen West-Vlaanderen zijn drie gebieden in deze lijst opgenomen, waarvan er twee een (overwegend) agrarisch gebruik hebben⁶¹:

- De IJzerbroeken in de polders van Oostvleteren, Reninge, Noordschote, Merkem, Woumen en Diksmuide.
- Het Zwin en aanpalende gronden: het gaat om een overgangsgebied tussen duinen en polders en om een beperkte polderoppervlakte.

De EG-Vogelrichtlijn

In uitvoering van richtlijn 79/409/EEG (bekend als "EG-Vogelrichtlijn") heeft de Vlaamse Regering "speciale beschermingszones" aangeduid met het oog op het behoud van de vogelstand. Binnen deze zones kan de bevoegde minister specifieke maatregelen nemen voor de instandhouding en het herstel van natuurwaarden. Op de gronden vermeld onder de EG-Vogelrichtlijn is het besluit van de Vlaamse Regering van toepassing tot instelling van een vergunningsplicht voor de wijziging van vegetatie en van lijn- en puntvormige elementen. Ook het Mestdecreet stelt voor bepaalde, in oppervlakte eerder beperkte gronden binnen de EG-Vogelrichtlijngebieden een verscherpte uitrijregeling voorop. Het gaat om gronden die een zeer specifieke leefomgeving vormen voor de vogels⁶².

Binnen West-Vlaanderen gaat het om volgende, door de landbouw gebruikte gebieden:

- De broeken in de polders van Oostvleteren, Reninge, Noordschote, Merkem, Woumen en Diksmuide op de rechteroever van de IJzer (ca. 3 700 ha). Dit gebied is iets ruimer dan de gronden die vallen onder de Overeenkomst van Ramsar. In dit gebied kunnen beschermende maatregelen getroffen worden voor:
 - a. gronden die op het gewestplan aangeduid zijn als natuurgebied, natuurreserveaat, bosgebied, bosgebied met ecologisch belang.
 - b. andere gronden: poldergraslanden en hun microreliëf, rietvelden en zeggevelden, verlaten kleigroeven, oude veenwinningen, broekbossen, dijken, vijvers en moerassen.
- De broeken in de vallei van de Handzamevaart (tussen Handzame en Diksmuide, ca. 1 400 ha). Beschermende maatregelen zijn mogelijk voor dezelfde terreinonderdelen als vermeld bij de IJzerbroeken.
- Poldergronden (ca. 4 600 ha) tussen Wenduine en Blankenberge in het noorden en het kanaal Brugge-Oostende in het zuiden (en een strook duinen tussen Blankenberge en Zeebrugge). Binnen dit complex kunnen beschermende maatregelen getroffen worden voor:
 - a. gronden die op het gewestplan aangeduid zijn als natuurgebied, natuurreserveaat, bosgebied, bosgebied met ecologisch belang.
 - b. andere gronden: poldergraslanden en hun microreliëf, duinmoerassen, oude kleiputten, moerasbosjes, dijken, kreken en hun oevervegetatie.
- Poldergronden (ca. 4 900 ha) tussen Brugge en Westkapelle (en een gedeelte van het zeehavengebied van Zeebrugge). Hier kunnen beschermende maatregelen genomen worden voor dezelfde gronden als vermeld onder de polders tussen Wenduine-Blankenberge en het kanaal Brugge-Oostende.

⁶¹ Het derde gebied wordt gevormd door de Vlaamse banken in de kustwateren.

⁶² Zie: Besluit van de Vlaamse Regering van 20 december 1995, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 december 1995, p. 37,125 en volgende.

- De ruimte tussen Knokke en de Nederlandse grens. Deze ruimte bevat strand, duinen, een overgangsgebied naar de polders en vooral poldergronden (ca. 1.400 ha). Beschermende maatregelen kunnen worden genomen voor:
 - a. gronden die op het gewestplan aangeduid zijn als natuurgebied, natuurreservaat, bosgebied, bosgebied met ecologisch belang.
 - b. andere gronden: zeeschorren en slikken, strand, al dan niet gefixeerde kustduinen en duinpannen, duingraslanden, duinbosjes, krekens met hun oevervegetatie, poldergraslanden en hun microreliëf.

Habitatrichtlijnen

De Europese richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (bekend als "habitatrichtlijn") wil de biologische diversiteit waarborgen (artikel 2). Elke lidstaat moet een lijst van gebieden voorstellen waar maatregelen zullen worden genomen.

Deze lijst is opgemaakt door de Vlaamse overheid en werd vastgesteld door de Europese Commissie in 1998. Per aangeduid terrein moeten specifieke maatregelen opgesteld worden.

De lijst van Habitatgebieden bevat een aantal complexen van meestal versnipperd liggende gronden. Slechts een deel is landbouwgrond. De lijst vermeldt:

- een aantal zilte poldergronden verspreid tussen Oostende en Dudzele, samen gaat het om ongeveer 700 ha;
- een aantal veelal beboste hellingen op de Kemmelberg en de Rodeberg;
- het bos van Houthulst;
- een groot gedeelte van het Vloethemveld te Zedelgem en Jabbeke;
- bossen te Wingene, Ruiselede en Beernem;
- de meeste duinen, de IJzermonding en het Zwin.

2.4 Potenties en knelpunten

2.4.1 Potenties

- Grote diversiteit van ecotopen (o.a. nat – droog) in de provincie en in nauwe samenhang met het fysisch systeem.
- Talrijke landschapselementen en gebiedstypes kunnen een kwaliteitsvolle verbindende functie vervullen. Op de eerste plaats zijn dit beekvalleien, maar ook andere landschapselementen zoals verlaten spoorwegbeddingen, dijken, dreven en sloten bieden grote mogelijkheden. De duidelijk landschappelijke kwaliteit van deze elementen vormt tevens een meerwaarde voor de toeristisch-recreatieve structuur.
- Potentie tot uitbreiding van de bestaande bosstructuur en vergroten van de interne samenhang door kwaliteitsverhoging van het bosareaal.

2.4.2 Knelpunten

- Verschraling en versnippering van de natuurlijke structuur door menselijk ingrijpen. Talrijke waardevolle ecotopen worden bedreigd door allerlei vormen van verontreiniging, verzuring en vermessing. Ook ingrepen zoals het rechttrekken van rivieren en beken, bebouwing in valleigebieden en ruilverkavelingen hebben een ingrijpende verandering van de natuurlijke structuur tot gevolg. Ook de aantasting van natuurcomplexen als gevolg van diverse activiteiten zoals wonen, werken en landbouw hebben een negatieve impact op deze structuur. Hierbij treedt een versnippering van waardevolle ruimten op waardoor gebieden met belang voor de natuurlijke structuur geïsoleerd geraken. Het voorzien van corridors kan dit verhelpen.
- Gebrek aan een coherent integraal waterbeheer door een versnippering van bevoegdigheden.
- Een overschrijding van de ruimtelijke draagkracht van natuurlijke gebieden mede door een te intensief medegebruik (bv. recreatiedruk).
- Negeren en afbouwen van de natuurlijke structuur in stedelijke gebieden.

3 De bestaande agrarische structuur

3.1 Omschrijving

Dit hoofdstuk behandelt de ruimtelijke structuur van agrarische activiteiten. Onder agrarische activiteiten worden veeteelt, akkerbouw, groenteteelt, bosbouw en tuinbouw begrepen. De toeleverende en verwerkende bedrijven voor de landbouw worden in deze deelstructuur niet besproken.

3.2 Kenmerken

De kenmerken van de agrarische structuur in West-Vlaanderen worden besproken aan de hand van het belang van de West-Vlaamse landbouw in Vlaanderen, de bodemgeschiktheid, de teeltpatronen en productieomstandigheden. Op basis van deze kenmerken onderscheiden we een aantal deelgebieden, die hierna (cf. 3.3) besproken worden.

3.2.1 Het belang van de landbouw

West-Vlaanderen is de meest landelijke Vlaamse provincie. Land- en tuinbouw zorgen in grote delen van de provincie voor een open landschap. Vooral in de polderstreek is dit opvallend. In West-Vlaanderen wordt 68 % van de kadastrale oppervlakte gebruikt door de land- en tuinbouw. In Vlaanderen is dit 46 %. Met bijna 11.000 bedrijven (beroepsland- en tuinbouwers) neemt West-Vlaanderen ca. 35 % van de Vlaamse landbouwbedrijven voor haar rekening.

IG Figuur 13 geeft een beeld van het aandeel van de cultuurgrond in West-Vlaanderen, volgens de bestemmingen van het gewestplan als landbouwgebied.

3.2.2 Agrarische bodemgeschiktheid en teeltpatronen

Agrarische bodemgeschiktheid

Voor de meeste activiteiten van de land- en tuinbouw is de bodem een basisgegeven, zelfs voor de teelten onder glas. Bij de glastuinbouw overweegt de serreteelt in de grond in West-Vlaanderen, in tegenstelling tot bij voorbeeld de provincie Antwerpen waar men deels overschakelde op grondloze teelten.

Het WES⁶³ bracht de bodemgeschiktheid in kaart op basis van de potentiële productiecapaciteit⁶⁴ voor onderstaande teeltgroepen. Tevens werd een kaart gemaakt die de geschiktheid van een grond aangeeft voor meerdere teelten.

De teeltgroepen zijn: akkerbouw, grasland, extensieve groenteteelt in de openlucht (één teelt per jaar), intensieve groenteteelt in de openlucht (meerdere teelten per jaar), groenteteelt onder glas (of plastic), boomkwekerij en fruitteelt.

De agrarische bodemgeschiktheid is een wezenlijk element in het agrarisch bodemgebruik. Maar ook marktmechanismen, landbouwbeleid, opleiding, begeleiding en andere factoren spelen een belangrijke rol in het uiteindelijke gebruik. Ook subjectieve factoren zoals traditie kunnen een invloed hebben.

Teeltpatroon gewassen (Zie IG Figuur 14).

Hierbij worden de gegevens van de jaarlijkse land- en tuinbouwstellingen gebruikt⁶⁵. Om de invloed van toevallige fluctuaties weg te nemen worden de gemiddelden van de jaren 1995 en 1996 vergeleken met de gemiddelden van de jaren 1985 en 1986.

Tabel I geeft een beeld van het teeltpatroon in 1995-1996 van de gewassen in de provincie en van de situatie tien jaar daarvoor (1985-1986).

⁶³ WES, 'Ruimtelijk sectoraal onderzoek van agrarische bedrijfsvoering in West-Vlaanderen', 1998.

⁶⁴ Die is uitgedrukt in een percentage van de optimale opbrengst. Een maatstaf voor de productiecapaciteit is immers de opbrengst die bij economisch goede exploitatievoorwaarden (onder meer een goede vak kennis van de exploitant) en onder normale omstandigheden (onder meer inzake het weer) kan worden verkregen.

⁶⁵ Een aantal gemeenten behoort in feite tot meer dan één landbouwstreek, maar zij worden om praktische redenen toch tot één landbouwstreek gerekend. De gegevens uit de land- en tuinbouwstellingen zijn soms onvolledig en stemmen niet steeds met de werkelijkheid overeen. Voorzichtigheid is dus aangewezen. De analyse maakt wel mogelijk de structurerende elementen van grotere gehelen aan te duiden.

Tabel 1: Teeltstructuur van de gewassen in West-Vlaanderen, 1985-1986 en 1995-1996 (benaderend in % van de oppervlakte cultuurgrond)

	Polders		Zandstreek		Zand-leemstreek		Leemstreek		West-Vlaanderen	
	1985-86	1995-96	1985-86	1995-96	1985-86	1995-96	1985-86	1995-96	1985-86	1995-96
weiden en grasland	43	40	53	49	37	34	34	29	42	39
graangewassen	29	28	11	8	18	16	28	24	21	19
nijverheidsgewassen	10	9	3	3	12	10	12	12	10	8
aardappelen	3	5	7	10	13	14	13	16	9	11
groenvoeder-gewassen	8	11	13	20	8	13	8	14	9	14
groenten openlucht	4	4	9	7	9	10	2	3	6	7
andere tuinbouw openlucht (a)	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
glasteelten (a)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
andere	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2

(a) Door de afronding staat de 0 voor: 0-0,5 %.

BRON: NIS, Land- en tuinbouwstellingen. Berekeningen WES.

Uit deze tabel kunnen volgende tendensen voor West-Vlaanderen afgeleid worden:

- Het aandeel van weiden, grasland en graangewassen is overal verminderd.
- Het aandeel groenvoedergewassen en aardappelen is in de hele provincie toegenomen.

Teeltpatroon dieren

Bijzonder kenmerkend voor (grote delen van) West-Vlaanderen is de varkensteelt. Evoluties binnen deze sector staan in nauw verband met de mestproblematiek en met de hiermee samenhangende milieuproblemen. Daarom wordt de varkenspopulatie bekeken tegenover de oppervlakte cultuurgrond (Tabel 2 en IG Figuur 15). De grootte van deze laatste bepaalt immers (mee) de mestafzetmogelijkheden.

Tabel 2 en IG Figuur 15 tonen een zeer grote concentratie van varkens in de zandstreek en in het aanpalende deel van de zandleemstreek. De laatste tien jaar is er een groei geweest, niet alleen in de zandstreek maar vooral daarbuiten. De intensieve varkensteelt, die haar oorsprong vindt in de (Brugse) zandstreek en daar heel wat kleine landbouwbedrijven leefbaar maakte, verspreidt zich steeds ruimer.

In feite verdoezelen de cijfers uit de tabel de extreme situaties. Zo zijn er binnen de zandstreek en de zandleemstreek een tiental gemeenten waar dichtheden van 3 000 tot 4. 600 varkens per 100 ha cultuurgrond geteld worden.

Tabel 2: Varkens in West-Vlaanderen: aantal en aantal per 100 ha cultuurgrond, 1985-1986 en 1995-1996

	Aantal varkens			Aantal varkens per 100ha cultuurgrond		
	1985-1986	1995-1996	index	1985-1986	1995-1996	verschil
Polders	336 245	574 557	171	506	868	362
Zandstreek	1 046 887	1 214 127	116	2 255	2 526	271
Zandleemstreek	1 238 669	1 717 391	139	1 535	2 147	612
Leemstreek	137 686	177 795	129	745	968	223
West-Vlaanderen	2 759 487	3 683 960	133	1 302	1 733	431

BRON: NIS, Land- en tuinbouwtellingen. Berekeningen WES.

Wat de productierichting van vleesrunderen betreft, is in hoofdzaak de zandstreek een belangrijk gebied. In West-Vlaanderen bevinden zich 12 van de 36 Vlaamse gemeenten met de hoogste waarden⁶⁶ van deze productierichting. Ook de productierichting melkvee scoort hoog in de zandstreek. Wat pluimvee betreft is West-Vlaanderen vrij belangrijk in deze productierichting, maar er valt geen concentratiegebied te onderscheiden. Wat vleeskalveren betreft is er geen concentratie of specialisatie in West-Vlaanderen op te merken.

Gebiedsgerichte bespreking van de agrarische bodemgeschiktheid en teeltpatronen

Bij de bespreking wordt ook de grootte van de bedrijven aangegeven. Hierbij wordt enkel rekening gehouden met de categorieën beroepslandbouwers en -tuinbouwers. Belangrijke vaststelling is dat in elke landbouwstreek de bedrijven van beroepslandbouwers en -tuinbouwers de jongste tien jaar gemiddeld groter werden⁶⁷ terwijl het aantal bedrijven daalde. De gronden van landbouwers die hun activiteiten geleidelijk aan stopzetten werden dus veelal in gebruik genomen door de blijvers.

Voor de onderscheiden bodemstreken in West-Vlaanderen, weergegeven op **IG Figuur 5**, kunnen volgende conclusies inzake bodemgeschiktheid en teeltpatronen genomen worden:

- Polders

De bodemgeschiktheid in deze landbouwstreek is opvallend homogeen: de hele streek is 'zeer geschikt' of 'geschikt' voor akkers en grasland. Voor de overige teeltgroepen is de streek meestal ongeschikt, met uitzondering van fruitteelt waarvoor ze plaatselijk matig geschikt is. Hoewel de polders voor de globale teeltgroep groenten niet geschikt zijn, blijkt dit wel het geval voor koolsoorten⁶⁸. De polderstreek is dus een zeer interessant gebied voor akkers en grasland maar biedt voor het overige geen echte mogelijkheden.

De polders onderscheiden zich van de andere streken door het hoogste aandeel graangewassen in de totale cultuuroppervlakte: ca. 28 % (West-Vlaanderen: ca. 19 %).

De polders vallen ook op door de grootte van de landbouwbedrijven. Hier vindt men de grootste

⁶⁶ De hoogste waarden betekent een BSS voor de productierichting vleesrunderen van meer dan 27 616 BEF/ha. Het BSS of bruto standaard saldo is een maat voor het economisch belang van een bepaalde productierichting.

⁶⁷ Uit de gemeentelijke cijfers blijkt dat bij de beroepslandbouwbedrijven de gemiddelde bedrijfsoppervlakte in elke gemeente steeg. Bij de beroepstuinbouwers is het beeld anders: in 15 van de 64 West-Vlaamse gemeenten was er een verkleining van de gemiddelde bedrijfsoppervlakte.

⁶⁸ Louwagie P, en Vanparys L. Vollegrondsgroenten: bezoekdagen in het 5b-gebied, 5b Land- en Tuinbouw Westhoek-Middenkust, jaargang 1, nr 3, p. 15.

bedrijven van West-Vlaanderen. In 1996 was een gemiddeld landbouwbedrijf ca. 28 ha groot (West-Vlaanderen: 20 ha). Ten opzichte van 1986 is een gemiddeld landbouwbedrijf met 26 % vergroot (West-Vlaanderen: 33 %).

Een ander kenmerk is de zwakke vertegenwoordiging van de tuinbouw. Rekening houdend met de bodemgeschiktheid is dit niet verwonderlijk.

Hoewel het teeltpatroon voor varkens zowel procentueel als absoluut het kleinste is voor de provincie, valt toch op te merken dat de toename van het aantal varkens in deze streek tussen 1985 en 1996 zeer sterk is.

- Zandstreek

In de zandstreek is de bodemgeschiktheid vrij heterogeen. De klasse 'matig geschikt' overweegt. Opvallend is het vrij veel voorkomen van de klassen 'zeer geschikt en geschikt' voor boomkwekerijen en 'geschikt' voor glasgroenten, extensieve groenteteelt en fruit. De potenties van de gronden zijn dus zeer verschillend.

Typisch voor de zandstreek is het relatief hoge aandeel van weiden en grasland. Het gaat om ca. 49 % van de cultuuroppervlakte (West-Vlaanderen : ca. 39 %). De laatste tien jaar is het aandeel van deze groep in de zandstreek gedaald (1985-1986: 53 %).

Opvallend is dat de zandstreek het laagste aandeel van graangewassen heeft in het totale cultuurareaal: slechts 8 % (West-Vlaanderen: ca. 19 %). De groenvoedergewassen zijn heel sterk aanwezig: ca. 20 % van de cultuuroppervlakte (West-Vlaanderen: ca. 13 %). Tien jaar geleden bedroeg het aandeel ongeveer 14 %. Het gaat haast uitsluitend om maïs. De intensieve varkensteelt in dit gebied is hieraan niet vreemd (zie verder).

Vergeleken met de rest van de provincie heeft de zandstreek de kleinste beroepslandbouwbedrijven: gemiddeld 16 ha (West-Vlaanderen: 20 ha). De laatste tien jaar is het landbouwbedrijf in de zandstreek gevoelig groter geworden: 40 % (West-Vlaanderen: 33 %).

Duidelijk is ook de aanwezigheid van de tuinbouw. Samen met de plaatselijk kenmerkende (maar in totale oppervlakte toch beperkte) sierteelt in de Brugse zandstreek, komt vooral de groenteteelt in beeld. De groenteteelt in de openlucht neemt in de zandstreek ongeveer 7 % van het cultuurareaal voor haar rekening. Tien jaar geleden was dit ca. 9 %. Tuinbouw onder glas is uiteraard beperkt in vergelijking met de totale cultuuroppervlakte maar beslaat toch ca. 160 ha. Tien jaar geleden ging het om ca. 125 ha.

De gemiddelde oppervlakte van de beroepstuinbouwbedrijven bedraagt 4 à 5 ha (West-Vlaanderen: iets meer dan 5 ha). De laatste tien jaar is het tuinbouwbedrijf met ca. 40 % in oppervlakte toegenomen (West-Vlaanderen: met bijna 70 %).

In de zandstreek zijn er in 1996 met 1 214 127 varkens 2 526 dieren per 100 ha cultuurgrond. Dit is het meeste van de hele provincie. Het aantal varkens is betrekkelijk stabiel gebleven in vergelijking met 1985.

- Zandleemstreek

Ook in de zandleemstreek is het beeld van de bodemgeschiktheid versnipperd. Hier overweegt de klasse 'geschikt'. Belangrijk is de polyvalentie: veel gronden zijn 'geschikt of zeer geschikt' voor drie, vier of zelfs vijf teeltgroepen, namelijk akkers, extensieve groenteteelt, glasgroenten, fruit en in mindere mate ook intensieve groenteteelt. Deze potenties maken van de zandleemstreek een zeer interessant landbouwgebied.

In de zandleemstreek springt de tuinbouw in het oog. Het gaat vooral om groenteteelt in de openlucht (zie Figuur 14). Deze groep neemt ongeveer 10 % in van het cultuurareaal (West-Vlaanderen: ca. 7 %). Van alle landbouwstreken is dit het hoogste cijfer. Tien jaar geleden was dit aandeel al bijna even hoog. De eigenlijke omschakeling naar groenteteelt kwam volop op gang rond 1970.

Belangrijk is dat binnen de zandleemstreek de groenteteelt vooral voorkomt in het Roeselaarse (het gebied begrensd door de lijn Kortemark-Houthulst-Zonnebeke-Lendeledede-Meulebeke-Kortemark). Hier zijn gemeenten waar de groenteteelt tot bijna 25 % van het cultuurareaal inneemt. In andere delen van de zandleemstreek, met name de strook vanaf het Ieperse via Poperinge naar Veurne (Plateau van Izenberge), is de groenteteelt nog maar weinig ontwikkeld maar is een reconversie naar tuinbouw waarneembaar.

In de zandleemstreek zijn de beroepstuinbouwbedrijven groter dan elders in de provincie: de oppervlakte beslaat gemiddeld 6 ha. Gemeenten waar de gemiddelde grootte oploopt tot 10 ha en meer zijn geen uitzondering. De laatste tien jaar is de gemiddelde oppervlakte van de tuinbouwbedrijven met ca. 75 % toegenomen (West-Vlaanderen: ca. 70 %).

De zandleemstreek is de enige landbouwstreek in West-Vlaanderen waar het aantal beroepstuinbouwers de jongste tien jaar toegenomen is. De gemeenten met de grootste groei aan tuinbouwoppervlakte situeren zich aan de rand van de klassieke groentestreek, met name Vleteren, Langemark-Poelkapelle, Zonnebeke en Ieper. De zandleemstreek heeft ca. 240 ha glasteelt; tien jaar geleden was dit ca. 150 ha. Meer nog dan voor de groenteteelt in de openlucht is er een sterke concentratie van glasteelt in een vrij beperkt gebied rond Roeselare: Hooglede, Staden, Moorslede, Izegem, Ingelmunster, Pittem, Ardooie en Hooglede. In elk van deze gemeenten vindt men 10 tot 30 ha serres, in Staden zelfs ca. 60 ha. Opvallend is ook dat de glasteelt de jongste tien jaar duidelijk in expansie was, terwijl de groenteteelt in de openlucht eerder stagneerde.

De zandleemstreek valt ook op door de grote varkensteelt. Deze streek telt het grootste aantal varkens van de provincie. In de periode tussen 1985 en 1996 nam de productie van varkens toe met een derde.

- Leemstreek

In de leemstreek is het beeld van de bodemgeschiktheid veel eenvoudiger dan in de zand- en de zandleemstreek. De situatie is vrij homogeen. Zeer veel gronden zijn 'zeer geschikt' voor akkers en grasland. Voor extensieve groenteteelt en fruit komt de klasse 'geschikt' vaak voor.

De streek is vergelijkbaar met de polders wegens de hoge geschiktheid voor akkers en grasland. De leemstreek heeft evenwel nog bijkomende mogelijkheden voor extensieve groenteteelt en fruit. In de leemstreek is tuinbouw zwak aanwezig. Hier zijn het vooral de akkers die het beeld bepalen, met graangewassen en aardappelen (resp. ca. 24 en 16 % van het cultuurareaal).

De leemstreek heeft weer grotere beroepslandbouwbedrijven. De gemiddelde grootte bedraagt ca. 25 ha, wat de situatie van de polders (ca. 27 ha) benadert. De laatste tien jaar is de gemiddelde bedrijfsoppervlakte met niet minder dan 40 % gegroeid. Deze groei ligt procentueel op hetzelfde niveau als in de zandstreek.

3.2.3 Ruilverkavelingen, een ruimtelijke maatregel ter ondersteuning van de landbouw

Ruilverkavelingen zijn het uitgelezen instrument om te komen tot een degelijke agrarische structuur. Het doel van ruilverkavelingen is de economische exploitatie van de landbouwbedrijven te verbeteren⁶⁹.

Soms is tot ruilverkaveling overgegaan naar aanleiding van de uitvoering van belangrijke infrastructuurwerken. Later werd bij ruilverkavelingen meer aandacht besteed aan niet strikt agrarische belangen zoals het landschap, de natuur en het recreatief medegebruik. Ook rekening houdende met deze aandachtspunten werden landinrichtingsplannen opgemaakt. De instrumenten landinrichting en ruilverkaveling hebben hun eigen doelstellingen en hun geëigende wetgeving. Binnen het kader van de ruilverkaveling worden evenwel ook maatregelen voor landinrichting gerealiseerd buiten gebieden gevat door de landinrichting. Anderzijds kan ter verbetering van landbouwstructuren het instrument

⁶⁹ Door de waterhuishouding aan te passen, kavels rond de bedrijfszetels te groeperen, de toegankelijkheid van de bedrijven en de gronden te verbeteren e.d. Zie :

Gullinckx H., Pauwels F., Landbouw : oorzaak of voorwerp van versnippering?, studiedag versnippering ontsnipperen, UIA en Aminoal, Tervuren, 14 november 1996.

Van Leirsberghe H., Optimalisatie van externe productiestructuur; Studiedag Grootchaligheid versus kleinschaligheid, Technologisch Instituut-KVIV, Merelbeke, 26 november 1996.

ruilverkaveling ook ingezet worden binnen het kader van een landinrichtingsproject. Bijna 20 % van de totale cultuuroppervlakte van West-Vlaanderen was of is voorwerp van een ruilverkaveling.

Deze oppervlakte situeert zich (zie IG Figuur 16):

- in de polderstreek: ca. 28 700 ha; de meeste van deze ruilverkavelingen vormen een aaneengesloten blok vanaf het zuiden van Oostende naar Veurne;
- in de zandleemstreek: ca. 7 700 ha;
- in de zandstreek: circa 6 100 ha.

De concentratie van ruilverkavelingen in de polderstreek hoeft geen verwondering te wekken. Deze lage, vlakke en kleiige streek had veel af te rekenen met problemen inzake waterhuishouding. Ook de aanleg van de A18 speelde een duidelijke rol. Een ruilverkaveling in de polders is ook relatief gemakkelijk uit te voeren gezien het homogene en open landbouwkarakter van de streek.

3.3 De bestaande ruimtelijke deelstructuur

Op basis van de kenmerken van de agrarische structuur worden deelgebieden van de agrarische structuur omschreven (zie IG Figuur 17).

3.3.1 Kust: ruimtelijk extensieve landbouw in combinatie met andere functies

Er komt nog weinig landbouw voor. Het gaat in hoofdzaak om grondgebonden landbouw. De landbouw aan de kust staat onder sterke verstedelijkingsdruk. Ook de natuurbelangen oefenen druk uit op de landbouw.

3.3.2 Poldergebied: ruimtelijk extensieve landbouw

De polders vormen een zeer homogeen agrarisch gebied in een weinig bebouwd gebied. Ter hoogte van Zeebrugge wordt dit gebied in belangrijke mate onderbroken door de achterhaven.

Meer dan elders in West-Vlaanderen worden er graangewassen geteeld. In de polders bevinden zich de grootste agrarische bedrijven van West-Vlaanderen in een degelijke agrarische structuur. Dit is mede te danken aan de vele ruilverkavelingen die in dit gebied zijn/worden doorgevoerd. Vooral in de westelijke helft van de polders zijn relatief veel leefbare bedrijven te vinden.

De polders zijn een zeer landelijk gebied. Op de overgang naar de badplaatsen en naar de Brugse agglomeratie staat de landbouw onder sterke druk van verstedelijking.

Opvallend is dat in de polders vrij veel terreinen met hoge natuurwaarden (zie de bestaande natuurlijke en landschappelijke structuur) aangetroffen worden. Het is belangrijk te noteren dat deze aanduidingen gekoppeld zijn aan regelgevingen zoals het Mestdecreet en de reglementering omtrent de wijziging van vegetatie en van lijn- en puntvormige elementen.

Het Oostendse hinterland maakt deel uit van het poldergebied. In het Oostendse hebben de landbouwbedrijven, in tegenstelling tot de overige polders, een kleine bedrijfsdimensie. De landbouwbedrijven staan bovendien onder sterke verstedelijkingsdruk. De bedrijfsopvolging en de leefbaarheid van de landbouwbedrijven is er ongunstig.

3.3.3 Zandstreek: landbouw in een specifiek waardevol landschap met concentraties van intensieve veehouderij

Naar bodemgeschiktheid is de zandstreek weinig homogeen: bepaalde gronden zijn voor geen enkele teeltgroep echt geschikt terwijl andere gronden potenties hebben voor zelfs vier teeltgroepen (boomkwekerijen en sierteelt en geschikt voor glasgroenten, extensieve groenteteelt en fruit).

Kenmerkend zijn de grote aandelen van de weiden en de groenvoedergewassen in het teeltpatroon. Dit laatste staat mede in verband met de grootschalige varkensteelt (vooral in het westelijk deel van de zandstreek en in de zandleemstreek) en de vleesrunderenteelt. Er dient eveneens gewezen op de overbemesting die leidt tot milieuproblemen en aantasting van bepaalde aanwezige natuurwaarden. Zandgronden ("zandstreek") zijn hiervoor zeer gevoelig. Dit is van belang omdat de zandstreek ook instaat voor de productie van drinkwater.

In de zandstreek is ook de tuinbouw aanwezig; het gaat vooral om groenteteelt in de openlucht. Tevens zijn er nog steeds de kleinste bedrijven van West-Vlaanderen te vinden.

De bosrijkdom (althans naar West-Vlaamse normen) is in het zuiden van Brugge van belang. Bepaalde ontwikkelingen in de land- en tuinbouw hebben negatieve invloeden op het landschap (gebouwen voor intensieve veeteelt, serres).

In het oostelijke deel van de zandstreek is de bedrijfsleefbaarheid minder gunstig en de bedrijfsopvolging is, vooral in Oostkamp en Beernem, zwak.

In het westelijke deel van de zandstreek is de bedrijfsdimensie doorgaans groter dan in het oostelijke deel. Op Ichtegem na, is de bedrijfspotentialiteit er zeer gunstig en de bedrijfsopvolging adequaat.

3.3.4 Land van Roeselare-Tielt: een intensief gedifferentieerd landbouwgebied met concentraties van intensieve veehouderij

Het land van Roeselare-Tielt valt op door de intensiteit van de landbouw. Op het vlak van de bodemgeschiktheid valt de polyvalentie op: veel gronden zijn 'zeer geschikt' of 'geschikt' voor drie, vier of vijf teeltgroepen (akkerbouw, extensieve groenteteelt, glasgroenten, fruit en intensieve groenteteelt). Opvallend in dit deel van de zandleemstreek is de ontwikkeling van de groenteteelt, ook de groenteteelt onder glas wordt er een belangrijk fenomeen.

De intensieve veeteelt heeft zich vanuit de (Brugse) zandstreek verspreid in de aanpalende delen van de zandleemstreek (wat ook leidde tot een verruiming van de gebieden met de hieraan verbonden milieuproblematiek).

Deze streek staat grotendeels onder verstedelijkingsdruk vanuit het Kortrijkse en het Roeselaarse. Diverse vormen van landbouwactiviteiten met hoge economische toegevoegde waarde zijn geconcentreerd in dit gebied met sterk verspreide bebouwing. Behalve in de meest verstedelijkte gemeenten, in de Leievalei, is de bedrijfsdimensie in dit gebied groot en de bedrijfsopvolging verzekerd. In de sterk verstedelijkte Leieband is de ruimtelijke druk op de landbouw zeer groot te noemen. De grondgebonden landbouw is evenwel om landschappelijke redenen belangrijk.

3.3.5 Land van Ieper-Poperinge-Izenberge: grondgebonden landbouwactiviteiten als ruimtelijke drager, met landbouw in een specifiek waardevol landschap

Het land van Ieper-Poperinge-Izenberge valt op door de hoge graad van landelijkheid en daarom is dit gebied landschappelijk waardevol. De landbouwbedrijven in dit gebied zijn groot en ondervinden nagenoeg geen verstedelijkingsdruk.

De aardappelteelt is er belangrijk (deze teelt heeft een hoge economische waarde). Daarnaast is een evolutie naar extensieve groenteteelt. De bodempotentie voor diverse teelten, ook voor tuinbouw, is groot. De bedrijfspotentialiteiten zijn er, op Kortemark en Houthulst na, zeer gunstig, de bedrijfsopvolging goed.

Nog van belang is het feit dat de westelijke zandleemstreek nagenoeg volledig samenvalt met het captatiegebied voor de drinkwaterproductiecentra (spaarbekkens van Woumen, Zillebeke, Dikkebus en Verdronken Weiden). Dit heeft consequenties voor de bemesting.

Het heuvelgebied sluit aan bij het land van Ieper-Poperinge-Izenberge. De bodempotentie is er weliswaar beperkter. Het is 'zeer geschikt' voor akkerbouw, graslanden, extensieve groenteteelt en fruit. In het zuiden van de zandleemstreek (uitloper van de West-Vlaamse bergen, interfluvium tussen Leie en Schelde) beletten de hellingen soms een economisch verantwoorde bouw van serres. Ook moet men wegens deze hellingen rekening houden met bodemerrosie.

Ook in het heuvelgebied gaat het om relatief grote bedrijven. Er zijn relatief veel leefbare bedrijven.

De opvolging blijkt ook relatief goed verzekerd.

3.3.6 Interfluvium: grondgebonden landbouwactiviteiten als ruimtelijke drager

Het interfluvium Leie-Schelde is landschappelijk waardevol met veel natuurwaarden en het is bovendien voor een deel een winningsgebied van grondwater ten behoeve van de drinkwaterproductie.

De hellingen beletten soms een economisch verantwoorde bouw van serres en men moet wegens deze hellingen rekening houden met bodemerosie.

Het noordoostelijke deel is een landbouwgebied dat sterk versnipperd is door bebouwing. De bedrijfsdimensie is doorgaans klein. De bedrijfspotentialiteiten en bedrijfsopvolging zijn er minder gunstig. In het westelijke deel van het interfluvium is de bodempotentie geschikt voor akkerbouw, graslanden, extensieve groenteteelt en fruit. De bedrijfspotentialiteiten zijn gunstig, maar de bedrijfsopvolging is dat minder. Doorgaans gaat het hier om relatief grote bedrijven en zijn er relatief veel leefbare bedrijven. De opvolging blijkt ook relatief goed verzekerd. De Leemstreek is landelijk gebleven en heeft nog hoge landschappelijke waarden.

3.4 Potenties en knelpunten

3.4.1 Potenties

Een belangrijke en dynamische land- en tuinbouwsector

West-Vlaanderen is de meest landelijk gebleven Vlaamse provincie. Het is de land- en tuinbouw die - vooral in de Westhoek, de polders en ten noorden van Tielt - de openheid van West-Vlaanderen verzekert.

Een grote bodemdiversiteit

In West-Vlaanderen zijn door de grote bodemdiversiteit veel soorten landbouw mogelijk.

Groeikansen voor de tuinbouwsector

Door de goede bodem van het land van Roeselare-Tielt en door de goede afzetmogelijkheden van het Roeselaarse heeft de tuinbouwsector in dit gebied nog heel wat groeimogelijkheden. Ook het westelijke deel van de zandleemstreek heeft wegens de bodemgeschiktheid belangrijke potenties voor tuinbouw.

Alternatieve mogelijkheden in de ruimtelijke agrarische structuur, landbouw als drager van andere functies

De leegstaande vrijgekomen boerderijen, delen ervan, of delen van actieve boerderijen, kunnen in aanmerking komen voor nieuwe bestemmingen of functies zoals (tweede) woningen, aan landbouw verwante activiteiten, bepaalde ambachtelijke activiteiten, opslagruimten, transportbedrijven, verkoopcentra, plattelandsaccommodaties.

De ruimte in gebruik door de landbouw heeft mogelijkheden om ook andere functies op te nemen. De openheid en de landelijkheid van de landbouwgebieden zijn ideale condities voor recreatief medegebruik in vormen van zachte recreatie (wandelen en fietsen). Door beheersovereenkomsten kan de landbouw ook voor de natuur een bijkomende rol spelen.

3.4.2 Knelpunten

Storingen in de ruimtelijke agrarische structuur

In West-Vlaanderen verdwijnen landbouwbedrijven door een gebrek aan opvolging. Op zich is dit geen probleem. De gronden worden overgenomen door andere landbouwers. De leegstand van de vrijgekomen boerderijen daarentegen kan leiden tot verkrotting. Nieuwe bestemmingen of functies kunnen leiden tot een negatieve impact op de omgeving en tot grotere ruimtelijke verstoring.

Ruimtelijke druk⁷⁰

Door de aanspraken van huisvesting, industrie, verkeer, recreatie, natuurontwikkeling en andere sectoren komt de land- en tuinbouw steeds meer onder druk te staan. Grondprijzen stijgen, de landbouw wordt verdrongen, de agrarische ruimte wordt aangetast. Omgekeerd worden door de zoneringen in de plannen van aanleg bepaalde bestaande landbouwbedrijven als zonevreemd beschouwd. Bij ontginningsgebieden is de nabestemming als landbouwgrond niet altijd haalbaar.

Wat aan de landbouw gerelateerde bedrijvigheid betreft, is door de ontwikkelingen ervan de aansluiting of de afstemming op de omgevende landbouwactiviteit niet altijd meer duidelijk. Gezien de ligging in agrarisch gebied wordt de desbetreffende activiteit dan in bepaalde gevallen in vraag gesteld, waardoor zowel het bedrijf aan de ene kant als de omgevende agrarische activiteit aan de andere kant met onzekerheid te maken krijgt.

Vooral de landbouw in het Kortrijkse heeft te maken met een verstedelijkingsdruk. Dit zwaartepunt heeft een duidelijk herkenbare uitloper naar het Brugse. Zedelgem, Roeselare, Avelgem en de gemeenten aan de Leie worden bovendien gekenmerkt door een kleine bedrijfsdimensie.

Oostende, Koksijde, Brugge en Kuurne zijn gemeenten met een sterk verstedelijkt karakter. Behalve in Koksijde, ondervindt de landbouw in deze gemeenten een sterke ruimtelijke druk. De landbouwbedrijven in Oostende hebben bovendien een kleine bedrijfsdimensie.

Wegens de kleine bedrijfsdimensie zijn veel van deze landbouwbedrijven om rendabel te zijn genoodzaakt om zich te specialiseren in de productie van teelten met een hoge economische waarde en een kleine ruimtelijke behoefte.

Milieunormen stellen beperkingen aan de landbouw

In het midden van West-Vlaanderen is er een grote concentratie van varkensteelt. De afzetmogelijkheden voor mest zijn evenwel beperkt. Bovendien is het aantal varkens per ha cultuurgrond in dit gebied tussen 1985 en 1995 met meer dan een derde toegenomen. De ontwikkeling van de intensieve veeteelt zorgde voor belangrijke mestoverschotten.

Het mestbeleid van de Vlaamse Regering wil de mestproductie onder controle houden. Grote stijgingen worden nadelig geacht, niet enkel voor het milieu maar ook voor de veeteeltsector zelf. De impact van het vergunningenbeleid in het Mestdecreet zal leiden tot een afbouw van de veestapel van de intensieve veehouderij.

Het nieuwe Europese landbouwbeleid stimuleert extensivering van grondgebruik. Dit leidt tot een behoefte aan grotere oppervlakten voor toekomstgerichte bedrijven.

Erosie van landbouwgronden

Uit onderzoek is gebleken dat de streek van de West-Vlaamse Heuvels erosiegevoelig is en daadwerkelijk met deze problematiek geconfronteerd wordt. Op lemige bodems met percelen van een normale grootte (en dus normale hellingslengte) blijken hellingen vanaf 3 à 4 % gevoelig voor erosie wanneer zij langere tijd onbegroeid zijn. Deze hellingen komen frequent voor op de flanken van de West-Vlaamse Heuvels.

Hoewel er geen onderzoek bekend is over erosiegevoeligheid in andere streken van West-Vlaanderen, kan toch gewezen worden op het feit dat op de heuvelflanken van het interfluvium tussen Schelde en Leie dezelfde omstandigheden aanwezig zijn als op de West-Vlaamse Heuvels: een lemige (tot zandlemige) bodem en hellingen van meer dan 3 à 4 %.

Parallel met de erosieproblematiek is de problematiek van de verhoogde slibafzetting in het waterlopenstelsel. Dit kan ten dele opgelost worden door voldoende grote bufferstroken tussen het akkerland en de waterloop te voorzien, wat dan weer als een ruimteverlies voor de landbouw beschouwd wordt.

⁷⁰ Everaet H., Landbouw en ruimte, Landbouw Economisch Instituut, publicatie nr 544, 1992.

4 Bestaande ruimtelijke structuur bedrijvigheid

4.1 Omschrijving

Deze deelstructuur heeft betrekking op de economische activiteiten van de sectoren industrie (secundaire sector) en diensten (tertiaire sector).

Daarbij wordt nader ingegaan op de activiteiten die zich normaal op bedrijventerreinen bevinden. Dit zijn in hoofdzaak de sectoren industrie, bouw, transport en distributie en bepaalde vormen van overige dienstverlening. Landbouw, kleinhandel en toerisme en recreatie worden hier buiten beschouwing gelaten en komen in aparte deelstructuren aan bod.

4.2 Kenmerken

4.2.1 Positionering van West-Vlaanderen ten opzichte van Vlaanderen

De positionering van de West-Vlaamse economie in Vlaanderen kan gebeuren volgens diverse kenmerken. De kenmerken tewerkstelling en grootte van de ondernemingen worden kort besproken.

Tewerkstelling

In 1998 waren in West-Vlaanderen 24 % van de zelfstandigen en 19 % van de werknemers van Vlaanderen tewerkgesteld⁷¹.

Bij de verdeling van de werknemers over de bedrijfstakken zijn in West-Vlaanderen de volgende verschillen vast te stellen ten opzichte van de Vlaamse verdeling (zie **Tabel 1**):

- Er komen meer tewerkgestelden voor in de secundaire sector (34,4 % ten opzichte van 30,3 % in Vlaanderen). Dit komt door een sterkere vertegenwoordiging van enkele bedrijfstakken in de industrie, namelijk textiel en kleding, hout en meubelen, en voeding, drank en tabak. Ook de sector energie en water scoort hoger. Bij de bedrijfstak textiel en kleding is 45 % van de werknemers actief in West-Vlaanderen, in de bedrijfstak hout en meubelen bedraagt dit aandeel 38 %.
- In de tertiaire sector komen er minder werknemers voor (64,4 % ten opzichte van 68,3 %). Alle bedrijfstakken zijn er zwakker vertegenwoordigd behalve de horeca (25 % van de Vlaamse tewerkstelling) en de sector gezondheid en sociale zaken.

⁷¹ Bron: Eigen verwerking op basis van 'Vlaanderen 2000 in cijfers, brochure Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap'.

Tabel 1: Werknemers volgens bedrijfstakken in 1998 in West-Vlaanderen en ten opzichte van Vlaanderen

Sectoren en bedrijfstakken	West-Vlaanderen			Vlaanderen
	Abs.	%	Aandeel in Vl. (%)	%
Primaire sector	4 492	1,2	16,8	1,4
Secondaire sector	124 748	34,4	21,9	30,3
• energie en water	3 198	0,9	25,6	0,7
• winning van delfstoffen	0	0,0	0,0	0,0
• industrie	98 527	27,2	22,2	23,6
- cokes, splijt- en kweekstoffen	0	0,0	0,0	0,2
- basismetalaal en metaalverwerking	33 185	9,2	18,6	9,5
- bouwmetaal	3 998	1,1	22,3	1,0
- chemie	2 723	0,8	5,7	2,5
- voeding, drank en tabak	15 369	4,2	24,0	3,4
- textiel en kleding	22 590	6,2	45,4	2,6
- hout en meubelen	11 131	3,1	37,9	1,6
- papier en drukkerij	4 628	1,3	15,2	1,6
- diverse	4 903	1,4	21,7	1,2
• bouw	23 023	6,4	20,4	6,0
Tertiaire sector	233 316	64,4	18,1	68,3
• handel en reparatie	37 920	10,5	15,6	12,9
• horeca	16 769	4,6	25,2	3,5
• transport en verkeer	21 562	5,9	15,4	7,4
• banken en verzekeringsinstellingen	7 527	2,1	15,6	2,6
• diensten en huur	28 722	7,9	15,5	9,8
• overheid	28 995	8,0	19,2	8,0
• onderwijs	33 953	9,4	18,1	10,0
• gezondheid en sociale zaken	56 980	15,7	21,9	13,8
• overige	888	0,2	13,9	0,3
Totaal	362 556	100,0	19,2	100,0

(Bron: Eigen verwerking op basis van 'Vlaanderen 2000 in cijfers, brochure Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap')

Grootte van de ondernemingen

De grootte van de West-Vlaamse ondernemingen volgens de omzet en tewerkstellingsklassen in 1998 en de situatie ten opzichte van de Vlaamse verdeling, wordt voorgesteld in Tabel 2.

Voor West-Vlaanderen zijn de volgende verschillen met de situatie voor Vlaanderen vast te stellen.

- Verhoudingsgewijs komen er iets meer kleinere ondernemingen voor: de ondernemingen met een omzet tussen 5 en 50 miljoen BEF en met minder dan 5 werknemers zijn iets sterker vertegenwoordigd.
- De grootste bedrijven zijn zwak vertegenwoordigd. In West-Vlaanderen komen slechts 14 % van de Vlaamse bedrijven voor met een omzet van meer dan 1 miljard BEF voor en 13 % met meer dan 1 000 werknemers.

Tabel 2: Grootte van de ondernemingen volgens omzet en tewerkstelling in 1998 in West-Vlaanderen en ten opzichte van Vlaanderen

Ondernemingen	West-Vlaanderen			Vlaanderen	
	Absoluut	%	Aandeel in Vl. (%)	%	
Ondernemingen naar klasse van omzet 1998 (1)					
< 5 miljoen BEF	47 061	62,5	21,2	64,5	
5 tot <10 miljoen BEF	10 605	14,1	24,1	12,8	
10 tot <20 miljoen BEF	7 191	9,6	24,0	8,7	
20 tot <50 miljoen BEF	5 310	7,1	22,7	6,8	
50 tot <100 miljoen BEF	2 173	2,9	21,6	2,9	
100 tot <500 miljoen BEF	2 342	3,1	21,0	3,2	
500 tot <1.000 miljoen BEF	302	0,4	18,0	0,5	
1.000 miljoen BEF en meer	255	0,3	13,9	0,5	
Totaal	75 239	100,0	21,9	100,0	
Vestigingen naar klasse van tewerkstelling 1998 (2)					
1-4 werknemers	22 249	67,6	23,1	65,5	
5-9 werknemers	4 849	14,7	21,7	15,2	
10-19 werknemers	2 709	8,2	20,8	8,8	
20-49 werknemers	1 846	5,6	19,7	6,4	
50-99 werknemers	693	2,1	22,3	2,1	
100-199 werknemers	311	0,9	19,3	1,1	
200-499 werknemers	184	0,6	20,1	0,6	
500-999 werknemers	39	0,1	18,2	0,1	
1.000 werknemers en meer	15	0,0	12,7	0,1	
Totaal	32 895	100,0	22,3	100,0	

(Bron: Eigen verweing op basis van 'Vlaanderen 2000 in cijfers, brochure Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap')

4.2.2 Gemeentelijke kenmerken van de West-Vlaamse bedrijvigheid

Tewerkstelling in sectoren voorkomend op bedrijventerreinen

De tewerkstelling per gemeente in sectoren op bedrijventerreinen⁷², wordt voorgesteld in **Tabel 3** en op **IG Figuur 18**.

Hieruit blijkt dat de steden hoog scoren (behalve de kuststeden buiten Oostende), evenals de gemeenten in het zuidoosten van de provincie en de zuidelijke randgemeenten van Brugge.

⁷² Er werd een selectie gemaakt van de economische activiteiten die grosso modo op bedrijventerreinen gelokaliseerd zijn. Sectoren als land- en tuinbouw, ontginningen, de publieke sector en delen van de secundaire en tertiaire sector werden uitgesloten. Tevens werd de tewerkstelling in havengebieden niet meegerekend (Bron: WES (1999). Scenario voor de toedeling van het pakket bedrijventerreinen West-Vlaanderen, 95 p.).

Tabel 3: Gemeentelijke tewerkstelling in sectoren op bedrijventerreinen in 1997.

Gemeente	Aantal	%	Gemeente	Aantal	%
Alveringem	224	0,1	Lendelede	1 040	0,7
Anzegem	2 215	1,4	Lichtervelde	1 144	0,7
Ardoois	2 449	1,6	Lo-Reninge	251	0,2
Avelgem	720	0,5	Menen	3 673	2,4
Beernem	1 406	0,9	Mesen	10	0,0
Blankenberge	426	0,3	Meulebeke	1 771	1,1
Bredene	359	0,2	Middelkerke	471	0,3
Brugge	13 393	8,7	Moorslede	1 032	0,7
Damme	312	0,2	Nieuwpoort	716	0,5
De Haan	254	0,2	Oostende	6 402	4,1
De Panne	250	0,2	Oostkamp	3 704	2,4
Deerlijk	2 844	1,8	Oostrozebeke	1 632	1,1
Dentergem	1 147	0,7	Oudenburg	869	0,6
Diksmuide	1 710	1,1	Pittem	1 121	0,7
Gistel	843	0,5	Poperinge	1 899	1,2
Harelbeke	4 987	3,2	Roeselare	10 994	7,1
Heuvelland	613	0,4	Ruiselede	600	0,4
Hooglede	1 904	1,2	Spiere-Helkijn	219	0,1
Houthulst	482	0,3	Staden	2 219	1,4
Ichtegem	770	0,5	Tielt	3 675	2,4
Ieper	5 795	3,7	Torhout	1 949	1,3
Ingelmunster	1 824	1,2	Veurne	2 527	1,6
Izegem	5 888	3,8	Vleteren	157	0,1
Jabbeke	995	0,6	Waregem	9 199	5,9
Knokke-Heist	1 460	0,9	Wervik	1 935	1,3
Koekelare	400	0,3	Wevelgem	5 991	3,9
Koksijde	503	0,3	Wielsbeke	4 477	2,9
Kortemark	1 812	1,2	Wingene	1 183	0,8
Kortrijk	12 577	8,1	Zedelgem	4 008	2,6
Kuurne	3 617	2,3	Zonnebeke	1 109	0,7
Langemark-Poelkapelle	1 039	0,7	Zuienkerke	168	0,1
Ledegem	860	0,6	Zwevegem	4 413	2,9
			West-Vlaanderen	154 636	100,0

(Bron: WES (1999). Scenario voor de toebedeling van het pakket bedrijventerreinen West-Vlaanderen, 95 p.)

Oppervlakte-inname door industriegebouwen en door gebouwen voor de tertiaire sector

De oppervlakte-inname door industriegebouwen en door gebouwen voor de tertiaire sector per gemeente wordt weergegeven op respectievelijk IG Figuur 19 en IG Figuur 20.

Voor de industriegebouwen valt het op dat naast de steden vooral de gemeenten in het zuidoosten van de provincie (gemeenten in de arrondissementen Kortrijk, Roeselare en Tielt) hoge scores halen. Ook de zuidelijke randgemeenten van Brugge scoren hoog.

De gebouwen van de tertiaire sector (kantoorgebouwen, handelsgebouwen, openbare gebouwen, medische en verzorgende instellingen, gebouwen voor sport en recreatie) komen aan de ene kant veel voor in de vier regionale steden en in de kleine steden Ieper, Poperinge en Waregem. Aan de andere kant scoren de kustgemeenten hoog en ook sommige randgemeenten van de regionale steden.

Evolutie aanbod bedrijventerreinen 1994-1999

In **Tabel 4** wordt een overzicht gegeven van de bestaande oppervlakte aan bedrijventerreinen zoals die voorkomen op de gewestplannen en de gemeentelijke plannen van aanleg. Daarbij wordt tevens de recentste evolutie weergegeven (1994-1999) en de beschikbaarheid van het aanbod.

Bij deze tabel valt op te merken dat de zeehavengebieden niet zijn inbegrepen in de cijfergegevens. De tijdstippen van de gegevens slaan op 1 januari van de opgegeven jaren. Er worden cijfers uitgedrukt in bruto- en in nettowaarden. Een nettowaarde is een terreinoppervlakte die ingenomen wordt door bedrijven, zonder wegeninfrastructuur e.d. Een brutowaarde heeft betrekking op een netto-oppervlakte ingenomen door bedrijven verhoogd met de gronden die worden ingenomen door algemene infrastructuur (bv. wegen, bufferzones).

Enkele kenmerken:

- **Ingenomen oppervlakte**

Dit is de oppervlakte die door de bedrijven is ingenomen (in eigendom verkregen) inclusief de reservegronden in eigendom van de bedrijven. Ook de bouwrijpe oppervlakte die in verkoop is of waarop reeds een optie gevestigd is, valt onder deze klasse.

Op **IG Figuur 21** wordt het bestemde aanbod van bedrijventerreinen weergegeven, inclusief de zeehavengebieden. Zonder de zeehavengebieden omvat dit 8 377 ha. Daarvan is 89 % ingenomen door bedrijven. Uit de figuur valt af te leiden dat in de steden en enkele randgemeenten grote bedrijventerreinen voorkomen. In het zuidoosten van de provincie (omgeving van Roeselare en Tielt, Kortrijkse en de Leievallei) komen ook zeer veel verspreid gelegen kleine bedrijventerreinen voor.

Van de door bedrijven ingenomen oppervlakte komt er 25 % voor in regionale steden, 27 % in de kleine steden en 47 % in de andere gemeenten. Bij de kleine steden valt het op dat de kuststeden laag scoren. Bij de andere gemeenten hebben enkele randgemeenten van Brugge (Oostkamp en Zedelgem) en de gemeenten uit de Leievallei hoge waarden.

- **Beschikbaar aanbod op 1/1/1999**

Het beschikbaar aanbod omvat de bouwrijpe en de niet-bouwrijpe bedrijfsgronden. De bouwrijpe bedrijfsgronden zijn de gronden die op elk ogenblik kunnen worden verkocht door de terreinbeheerder. De niet-bouwrijpe bedrijfsgronden zijn nog niet beschikbaar voor verkoop. De nodige uitrustingswerken moeten nog uitgevoerd worden en sommige oppervlakten moeten nog onteigend worden.

Opmerkelijk is dat van het beschikbare aanbod van 946 ha er slechts 107 ha bouwrijp is.

Wat het totale beschikbare aanbod betreft, valt op dat enkele kleine steden uitgeput zijn. Dat is ook het geval bij enkele gemeenten uit de categorie 'andere gemeenten', zelfs bij gemeenten die een grote ingenomen oppervlakte aan bedrijventerreinen hebben.

- **Nieuw bestemd aanbod tussen 1994 en 1999**

In de periode 1994-1999 werden door gewestplanwijzigingen en (sectorale) BPA's gebieden bestemd als bedrijventerrein. Dit betreft in totaal 1 193 ha waarvan 1 059 ha als netto-oppervlakte moet worden opgevat. Het valt op dat er in de regionale steden relatief weinig nieuwe bedrijventerreinen bijgekomen zijn (17 % van het totaal). De categorie 'andere gemeenten' daarentegen neemt 61 % van het totale aantal nieuw bestemde bedrijventerreinen voor haar rekening. Enkele gemeenten in de driehoek Roeselare-Kortrijk-Waregem scoren opmerkelijk hoog.

Tabel 4: Evolutie van het aanbod van bedrijventerreinen tussen 1994 en 1999 (uitgedrukt in ha)

	Totale opp. 1999 (bruto)	Ingenomen opp. 1999 (bruto)	Beschikbaar aanbod 1999			Beschikbaar aanbod 1994 (netto)	Nieuw bestemd aanbod 1994-99 (netto)
			Totaal (bruto+ netto)	Bouwrijp (netto)	Niet- bouwrijp (bruto)		
Regionale steden	2 253	1 848	405	61	344	355	181
Brugge	688	591	97	52	45	80	67
Kortrijk	478	407	71	0	71	7	88
Oostende	420	318	102	9	93	129	0
Roeselare	667	532	135	0	135	139	26
Kleine steden	2 200	1 984	216	18	198	137	236
Ieper	449	366	83	6	77	57	30
Tielt	192	165	27	0	27	5	41
Waregem	520	520	0	0	0	1	92
Knokke-Heist	34	24	10	0	10	0	8
Veurne	162	150	12	0	12	13	10
Torhout	64	64	0	0	0	0	0
Menen	294	258	36	12	24	35	24
Poperinge	104	103	1	0	1	16	0
Diksmuide	140	102	38	0	38	1	31
Blankenberge	20	11	9	0	9	9	0
Izegem	221	221	0	0	0	0	0
Andere gemeenten	3 924	3 599	325	28	297	162	641
Kortemark	102	102	0	0	0	0	3
Wervik	65	59	6	2	4	0	20
Anzegem	111	102	9	0	9	0	6
Avelgem	68	63	5	5	0	16	2
Hooglede	99	96	3	0	3	5	30
Staden	118	118	0	0	0	0	25
Ardooie	138	138	0	0	0	0	65
Meulebeke	74	74	0	0	0	1	25
Wielsbeke	339	336	3	3	0	3	109
Wingene	122	86	36	1	35	5	40
Nieuwpoort	73	64	9	0	9	0	6
Damme	13	13	0	0	0	0	7

	Totale opp. 1999 (bruto)	Ingenomen opp. 1999 (bruto)	Beschikbaar aanbod 1999			Beschikbaar aanbod 1994 (netto)	Nieuw bestemd aanbod 1994-99 (netto)
			Totaal (bruto+ netto)	Bouwrijp (netto)	Niet- bouwrijp (bruto)		
Jabbeke	25	24	1	0	1	0	6
Costkamp	142	130	12	5	7	24	7
Zedelgem	219	201	18	0	18	7	0
Deerijk	167	154	13	0	13	0	13
Harebeke	282	257	25	0	25	0	33
Kuurne	140	140	0	0	0	0	0
Wewelgem	349	288	61	4	57	24	56
Zwevegem	273	229	44	0	44	0	49
Bredene	25	14	11	6	5	15	0
Middelkerke	21	14	7	0	7	9	-5
Inghemster	84	70	14	0	14	0	11
Beernem	33	33	0	0	0	53*	133*
Zuienkerke			0				
Houthulst	45	30	15	0	15		
Koekelare	21	21	0	0	0		
Lo-Reninge	15	15	0	0	0		
Hauveland	25	25	0	0	0		
Langemark-Poelkapelle	49	49	0	0	0		
Mesen			0				
Vleteren	3	3	0	0	0		
Zonnebeke	72	71	1	0	1		
Lendelede	31	31	0	0	0		
Spiere-Helkijn	29	29	0	0	0		
De Haan	6	6	0	0	0		
Gistel	71	71	0	0	0		
Ichtegem	48	36	12	0	12		
Oudenburg	49	49	0	0	0		
Ledelegem	61	49	12	0	12		
Lichtervelde	59	59	0	0	0		
Moorslede	50	48	2	2	0		
Dentergem	42	42	0	0	0		
Oostrozebeke	79	79	0	0	0		
Pittem	55	55	0	0	0		
Ruislede	26	20	6	0	6		
Alveringem	6	6	0	0	0		
De Panne							
Koksijde							
West-Vlaanderen 8377	7431	946	107	839	652	1059	

(Bron: Eigen verwerking op basis van: WES (1999). Scenario voor de toebedeling van het pakket bedrijventerreinen West-Vlaanderen, 95 p.)

4.2.3 Bedrijven buiten bedrijventerreinen

De bestaande bedrijven die gesitueerd zijn buiten de bedrijventerreinen zijn een belangrijk gegeven in West-Vlaanderen. Er bestaat geen inventaris van al deze bedrijven. Ze komen zowel voor in verweving met andere functies in de nederzettingen als in de woonlinten en de open ruimte. Vooral dit laatste is kenmerkend voor het zuidoosten van de provincie.

In het RSV wordt een zonevreemd bedrijf als volgt omschreven: 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. Voor dit laatste moet in hoofdzaak de impact op de omgeving onderzocht worden. Wanneer een bedrijf een negatieve impact heeft op de omgeving op het vlak van het ruimtegebruik, milieukenmerken en mobiliteitsaspecten, kan het als zonevreemd worden beschouwd⁷³.

Meestal worden in eerste instantie inventarisaties gemaakt van de bedrijven buiten bedrijventerreinen op basis van de zones volgens de plannen van aanleg. Zo werd een onderzoek⁷⁴ uitgevoerd van de bedrijven met een omzet van meer dan 25 miljoen BEF in 16 gemeenten van de arrondissementen Roeselare en Tielt. Daaruit blijkt dat 48 % als zonevreemd gecatalogeerd wordt. Ze vormen een derde van de toegevoegde waarde en tewerkstelling.

In **Tabel 5** wordt voor West-Vlaanderen een overzicht gegeven van het bestemde aanbod dat gecreëerd werd tussen 1994 en 1999 in plannen van aanleg voor bestaande bedrijven die gesitueerd zijn buiten bedrijventerreinen. In totaal is dit 519 ha of 49% van het totale aanbod dat aan 'bestemmingszone bedrijvigheid' gecreëerd werd. Hiervan diende 221 ha om een juiste bestemming te krijgen, de zogenaamde regularisaties; 298 ha diende voor uitbreidingen van zonevremde bedrijven.

Tabel 5: Overzicht van het bestemde aanbod van bedrijventerreinen voor bestaande zonevremde bedrijven in West-Vlaanderen tussen 1994 en 1999 (netto-oppervlakte uitgedrukt in ha).

	Regularisaties zonevremde bedrijven	Zonevremde uitbreidingen	Totaal
Regionale steden	28	36	64
Brugge	22	20	42
Kortrijk	6	16	22
Oostende	0	0	0
Roeselare	0	0	0
Kleine steden	15	27	42
Ieper	0	0	0
Tielt	0	2	2
Waregem	10	24	34
Knokke-Heist	0	0	0

⁷³ Volgens de omzendbrief RO 2000/01 van 29.09.2000 over zonevremde bedrijven kan de zonevreemdheid van een bedrijf betrekking hebben zowel op de bouwvergunning als op de milieuvergunning. Dit kan zich uiten op 3 verschillende manieren:

- Een bedrijf kan fundamenteel planologisch zonevreemd zijn wegens strijdigheid met de bestemmingsvoorschriften van de geldende plannen van aanleg, waarin het bedrijf ligt of de gewenste bedrijfsuitbreiding zal liggen. Hier zijn (behoudens de afwijkingsbepalingen van artikel 166 van het decreet DRO) dus in principe zowel een bouw- als milieuvergunning onmogelijk.
- Een bedrijf kan ook zonevreemd worden door gewijzigde factoren. Het kan in de juiste zone liggen met de nodige, geldige vergunningen, maar bij een nieuwe uitbreiding door zijn schaalgrootte de draagkracht van de omgeving overstijgen en nieuwe eisen stellen aan bijkomende ontsluitingen, bufferstroken, enz. Als voor die bijkomende infrastructuur geen nieuwe stedenbouwkundige vergunning wordt afgegeven, heeft het bedrijf problemen naar toekomstige zonevreemdheid toe.
- Ten slotte is er ook de zgn. 'omgevings'-zonevreemdheid. Na decennia van ongemoeid functioneren kan er bij de hernieuwing van de milieuvergunningsaanvraag fel protest van de omwonenden ontstaan. Ook schorsings- en vernietigingsarresten van de Raad van State kunnen tot een dergelijke toestand leiden.

⁷⁴ W. Vanhaverbeke (1996). Het belang van zonevremde bedrijven. Een inventarisatie voor het arrondissement Roeselare-Tielt, i.o.v. Streekplatform Roeselare-Tielt, 34 p. en bijlagen.

Veurne	0	0	0
Torhout	0	0	0
Menen	5	0	5
Poperinge	0	0	0
Diksmuide	0	1	1
Blankenberge	0	0	0
Izegem	0	0	0
Andere gemeenten	103	210	313
Kortemark	3	0	3
Wervik	5	1	6
Anzegem	1	2	3
Avelgem	1	1	2
Hooglede	0	30	30
Staden	6	19	25
Ardooi	9	55	64
Meulebeke	11	14	25
Wielsbeke	21	62	83
Wingene	19	7	26
Nieuwpoort	0	0	0
Damme	0	0	0
Jabbeke	4	0	4
Oostkamp	7	0	7
Zedelgem	0	0	0
Deerlijk	0	2	2
Harelbeke	1	11	12
Kuurne	0	0	0
Wevelgem	7	0	7
Zwevegem	8	5	13
Bredene	0	0	0
Middelkerke	0	0	0
Ingelmunster	0	0	0
Overige gemeenten	75	25	100
West-Vlaanderen	221	298	519

(Bron: Eigen verwerking op basis van: WES (1999). Scenario voor de toebedeling van het pakket bedrijventerreinen West-Vlaanderen, 95 p.)

4.3 Bestaande ruimtelijke deelstructuur

Op basis van de beschreven kenmerken kan globaal de volgende ruimtelijke structuur voor de bedrijvigheid weergegeven worden.

Steden

De regionale en kleine steden vormen volgens hun schaalniveau de voornaamste concentratiegebieden van economische activiteiten in West-Vlaanderen. De tewerkstelling in het algemeen en het voorkomen van bedrijventerreinen is er zeer belangrijk. Brugge en Oostende zorgen als zeehavens nog voor een extra dimensie.

Het zuidoosten van de provincie: de streek rond Kortrijk, Roeselare en Waregem

Het dichtbebouwde en sterk verstedelijkte zuidoosten van de provincie is een belangrijke streek voor economische activiteiten. De gemeenten zijn er sterk geïndustrialiseerd en de bedrijventerreinen komen er zeer verspreid voor. De bedrijven buiten de bedrijventerreinen en gesitueerd in woonlinten en in de open ruimte, komen hier in zeer belangrijke mate voor.

Randgemeenten van Brugge en kustgemeenten

Buiten de genoemde steden en gemeenten, zijn de zuidelijke randgemeenten van Brugge ook belangrijke kernen van werkgelegenheid, vooral op het industriële vlak. De kustgemeenten vormen vooral op basis van het toerisme een belangrijk economisch draagvlak.

Verspreide werkgelegenheidskernen

Buiten de genoemde categorieën wordt de ruimtelijke structuur van de bedrijvigheid vervolledigd door het patroon van de lokale kernen werkgelegenheid.

4.4 Potenties en knelpunten

De aandacht wordt toegespitst op de ruimtelijke knelpunten en potenties die op het niveau van West-Vlaanderen voorkomen.

4.4.1 Potenties

- De geo-economische ligging van West-Vlaanderen tussen de economische polen Vlaamse Ruit, Greater London, Randstad Holland, Nordrhein-Westfalen en de Rijselse agglomeratie biedt mogelijkheden voor specifieke bedrijvigheid, in het bijzonder voor transport, logistiek en distributie. Vooral de havens van Zeebrugge en Oostende hebben op dit vlak belangrijke troeven, evenals de Kortrijkse regio.
- De aanwezigheid van de wegeninfrastructuur. De aanwezigheid van autowegen, maar ook van de regionale luchthavens, de kanalen en de spoorwegen biedt mogelijkheden voor specifieke economische activiteiten of voor bedrijvigheid die de verschillende vervoerswijzen gecombineerd gebruikt.
- Het ondernemersinitiatief en de houding tegenover arbeid van de bevolking is een belangrijke troef. Dit uit zich in het voorkomen van relatief meer KMO's dan gemiddeld in Vlaanderen. Endogene ontwikkelingen en clustervorming bieden kansen voor verdere economische groei. De sterke industriële basis vormt een sterke ruggengraat voor afgeleide en toeleverende activiteiten.

4.4.2 Knelpunten

- Vooral in het zuidoosten van de provincie groeien veel kleine bedrijven die niet op bedrijventerreinen voorkomen, uit tot middelgrote of grote ondernemingen. Wanneer dit in de open ruimte gebeurt, wordt dit meer en meer als storend ervaren. Doordat ze niet de juiste lokalisering hebben volgens de plannen van aanleg worden ze als zonevreemd gecatalogeerd. Voor bedrijven die wensen uit te breiden brengt dit problemen met zich en zijn de ontwikkelingsmogelijkheden beperkt. Ook de gemeenten kennen deze problematiek. Doordat bestaande bedrijven een juiste bestemming krijgen door bestemmingswijzigingen in plannen van aanleg, vreest men dat er geen aanbod meer gecreëerd kan worden voor bedrijventerreinen voor nieuwe bedrijven.
- In veel steden en in gemeenten met een sterke industriële basis is er geen aanbod meer van bedrijventerreinen. De industriële sector biedt sterkten, maar tegelijkertijd ook zwakten omdat de kansrijke sectoren zwak vertegenwoordigd zijn. Een aanbodbeleid voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid is nodig.
- De hervestiging naar grensregio's is als een knelpunt te beschouwen. Ongelijke steunverlening tussen Henegouwen, Noord-Frankrijk en West-Vlaanderen heeft dit in de hand gewerkt. Henegouwen zou tevens een concurrentie vormen wegens de snellere procedures en de minder strenge milieunormen.

5 Bestaande ruimtelijke structuur kleinhandel

5.1 Omschrijving

Door de specifieke ruimtelijke ontwikkelingen die zich voordoen in de kleinhandel wordt de ruimtelijke structuur van de kleinhandel als een afzonderlijke deelstructuur behandeld.

Met kleinhandel wordt elke vorm van commerciële activiteit met verkoopoppervlakte bedoeld die zich in hoofdzaak richt op de particuliere eindverbruiker. Het gaat hier om activiteiten met verkoop als hoofdfunctie zoals dit het geval is in winkels, baanwinkels, grootwinkelbedrijven, discounts, grootwarenhuizen en shoppingcentra die zich onderscheiden door de ligging, het aangeboden assortiment en de vorm van beheer.

In deze deelstructuur gaat de aandacht ook naar de kleinhandelsgroepen die gesitueerd zijn buiten de kernwinkelgebieden. Een kleinhandelsgroep is een groepering van kleinhandelszaken die geconcentreerd kan voorkomen of eerder langgerekt aan een weg.

5.2 Kenmerken

De kenmerken van deze deelstructuur worden vooral toegespitst op de ruimtelijke karakteristieken en trends van de kleinhandel⁷⁵.

5.2.1 Stedelijke concentratie van de kleinhandel in West-Vlaanderen

Historisch was de handel een van de belangrijkste impulsen voor het ontstaan van steden. Ook nu nog vindt men in de steden de grootste handelsconcentraties en in het bijzonder, de concentraties van kleinhandel.

Voor het totaal aantal zaken en de tewerkstelling in de kleinhandel in West-Vlaanderen (1996) zijn er volgende cijfers gegeven⁷⁶:

- Onderscheid naar de steden⁷⁷ en de overige gemeenten:
 - ca. 50 % in de regionale steden;
 - ca. 25 % in de kleine steden;
 - ca. 25 % in de overige gemeenten.
- Onderscheid naar ligging t.o.v. de vier regionale kernsteden:
 - ca. 1/3 in de vier regionale kernsteden;
 - ca. 2/3 in de stadsrand van de regionale steden, in de kleine steden en in de overige gemeenten.

5.2.2 Bouw van grootschalige kleinhandel in de stadsrand en in de open ruimte

In de stadsrand hebben zich aan de invalswegen en de ringwegen kleinhandelszaken gevestigd met een grote ruimtebehoefte voor verkoopoppervlakte en parkeergelegenheid.

Deze ontwikkelingen zijn gelijktijdig of kort na de suburbanisatie van het wonen gebeurd. In de jaren zeventig waren het hoofdzakelijk grootwarenhuizen die zich in de stadsrand vestigden. Vanaf de jaren tachtig zijn daar baanwinkels bijgekomen. Dit zijn grootschalige kleinhandelszaken die zich specialiseren

⁷⁵ Ze zijn gedeeltelijk gebaseerd op: 'WES (1998). Ruimtelijk-sectoraal onderzoek van de kleinhandel op het niveau West-Vlaanderen - Kleinstedelijke gebieden en buitengebied, 142 p. + bijlagen'.

⁷⁶ Dit zijn sterk afgeronde cijfers die een samenvatting geven van de RSZ- en de RSVZ-gegevens.

⁷⁷ In deze deelstructuur zijn bij de regionale steden de randgemeenten inbegrepen die deel kunnen uitmaken van de regionaalstedelijke gebieden volgens het RSV. De kernsteden zelf zijn Brugge, Kortrijk, Oostende en Roeselare. De kleine steden zijn Ieper, Knokke-Heist, Tielt, Waregem, Blankenberge, Diksmuide, Menen, Poperinge, Torhout en Veurne.

op een bepaald assortiment. Ze bieden vooral speciality-goederen⁷⁸ en in iets mindere mate shopping-goederen⁷⁹ aan. Voorbeelden zijn baanwinkels die zich richten op interieurartikelen, doe-het-zelf-artikelen, huishoudelijke toestellen, kleding, schoeisel, kampeerartikelen, audiovisuele apparatuur.

Ook tussen de steden zijn in en aan de rand van woonlinten in de open ruimte bepaalde kleinhandelszaken te vinden. Door de ligging aan verbindingswegen winnen ze aan potentiële klanten en spelen ze in op de automobiliteit. Sommige breiden zich grootschalig uit en krijgen een bovenlokale aantrekkingskracht. In West-Vlaanderen hebben deze ontwikkelingen zich minder voorgedaan in de stadsrand zelf.

5.2.3 Sterkere groei van de kleinhandel in de kleine steden en in de overige gemeenten

Uit een analyse van de recente evolutie (tussen 1992 en 1996) van de kleinhandel in West-Vlaanderen kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

- Globaal zet de deconcentratie van de kleinhandel zich door. Men kan spreken van een uitzwerming van de kleinhandelsactiviteiten buiten de steden.
- De kleinhandel groeit sterker in de kleine steden dan in de regionale steden.

De kleine steden hebben verder nog de volgende kenmerken.

- De binnenstad van een kleine stad is de belangrijkste vestigingsplaats voor de kleinhandel: ca. 60 % van het totale aantal kleinhandelszaken komt daar voor.
- De totale nettoverkoopoppervlakte in de stadsrand benadert of is vaak groter dan die in de binnenstad; de gemiddelde nettoverkoopoppervlakte is in de stadsrand aanzienlijk groter dan in de binnensteden (ongeveer drie- tot vijfmaal groter).
- De detailhandel heeft verschillende functies naargelang de lokalisering in de kern of de stadsrand. De kleinhandel in de binnensteden specialiseert zich in de verkoop van shopping-goederen. Men is bereid om meer tijd te besteden voor de aanschaf van dit soort goederen dan voor dagelijks gebruikte goederen. De consument zal, ondanks de slechts gemiddelde geldwaarde, de goederen heel goed vergelijken voor de daadwerkelijke aankoop. De binnenstad blijft een aangenaam kader voor het kopen van dit soort goederen. De stadsrand richt zich meer op de verkoop van speciality-goederen. Dit soort aankopen heeft over het algemeen een grote geldwaarde, vergt heel wat tijd en gebeurt soms ver van de eigen woonplaats. Het gaat voornamelijk om goederen die veel ruimte in beslag nemen. De winkels kunnen niet zo maar in de binnenstad worden ingeplant. Voorbeelden van dergelijke goederen zijn meubelen en voertuigen.

5.3 Bestaande ruimtelijke deelstructuur

In de bestaande ruimtelijke structuur van de kleinhandel worden vier soorten ruimtelijke entiteiten van kleinhandel onderscheiden: de kernwinkelgebieden, de overige kleinhandelsgroepen en de verspreide kleinhandelszaken.

5.3.1 Kernwinkelgebieden

De kernwinkelgebieden zijn de concentraties van winkels die voorkomen in de binnensteden en de dorpen.

⁷⁸ **Speciality-goederen** voorzien in de secundaire behoeften van de consument; ze worden ook wel uitzonderlijke goederen genoemd. Dit soort goederen hebben over het algemeen een grote geldwaarde, de aankoop ervan vergt heel wat tijd en komt soms ver van de eigen woonplaats voor. Voorbeelden zijn meubels, doe-het-zelfartikelen, woninginrichting en -decoratie, audiovisuele en huishoudapparatuur en voertuigen.

⁷⁹ **Shopping-goederen** voorzien net als speciality-goederen in de secundaire behoeften van de consument; ze worden ook wel meerkeuze goederen genoemd. Men is bereid om meer tijd te besteden bij de aankoop van deze goederen dan bij dagelijkse goederen en men zal, ondanks de slechts gemiddelde geldwaarde, de goederen sterk vergelijken voor de daadwerkelijke aankoop. Voorbeelden van shopping-goederen zijn kleding en schoenen.

Kernwinkelgebieden in de binnensteden

In de binnensteden zijn er meestal hoofdwinkelstraten en secundaire winkelstraten te onderscheiden.

- De hoofdwinkelstraten specialiseren zich vandaag de dag meer en meer in de verkoop van shopping-goederen. De winkels spelen hier in op het recreatief winkelen. Recreatief winkelen is winkelen als ontspannende activiteit. De consumenten willen bij voorkeur in een gezellige sfeer vertoeven en besteden doorgaans meer tijd aan het winkelen. Zij proberen de tijd voor de dagelijkse boodschappen te minimaliseren terwijl de tijd die besteed wordt aan recreatief winkelen en andere activiteiten gevoelig stijgt. De nadruk ligt op emotioneel en ontspannend winkelgedrag. Het karakteriseert zich veelal door impulsieve aankopen en het vrij in en uit winkels lopen. De consumenten verwachten een betere en persoonlijke bediening. Een grote variatie in producten en winkels is een vereiste bij recreatief winkelen.
- Secundaire winkelstraten in de binnenstad herbergen in hoofdzaak kleinhandelzaken voor de bewoners uit de omgeving van deze straten. De winkels bieden diverse soorten goederen aan, waaronder een belangrijk deel dagelijkse goederen. Deze straten vormen meestal de verbinding tussen de rand van de binnenstad en het stadscentrum.

Kernwinkelgebieden in de dorpen

Dit zijn de winkels die voorkomen in de centra van de dorpen en gehuchten. Deze kleinhandelzaken bieden diverse soorten goederen aan, in hoofdzaak de dagelijkse goederen.

5.3.2 Kleinhandelsgroepen buiten de kernwinkelgebieden

De kleinhandelsgroepen buiten de kernwinkelgebieden worden weergegeven op **IG Figuur 22** en in **Tabel I**. Ze zijn gebaseerd op de selectie van de structuurbepalende kleinhandelsgroepen⁸⁰. Ze worden gekenmerkt door de concentraties van kleinhandelzaken. Ze zijn sterk structurerend voor de onmiddellijke omgeving. Ze zijn structuurbepalend op het provinciale niveau door de omvang en het structurerende vermogen: ze trekken andere activiteiten aan en wijzigen de verkeerssituatie en het landschapsbeeld.

Bij deze kleinhandelsgroepen is een onderscheid te maken volgens de ligging en volgens het ruimtelijk voorkomen.

Onderscheid volgens de ligging

- Kleinhandelsgroepen in de stadsrand
Met de kleinhandelsgroepen in de stadsrand worden de kleinhandelsgroepen bedoeld die voorkomen buiten de binnensteden, maar binnen de aaneengesloten bebouwing van de stad. Ze situeren zich dus nog in de stedelijke morfologische agglomeraties. Ze bevinden zich meestal aan de invalswegen en de ringwegen van de stad. Ze komen opvallend meer voor bij de regionale steden dan bij de kleine steden. Sommige fungeren eerder als kernwinkelgebied voor de inwoners van een deelgemeente van een stad (bv. Brugge N32 Torhoutsesteenweg en N367 Gistelsesteenweg, Zwevegem N8 Avelgemstraat). Het aandeel kleinhandelzaken met dagelijkse goederen is er belangrijk. Ze hebben eerder een lokaal verzorgende functie.
Andere bestaan meer uit grootschalige kleinhandelzaken waaronder baanwinkels waarbij dikwijls een grootwarenhuis aanwezig is (bv. Waregem N43, Roeselare N32 Brugsesteenweg, Brugge N9 Maalsesteenweg, Oostende N33 Torhoutsesteenweg, Kortrijk-Wevelgem N8). Net zoals de kernwinkelgebieden die bestaan uit de hoofdwinkelstraten in de binnensteden, hebben ze een regionale aantrekkingskracht. Het aanbod is meer gericht op speciality-goederen (behalve bij de grootwarenhuizen). Bij een sterke aanwezigheid van shopping-goederen treden ze in concurrentie met de kernwinkelgebieden van de binnensteden. Dit laatste is tevens het geval met shoppingcentra (bv. Kuurne Ringshopping Center).

⁸⁰ Ze werden bepaald op basis van de criteria dichtheid en omvang van de bestaande kleinhandelzaken die shopping- of speciality-goederen aanbieden, in de volgende studies:

'WES (1998). Ruimtelijk-sectoraal onderzoek van de kleinhandel op het niveau West-Vlaanderen - Kleinstedelijke gebieden en buitengebied, 142 p. + bijlagen'.

'WES (1999). Ruimtelijk-sectoraal onderzoek van de kleinhandel op het niveau West-Vlaanderen - Regionaalstedelijke gebieden, 50 p. + bijlagen'.

- Kleinhandelsgroepen in de open ruimte
Met de kleinhandelsgroepen in de open ruimte worden de kleinhandelsgroepen bedoeld die voorkomen buiten de stedelijke agglomeraties en de dorpscentra. Ze bevinden zich in woonlinten langs verbindingswegen tussen steden en dorpen.

Onderscheid volgens het ruimtelijk voorkomen

- Kleinhandelslinten
Kleinhandelslinten zijn langwerpige groeperingen van kleinhandelzaken aan een weg. Meestal bevinden zich tussen de kleinhandelzaken aanverwante activiteiten (bv. tankstations, horecavoorzieningen) of andere functies (bv. woningen en bedrijven). De meeste van deze kleinhandelzaken hebben een rechtstreekse erftoegang op de verbindingsweg waaraan ze gelegen zijn. Soms komen er verschillende grootschalige kleinhandelzaken voor en zo krijgen ze een bovenlokale aantrekkingskracht (bv. Roeselare N32 Zilverberg). In veel gevallen hebben ze zich ontwikkeld op bestemmingszones die volgens het gewestplan woongebied, woongebied met landelijk karakter, industriegebied voor ambachtelijke bedrijven of een combinatie van diverse bestemmingen zijn (bv. Zedelgem N32 Zuidwege).
- Geconcentreerde kleinhandelsgroepen
Sommige kleinhandelsgroepen komen meer geconcentreerd voor op een zone. De kleinhandelzaken hebben geen afzonderlijke erftoegang aan een (verbinding)s(weg), maar zijn gezamenlijk ontsloten langs één of enkele toegangen. Soms is er een gezamenlijke parkeerplaats aanwezig. Enkele van deze kleinhandelsgroepen hebben zich ontwikkeld op industriegebieden voor ambachtelijke bedrijven of KMO's. (bv. Brugge N31 Expressweg, Middelkerke Oostendelaan).

5.3.3 Verspreide kleinhandelzaken

Buiten de kernwinkelgebieden en de overige kleinhandelsgroepen komen verspreid nog kleinhandelzaken voor. Ze zijn niet structuurbepalend en meestal enkel van lokaal belang. Om deze reden worden ze niet op **IG Figuur 22** weergegeven.

Tabel 1: Structuurbepalende kleinhandelsgroepen buiten de kernwinkelgebieden (zie **IG Figuur 22**).

1	Knokke N49 Natiënlaan	22	Roeselare N32 Meensesteenweg
2	Blankenberge N371 Brugsesteenweg	23	Roeselare N32 Zilverberg
3	Oostende N33 Torhoutsesteenweg	24	Ingelmunster N50 Bruggestraat
4	Middelkerke Bedrijventerrein Oostendelaan	25	Ingelmunster/Harelbeke/Lendeledede N50
5	Koksijde N8-N396	26	Izegem/Lendeledede N36
6	Veurne N8/N35 St.-Idesbaldusstraat/Pannestr.	27	Tielt N399 Meulebeeksesteenweg
7	Brugge Bedrijventerrein Blauwe Toren	28	Tielt N35 Ringlaan
8	Brugge R30 Sint-Pieterskaai	29	Oostrozebeke N357 Ingelmunsterstw.
9	Brugge N9 Maalse Steenweg	30	Poperinge R33 Europalaan
10	Brugge N50 Baron Ruzettelaan	31	Heuveland N372 Rodebergstraat
11	Brugge N32 Torhoutsesteenweg	32	Ieper Maarschalk Haighlaan
12	Brugge N367 Gistelsesteenweg	33	Dadizele N32 Meensesteenweg
13	Brugge N31 Expressweg	34	Menen N8 Ieperstraat
14	Brugge Bedrijventerrein Waggelwater	35	Menen N32 Noordstraat
15	Brugge N9 Oostendse Steenweg	36	Gullegem Driemasten
16	Zedelgem N32 Zuidwege	37	Kortrijk/Wevelgem N8
17	Torhout R34	38	Kortrijk Pottelberg
18	Lichterfelde N32 Kruiskalsijde	39	Kortrijk/Kuurne N50/R8-Ringshopping
19	Roeselare N32 Brugsesteenweg	40	Kortrijk/Kuurne N50 Brugsesteenweg
20	Roeselare N37 Ardooissteenweg	41	Kortrijk/Waregem N43
21	Roeselare N36 Diksmuidsesteenweg	42	Zwevegem N8 Avelgemstraat

(Bron: Eigen verwerking op basis van WES (1998) en WES (1999))

5.4. Potenties en knelpunten

5.4.1 Potenties

- In West-Vlaanderen komt een regelmatig verspreid nederzettingspatroon voor. De hiërarchie van de steden en dorpen is evenwichtig opgebouwd zodat de winkelvoorzieningen op de verschillende niveaus op een korte afstand voorhanden zijn. Elke nederzetting kan op haar niveau een rol spelen in het creëren van een adequaat winkelaanbod.
- De goede bereikbaarheid van de binnensteden in West-Vlaanderen, zowel van de kleine als van de regionale steden, maakt dat grootschalige shoppingcentra in de stadsranden of buiten de steden niet nodig zijn. De binnensteden hebben aldus mogelijkheden om zich te versterken op het vlak van de kleinhandel.
- De hoofdwinkelstraten bieden mogelijkheden voor recreatief winkelen en vormen attractieve plaatsen in de stad
In de hoofdwinkelstraten van de binnensteden of in de onmiddellijke omgeving ervan bevinden zich nog andere diensten zoals recreatieve dienstverlening (bv. cafés, restaurants, terrassen, cinema, cultuurhistorische bezienswaardigheden, musea) en persoonlijke dienstverlening (bv. lichaamsverzorging, kapsalons, reisbureaus, financiële diensten). Dit maakt deze winkelkerngebieden tot zeer attractieve plaatsen. De hoofdwinkelstraten specialiseren zich meer en meer in de verkoop van shoppinggoederen en spelen in op het recreatief winkelen. De binnensteden bieden ruime mogelijkheden om de randactiviteiten van het recreatief winkelen te versterken, zowel op straat als in bepaalde gebouwen.
- Binnensteden zijn de plaatsen bij uitstek voor uitzonderlijke speciaalzaken. Ze trekken de minder prijsgevoelige, extravagante en doelbewuste consumenten aan die in de individualistische maatschappij groeiende doelgroepen zijn.

5.4.2 Knelpunten

- Bepaalde speciaalzaken hebben een grote ruimtebehoefte en zijn gericht op de automobilist. Voor deze zaken is er weinig ruimte in de binnensteden. De stadsrand kan oplossingen bieden voor deze handelszaken, maar de handelszaken vinden weinig adequate inplantingsplaatsen. Meestal gebeuren de ontwikkelingen verspreid en niet geordend met weinig beeldwaarde, waarbij er zich ook verkeersproblemen ontwikkelen.
- Het voorkomen van kleinhandelszaken op bedrijventerreinen
In het verleden was er een gebrek aan duidelijkheid over de bestemmingen op plannen van aanleg waar grootschalige kleinhandel al dan niet mocht voorkomen. Tot 1997 werd de vestiging van kleinhandelszaken op industriegebieden voor ambachtelijke bedrijven en KMO's toegelaten met alle gevolgen van dien. Niet alleen werd potentiële ruimte voor ambachtelijke bedrijven ingenomen, meestal zijn de desbetreffende kleinhandelszaken te ver van de woonomgeving gesitueerd en is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer slecht.
Op bedrijventerreinen komen ook soms industriële of ambachtelijke bedrijven voor met een bijbehorende toonzaal/verkoopruimte voor de etalage/verkoop van de producten die er geproduceerd of bewerkt worden (bv. garage/carrosserie met toonzaal voor wagens, bouwondernemer met toonzaal voor bouwstoffen). Door bepaalde ontwikkelingen in het bedrijf kan de verkoopsactiviteit aan de particuliere eindgebruiker toenemen zodat dit de hoofdfunctie wordt waarbij al dan niet de ambachtelijke activiteit afgebouwd wordt. Ook groothandelszaken kunnen een dergelijke evolutie kennen. Hierdoor verandert het karakter van het bedrijventerrein. Gezien het ruimtegebruik en de mobiliteitsaspecten van deze activiteiten moet hun aanwezigheid op een bedrijventerrein geëvalueerd worden.

- Binnenstedelijke kernwinkelgebieden kennen problemen op verschillende vlakken:
 - Door de aanleg van baanwinkels in de stadsrand met een soortgelijk productaanbod, wordt de concurrentie groter.
 - In de hoofdwinkelstraten zijn de huur- en koopprijzen van winkelpanden zeer hoog. Daardoor kunnen bepaalde zelfstandige winkeliers niet het hoofd bieden aan winkelketens die door hun schaalvoordelen en kostenbesparingen de toplocaties wel nog kunnen bezetten. Hierdoor wordt het winkelaanbod in de hoofdwinkelstraten uniformer en eenzijdiger.
 - De parkeergelegenheid voor personenwagens in de binnensteden is soms moeilijker en duurder. De klant van buiten de stad wijkt uit naar de baanwinkels in de stadsrand.
 - Er wordt sterk ingespeeld op het recreatief winkelen. Daardoor is er een ruime keuze in shoppinggoederen, maar treedt er ook een verschraling op van het assortimentenaanbod. Winkels met een aanbod van speciality- en dagelijkse goederen kunnen het winkelaanbod verruimen.
- Baanwinkels die aanvankelijk één bepaald assortiment verkochten, bieden een ruimer nevenaanbod van producten aan (zogenaamde branchevervaging). Daardoor bieden ze niet alleen concurrentie aan handelszaken in dezelfde branche, maar treden ze ook in concurrentie met kleinere speciaalzaken die gesitueerd zijn in de binnensteden. Bovendien vestigen zich kleinere zaken rond de baanwinkels die de aantrekkelijkheid van deze locaties versterken en de verblijfsduur verlengen of worden deze activiteiten in de baanwinkels opgenomen. Op die manier wordt ingespeeld op het recreatief winkelen en treedt concurrentie met de binnenstedelijke winkelgebieden op.
- De deconcentratie van de kleinhandel naar de stadsrand of naar de gemeenten buiten de stad zorgt voor een verzwakking van het kernstedelijk winkelapparaat. Het agglomeratievormend karakter zorgt ervoor dat andere functies zich nestelen nabij de kleinhandelszaken. Op die manier worden ze minder bereikbaar en slachtoffer van het eigen succes.
- Bepaalde kleinhandelslinten hebben een onsamenhangende ruimtelijke structuur en gebrek aan beeldwaarde. Er doen zich soms verkeersproblemen voor doordat de kleinhandelszaken rechtstreeks op de (verbindings)weg ontsloten zijn.

6 Bestaande ruimtelijke structuur van toerisme en recreatie⁸¹

6.1 Definitie

Toerisme en recreatie zijn maatschappelijke activiteiten met een aanzienlijke ruimtelijke impact en sociaal-economisch belang in de provincie West-Vlaanderen. Zij dragen bij tot het welzijn van de mens en tot diversificatie van de economie. Daarom wordt de ruimtelijke structuur van toerisme en recreatie afzonderlijk besproken als onderdeel van de ruimtelijk-economische structuur.

Onder toerisme wordt het geheel van op ontspanning gerichte activiteiten begrepen die plaatsvinden buiten de eigen woonomgeving. Het behelst ook activiteiten die slechts gedeeltelijk gericht zijn op ontspanning (congres-, gezondheidstoerisme) of zelfs niet gericht zijn op ontspanning (zakentoeurisme).

Recreatie omvat alle vormen van gedrag die primair gericht zijn op de eigen ontspanning en plaatsvinden in de vrije tijd (bv. sport, culturele activiteiten). Deze recreatieve activiteiten kunnen plaatsvinden binnen of buiten de eigen woonomgeving

6.2 Kenmerken

Het spreidingspatroon van de toeristische en recreatieve activiteiten over de provincie kan worden aangetoond aan de hand van de spreiding van de logiesaccommodatie, van het dagtoerisme en van bewegingsrecreatie, de ruimtelijk implicaties van het openluchtrecreatief gedrag van de West-Vlaming, het belang van stedelijke recreatieve centra.

6.2.1 Spreiding van de logiesaccommodatie

In totaal zijn in West-Vlaanderen bijna 1 000 logiesinrichtingen en 68 600 individuele huurvakantiewoningen en tweede verblijven, samen goed voor een totale capaciteit van ongeveer 522.600 bedden.

Het relatief belang binnen de provincie van de diverse regio's en steden voor verblijfstoerisme wordt het best geïllustreerd aan de hand van de logiescapaciteit in bedden, zoals voor 1997 weergegeven op **IG Figuur 23**.

Er is een duidelijke concentratie met 492 415 bedden in 1997- of 94 % van de totale West-Vlaamse logiescapaciteit in de kustgemeenten (incl. de deelgemeente Zeebrugge). Daarnaast is er een relatief belangrijke concentratie in Brugge (excl. Zeebrugge) met 8 402 bedden (1,6 % van de totale West-Vlaamse capaciteit). De overige capaciteit is vrij beperkt (21 882) en sterk verspreid over de rest van de provincie.

Samen vertegenwoordigen de kust en Brugge naar schatting zowat twee derden van de logiescapaciteit in Vlaanderen.

De trend tussen 1989 en 1997 wijst op een toename van 57 663 bedden of een aangroei van 13 % in West-Vlaanderen. Het leeuwenaandeel (+ 53 875 bedden) komt voor aan de kust voornamelijk in de vorm van individuele huurvakantiewoningen en tweede verblijven (+ 23 %). Het aanbod in Brugge is slechts gestegen met 850 bedden, wat alles te maken heeft met de tijdelijke hotelstop die de stad Brugge invoerde. In de rest van de provincie is de totale logiescapaciteit met 2 938 bedden (of 16 %) vermeerderd. Er mag worden aangenomen dat tijdens de laatste twee jaar de groei van logiescapaciteit in de rest van de provincie zich doorzet in de vorm van kleinere hotels en plattelandsaccommodatie in de landelijke regio's.

⁸¹ Op basis van de studie 'De structuur van de toeristisch-recreatieve activiteiten in West-Vlaanderen', M. Monballyu, jan. 2000.

6.2.2 Spreiding van het dagtoerisme

De daguitstappen⁸² van Belgen naar de provincie West-Vlaanderen kunnen in 1998 op 23.1 miljoen worden ingeschat waarvan ca. 19.5 miljoen aan de kust en 3.6 miljoen in volgende bestemmingen en regio's:

• Brugge (inclusief Boudewijnpark)	1 800 000	daguitstappen
• Ieper (inclusief Bellewaerde)	700 000	daguitstappen
• Westhoek en Heuvelland	380 000	daguitstappen
• Adinkerke (inclusief Meli)	270 000	daguitstappen
• Overige gemeenten, rondrit niet gespecificeerd.	490 000	daguitstappen

Belangrijke concentraties voor dagtoerisme zijn de attractieparken. De belangrijkste attractieparken in West-Vlaanderen (met meer dan 50 000 bezoekers⁸³, benaderende cijfers voor 1998) zijn in volgorde van belangrijkheid:

• Bellewaerdepark in Ieper	650 000
• Melipark in Adinkerke	570 000
• Boudewijnpark in Brugge	400 000
• Sea Life Center in Blankerberge	355 000
• In Flanders Fields in Ieper	236 000
• Dadipark in Dadizele	200 000
• Avi Flora in Ingelmunster	100 000
• Mercatorboot in Oostende	96 000
• De Vlindertuin in Knokke-Heist	90 000
• Seafront in Zeebrugge	72 000
• IJzertoren in Diksmuide	69 000
• Domein Raversijde in Oostende	60 000
• De Dodengang in Diksmuide ⁸⁴	53 351

Tussen 1996-1998 is een lichte stijging waar te nemen voor totale aantal dagtrips van de Belgen⁸⁵. Aan de kust zou een lichte daling van bezoeken van Belgen optreden. In realiteit leeft echter de indruk dat het dagtoerisme aan de kust, niet in piekmomenten maar gespreid over het hele jaar, is toegenomen.

Het aantal bezoekers aan attractieparken stagneert. De vergrijzing van de bevolking zorgt voor een afnemende interesse voor typisch kindvriendelijke attractieparken. Andere - educatief en cultureel gerichte - attractiepunten kennen stijgend succes omdat zij zich richten tot een ruimer en ouder publiek.

6.2.3 De openlucht recreatieve attractiepunten en het openlucht recreatief ruimtegebruik in West-Vlaanderen

Naast het dagtoerisme vinden ook een belangrijk aantal recreatieve trips plaats die van kortere duur kunnen zijn.

⁸² WES, Het reisgedrag van de Belgen in 1998, Brugge, 1999. Een 'dagtocht' wordt in het WES-onderzoek gedefinieerd als een tocht van een volledige dag buiten de woning, ten minste 20 km van de woonplaats, voor recreatieve doeleinden. Dit onderzoek werd uitgevoerd op de totale Belgische bevolking. Buitenlandse bezoekers, kortere bezoeken en daguitstappen vanuit een vakantiebestemming zijn niet opgenomen. De reële cijfers van de totale bezoekersaantallen liggen dus hoger: Hier wordt een correctiefactor toegepast van 1,7.

⁸³ Inclusief buitenlandse bezoekers.

⁸⁴ bron: "Provincie West-Vlaanderen, Strategisch beleidsplan voor de Westhoek", Brugge, 1999.

⁸⁵ De evolutie in het dagtoerisme zoals gedefinieerd door het WES limiteert zich tot de korte periode 1996-1998. Het is, vanwege de wijziging in bevraging, moeilijk om de langetermijntrend te achterhalen. Enkel voor de kust kunnen conclusies gemaakt worden omtrent een lange-termijntrend.

Kencijfers van openluchtrecreatie

In een studie⁸⁶ van de Provincie wordt het aantal openluchtrecreatieve trips van West-Vlamingen in West-Vlaanderen voor 1996 geraamd op 69,3 miljoen. Minstens één derde van de openluchtrecreatieve trips van de West-Vlamingen wordt gemaakt aan de kust (in belangrijke mate door de kustbewoners zelf). Eén tiende van de beschouwde openluchtrecreatieve trips van de West-Vlamingen vond plaats in een bos of wandeldomein.

Tabel 1 toont het relatieve belang aan van de belangrijkste wandelbossen en -domeinen voor de West-Vlaamse wandelaars en joggers⁸⁷.

Tabel 1: Geraamd aantal wandel- en joggingtrips van de West-Vlaamse bevolking per wandelbos of domein, 1996

Domein	Geraamd aantal trips (x 1 000)	%
Tillegembos (Brugge)	851	12
De Gavers (Deerlijk)	675	10,2
Lippensgoed-Bulskampveld (Beernem)	634	9,5
Sterrebos (Roeselare)	368	5,5
Beisbroek (Brugge)	354	5,3
Kemmelberg (Heuvelland)	267	4,0
Palingbeek (Ieper)	251	3,8
Rodeberg (Heuvelland)	198	3,0
Calmeynbos (De Panne)	197	3,0
't Zwin (Knokke-Heist)	171	2,6
Brugse Vesten	163	2,4
Helleketelbos (Poperinge)	153	2,3
't Veld (Ardooi)	146	2,2
Duinbossen (De Haan)	140	2,1
Doelbossen (Zonnebeke)	135	2,0
Totaal (a)	6 652	100,0

(a) Inclusief wandel- en joggingtrips in de overige wandelbossen en domeinen.

Bron: Provinciale Dienst Toerisme en Recreatie, WVT.

Drie provinciale domeinen steken ver uit boven de andere: Tillegembos bij Brugge, De Gavers bij Kortrijk en Lippensgoed-Bulskampveld in Beernem. Naast de intrinsieke kwaliteiten van een domein bepaalt de nabijheid van belangrijke bevolkingsconcentraties de aantrekkingskracht. Dit wijst op een geringe bereidheid om zich ver te verplaatsen voor een wandel- of joggingtrip. Een uitzondering vormt het provinciaal domein Lippensgoed-Bulskampveld dat niet onmiddellijk aan een stedelijk gebied gelegen is en bezoekers aantrekt uit een ruimere omgeving (Tielt en Oost-Vlaanderen).

Tabellen 2.1, 2.2 en 2.3 tonen de grootte van diverse wandelbossen en domeinen .

⁸⁶ Dienst Toerisme en Recreatie, Provincie West-Vlaanderen, Openluchtrecreatieve activiteiten van de West-Vlaamse bevolking in 1996, Brugge, 1998. De studie is beperkt tot 'openluchtrecreatieve trips' gemaakt in West-Vlaanderen, stedelijke recreatieve trips niet meegerekend. De cijfers geven een relatieve grootte aan.

⁸⁷ Deze tabel geeft enkel een indicatie van relatief belang aan.

Tabel 2: Oppervlakten van openbare bossen en natuurreservaten

Tabel 2.1: Provinciale domeinen

Aard	Naam	Eigenaar- beheerder	Gemeente	OPP.(ha)
openbaar bos	PALINGBEEK	Provincie West-Vl.	Ieper	220
openbaar bos	LIPPENSGOED-BULSKAMPVELD	Provincie West-Vl.	Beernem	220
openbaar bos	GASTHUISBOSSEN	Provincie West-Vl.	Ieper	199
openbaar bos	DE GAVERS	Provincie West-Vl.	Harelbeke	160
openbaar bos	TILLEGEMBOS	Provincie West-Vl.	Brugge	107
openbaar domein	RAVERSIJDE	Provincie West-Vl..	Oostende	50
openbaar bos	D' AERTRYCKE	Provincie West-Vl.	Torhout	45
openbaar bos	'TVELD	Provincie West-Vl.	Ardoos	39
openbaar bos	BERGELEN	Provincie West-Vl.	Wevelgem	38
openbaar bos	ZEEBOS	Provincie (erfpacht stad)	Blankenberge- Brugge	33
openbaar bos	STERREBOS	Provincie West-Vl.	Roeselare	28
openbaar bos	FORT VAN BEIEREN	Provincie West-Vl.	Brugge	26
openbaar bos	BALIEKOUTER	Provincie West-Vl.	Dentergem	24
openbaar bos	KEMMELBERG	Provincie West-Vl.	Heuvelland	55
openbaar bos	GAASBEKEVELD	Provincie West-Vl.	De Panne	4
openbaar bos	SCHIPGATDUINEN	Provincie West-Vl.	Koksijde	2
openbaar bos	DOORNPANNEDUINEN	Provincie West-Vl.	Koksijde	2
openbaar bos	WALLEMOTE	Provincie West-Vl.	Izegem	in aankoop

Tabel 2.2: Openbare bossen of groepen openbare bossen, vrij toegankelijk en groter dan 50 ha

Aard	Naam	Eigenaar- beheerder	Gemeente	OPP.(ha)
openbaar bos	VAGEVUURBOS	gewest	Wingene	205
openbaar bos	DOORNPANNE	IWVA	Koksijde	124
openbaar bos	VLOETEMVELD	gewest	Zedelgem-Jabbeke	113
openbaar bos	CALMEYNBOS	IWVA	De Panne	98
openbaar bos	BEISBROEK - TUDOR	stad Brugge	Brugge	135
openbaar bos	DE GALGEBOSSEN	gewest	Ieper	93
openbaar bos	WIJNENDALE	gewest	Ichtegem-Torhout	85
openbaar bos	LIPPENSGOED-BULSKAMPVELD	gewest	Beernem	84
openbaar bos	DOELBOSSEN	gewest	Zonnebeke	71
openbaar bos	HOUTHULST (VRIJBOS)	gewest	Houthulst	67
openbaar bos	RYCKEVELDE	gewest	Damme	62
openbaar bos	KOEKELAREBOS	gewest	Koekelare	59
openbaar bos	OOSTHOEK	gemeente De Panne	De Panne	59
openbaar bos	DUINBOS (Wenduine)	gewest	De Haan	55
openbaar bos	DUINBOS (Vlissegem)	gewest	De Haan	54
openbaar bos	DUINBOS (Klemskerke)	gewest	De Haan	45
openbaar bos	ZANDPANNE	AWZ	De Haan	34

Tabel 2.3: Natuurreservaten groter dan 50 ha

Aard	Naam	Eigenaar- beheerder	Gemeente	OPP.(ha)
natuurreservaat	ZWIN	Companie Du Zoute	Knokke-Heist	339
natuurreservaat	DE WESTHOEK	gewest	De Panne	337
natuurreservaat	HOUTSAEGER-DUINEN(a)	gewest	De Panne	79
natuurreservaat	DE BLANKAART		Diksmuide	246
natuurreservaat	TER YDE		Koksijde	102
natuurreservaat	UITKERKSE POLDERS		Blankenberge	344
natuurreservaat	IJZERMONDING	AWZ	Nieuwpoort	100
natuurreservaat	DE BAAI VAN HEIST	AWZ	Knokke-Heist	56

(a): dit domein is toegankelijk op aanvraag

Uit de **Tabellen 1 en 2** blijkt dat de grootste wandelbossen en domeinen tevens de meeste bezoekers aantrekken, met uitzondering van de natuurreservaten.

Het natuurreservaat Het Zwin vormt een apart gegeven hierbinnen. Het is een natuurattractie waarvoor een toegangsprijs wordt betaald. In totaal werden circa 200.000 bezoekers genoteerd in 1998. Naast de kust en de wandelbossen en -domeinen, vindt een belangrijk deel van de openluchtrecreatieve trips van de West-Vlamingen (37,2 miljoen) plaats in hoofdzakelijk landelijke gebieden die onmiddellijk aansluiten op de woonplaats en op waterplassen, rivieren en in openluchtwembaden in de nabije omgeving. Dit wijst op het grote belang van het recreatief medegebruik van landelijke gebieden en waterlopen.

De rest van de openluchtrecreatieve activiteiten kan niet gelokaliseerd worden wegens de methode van bevraging. Het gaat om minder belangrijke activiteiten, in totaal 2,6 miljoen trips.

Belang van openluchtrecreatieve activiteiten

Wandelen en fietsen zijn de meest populaire activiteiten en zijn goed voor bijna twee derde van alle openluchtrecreatieve trips (69 miljoen) van de West-Vlamingen binnen West-Vlaanderen.

Joggen, wagentoeren en zonnen vormen een tweede belangrijke categorie met respectievelijk circa 6 000, 5 000 en 4 300 trips.

Het aantal trips dat het observeren van fauna en flora op het oog heeft bedraagt circa 2 800⁸⁸. Het grootste deel van de trips (69 %) vindt plaats buiten natuurreservaten. Dit wijst eerder op een recreatief medegebruik van het landelijk gebied.

Voor de andere activiteiten worden lage aantallen trips opgetekend. De belangrijkste activiteiten binnen deze laatste categorie zijn: mountainbiken, hengelen en paardrijden.

West-Vlaanderen telt ongeveer 20 000 golfers en beschikt over zes '18 holes'-golfterreinen: De Haan, Knokke-Heist (2), Damme, Waregem, Ieper-Palingbeek. Daarnaast zijn er ook twee kleinere golfterreinen in Lombardsijde en Ieper (6 en 9 holes).

Groeipotentïelen van openluchtrecreatieve activiteiten

Paardrijden heeft een zekere, maar vrij beperkte, financiële drempel. Deze activiteit bezit volgens het onderzoek ongetwijfeld een van de grootste groeipotentïes.

In secundaire orde dient gewezen te worden op de potentiële interesse voor strand- en waterrecreatie (water- en jetski, zeilen, windsurfen en kano/kajak).

De golfsport kende de laatste jaren een zekere expansie o.a. door de vergrijzing van de bevolking. Vanwege de jeugd bestaat interesse voor initiatie en voor golfen op meer toegankelijke en kleinschalige golfterreinen. Het groeipotentïeel voor de golfsport beperkt zich tot een maximum van 12 000 West-Vlamingen die mogelijk geïnteresseerd kunnen zijn.

⁸⁸ Dit cijfer moet gerelativeerd worden vermits er een schemerzone bestaat tussen wandelen in de natuur en wandelend observeren van de natuur.

De recreatieve activiteiten die de laatste jaren sterk opgang maakten (mountainbiken, rolschaatsen, skeeleren, in-lineskaten) hebben slechts beperkte groeimogelijkheden.

Sensatierijke activiteiten (zweefvliegen, sportvliegen, parachutespringen) vertonen cijfermatig een belangrijk groeipotentieel. Het reële groeipotentieel lijkt evenwel beperkter⁸⁹.

6.2.4 De stedelijke recreatieve centra

Een studie omtrent cultuurdeelname in Vlaanderen⁹⁰ geeft enige indicatie van de evolutie in het stedelijk recreatief gedrag.

De studie toont voor volgende activiteiten een opmerkelijke groei tussen 1983 en 1994-1995: bezoek aan de bioscoop, concerten, tentoonstellingen, musea en sportmanifestaties. Die zijn meestal geassocieerd met regionale centra als Brugge, Oostende, Kortrijk en Roeselare.

Er is ook er een verhoogde interesse in recreatief winkelen⁹¹. Hierbij stelt de consument hogere eisen aan de omgevingskwaliteit van het winkelgebied. Bepaalde centra van de stedelijke gebieden in West-Vlaanderen als Brugge, Roeselare en Knokke-Heist bieden aantrekkelijke mogelijkheden voor recreatief winkelen. Kortrijk investeerde recentelijk sterk in de verbetering van het openbaar domein, waardoor de aantrekkingskracht voor recreatief winkelen sterk is verhoogd.

6.2.5 Spreiding van toeristisch-recreatieve bewegingsrecreatie

Bewegingsrecreatie te water

Er is een vrij belangrijke potentiële interesse voor strand- en waterrecreatie. (water- en jetski, zeilen, windsurfen, toervaart, zachte pleziervaart zoals kano/kajak/roeien, hengelen). Door de democratisering van de watersporten (goedkopere uitrusting en opleidingen) neemt de deelname toe. Dit vertaalt zich in een stijgende vraag naar permanente aanlegplaatsen voor boten.

Waterlopen

Het kanaal Brugge-Sluis, het kanaal Brugge-Gent, het kanaal Brugge-Oostende, het Leopoldkanaal en het afleidingskanaal Leie zijn belangrijke assen voor bewegingsrecreatie in het Brugse ommeland. De noordelijke Westhoek biedt vele mogelijkheden tot recreatief medegebruik van de waterlopen voor toervaart, zachte pleziervaart en hengelen en dit op de IJzer, het kanaal Nieuwpoort-Plassendale, het Kanaal Ieper-IJzer, het Lokanaal en het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke.

De Mandelvallei langs het kanaal geeft mogelijkheden tot bewegingsrecreatie met het Brigandswandelpad en de bloeiende surfclub (Wante).

De Leie-as is sterk verstedelijkt en biedt slechts enkele eilandjes aan van groen. Deze as is naast zijn beperkte toeristische bestemming erg belangrijk voor de omgevingsrecreatie van de lokale bevolking. De doorgang van de Leie door het centrum van Kortrijk en de groene inkleding van het valleigebied zijn daarbij van zeer groot belang.

De Scheldevallei met de Scheldemeersen heeft een grote natuurlijke waarde en sluit aan bij het Oost-Vlaamse Regionaal Landschap Vlaamse Ardennen dat reeds een toeristisch-recreatief gebruik kent. Verder zijn het Spierekanaal en het kanaal Kortrijk-Bossuit, dat het interfluvium doorsnijdt en uitmondt in de Schelde, van belang voor de toeristisch-recreatieve bewegingsrecreatie.

Jachthavens, cruisehavens en aanmeerplaatsen

Op de IJzer zijn er jachthavens in Nieuwpoort en Diksmuide en aanmeerplaatsen in Fintele, de Dodengang en Schoorbakke. Het Lokanaal heeft aanmeerplaatsen in Fortem, Lo en een jachthaven in Veurne. Het Kanaal Ieper-IJzer heeft een jachthaven in Ieper en een aanmeerplaats in Steenstrate.

Langs het kanaal Brugge-Gent bieden de jachthaven van Beernem en het outdoor-watersportcentrum van de Kijkuit mogelijkheden voor zowel jachten als watergebonden sporten (kanovaren e.d.)

De Leie heeft verschillende nieuwe aanmeerplaatsen o.a. in Wervik en Kortrijk.

⁸⁹ Rekening houdend met de hoge financiële en technische drempel en het risicokarakter.

⁹⁰ UJA, Jacobs T., Stoffelen D., Cultuurdeelname in Vlaanderen in 1994-1995, Cultuurstudies 3, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Dit onderzoek bevaagt het cultureel en sportief gedrag van de Vlaming.

⁹¹ WES, Commercieel-strategische studie omtrent de detailhandel in Brugge, 1997, p. 110-113.

De jachthavens aan de kust hebben in totaal zowat 3 000 ligplaatsen (inclusief de passantenplaatsen), zoals weergegeven in **Tabel 3**. Zeebrugge en Oostende leggen zich bovendien toe op de uitbouw van een cruisehaven.

Tabel 3: Bestaande capaciteit in de jachthavens van de kust, 1999⁹²

Jachthaven	Aantal ligplaatsen	Aantal vaste plaatsen	% vaste plaatsen
Nieuwpoort	1 675	1 505	89,9
Blankenberge	641	491	76,6
Oostende	520	290	55,8
Zeebrugge	200	160	80,0
Totaal	3 036	2 446	80,6

Recreatieve as op verlaten spoorwegbeddingen

De verlaten spoorwegbedding Nieuwpoort-Kaaskerke die als fietspad werd uitgerust is belangrijk. Ook de verlaten spoorwegbedding Avelgem-Moen is als recreatief wandel- en fietspad ingericht. De verlaten spoorwegbedding Boezinge-Langemark-Kortemark is eveneens een interessante recreatieve as. De verlaten spoorwegbeddingen tussen Zonnebeke en Roeselare en tussen Roeselare en Menen hebben mogelijkheden voor landschapsgerichte recreatie.

Verder onderzoek wordt gevoerd over de mogelijkheden om de verlaten sectie van de spoorlijn Diksmuide-Veurne tussen Kaaskerke en Diksmuide te verbinden met de recreatieve as van de IJzer.

Andere toeristisch-recreatieve assen

De tramlijn maakt een laterale verbinding met de kust en verbindt de spoorwegstations van Adinkerke, Oostende, Blankenberge, Zeebrugge, Heist, Duinbergen en Knokke.

Door de toeristische pakketten die de kusttram aanbiedt, maakt deze een integraal deel uit van de vakantiebeleving aan de kust.

De ontsluiting van de badplaatsen naar het onmiddellijke achterland van de kust zijn belangrijk voor zachte vormen van recreatie en toerisme. Deze ontsluiting is relatief goed uitgebouwd, maar kan worden versterkt. Er ontbreekt echter een laterale zacht-recreatieve verbinding (fiets).

Het landelijke achterland van de kust biedt een complementair recreatief aanbod voor vormen van zachte en actieve recreatie. Het typische polderlandschap met zijn weidse gezichten, dijken en kleine polderdorpen heeft een grote belevingswaarde voor de recreanten.

6.3 Bestaande ruimtelijke deelstructuur

Toerisme en recreatie differentiëren zich in West-Vlaanderen naar deelgebieden met een diverse historiek en kenmerken. Zij bevinden zich in verschillende ontwikkelingsfasen en hebben door specifieke kenmerken eigen ontwikkelingsmogelijkheden. Deze gebieden worden weergegeven op **IG Figuur 24**: de bestaande toeristisch-recreatieve structuur voor West-Vlaanderen.

De twee belangrijkste toeristische polen in West-Vlaanderen zijn de kust en de stad Brugge. In tweede orde zijn twee regio's te onderscheiden die samen de Westhoek vormen en in laatste instantie zijn de Leiestreek en de West-Vlaamse Scheldestreek als gebieden met zekere toeristische mogelijkheden aan te wijzen. Daarnaast is er nog een beperkt aantal individuele toeristisch-recreatieve polen te identificeren.

⁹² WVT, Enquête bij clubs omtrent watersporten, 1999.

6.3.1 De kust

A Het globale ruimtelijke beeld van de kust

De dominante ruimtelijke verschijningsvorm die elke bezoeker blijft is de band van appartementsgebouwen met uitzicht op zee, een uniek verschijnsel aan de Noordwest-Europese kust. Dit gaat gepaard met een veelheid van activiteiten op het strand en op de dijk.

De bandvormige verschijningsvorm van het toerisme aan de kust samen met de Koninklijke Baan (N34) is sterk ruimtelijk structurerend voor dit gebied en geeft het gebied een eenheid.

Daarnaast is er een duidelijke verscheidenheid in de verschijningsvorm van het toerisme aan de kust. Deze verscheidenheid heeft te maken met:

- de geografische context, het al of niet aanwezig zijn van nog resterende duinrelicten, de verscheidenheid in de overgang tussen duinen en polder en het al of niet aanwezig zijn van een uitgerekte T-structuur tussen het dorp en de badplaats;
- de historische ontwikkeling van de havensites van Oostende en Nieuwpoort met hun stedelijke vestigingen;
- de invloed en aanleg van infrastructuren (Koninklijke Baan en tramlijn);
- de moderne haveninfrastructuur van Zeebrugge;
- de diverse urbanistische concepten die aan de grondslag liggen van de uitbouw van de badplaatsen.

B De ruimtelijke structuur van het toerisme aan de kust met zijn diverse onderdelen

De oorspronkelijke natuurlijke elementen aan de kust zijn sterk veranderd door de ontwikkeling van het toerisme. Toch vormen zij nog steeds de belangrijkste trekkers en ze zijn het meest structuurbepalend voor dit deelgebied.

Andere structuurbepalende elementen zijn de logiesaccommodatie, de toeristisch-recreatieve voorzieningen en het openbaar domein.

Het natuurlijk systeem van de kust

Het natuurlijk⁹³ recreatief systeem van de kust omvat de zee, het strand, de duinen, de overgang naar de polders en het polderlandschap in het onmiddellijke achterland van de kust.

- De zee en de stranden als recreatief domein: spelen en zwemmen in zee zijn een belangrijke activiteit in het zomerseizoen. Andere strandactiviteiten verschillen volgens de aard van de stranden. Op het droge strand komen in de meeste badplaatsen steeds meer constructies (tijdelijk of permanent) ter ondersteuning van de watersport in zee en strandterrassen voor.
- De duinen zijn een belangrijk en uniek visueel gegeven binnen Vlaanderen met mogelijkheden voor natuureducatieve recreatie en als gebruiksruimte voor de toerist/recreant. De duinen hebben bovendien een structurerende rol voor het behoud van de diverse badplaatsentiteiten. Niet te vergeten is de zeewerings- en natuurfunctie van de duinen.
- Het landelijke achterland van de kust biedt een aanbod voor vormen van zachte en actieve recreatie (wandelen, fietsen, paardrijden).

De logiesaccommodatie aan de kust

- De kust beschikte in 1997 over 686 logiesinrichtingen (excl. individuele huurvakantiewoningen en tweede verblijven). Gedurende de periode 1989-1997 nam het aantal logiesinrichtingen aan de kust af met 20 %. Dit is vooral te wijten aan een daling van het aantal hotels⁹⁴, instellingen voor jeugdlogies, kampeerterreinen/kampeerverblijfparken en (verblijfs)vakantiecentra. Het aantal (verblijfs)vakantiedorpen en het aantal huurvakantiewoningen en tweede verblijven is toegenomen (de toename gebeurde binnen de bestaande bebouwde ruimten).

⁹³ De term 'natuurlijk' moet hier ruim worden geïnterpreteerd gezien de grote invloed van menselijke ingrepen op zee, strand, duinen en polderlandschap

⁹⁴ Deze daling heeft te maken met de sanering van de hotelsector door de toepassing van het Decreet op logiesverstrekende inrichtingen

Wat de individuele huurvakantiewoningen en tweede verblijven betreft, zijn volgende karakteristieken belangrijk voor de ruimtelijke ontwikkeling⁹⁵:

- Er is een opmerkelijke stijging van individuele tweede verblijven waar te nemen. Deze stijging vond vooral plaats in de laatste acht jaar. Het aantal individuele huurvakantiewoningen is relatief constant gebleven. Tweede verblijven genereren merkkelijk minder overnachtingen en inkomsten en staan soms ook onbezet in het hoogseizoen.
- Meer dan twee derde zijn appartementen, meer dan een vijfde zijn studio's.
- 29 % of 19 200 eenheden liggen aan de zeedijk (dit veronderstelt de aanwezigheid van een bebouwde promenade aan het strand)
- 40 % van de eigenaars parkeren hun wagen op de openbare weg.

Andere toeristisch-recreatieve voorzieningen met een belangrijke ruimtelijke impact

- Jachthavens

Volgende uitbreidingen zijn voorzien:

- Nieuwpoort (Flanders New-Port): 700 ligplaatsen voor grote jachten;
- Blankenberge: 250 ligplaatsen;
- Oostende (Oosteroever): het Vuurtorendok of het Visserijdok waarvoor nog geen concrete gegevens rond capaciteit bekend zijn.

Ook in Zeeuws-Vlaanderen staat een project op stapel. Daar zijn concrete plannen uitgewerkt voor de aanleg van een jachthaven in Sluis.

- Cruisehavens

De havens van Zeebrugge en Oostende wensen zich te profileren als cruisehaven⁹⁶.

Een grotere toeristische meerwaarde kan slechts gecreëerd worden wanneer de haven fungeert als vertrek- en/of aankomsthaven voor cruisevaarten, aangezien dan ook overnachtingen ter plaatse voor en na de rondvaart worden gegenereerd.

- Golfterreinen

Aan de kust worden de '18 holes'-golfterreinen geëxploiteerd in clubverband. De kleinere golf-terreinen zijn toegankelijker en trekken een ruimer publiek aan die met het fenomeen golf willen kennismaken.

Toeristische recreatieparken en recreatiebossen

De gewestplannen voorzien volgende toeristische recreatieparken (TRP)⁹⁷:

- zone te Adinkerke, bij de Oosthoekduinen van De Panne (23 ha);
- zone Oostende-Middelkerke (Raversijde)(ca. 65 ha);
- zone te Bredene, ten zuiden van de Koninklijke Baan (15 ha);
- zone te Blankenberge, ten oosten van de badplaats en ten zuiden van de Koninklijke Baan (ca. 54 ha);
- zone te Knokke-Heist, ten westen van de Natiënlaan (ca. 100 ha).

Deze toeristische recreatieparken liggen vrij geïsoleerd ten opzichte van de naburige badplaatsen: aan de buitenrand ervan of in de open ruimte.

De zone in Bredene is reeds (bijna volledig) als park ingericht. Het Provinciaal Domein Raversijde en het Provinciaal Domein Zeebos in Blankenberge zijn in uitvoering.

De TRP-zone in Adinkerke heeft een belangrijke natuurlijke eigenheid en een zeldzaam karakter als duinenovergangsgebied. De zone in Knokke heeft landschappelijke kwaliteiten: de waterplas De Cloedt en de landschappelijke verbinding door de Isabellavaart.

Eén groot attractiepark, naast andere kleinere attractiepunten

Aan de kust bevindt zich één belangrijk attractiepark met een aanzienlijke ruimtelijke impact (ruimtebeslag en mobiliteit): Plopsaland in Adinkerke (het vroegere Melipark).

⁹⁵ WES, Het logiesaanbod aan de Kust; Facetten van West-Vlaanderen, nr. 46, 1998.

⁹⁶ Over de toeristische betekenis voor de kust (maar ook voor Vlaanderen) van de investeringen in haveninstallaties (gefinancierd door het Vlaamse Gewest) en in onthaalinfrastructuur en van de promotie-inspanningen op de cruisemarkt, is weinig feitelijk materiaal bekend.

⁹⁷ De bestemming 'TRP-zone' werd gedefinieerd als groenvoorziening met recreatieve accommodatie waarvan de ordening vooraf door de bevoegde overheid nader wordt bepaald.

Daarnaast zijn er diverse andere attractiepunten met hoge aantallen bezoekers maar een beperktere ruimtelijke impact zoals het Sea Life Centre in Blankenberge, de Vlindertuin in Knokke, het Seafront in Zeebrugge.

- **Weersonafhankelijke voorzieningen**

Weersonafhankelijke voorzieningen vormen een aanvulling binnen het toeristisch kustproduct. Projecten als het Sea Life Centre in Blankenberge werden ontwikkeld. Andere zijn gepland zoals het Frimoutcenter op de Oosteroever in Oostende, de Pier van Blankenberge en een museum rond de Duinenabdij in Koksijde. Deze projecten passen in de bebouwde ruimte van de badplaatsen of zijn zelfs voortrekkers voor het revaloriseren van stedelijke gebieden.

- **Congres-/seminariefaciliteiten**

Slechts 2 tot 3 % van de overnachtingen aan de kust wordt ingeschat als overnachtingen voor congressen/seminaries. De kust heeft een beperkt aanbod multifunctionele ruimten die gebruikt kunnen worden voor congressen, tentoonstellingen en culturele voorstellingen.

Het openbaar domein in de badplaatsen

In veel kustgemeenten zijn de laatste jaren heel wat inspanningen geleverd wat de vernieuwing van de zeedijken betreft. De kwaliteit van het openbaar domein wordt ook in grote mate beïnvloed door de architectonische kwaliteit en de hoogte van de omringende bebouwing.

De ontsluiting van de badplaatsen naar het onmiddellijke achterland is relatief goed uitgebouwd, maar kan worden verbeterd. De laterale recreatieve bewegingen langs de kust zijn niet aantrekkelijk. Op diverse plaatsen vormen oversteekplaatsen van de kusttram een veiligheidsprobleem.

C Subregionale differentiatie van het toerisme aan de kust

Naast globaal structurerende elementen van de kust is er ook een verscheidenheid tussen subregio's met specifieke ruimtelijke en functionele kenmerken.

De subregio van de Westkust (De Panne - Nieuwpoort/Lombardsijde)

Deze kuststrook wordt gekenmerkt door een ruimtelijke structuur bestaande uit de oude, onderling verbonden dorpskernen en gelegen op 2 tot 3 km van het kustfront. Aan zee, in het verlengde van deze oude dorpskernen liggen de badsteden, op hun beurt onderling verbonden (Koninklijke Baan-N34 en de kusttram). Tussen deze badplaatsen liggen nog diverse duingebieden. De subregio wordt verder gekenmerkt door brede strandstroken.

Binnen dit gebied vormt Nieuwpoort een aparte eenheid met zijn historische vestingstad, de IJzermonding (met estuariumzone) en de grootschalige uitbouw van de jachthaven.

De Westkust beschikt over een aansluiting met het achterland, waardoor polderdorpen ontwikkelingen kenden die sterk op het kusttoerisme zijn gericht (bv. Beauvoorde).

De subregio van de Middenkust (Westende tot en met Wenduine)

In deze subregio is de duinengordel in het westen van Oostende beperkt. De oorspronkelijke nederzettingen sluiten aan bij de badsteden. De oostelijke kant van Oostende heeft meer duinen, vooral gesitueerd in Bredene en tussen De Haan en Wenduine.

Oostende vormt in deze regio een stedelijke pool met eigen stedelijke karakteristieken (oorspronkelijke vestingstad, haven, urbanistische ingrepen (Leopold II), goede verbindingen per spoor en per ferry).

De subregio van de Oostkust (Blankenberge tot en met Knokke-Heist)

De regio is sterk verstedelijkt door de infrastructuur van het havencomplex van Zeebrugge en door de twee stedelijke gebieden Blankenberge en Knokke. Deze subregio beschikt over een aantrekkelijk achterland met het kanalenlandschap, de Zwinstreek en de cultuurhistorische stad Brugge.

6.3.2 De regio Brugge en Ommeland

A Het globale ruimtelijke beeld

Deze regio bestaat uit de historische stad Brugge als belangrijke toeristische magneet en uit omliggende, aantrekkelijke, landelijke gebieden als de Zwinstreek met het historische centrum Damme, het bosrijke gebied ten zuiden van Brugge en het poldergebied Gistel-Oudenburg.

B De ruimtelijke structuur van toerisme en recreatie in de regio Brugge en ommeland

Het stedelijk toerisme in Brugge

Om korte stadsverblijven op te vangen beschikt de stad over een uitgebreide logiescapaciteit, grotendeels in hotels maar ook op kampeerterreinen en in inrichtingen voor jeugdlogies. In het recente verleden werden inspanningen geleverd om Brugge ook te positioneren als seminarie-/congrescentrum.

De overnachtingen in Brugge kenden een grote groei in de periode 1988-1998 (verdubbeling op tien jaar). Recente gegevens wijzen echter op een stagnatie en zelfs een lichte afname. De bestaande hotelcapaciteit wordt maximaal aangewend.

Naast het verblijfstoerisme trekt Brugge heel wat dagtoeristen aan. Ook het dagtoerisme kent een stagnatie.

De belevingswaarde van de historische binnenstad en van het cultuurhistorisch patrimonium is erg belangrijk voor de duurzaamheid van het stedelijk toerisme in Brugge. De stad Brugge heeft in het verleden reeds vele inspanningen geleverd voor een aantrekkelijk openbaar domein en geleide mobiliteit in de binnenstad⁹⁸.

Buiten de historische binnenstad, binnen de bebouwde omgeving van Sint-Michiels, ligt het Boudewijnpark. Het park is vaak een bestemming op zichzelf.

De Zwinstreek met het historische centrum Damme

De Zwinstreek, die deel uitmaakt van de polders, is een van de meest waardevolle, kleinschalige cultuurlandschappen van Vlaanderen. Dit wordt nader besproken in de deelstructuren natuur en landschap.

Damme is een sterk toeristisch centrum met recreatieve voorzieningen zoals restaurants, cafés, galerijen. Het beschikt echter over een beperkte logiescapaciteit. Dit kleine centrum wordt geconfronteerd met een grote toeristische druk die nog wordt versterkt door de belangrijke recreatieve waarde van het kanaal Brugge-Sluis voor de lokale bevolking (wandelen, fietsen). Naast bezienswaardigheden in Damme zijn ook diverse andere kleinere aantrekkingspunten te bezoeken zoals het museum in Lissewege.

Belangrijke ruimtelijk structurende elementen van toeristisch-recreatief belang in dit gebied zijn het kanaal Brugge-Sluis, het Leopoldkanaal en het historische en toeristische centrum van Damme.

De beboste gebieden ten zuiden van Brugge

Het gebied ten zuiden van Brugge vormt het hart van het historische graafschap Vlaanderen. Deze streek is rijk aan kastelen en kasteeldomeinen die een aantrekkelijk kader vormen voor wandelen en fietsen. In de streek bevinden zich ook enkele abdijen.

In dit gebied bevinden zich relictten van verschillende landschapstypes (zie ook deelstructuren natuur en landschap).

Belangrijke ruimtelijk structurende elementen van toeristisch-recreatief belang in dit gebied zijn:

- de diverse boscomplexen die een belangrijke recreatieve functie hebben;
- het kanaal Brugge-Gent;
- Torhout als kleinstedelijk centrum met enkele bezienswaardigheden.

⁹⁸ Verkeersleefbaarheidsplan, randparking aan het station met regelmatige verbinding naar het centrum, een bus- en mobilhomeparking aan de Katelijnepoort, het vrijmaken en heraanleggen van de markt, het heraanleggen van het stationsplein, e.d.

Het poldergebied in het achterland van Oostende, De Haan en Blankenberge

Dit poldergebied wordt doorkruist door grootschalige verkeersinfrastructuur. Toch heeft ook dit gebied enkele beperkte en fragmentaire landschapselementen. Gistel, Oudenburg en Jabbeke met het Klein Strand hebben een zekere toeristische uitstraling.

Belangrijke ruimtelijk structurerende elementen van toeristisch-recreatief belang in dit gebied zijn:

- het kanaal Brugge-Oostende;
- het kanaal Nieuwpoort- Plassendale;
- de twee centra van Oudenburg en Gistel.

6.3.3 De Westhoek

A Het globale ruimtelijke beeld

De arrondissementen Diksmuide en Ieper vormen samen met de gemeenten Alveringem en Veurne één toeristische regio: de Westhoek. Deze toeristische regio wordt gekenmerkt door een uitgesproken agrarische activiteit, relatief open en gaaf gebleven landschappen, aantrekkelijke cultuurhistorische steden en dorpen, vele bezienswaardigheden en sites die te maken hebben met de Eerste Wereldoorlog (zoals begraafplaatsen) en het attractiepark Bellewaerde.

Door de toenemende interesse voor korte vakanties en ruraal toerisme heeft deze streek een duidelijke potentie. Er is een opmerkelijke stijging in overnachtingen te observeren in de laatste jaren. Een zeer grote concentratie van logiescapaciteit doet zich voor in Heuvelland (40 %). Daarnaast vertegenwoordigen vooral Diksmuide (15 %) en Ieper (12 %) belangrijke aandelen in de logiescapaciteit. Het aandeel van de tweede verblijven (46 % van de logiescapaciteit van de regio) is belangrijk. Van de hotels bevinden zich ongeveer de helft in de open ruimte, één derde in de stedelijke kernen en één vijfde in de dorpskernen. Er worden 91 huurvakantiewoningen aangeboden waarvan drie vierde in de open ruimte. Het aantal huurvakantiewoningen is de laatste jaren aanzienlijk sneller toegenomen dan de kamers met ontbijt.

De facto beschikt de Westhoek over zes kampeerterrinen, waarvan drie in Heuvelland, twee in Diksmuide en één in Ieper. Zij bieden in totaal echter slechts een beperkte capaciteit aan waarvan het overgrote deel (71 %) aangewend wordt als vaste standplaats.

B De ruimtelijke structuur van toerisme en recreatie in de Westhoek

Binnen de toeristische regio van de Westhoek is een onderscheid te maken tussen het vlakke noorden van de Westhoek met de polders en de IJzervallei en het zuiden waar de West-Vlaamse Heuvels voor een halfopen landschap zorgen.

De noordelijke Westhoek

Het noordelijk deel van de toeristische regio de Westhoek bestaat uit een rijke diversiteit van landschappen die samenkomen rond het stedelijk gebied Diksmuide en ook enkele interessante natuurreservaten en natuurgebieden (zie ook deelstructuren natuur en landschap). Deze regio biedt vele mogelijkheden tot recreatief medegebruik van de waterlopen en de verlaten spoorwegbedding Nieuwpoort-Diksmuide.

Concentraties van bouwkundig erfgoed zijn te vinden in de kleinstedelijke centra Diksmuide en Veurne. Verder zijn er ook nog een aantal aantrekkelijke landelijke kernen (o.a. Lo, Roesbrugge). Vele, meer verspreide, monumenten (bv. IJzertoren, Dodengang, kerkhoven) verwijzen naar de Eerste Wereldoorlog. Daarnaast bestaat het cultuurhistorisch patrimonium uit burgerlijke en landelijke architectuur:

Als structuurbepalende elementen van de toeristisch-recreatieve structuur in dit gebied kunnen worden opgenomen:

- de IJzervallei en Handzamevaart;
- het Lokanaal;
- het Kanaal van Ieper naar de IJzer;
- de toeristische centra Diksmuide en Veurne.

De zuidelijke Westhoek

Het zuidelijk gedeelte van de Westhoek heeft andere landschappelijke karakteristieken (zie ook deelstructuren natuur en landschap). Vooral het reliëfrijke Heuvelland is recreatief zeer aantrekkelijk. Belangrijke toegankelijke bosgebieden zijn: de Palingbeek in Zillebeke, de Doelbossen in Zonnebeke, het Helleketelbos in Poperinge, de Gasthuisbossen in Ieper, het Hellegatbos op de Rodeberg en een gedeelte van de Canadabossen in West-Vleteren. Het domein Eeuwenhout in Dranouter en de Verdronken Weiden bij Ieper zijn open voor natuureducatief bezoek.

De verlaten spoorwegbedding Boezinge-Langemark-Kortemark is uitgerust voor recreatief gebruik. Het Kanaal Ieper-IJzer en de Leie bieden mogelijkheden voor waterrecreatie.

In de stedelijke gebieden Ieper en Poperinge is een concentratie van cultuurhistorisch bouwkundig erfgoed te vinden. Her en der bevinden zich monumenten en relictten uit de Eerste Wereldoorlog, archeologische relictten en religieuze, militaire, burgerlijke en landelijke architectuur.

De voornaamste recreatieve elementen met grote inname van open ruimte in dit gebied zijn de recreatieve waterplassen bij Ieper en twee golfterreinen in Ieper.

Aan de rand van het stedelijk gebied van Ieper bevindt zich het Bellewaerde-Park. Dit park is één van de grootste en aantrekkelijkste pretparken in Vlaanderen.

Ruimtelijk structuurbepalende elementen van toeristisch-recreatief belang in dit gebied zijn:

- het kanaal van Ieper naar de IJzer;
- de West-Vlaamse Heuvels;
- de boscomplexen : Canadabossen, Palingbeek, Doelbos;
- de toeristische centra : Ieper en Poperinge;
- het attractiepark Bellewaerde;
- de verlaten spoorwegbedding Boezinge-Langemark;
- de groene complexen: de Palingbeek, de Doelbossen, de oude vaart Ieper-Komen.

6.3.4 De West-Vlaamse Scheldestreek

Deze streek wordt gevormd door het Schelde-Leie-interfluvium en de vallei van de Schelde. Ze omvat de gemeenten Spiere-Helkijn, Zwevegem, Deerlijk, Avelgem en Anzegem.

Typisch voor dit gebied is het aantrekkelijke landschap. Dit wordt besproken in de natuurlijke en landschappelijke structuur.

De logiescapaciteit in de regio is zeer beperkt. Dit gebied heeft wel een aantal landelijke tweede verblijven en er is een voorzichtige aanzet tot plattelandstoerisme.

Deze streek heeft toeristische potenties indien zij wordt vastgehangen aan de toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de Vlaamse Ardennen. Dit gebied is echter ook belangrijk voor de recreatie van de bevolking in de Leie-as.

De structurerende elementen van belang voor toerisme en recreatie zijn:

- het kanaal Bossuit-Kortrijk met het bezoekerscentrum in Bossuit;
- de Scheldevallei;
- de heuvelkam van het interfluvium met bosrelictten.

6.3.5 De Leie-as

In de Leievallei spelen de steden Kortrijk, als cultuurhistorisch centrum maar ook als winkelstad, en Waregem met zijn bekende hippodroom een centrale functie voor toerisme en recreatie. Meer verspreid in de vallei is een uitgebreid industrieel-archeologisch patrimonium te vinden.

Daarnaast zijn aantrekkelijke landschapselementen aanwezig (zie natuurlijke structuur en landschappelijke structuur).

De aanwezige toeristische en recreatieve voorzieningen omvatten:

- een hooggekwalificeerde logiesaccommodatie voornamelijk gericht op zaken- en congres-/beurstoerisme;
- een uitgebreide beurs- en congresinfrastructuur (de Hallen in Hoog Kortrijk);
- infrastructuur voor toervaarders op de Leie in Wervik, Menen, Kortrijk, Kuurne en Waregem;
- het Vijverhof in Wevelgem dat waterrecreatie toelaat;
- een sportcentrum en golfterrein (18 holes) in Waregem;
- twee hippodromen: in Waregem en in Kuurne;
- het Hippisch Centrum Het Zilveren Spoor;
- het recreatief gebruik van de vliegvelden Wevelgem en Moorseele;
- De wijk Barakken in Menen is erkend als toeristisch centrum;
- het recreatief domein De Gavers (Harelbeke-Deerlijk).

De Leie-as is erg belangrijk voor de recreatie van de lokale bevolking.

De ruimtelijk structurerende elementen van toeristisch-recreatief belang in deze regio beperken zich tot:

- de Leie als centrale as;
- de twee grote stedelijke centra op deze as : Kortrijk en Waregem;
- het recreatief domein De Gavers.

6.3.6 Geïsoleerde toeristische attractiepolen

Ook het Dadipark wordt vermeld als een attractiepool. Het Dadipark sluit aan bij het bedevaartsoord van Dadizele (+/- 200 000 bezoekers op 10 ha).

De steden Roeselare en Tielt bieden beperkte mogelijkheden tot toeristisch-recreatieve ontwikkeling door het valoriseren van hun erfgoed en het ontwikkelen van hun recreatief winkelapparaat.

6.4 Knelpunten en potenties

6.4.1 Globale ruimtelijke knelpunten en potenties

Volgende ruimtelijke knelpunten en potenties vloeien voort uit de tendensen die werden vermeld omtrent de recreatieve activiteiten van de West-Vlamingen:

- Om de interesse bij de West-Vlaamse bevolking voor het wandelen en observeren van fauna en flora te valoriseren is het nodig om de natuurgebieden en landelijke gebieden op een verantwoorde manier te ontsluiten vanuit de woonkernen. Een autonoom netwerk van recreatieve paden is na te streven en de verdere uitbouw van onthaalvoorzieningen is noodzakelijk.
- Er is behoefte aan het opwaarderen van de bestaande openluchtrecreatieve voorzieningen.
- De verstedelijkte zone Roeselare-Kortrijk is een verstedelijkt gebied met zwakke landschappelijke kwaliteiten. In de recreatiecomplexen, zoals de Gavers en het Sterrebos, wordt een overdruk vastgesteld.
- De vraag naar alleterreinpaden (voor mountainbike) in West-Vlaanderen is groter dan het aanbod. Er is een gevaar voor 'wild' fietsen met negatieve impact op het milieu als gevolg.
- Om te beantwoorden aan de stijgende populariteit van watersporten is het valoriseren van bestaande infrastructuren en voorzieningen⁹⁹ aangewezen.
- De stijgende vraag naar vormen van stedelijke recreatie creëert een ruimtelijke behoefte aan voorzieningen die dergelijke activiteiten moeten opvangen. In sommige (sub)regionale steden van West-Vlaanderen moet worden gewerkt aan omgevingskwaliteit met het oog op recreatief winkelen.

⁹⁹ als oude zand- en kleiontginningsputten, spaarbekkens, spuikommen en waterwegen.

6.4.2 Knelpunten en potenties voor de diverse toeristisch-recreatieve gebieden en polen

A Knelpunten en potenties voor toerisme en recreatie aan de kust

Binnen het kusttoerisme doen zich onderstaande structurele problemen voor. Deze hebben aan de ene kant te maken met de structuur en de ontwikkeling van de markt¹⁰⁰ en aan de andere kant met de onvoldoende vernieuwing van het verouderde toeristische product.

Intensivering van het gebruik van de stranden

Er bestaat een toenemende interesse voor sporten op zee, die de nodige infrastructuur vragen, gecombineerd met een gebruik van het strand voor strandterrassen, allerhande evenementen, spelen en strandporten. Dit brengt conflicten mee tussen gebruikers en een toenemende beperking van het zeezicht vanaf de zeedijk.

Onbeheerst recreatief gebruik van duingebieden door recreanten

- Overbetreding en een te grote toegankelijkheid met duinerosie als gevolg. Duinerosie is niet enkel een bedreiging voor de natuurwaarden van de duinen maar is tevens schadelijk voor de functie van de duinen als zeevering.
- Grote rijen wagens die geparkeerd staan langs de duingebieden op piekdagen, met een visuele pollutie als gevolg.

Bedreiging voor de open ruimte in de polders in het achterland van de kust

De ontwikkeling van geïsoleerde grootschalige toeristisch-recreatieve functies bedreigt de open ruimte in het achterland van de kust.

Gebrek aan kwaliteit van het toeristisch kustproduct op diverse terreinen

Gebrek aan kwaliteit van het natuurlijk recreatief systeem door:

- Het zeeerings- en natuurbeheer van duinen via afspanning met prikkeldraad.
- Illegale kampeerbedrijven in zeereepduinen en waardevolle natuurlijke duingebieden.
- Het privé-eigendomsstatuut van grote stukken duin waardoor een efficiënt geïntegreerd beheer van de duinen wordt afgeremd.
- De visuele kwaliteit van het achterliggend polderlandschap wordt bedreigd door niet-aangepaste bebouwing (voornamelijk bij landbouwbedrijven).

Onvoldoende kwalitatief aanbod binnen de bestaande logiesvormen

- Nog vele hotels zijn in kwaliteit voor verbetering vatbaar.
- Gebrek aan omgevingskwaliteit en kwaliteit van voorzieningen in de kampeerterreinen en kampeerverblijfparken aan de kust.
- Gebrek aan woonkwaliteit van sommige oudere individuele vakantiewoningen in appartementsgebouwen en studio's.
- Diverse vakantiecentra en jeugdlogies zijn verouderd en aan een opknapbeurt toe.

Gebrek aan kwaliteit van de openbare ruimte

- Het openbaar domein kampt met een invasie van wagens op piekdagen.
- Gebrek aan groene openbare ruimten in sommige badplaatsen.
- In sommige badplaatsen laat de kwaliteit van de dijk te wensen over: Er komt ook steeds meer druk op de dijk (skeelers, commerciële activiteiten, evenementen) die voor conflicten zorgt.
- Innovatieve projecten van inrichting van bijvoorbeeld de toegangswegen tot de badplaats kunnen de kwaliteit omhoog tillen.
- De architectonische kwaliteit van de hoogbouw aan de Kust laat te wensen over: Er is echter een verbetering te merken.
- De grootste jachthaven van de kust, Novus Portus in Nieuwpoort, brengt door de perifere ligging geen meerwaarde mee voor de badplaats.

¹⁰⁰ Grotere concurrentie van zonnevakanties georganiseerd door touroperators en stijging van de korte vakanties aan de kust.

Gebrek aan een aangepast toeristisch-recreatief aanbod

Gebrek aan aangepaste logiesvormen voor interessante markten

- Door de hoge druk van de tweede verblijven verdwijnen steeds meer hotels. Een té groot overwicht van tweede verblijven aan de kust kan leiden tot inefficiënt gebruik van schaarse ruimten (lage bezettingsgraden) in het hoogseizoen, wat de vakantiesfeer in de badplaatsen zou kunnen aantasten.
- Tekort aan kwalitatieve toeristische standplaatsen op kampeerterreinen die kunnen voldoen aan de vraag naar kamperen voor kortere perioden.

Gebrek aan een gepast aanbod binnen de toeristische voorzieningen

- Golfterreinen zijn sterk ruimteconsumerend voor een geringe gebruikintensiteit. De ruimte is schaars maar veel gemeenten zijn vragende partij.
- Er is behoefte aan infrastructuur zoals weersonafhankelijke voorzieningen, grootschalige, multifunctionele congresinfrastructuur
- Onvoldoende aanlegplaatsen in de jachthavens. De kust is echter te beperkt om de volledige vraag op te vangen.
- Het cultureel erfgoed van de kust kan als nieuw toeristisch product worden ontwikkeld.

Ruimtelijke knelpunten i.v.m. aanvoer- en verbindingselementen

- Congestie op de aanvoerwegen naar de kust op piekdagen.
- De agressieve manier waarop de Koninklijke Baan menige badplaats doorklieft.
- De weinig kwalitatieve en verkeersveilige recreatieve ontsluiting van de badplaatsen naar het achterland en langsheen de kust.

B Knelpunten en potenties voor toerisme en recreatie in de regio Brugge en ommeland

- Zwakke functies als wonen worden in de historische centra van Brugge en Damme verdrukt door toerisme.
- Het stedelijk en cultuurtoerisme biedt verdere mogelijkheden voor verblijfstoerisme in Brugge.
- Torhout kan in de toekomst in zijn toeristische rol versterkt worden.
- Landschappelijke kwaliteiten met toeristische potenties.
- Deze regio biedt ontwikkelingsmogelijkheden voor plattelandstoerisme, maar de toepassing van de stedenbouwwetgeving werkt remmend.
- Het poldergebied in het achterland van Oostende, De Haan en Blankenberge beschikt slechts beperkt over landschapselementen.

C Knelpunten en potenties voor de Westhoek

Knelpunten omtrent de verblijfsaccommodatie

- De capaciteit aan logiesaccommodatie is beperkt. Er is een tekort aan kwalitatieve kampeerterreinen voor trekkers (vooral in de streek van Poperinge). Voor de ontwikkeling van plattelandstoerisme speelt de toepassing van de stedenbouwwetgeving een remmende rol.
- De concentratie van de logiescapaciteit in tijd en ruimte (Westouter) overstijgt de draagkracht van de omgeving (zie verder).
- De kwaliteit van de jeugdlogiesinrichtingen kan nog verbeterd worden.

Knelpunten in verband met niet-kerngebonden ontwikkelingen van verblijfsrecreatie en permanente bewoning

- Veel zones voor verblijfsrecreatie werden in de gewestplannen voorzien in de open ruimte. In de reeds gerealiseerde zones is er heel wat permanente bewoning.
- In bepaalde gebieden bevinden zich illegale zonevreemde weekendverblijven.

Te grote toeristisch-recreatieve druk op bepaalde gebieden

- De toegankelijke bossen in de zuidelijke Westhoek staan onder grote toeristische en recreatieve druk. Er werden al maatregelen genomen.
- Rond de toegankelijke bosenheden en aan recreatieassen ontstaan grootschalige ontwikkelingen die mobiliteit creëren in de open ruimte
- Begraafplaatsen genieten geen juridische bescherming. De vaak verwaarloosde omgeving tast de sereniteit van deze begraafplaatsen aan.

Knelpunten omtrent recreatief medegebruik van het landelijk gebied in de Westhoek

- Het landschap wordt bedreigd door het verdwijnen van landschapselementen als heggen en bomenrijen, onaangepaste architectuur van landbouwbedrijven en illegale weekendverblijven.
- Onvoldoende bescherming van het ruraal-cultuurhistorisch erfgoed, voornamelijk hoevegebouwen.

Knelpunten omtrent recreatief medegebruik van stedelijke centra

Nog meer inspanningen zijn nodig om de kleine stedelijke centra te ontwikkelen als toeristische producten (o.a. voor recreatief winkelen).

Potenties voor het recreatief medegebruik van de open ruimte en landelijke kernen

Het gedeelte van de IJzer tussen de Franse grens en de "Fintele" biedt mogelijkheden tot waterrecreatie. De totale dorpskernvernieuwing van Roesbrugge is thans in uitvoering en zal de aantrekkelijkheid van de kern nog aanzienlijk versterken.

D Knelpunten en potenties voor toerisme en recreatie in de West-Vlaamse Scheldestreek

Landschappelijke storingen

- enkele visueel storende elementen als de elektriciteitscentrale in Ruien en het industriegebied bij Avelgem en Moen;
- storende architectuur van landbouwbedrijfsgebouwen;
- grote villa's, gebouwd op de plaats van voormalige boerderijen;
- het verdwijnen van landschapselementen als bomenrijen en heggen, onaangepaste architectuur van landbouwbedrijven en illegale weekendverblijven.

Beperkte logiescapaciteit

De aanwezige logiescapaciteit is beperkt. Voor de ontwikkeling van plattelandstoerisme speelt ook hier de toepassing van de stedenbouwwetgeving een remmende rol.

Onvoldoende bescherming van het ruraal-cultuurhistorisch erfgoed

Dit geldt voornamelijk voor de waardevolle hoevegebouwen die een essentieel deel uitmaken van het landschap.

Gevaar voor overdruk op beperkte bosoppervlakten in het gebied

De bosrelictten op de kam van het Schelde-Leie-interfluvium zijn niet altijd toegankelijk voor recreanten. Indien toegankelijk, zijn ze door hun beperkte oppervlakte dikwijls bedreigd door overbetreding wegens het beperkt aantal bossen in het gebied.

E Knelpunten en potenties voor toerisme en recreatie in de Leie-as

Landschappelijk

- In de verstedelijkte Leie-as zijn er weinig publiek toegankelijke, recreatieve bossen aanwezig (slechts 12 m² per inwoner in het arrondissement Kortrijk).

- De realisatie van het op de gewestplanwijziging voorziene stadsrandbos en de in het voorstel van afbakening opgenomen uitbreiding van de Bergelenput zullen een welkome uitbreiding zijn voor de recreatieve ontspanningsinfrastructuur van de Leie-as.
- De onderbroken structuur en de moeilijke toegankelijkheid van de Leie -as hypothekeren het ontstaan van een continuïteit voor toeristisch-recreatieve voorzieningen.

Recreatief medegebruik van de openbare ruimte in steden

- In veel steden van de Leie-as is onvoldoende kwalitatieve openbare ruimte aanwezig voor recreatief medegebruik.
- Er zijn potenties voor zakentoeisme, seminaries, congressen en vakbeurzen. Kortrijk heeft sterk geïnvesteerd in het openbaar domein en biedt aantrekkelijke mogelijkheden voor recreatief winkelen.
- De barakken in Menen, de cultuurhistorische kwaliteiten van Wervik, de jachthaven van Wervik en de diverse toeristische voorzieningen in Rekkem, de grenspost in Menen-Neville en Ferrain en de omgeving van het vliegveld te Moorsele zijn eveneens toeristische troeven van de Leie-as.

F Geïsoleerde toeristische attractiepolen

Stedelijke centra Roeselare en Tielt

Deze stedelijke gebieden bieden mogelijkheden tot een beperkte toeristisch-recreatieve ontwikkeling. De Molenstreek rond Tielt biedt mogelijkheden voor bewegingsrecreatie met de paden voor mountain-bikes. De geplande wielerpiste in Izegem zal eveneens een bijdrage leveren tot het toeristisch-recreatief aanbod van de streek.

7 Bestaande ruimtelijke structuur verkeer en vervoer

7.1 Omschrijving

De verkeers- en vervoersstructuur wordt hier omschreven in haar ruimtelijke context. Het gaat met ander woorden over infrastructuur; de inplanting en het gebruik ervan. Eerst worden de algemene kenmerken aangegeven van het verkeer en vervoer in West-Vlaanderen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen personenvervoer en goederenvervoer.

Daarop wordt de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur omschreven. Achtereenvolgens komen aan bod: de wegeninfrastructuur, de spoorweginfrastructuur, de waterweginfrastructuur en de infrastructuur van pijpleidingen en hoogspanningsleidingen. Samengevat geeft dit een algemeen beeld van de verkeers- en vervoersstructuur in West-Vlaanderen.

Waar het gebruik niet overeenstemt met de bestaande infrastructuur ontstaan knelpunten. Tot slot worden een aantal ruimtelijke mogelijkheden (potenties) opgesomd die knelpunten kunnen helpen oplossen.

7.2 Kenmerken

7.2.1 Kenmerken van het personenvervoer

Vooralsnog geen structurele woonwerkverkeersfiles op het hoofdwegennet.

West-Vlaanderen lijdt (nog) niet onder de dagelijkse structurele files van het woon-werkverkeer op de hoofdwegen zoals in Antwerpen of Vlaams-Brabant. Dit heeft onder meer te maken met het evenwichtig stedenpatroon en een evenwichtige spreiding van economische activiteiten over de provincie. De laatst beschikbare gegevens over het algemene verplaatsingspatroon (1991) geven aan dat men in West-Vlaanderen voor het woon-werkverkeer gemiddeld minder gebruik maakt van de auto dan in de rest van Vlaanderen.

Aandeel (%) van de vervoerswijzen van de bevolking voor de woon-werkverplaatsing in 1991.

- in Vlaanderen
- per provincie
- per woonarrondissement in West-Vlaanderen

	Trein	Vervoer werkgever	Auto- passagier	Auto- bestuurder	Bus/Tram metro	Motor fiets	Fiets motorfiets	te voet
Vlaanderen	8,06	5,18	8,13	47,00	7,17	0,53	16,10	7,84
VI.-Brabant	12,31	3,16	9,32	50,78	9,33	0,56	7,21	7,34
Antwerpen	4,83	5,68	8,15	47,08	9,81	0,43	14,95	9,07
Limburg	2,25	9,04	9,74	51,01	6,58	0,39	14,90	6,09
O.-Vlaanderen	13,90	4,71	7,50	43,16	5,44	0,63	17,57	7,08
W.-Vlaanderen	5,26	4,42	6,65	45,74	3,38	0,60	25,70	8,25
Brugge	7,91	3,77	6,47	44,04	2,92	0,75	25,99	8,15
Diksmuide	5,19	13,36	7,33	45,13	3,73	0,45	18,04	6,77
Ieper	4,43	6,02	8,08	46,67	4,46	0,46	22,00	7,88
Kortrijk	4,53	3,44	6,69	46,81	3,09	0,55	26,78	8,11
Oostende	5,29	5,26	6,60	42,23	6,15	0,80	21,77	11,91
Roeselare	4,22	3,40	5,93	45,98	2,32	0,47	30,02	7,65
Tielt	3,70	5,20	6,83	46,73	2,41	0,55	27,95	6,63
Veurne	2,45	2,69	5,93	48,03	2,69	0,50	23,96	13,76

Bron: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen naar NIS-gegevens uit de volkstelling 1991.

West-Vlamingen maakten in 1991 zelfs aanzienlijk meer gebruik van de fiets voor woon-werk-verkeer dan elders in Vlaanderen. In het gebruik van openbaar vervoer, vooral tram en bus, scoort West-Vlaanderen gemiddeld tot laag. De pendelbeweging en het intensieve gebruik van bus, tram en metro in de grootsteden (Brussel, Antwerpen, Gent) zijn hier een verklaring voor. West-Vlaanderen heeft geen grootsteden en omvat een relatief groot buitengebied met als gevolg een volledig verschillend verplaatsingspatroon.

Toenemende toeristische autofiles van en naar de kust

Als kustprovincie oefent West-Vlaanderen een sterke toeristische aantrekkingskracht uit. Het gevolg hiervan is dat men op topdagen van het toeristisch seizoen, en in toenemende mate in de weekends buiten het seizoen, geconfronteerd wordt met filevorming op de belangrijkste aan- en afvoerwegen naar en van de kust.

Het kusttoerisme in het marktsegment van de langere verblijven komt steeds sterker onder druk, onder meer wegens de prijsconcurrentie van de mediterrane en Caraïbische strandbestemmingen. Een deel van dit verlies wordt gecompenseerd door de groei van de korte vakanties, het weekend- en dagtoerisme¹⁰¹. Verschillende korte verblijven in de plaats van één lang verblijf betekent meer verplaatsingen tussen kust en hinterland.

Verhoogde automobilititeit door schaalvergroting van de voorzieningen op het platteland

West-Vlaanderen is een gebied met nog veel open ruimte. Vooral in het westen van de provincie, maar ook elders in de buitengebieden (interfluvium Leie-Schelde, de omgeving van Tielt, het gebied tussen Brugge en Roeselare) rijst de typische problematiek van de hedendaagse plattelandsmobiliteit: afnemende voorzieningen door schaalvergroting, relatief weinig openbaar vervoer, grote afhankelijkheid van het autovervoer.

Een oplossing voor de bestaande problematiek ligt niet zo zeer in een terugschroeven van de schaalvergroting of een vergroten van het draagvlak voor meer plaatselijke voorzieningen, maar wel in een verhoogde mobiliteit¹⁰².

Indicatie autobezit platteland versus gemiddelde: casus Westhoek

	% woningen met wagen	gemiddeld aantal personenwagens per gezin
Vlaanderen	76	1,1
West-Vlaanderen	76	1,06
Westhoek	77,9	1,3

Bron: Leefbaarheidsonderzoek Plattelandskernen van de Westhoek 1997.

7.2.2 Kenmerken van het goederenvervoer

Groeiende internationale verkeersstromen in West-Vlaanderen

Een provincie zoals Antwerpen bouwt voort op haar traditionele rol, met de haven van Antwerpen als katalysator. In West-Vlaanderen zijn het vooral nieuwe ontwikkelingen die het belang van de regio voor vervoer en distributie vergroten.

Via de poorten Zeebrugge-zeehaven, Oostende-zeehaven en Oostende-luchthaven wordt West-Vlaanderen rechtstreeks ontsloten naar Europa en de rest van de wereld.

Daarnaast lopen enkele belangrijke internationale transportassen door de provincie: de as Londen-Calais-Brussel/Antwerpen (en verder naar Nederland en Duitsland) en de as Parijs-Kortrijk-Antwerpen (en verder naar Nederland).

Deze internationale verkeersstromen zullen in de toekomst nog groeien door de economische en sociaal-culturele schaalvergroting in een Europa zonder grenzen, de algemene ontwikkeling van de mobiliteit en de ontwikkelingen in de buurlanden (bv. ontwikkeling van de metropool Rijsel)

¹⁰¹ zie "Bestaande ruimtelijke structuur van toerisme en recreatie".

¹⁰² Provincie West-Vlaanderen, "Leefbaarheidsonderzoek in de plattelandskernen van de Westhoek, deel 2, Voorzieningenonderzoek", 1997.

De verbinding van de West-Vlaamse poorten en het achterland wordt overwegend door wegtransport gerealiseerd

De zeehaven van Zeebrugge en de combinatie van luchthaven en zeehaven in Oostende zijn economische poorten op internationaal niveau. Het goederentransport van en naar deze havens gebeurt in geringe mate via het spoor en de binnenvaart. Voor Zeebrugge bedraagt het aandeel van het wegvervoer meer dan 60 %, in Oostende naar schatting meer dan 90%. In Gent (industriehaven) en Antwerpen ligt dit een stuk lager¹⁰³.

De luchthaven van Oostende behandelde in 1997 105 000 ton goederen¹⁰⁴. De aan- en afvoer van goederen (exclusief overlading naar luchtvaart) gaat voor 100% via het wegvervoer gezien de specificiteit van de luchtvracht en de afwezigheid van verbindingen met de binnenvaart en het spoor¹⁰⁵.

7.3 De bestaande ruimtelijke structuur (Zie IG Figuur 25)

7.3.1 De wegeninfrastructuur

1. Wegen voor autoverkeer

Structuurbepalende hoofdwegen van internationaal niveau in West-Vlaanderen zijn de A14 (E17), A10 (E40), A18 (E40), de N49, de N31 en de A17 (E403).

Wegen die als structuurbepalend op het Vlaamse niveau kunnen worden aangeduid zijn de A19-N38, de N58 Menen-Armentières, de N37 Roeselare-Aalter, de N8 tussen Ieper en Veurne.

Het net van hoofdwegen en van wegen op het Vlaamse niveau in West-Vlaanderen heeft meer de kenmerken van een rastervorm dan van een radiaalstructuur (straalsgewijze structuur) zoals die zich elders vaak voordoet.

Andere belangrijke verkeerswegen - structuurbepalend op het provinciale niveau - zijn de N34 kustweg tussen Oostende en Knokke-Heist, de N50 tussen Ingelmunster en Kortrijk, de N32 tussen Brugge en Roeselare, de N35 tussen Diksmuide en de A17, de N36 tussen Staden en de R32 en tussen de N32 en de A14, de N33 Oostende-Torhout, de N9 tussen Brugge en Maldegem en de N43 Kortrijk-Gent¹⁰⁶. Deze wegen hebben tot op heden vooral een verbindende functie of fungeren als belangrijke verzamelwegen. Wegens de lintbebouwing geven de meeste structuurbepalende wegen ook rechtstreeks toegang tot erven en percelen.

De gemiddelde dagintensiteit¹⁰⁷ van het verkeer geeft een idee van het actuele gebruik van de structuurbepalende wegen in de provincie. Daarbij mag niet vergeten worden dat het laatste decennium het verkeer op de gewestwegen jaarlijks gemiddeld met 2 % tot 3 % toeneemt en dat deze trend zich wellicht doorzet de eerstkomende jaren.

De dagintensiteit op de hoofdwegen ligt tussen de 20 000 en 75 000 voertuigen per dag. De drukste wegvakken (A10 Jabbeke-richting Gent, A14 rond het Kortrijkse) verwerken tussen de 60 000 en de 75 000 voertuigen. Ter vergelijking : in het Gentse noteert men op de A10 tot 90 000 voertuigen per dag; bij Brussel gaat de A10 tot boven 100 000 voertuigen en de ring rond Antwerpen verwerkt gemiddeld tot 180 000 voertuigen per dag. De provincie Limburg noteert de laagste dagintensiteiten. Voor de wegen structurerend op het Vlaamse niveau worden in West-Vlaanderen waarden tussen 10 000 en 23 000 opgetekend. Belangrijke wegvakken zijn hier de N37 (15 000 voertuigen per dag) en de A19 (tot 23 000 voertuigen).

Gemiddelde intensiteiten op provinciaal structurerende wegen liggen tussen 10 000 en 20 000 voertuigen per dag. Pieken meet men op de N34 ter hoogte van Zeebrugge (18 000), op de N36 ter hoogte van Roeselare (meer dan 20 000), op de N50 tussen Ingelmunster en Kortrijk (tot 13 000) en op de N33 (tussen 12 000 en 18 000)¹⁰⁸.

¹⁰³Ramingen gebaseerd op moeilijk vergelijkbare gegevens van de betrokken havenbesturen

¹⁰⁴Promotie Luchthaven Oostende.

¹⁰⁵Inschattingen op basis van gewicht zijn voor de luchtvaart overigens zeer moeilijk omdat het volume hier minstens van even groot belang is.

¹⁰⁶Verbindingswegen met wegvakken met gemiddelde wekdagintensiteit hoger dan 10 000 voertuigen in 1998.

¹⁰⁷'gemiddelde dagintensiteit': de som van alle dagintensiteiten (totaal aantal voertuigen in beide rijrichtingen tussen 06.00 en 22.00 u.) gedeeld door aantal teldagen, verfijnd met enkele wegingsfactoren.

¹⁰⁸Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Verkeerstellingen 1998, november 1999.

2. Openbaar vervoer

West-Vlaanderen beschikt over een relatief uitgebreid net voor streekvervoer per bus. Bepalend voor de structurerende werking van een lijn van het streekvervoer is niet enkel de lengte of de aard van de verbinding, maar ook de frequentie en het gebruik van de lijn. Nieuwe exploitaties van voorstedelijk vervoer en vraagafhankelijk vervoer vullen het streekvervoer aan.

3. Fiets- en voetwegen

Tal van gewest-, provincie- en gemeentewegen zijn uitgerust met fietspaden. Maar in vele gevallen ontbreekt er een fietsinfrastructuur. Ook de kwaliteit van de fietspaden langs wegen voor autoverkeer is wisselvallig. Autonome fietsroutes, los van wegen voor gemotoriseerd verkeer, kregen tot op heden vooral een recreatieve rol toebedeeld. Een recreatief net van een 25-tal provinciale fietsroutes ligt verspreid over West-Vlaanderen. Deze fietsroutes maken veel gebruik van jaagpaden en in onbruik geraakte spoorbeddingen. Er is geen coherent uitgebouwd fiets- en voetwegennet op het bovenlokale niveau gericht op utilitair verkeer.

7.3.2 De spoorweginfrastructuur¹⁰⁹

De NMBS onderscheidt drie hoofdassen die West-Vlaanderen doorsnijden :

- as 1 Oostende-Brugge-Brussel-Duitse grens (lijn 50A) + Zeebrugge-Brugge (lijn 51A);
- as 4 Franse grens-Kortrijk-Gent (lijn 75);
- as 8 Poperinge-Kortrijk-Denderleeuw (lijn 69 en lijn 89).

De NMBS beschouwt de resterende operationele lijnen als aanvullende assen in West-Vlaanderen. Het gaat om:

- lijn 51 Brugge-Blankenberge,
- lijn 51B Brugge-Knokke,
- lijn 66 Kortrijk-Roeselare-Brugge,
- lijn 73 Gent-De Panne.

Vijf stations hebben een interstedelijke status, namelijk Brugge, Kortrijk, Lichtervelde, Oostende en Roeselare. De NMBS beschouwt de andere stations als stopplaatsen van lokaal belang.

De belangrijke knooppunten voor reizigersvervoer op het Belgische net (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik) bevinden zich buiten West-Vlaanderen.

De meeste lijnen worden zowel voor personen- als voor goederenvervoer gebruikt. Net zoals bij het reizigersvervoer bevinden de erkende knooppunten voor goederenvervoer (vormingsstations) op het Belgische net zich buiten de provincie. Het gaat om Gent-Zeehaven, Antwerpen-Noord, Monceau en Kinkempois. De trafiek per wagenlading (met inbegrip van het verkeer van en naar Zeebrugge) wordt verwerkt in Gent-Zeehaven. Gesloten bloktreinen worden wel samengesteld in Zeebrugge. De verbinding Zeebrugge-Brugge-Gent maakt deel uit van het basisnet voor het goederenvervoer per spoor.

De Lijn beheert het dubbele tramspoor aan de kust. De kusttram heeft de functie van sneltram in een regionale context; in de verstedelijkte delen van de kust wordt hij gebruikt als stadstram. De tramlijn maakt een verbinding lateraal met de kust tussen Adinkerke en Knokke-Heist. Het aantal vervoerde reizigers varieert van 10 000-15 000 (weekdagen in de winter) tot 35 000 (spitsdagen in de zomer)

¹⁰⁹ NMBS, District Noordwest, 21.09.98.

7.3.3 De waterweginfrastructuur

Twee waterwegen van internationaal niveau lopen door West-Vlaanderen: de Leie en de Schelde. Beide maken deel uit van het bekken van de Bovenschelde. Deze gekanaliseerde rivieren behoren tot de zogenaamde klasse Va, toegankelijk voor schepen tot ongeveer 2 000 ton, met uitzondering van de Leie stroomopwaarts van de brug te Kuurne, een gedeelte dat momenteel aangepast wordt. De verbinding tussen de Vlaamse havens en het Franse waterwegennet verloopt (tot de aanpassing van de Leie ter hoogte van Kortrijk afgewerkt zal zijn) vooral via de Bovenschelde.

De overige waterwegen gecatalogiseerd als bevaarbaar spelen vooral een rol bij het binnenlandse vervoer. Volgende waterwegen vervullen hierbij een belangrijke vervoersfunctie:

- kanaal Oostende-Brugge (2 000 ton)¹¹⁰;
- kanaal Brugge-Gent (1 350 ton);
- Boudewijnkanaal (Brugge-Zeebrugge) (+ 2 000 ton);
- kanaal Roeselare-Leie (1 350 ton);
- kanaal Bossuit-Kortrijk (1 350 ton, met uitzondering van bepaalde secties tot 300 ton).

Volgende waterwegen spelen in toenemende mate een recreatieve rol, maar worden heden slechts occasioneel gebruikt voor transport van goederen en hebben aldus nog slechts een beperkte economische functie:

- IJzer (tot de sluis van Fintele);
- kanaal Nieuwpoort-Veurne-Duinkerke;
- Lo-kanaal;
- Ieper-IJzerkanaal;
- kanaal Nieuwpoort-Plassendale;
- kanaal Brugge-Sluis (Damse Vaart - niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer).

Indicatie van het gebruik door de beroepsvaart van de belangrijkste waterwegen in 1997¹¹¹

Waterweg	Telpunt	Scheepvaart bewegingen	Tonnage goederen
Leie	Sluis Harelbeke	12 828	2 430 813
Bovenschelde	Sluis Kerkhove	16 133	5 937 534
Kanaal Oostende-Gent / Boudewijnkanaal	Dampoortsluis, Brugge	2 432	605 000
Kanaal Roeselare-Leie	Sluis Ooigem	8 978	2 529 216
Kanaal Bossuit-Kortrijk	Sluis Bossuit	238	48 174
	Sluis I I, Kortrijk	70	2 752

Uit de cijfers blijkt dat het vervoer in bulk over de Leie, de Schelde en het kanaal Roeselare-Leie met bestemmingen aan de waterwegen en in de richting van Frankrijk heel belangrijk is. In Brugge fungeert de Dampoortsluis als het kruispunt van de kanalen Oostende-Brugge-Gent en het Boudewijnkanaal Zeebrugge-Brugge. De cijfers laten het geringe aantal losplaatsen aan het kanaal zien en vooral de zwakke positie van de binnenvaart in de havens van Zeebrugge en Oostende (vooral te wijten aan de gebrekkige capaciteit van de huidige binnenvaartontsluiting). Het kanaal Bossuit-Kortrijk verleent in de eerste plaats toegang tot de industrieterreinen van Zwevegem vanaf de Schelde. Dit blijkt duidelijk als men de sluis van Bossuit vergelijkt met sluis nr. I I.

De overige waterwegen zijn maar bevaarbaar voor schepen tot 300 ton en spelen daarom economisch slechts een zeer beperkte rol. Ze blijven echter van belang voor de waterhuishouding en worden in toenemende mate gebruikt voor recreatie(vaart)¹¹².

¹¹⁰ Bevaarbaar voor schepen tot de aangegeven tonnenmaat.

¹¹¹ Ministerie Openbare Werken, Vervoer en Infrastructuur, AWZ, Afdeling Bovenschelde, Verslag Scheepvaart 1997.

Ministerie Openbare Werken, Vervoer en Infrastructuur, AWZ, Afdeling Waterwegen Kust, Scheepvaart 1997.

¹¹² Ministerie Verkeer en Infrastructuur, Kaart Scheepvaartwegen België, 1990.

7.3.4 De hoogspanningsleidingen en pijpleidingen

Hoewel van cruciaal belang voor de energievoorziening, is het structurerend vermogen van hoogspanningslijnen als lijninfrastructuur beperkt.

Het RSV duidt het 380kV- en 150kV-net en de transformatorstations van het 380kV-net aan als structurerend op het Vlaamse niveau. Naast een transportfunctie hebben zij een landschappelijke (visuele) en een ruimtelijke impact (bouwrij houden van de zones onder de kabels).

In West-Vlaanderen komen slechts twee 380kV-lijnen voor: Het zijn vooral 150kV- en 70kV-lijnen die de elektriciteit verdelen over de provincie. Tot voor kort voerde men de elektrische energie voor de regio bijna volledig aan van buiten de provincie. Met de indienstneming (1998) van de STEG-centrale (Stoom- en Gasturbinecentrale) aan de Herdersbrug in Zeebrugge is daar verandering in gekomen. Deze 460-megawattcentrale levert elektriciteit voor de basisproductie op het 150kV-net. Het vermogen van de centrale houdt ruimschoots rekening met de verwachte groei van de vraag in de provincie.

Talrijke pijpleidingen doorsnijden West-Vlaanderen. Met uitzondering van lokale leidingen tussen bedrijven in zeehaven- en industriegebieden zijn pijpleidingen steeds min of meer structuurbepalend. Het pijpleidingennet kent een erg heterogeen beheer. Men onderscheidt :

- pijpleidingen voor vloeistoffen en gassen onder het beheer van de Nationale Maatschappij van Pijpleidingen;
- pijpleidingen voor het transport van aardgas onder hoge druk onder het beheer van Distrigas;
- pijpleidingen voor olie en afgeleide derivaten die petrochemische sites verbinden;
- pijpleidingen van militair belang onder het beheer van de NAVO.

In West-Vlaanderen is vooral Zeebrugge aanvoer- en verdeelpunt van gasleidingen.

7.3.5 Deelgebieden van verkeers- en vervoersstructuur (Zie IG Figuur 26)

Uit het voorgaande blijkt dat parallelle lijninfrastructuur in aanzienlijke mate de ruimtelijke structuur bepalen in de provincie.

Men kan deze bundels beschouwen als deelruimten waar de lijninfrastructuur een sterke impact heeft, maar de bundels verdelen de provincie ook in deelruimten waar minder lijninfrastructuur voorkomt; de structurerende invloed is er ook veel geringer. Zo onderscheiden we volgende deelruimten:

1. De kust

De lijninfrastructuur en de bijbehorende verkeersstromen lateraal op de kust vormen deze deelruimte. Het gaat om de kustlijn, de N34, de tramlijn, de A18, de geplande verbinding Ax en het kanaal Plassendale-Nieuwpoort-Veurne. Dit laterale systeem wordt periodiek gevoed door grote hoeveelheden toeristisch verkeer aangevoerd via assen naar het binnenland.

2. Brugge-Oostkust

Dit gebied ligt gekneld tussen de kust, de infrastructuur naar Zeebrugge en de as Oostende-Brussel. Typisch is hier een enigszins beperkte en diffuse verkeersstructuur. Twee ontwikkelingen zullen bepalend zijn voor de toekomst van dit gebied, namelijk de herschikking van de N49 tot hoofdweg en de eventuele aanleg van een Noorderkanaal.

3. As Oostende-Brussel

De bundeling van de autosnelweg A10, Oostende-Brussel, de spoorlijn Oostende-Brussel en het kanaal Oostende-Brugge-Gent beslaat een strook variërend van nauwelijks 100 m tot enkele kilometers breed. Ze vormt een van de belangrijkste voedende hoofdaders van de laterale lijninfrastructuur aan de kust.

4. Westhoek

De Westhoek wordt afgebakend door de kust, de as Brugge-Kortrijk, de bundels van de Leievallei en de A25 in Frankrijk en de spoorlijn Duinkerke-Hazebrouck. Binnen deze deelruimte lopen geen zware vervoersassen. Het is een hoofdzakelijk landelijk gebied met een bijbehorende verkeersinfrastructuur.

5. As Brugge-Kortrijk

Deze deelruimte wordt gevormd door de autosnelweg A17 Brugge-Roeselare-Kortrijk, gebundeld met de spoorlijn Brugge-Roeselare-Kortrijk en geflankeerd door de steenwegen N32 en N50. Het is een eerder kunstmatige ruimte vooral gecreëerd door de lijninfrastructuur die meer natuurlijke gehelen doorsnijdt.

6. Het Tieltse

De omgeving van Tielt ligt geklemd tussen de as Oostende-Brussel, de as Brugge-Kortrijk, de Leievallei en de invloedssfeer van de stad Gent. Bepaalde delen van het gebied hebben een diffuse en minder ontwikkelde lijninfrastructuur. Maar er zijn ook enkele assen die vanuit het verkeersgenererende Roeselare de hoeken afsnijden naar de as Oostende-Brussel (N37) en de Leievallei (kanaal Roeselare-Leie, N36, N382).

7. De Leievallei

In de Leievallei is er een bundeling van bijna alle vervoersmodi. De autosnelweg A14 Gent-Kortrijk-Rijsel is aangelegd langs de spoorlijn Gent-Kortrijk en volgt de waterweg van de gekanaliseerde Leie. Ook hier loopt een parallelle oude verbindingsweg Gent-Kortrijk, N43. De lijninfrastructuur vormt hier de ruggengraat van de economische ontwikkeling en de verstedelijking.

8. Het Leie-Schelde interfluvium

De valleien van Leie en Schelde begrenzen dit gebied. Op verschillende plaatsen wordt de waterscheiding min of meer loodrecht doorsneden door weinig gebundelde lijninfrastructuur. Het is een vrij landelijk gebied. De Scheldevallei zelf is veel minder dan de Leievallei drager van lijninfrastructuur.

7.4 Knelpunten en potenties

7.4.1 Knelpunten in personenvervoer

Een te eenzijdige vervoermiddelenkeuze.

Het autogebruik in het woon-werkverkeer in de provincie lag in 1991 (laatst beschikbare gegevens) lager dan het Vlaamse gemiddelde. Maar het valt te vrezen dat het sterke overwicht van het individuele personenvervoer over de weg ook in West-Vlaanderen nog verder toegenomen is.

Overal in Vlaanderen en West-Europa is er vandaag de dag een duidelijk en nog toenemend auto-gebruik door het sterk veralgemeende autobezit, een gebrekkig aanbod van de alternatieve mogelijkheden, het individualisme van de burger inzake mobiliteitsbehoeften en een groeiende economische vraag naar meer flexibiliteit.

Meer specifiek voor West-Vlaanderen is de relatief grote auto-afhankelijkheid en dan vooral in het buitengebied, met zijn wijdmazig nederzettingpatroon van meestal kleine en afgelegen kernen. Dit weerspiegelt zich in een relatief hoog autobezit. Ook voor de toenemende toeristische verplaatsingen neemt men in de meeste gevallen de auto.

Zowel de algemene evolutie als de specifieke trends in West-Vlaanderen geven een structurele groei aan van de automobilititeit, indien er geen sturende maatregelen worden genomen.

Het probleem van verkeersleefbaarheid in de doortochten van regionale wegen

Verschillende categorieën van verkeer maken gebruik van de belangrijke gewest- en provinciewegen: woon-werkverkeer, landbouwverkeer op het lokale en bovenlokale niveau, economisch (bedrijven en diensten) verkeer op het lokale, bovenlokale en zelfs Vlaamse niveau, toeristisch verkeer op het nationale niveau. Dit door elkaar lopen van soorten verkeer, gecombineerd met periodieke hoge intensiteit, geeft aanleiding tot problemen voor de doorstroming en de leefbaarheid in tal van woonkernen.

Verkeersproblemen door lintbebouwing en een gebrekkig locatiebeleid

Op diverse plaatsen op gewest- en provinciewegen buiten de bebouwde kommen bestaan er problemen omtrent verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling door de talloze erfontsluitingen aan de weg. Het gaat om plaatsen met residentiële, tertiaire en ambachtelijke of commerciële lintbebouwing. Typische voorbeelden zijn de N32 Brugge-Menen of de N43 Kortrijk-Gent.

Vervoersarmoede in delen van het buitengebied

Een toenemende schaalvergroting van voorzieningen in delen van het platteland gecombineerd met een onderontwikkeld openbaar vervoer brengt een grote afhankelijkheid van de automobilititeit mee. Het gaat hier om de Westhoek, het Interfluvium Leie-Schelde, met inbegrip van de Scheldevallei zelf, de regio Tielt en - in mindere mate - het gebied tussen Brugge en Roeselare.

Bij het spoor vond de laatste decennia een geleidelijke afbouw plaats van de dienstverlening voor personenvervoer op het regionale niveau (gereduceerde dienstregeling, minder stations). Ook bij de busverbindingen leidde een rationalisering van de dienst tot een verminderd of minder aantrekkelijk aanbod. Maatschappelijk zwakkere bevolkingsgroepen die niet beschikken over een auto worden sterk beperkt in hun maatschappelijke ontplooiing¹¹³. Deze tendens werkt automobilititeit en vervoersarmoede in de hand.

Probleem van de doorstroming en de lage frequentie van het openbaar vervoer over de weg

Het veelbesproken fileprobleem treft naast het particulier autoverkeer uiteraard ook het openbaar vervoer over de weg. In West-Vlaanderen kondigen zich de eerste structurele files van het spitsverkeer aan op verscheidene invalswegen van de grotere steden. Ook in de stadscentra kampt het openbaar vervoer met files, vertragingen en moeilijke doorgang. Deze bemoeilijkt doorstroming geeft aanleiding tot een problematische exploitatie en ontevreden klanten met als gevolg financiële verliezen en een onaantrekkelijk openbaar vervoer.

Voorals, maar niet uitsluitend, in landelijke gebieden ligt de aangeboden frequentie van het openbaar vervoer laag. De optimale frequentie van 10 minuten wordt slechts op enkele lijnen in de grote steden gehaald. In een stedelijke omgeving komen frequenties van 20 tot 30 minuten geregeld voor; in het streekvervoer zijn frequenties van 2 tot 4 uur meer regel dan uitzondering, 's Avonds en in de weekends daalt het aanbod nog meer. De vervoersmaatschappij heeft niet de nodige middelen om systematisch hogere frequenties aan te bieden. Het openbaar vervoer moet aldus sterk inboeten aan aantrekkelijkheid vergeleken met andere vervoerswijzen.

Structurele files in het toeristische spitsverkeer

Waar het structurele fileprobleem voor woon-werkverkeer op de hoofdwegen in de provincie vooralsnog beperkt blijft, zijn er wel degelijk structurele autofiles van het toeristische spitsverkeer op de aanvoerwegen naar de kust. Van het toeristische autoverkeer verkiest 46 % de A10 als route naar de kust. Andere belangrijke routes zijn de N49 (9 %), de N33 (7 %) en de N8 (9 %). Vooral voor het dag- en korte-verblijfstoerisme verkiest men de auto als vervoermiddel naar en aan de kust¹¹⁴. Gezien de stijgende trend van deze marktsegmenten en de algemene trend in het autoverkeer, zal dit probleem - zonder sturende maatregelen - toenemen in de toekomst. De algemene overbezetting van het wegennet aan de kust gaat bovendien ten koste van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid en uiteindelijk ook ten koste van de toeristische aantrekkingskracht.

7.4.2 Knelpunten in goederenvervoer

Eenzijdige keuze van vervoermiddelen

In West-Vlaanderen zoals elders in Vlaanderen en Europa is er een sterk overwicht van het goederenvervoer over de weg vergeleken met andere vervoerswijzen. Er is enerzijds een algemene trend ten gunste van het wegvervoer en anderzijds een onderbenutting van of gebrek aan mogelijkheden voor het spoor en de binnenvaart. Voor West-Vlaanderen zijn er ook specifieke oorzaken:

- de economische bedrijvigheid is verspreid en in mindere mate geconcentreerd;
- er zijn veel kleine en middelgrote bedrijven die minder gericht zijn op de verwerking van massa-goederen; vooral massagoederen kunnen gemakkelijk per trein of binnenvaartuig worden aangevoerd;
- de haventrafieken in de West-Vlaamse zeehavens Zeebrugge en Oostende bestaan in aanzienlijke mate uit ro-ro-verkeer (rij-op-rij-af-verkeer: opleggers, vrachtwagens en auto's op veerboten).

¹¹³ Provincie West-Vlaanderen, "Leefbaarheidsonderzoek in de plattelandskernen van de Westhoek, deel 2, Voorzieningsonderzoek", 1997. Samenlevingsopbouw Roeselare-Tielt, "Mobilititeit en maatschappelijke uitsluiting" in Overzicht Jaarwerking 1997-1998.

¹¹⁴ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, "Verplaatsingsgedrag aan de kust, eerste resultaten.", 1998.

Ontsluiting van de zeehavens

Algemeen worden in Vlaanderen steden en concentraties van economische activiteiten zoals de zee havens minder bereikbaar. In West-Vlaanderen gaat het om de zeehavens Zeebrugge en Oostende.

- Ontsluiting van de zeehaven Zeebrugge naar het hinterland
De aan- en afvoer van goederen naar de haven loopt zeer eenzijdig via de weg. De oorzaak hiervan ligt onder meer bij een gebrekkige ontsluiting via de binnenvaart. De capaciteit van de aanwezige goederenspooren nadert stilaan haar grens. De onevenwichtige afhankelijkheid van het wegvervoer zal de bestaande weginfrastructuur, de gewestwegen N31 en N49, in de toekomst zwaar onder druk zetten. De knelpunten voor de binnenvaart liggen vooral bij het gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden van het kanaal Brugge-Gent en de ring om Brugge.
- Ontsluiting van de zeehaven Oostende
Ook hier is het aandeel van het wegvervoer in de modal split (opsplitsing naar vervoermiddelen) onevenredig hoog. Dit ligt zowel aan het overwicht van roro-verkeer in de haven als aan de gebrekkige aansluitingen op de binnenvaart. Hoewel Oostende goed ontsloten is door het hoofdspoorwegennet, is de aansluiting van de sporenbundels naar de zeehaven problematisch. Voor een goede wegontsluiting van het havengebied ontbreken vooralsnog een aantal schakels, met name de verbinding tussen de Kennedy-rotonde en het kruispunt De Bolle, een afrittencomplex op de A10 ter ontsluiting van de bedrijventerreinen Plassendale en een aanpassing van de verkeerswisselaar te Jabbeke.
Om de ontsluiting zeewaarts van de haven Oostende en het bijbehorende industriegebied veilig te stellen voor de toekomst moet de oude zeesluis (gebouwd in 1905) vervangen worden door een nieuw kunstwerk. Wil men de verdieping van de haven laten renderen, dan zijn een verdere rechttrekking van de havengeul en een verplaatsing van het Oosterstaketsel noodzakelijk.

Problematische ontsluiting van de verspreide bedrijvigheid naar het hoofdwegennet

De verspreiding van verkeersgenererende bedrijvigheid en de zeer verspreide bebouwing creëren op een aantal plaatsen conflicten tussen de behoefte aan ontsluiting enerzijds en de verkeersleefbaarheid anderzijds.

In dit verband zijn in het bijzonder te signaleren:

- De ontsluiting naar het autosnelwegennet van de verspreide bedrijvigheid tussen Diksmuide en de A17. Momenteel kan het (vracht)verkeer enkel gebruik maken van de N35 (A17, afrit 9), de R32 (A17, afrit 6) en van lokale wegen (A17, afrit 8).
- De ontsluiting naar het autosnelwegennet van de verspreide bedrijvigheid tussen Ieper en Roeselare. Een aantal sterk verkeersgenererende bedrijven zorgt hier voor de nodige overlast in dorpskernen zoals Zonnebeke, Passendale, Moorslede en Dadizele.
- Ten zuiden van de lijn Roeselare-Tielt-Deinze beweegt zich een diffuse verkeersstroom van personenwagens en vrachtwagens langs een NW-ZO-as met de N327 Wakken-Tielt als belangrijke geleider en de stad Tielt als draaischijf. Deze beweging bestaat enerzijds uit een doorgaande verkeersstroom, anderzijds uit regionaal bestemmingsverkeer van en naar de talloze verspreide bedrijven ten zuiden van Tielt. Deze situatie creëert een bedreiging voor de bereikbaarheid van deze bedrijven wegens de congestie en de slechte verbindingen met het hoofdwegennet en zij is ook de oorzaak van lokale veiligheids- en leefbaarheidsproblemen (zo in Tielt, maar onder meer ook in Wakken, Sint-Eloois-Vijve, Sint-Baafs-Vijve, Wielsbeke, Oostrozebeke, Waregem, Olsene, Deinze).

Verkeersproblemen door een gebrekkig locatiebeleid

Op diverse plaatsen op gewest- en provinciewegen buiten de bebouwde kommen bestaan problemen omtrent verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling door rechtstreekse erfontsluitingen van bedrijven en grootschalige kleinhandelszaken.

Ondoordachte locatie van bedrijventerreinen en bedrijfsvestigingen veroorzaakt ook problemen in de doortochten en stadscentra. De (dichtstbijgelegen) aansluiting op het hoofdwegennet doorkruist één of meer kernen of een stadscentrum en dit tast de veiligheid en de leefbaarheid aan.

7.4.3 Potenties in personenvervoer

Opvoeren van de frequentie van de aslijnen in het streekvervoer

Uit het voorgaande kan men concluderen dat een verhoogde frequentie het openbaar vervoer over de weg meer aantrekkingskracht geeft. In het bijzonder op het platteland zou een dergelijke maatregel effect kunnen sorteren. Daar zijn de afstanden immers groter zodat verplaatsingen per fiets, per taxi of te voet minder evident zijn. De frequentie van het streekvervoer ligt veel lager dan bij het stadsvervoer. De vervoersarmoede is hier het grootst. De verhoogde frequentie van de aslijnen van het streekvervoer gekoppeld aan vraagafhankelijk vervoer of voor- en natransport per fiets zou de mobiliteit maximaal ten goede komen.

Verbetering van de doorstroming voor het openbaar vervoer

Naast de lage frequentie signaleert men ook een problematische doorstroming op bepaalde plaatsen in de provincie. In het bijzonder gaat het om:

- problemen tijdens de spitsuren op sommige invalswegen van de grotere steden;
- problemen in de stadscentra zelf;
- periodieke problemen voor de kusttram waar hij niet in eigen bedding rijdt.

Een verbeterde doorstroming, door het openbaar vervoer prioriteit te geven boven het particulier (auto)vervoer, moet de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer verhogen. Mogelijke maatregelen zijn:

- aangepaste weginrichting;
- eigen busstroken;
- aangepaste regeling van verkeerslichten;
- aangepaste voorrangregels;
- consequent handhavingsbeleid.

Opbouw van een bovenlokaal fietsrouten netwerk.

Fietsen neemt in West-Vlaanderen een belangrijke plaats in. Fietsen komt bij de West-Vlaming op de tweede plaats als recreatieve activiteit in openlucht (studie "Openluchtrecreatieve activiteiten van de West-Vlaamse bevolking in 1996"). Van de West-Vlamingen heeft 52 % in 1996 minstens eenmaal gefietst met recreatieve doeleinden.

Ook in het utilitaire fietsverkeer, d.w.z. het woon-werk- en woon-schoolverkeer, ligt het fietsgebruik in West-Vlaanderen hoger dan gemiddeld. Volgens de NIS-gegevens uit de volkstelling van 1991 (laatst beschikbare gegevens) neemt de fiets 25,7 % in van het totale aanbod vervoerswijzen. Daarmee overstijgt de provincie ruim het gemiddelde in Vlaanderen dat op 16,1 % ligt.

Diverse sterke punten voor het fietsverkeer in West-Vlaanderen zijn:

- het reliëf is grotendeels vlak, wat gunstig is voor fietsverplaatsingen;
- de aanwezigheid van een bestaand fijnmazig net van plattelandswegen, uit dienst genomen spoorwegbeddingen en jaagpaden geven ruime mogelijkheden voor fietsroutes;
- tal van secundaire wegen zijn over grote delen reeds uitgerust met fietspaden.

De zwakke punten zijn:

- de bereikbaarheid van het platteland vanuit de stedelijke centra wordt bemoeilijkt door drukke invalswegen;
- een bovenlokaal fietsrouten netwerk ontbreekt;
- ontbrekende fietspaden op een aantal secundaire wegen.

Het te ontwikkelen bovenlokale fietsrouten netwerk moet:

- bovenlokale verbindingen maken en aansluiten op de lokale fietsnetwerken uitgewerkt in de gemeentelijke mobiliteitsplannen;
- in de eerste plaats gericht zijn op utilitair verkeer;
- waar mogelijk gebundeld worden met andere verplaatsingswijzen (bv. voetgangers, ruiters);
- veilig en comfortabel zijn.

Dit impliceert dat er voor het bovenlokale fietsroutenetwerk gebruik kan worden gemaakt van bestaande recreatieve fietsroutes, van uit dienst genomen spoorwegbeddingen en jaagpaden, van landelijke wegen, van fietspaden langs wegen voor autoverkeer; van delen van reeds uitgewerkte gemeentelijke fietsnetwerken.

Verbetering van de spoorweginfrastructuur

Voor het in bedrijf nemen van nieuwe lijnen is er in West-Vlaanderen weinig vraag. Alle steden zijn aangesloten op het spoorwegnet. Vooral de capaciteit en de kwaliteit van sommige lijnen kan worden verbeterd.

Lijnen die in aanmerking komen voor mogelijke verbeteringen zijn:

- verbinding Brugge-Kortrijk
Wegens het tracé en de vele stopplaatsen is de reistijd op de verbinding Kortrijk-Roeselare-Brugge langer dan op andere lijnen. Tracé-aanpassingen en een hogere snelheid kunnen de reistijd inkorten en zo het potentieel van de lijn verhogen.
- verbinding Kortrijk-Rijsel
De huidige verbinding Kortrijk-Rijsel verloopt traag en omslachtig. Dit is des te meer nadelig omdat het gaat om de kortste aansluiting tussen het zuiden van West-Vlaanderen en het Europese HST-net. Een snellere en meer regelmatige verbinding tussen Kortrijk en het HST-station te Rijsel of een rechtstreekse aftakking van het HST-net via de lijn 75 geeft meer mogelijkheden voor het internationaal personenvervoer per spoor.
- verbinding Roeselare-Gent-Brussel
Momenteel bestaat geen rechtstreekse verbinding tussen het sterk verstedelijkte gebied rond Roeselare, de agglomeratie Gent en de hoofdstad Brussel. Een relatief beperkte ingreep (een boogvormige verbinding tussen lijn 66 en lijn 73 ter hoogte van Gits) zou rechtstreekse verbindingen mogelijk maken en van het spoor een veel aantrekkelijker alternatief maken.
- verbinding kust-binnenland
De ontubbeling van de lijn 50 A (Oostende-Brussel), momenteel in uitvoering, om hogere snelheden mogelijk te maken en de recente elektrificatie van lijn 73 (De Panne-Gent) zijn positieve ontwikkelingen voor de verbinding kust-binnenland, in het bijzonder voor het toeristische verkeer. Een uitbreiding van de capaciteit en/of een kortere reisduur op de verbindingen Brugge-Zeebrugge-Blankenberge-Knokke zou een gunstige invloed kunnen hebben op het toeristische spitsverkeer.

Maximale afstemming trein, stations en kusttram ten behoeve van het toeristische spitsverkeer aan de kust

De tramlijn maakt een verbinding lateraal met de kust tussen de spoorwegstations van Adinkerke, Oostende, Blankenberge, Zeebrugge, Heist, Duinbergen en Knokke. Hij vormt zo een soort omgekeerde kamstructuur. Een vlotte en kwaliteitsvolle schakeling tussen de aanvoerlijnen van het spoor en de laterale bediening van de kusttram is het sluitstuk van een coherent vervoerssysteem dat een volwaardig alternatief biedt voor de autofiles van het toeristische verkeer. Het gaat hier vooral om de inrichting van de stationsomgevingen en het afstemmen van het aanbod.

7.4.4 Potenties in goederenvervoer

Mogelijkheden voor het spoorvervoer

Mits men de nodige capaciteitsuitbreiding en een flexibele organisatie voorziet, kan het spoor een groter aan-deel van het goederenvervoer verwerven. De bijkomende mogelijkheden voor het spoor in de provincie liggen in:

- de ontsluiting van de West-Vlaamse zeehavens: de uitbreiding van de capaciteit vanuit Zeebrugge en een vlotte spoorontsluiting bij de herstructurering van de zeehaven Oostende;
- voldoende spoorcapaciteit ten behoeve van het doorgaande goederenvervoer op de oost-westas; het gaat in het bijzonder om lijn 75 Franse grens-Gent.

Ontwikkeling van kust- en binnenvaart

De binnenvaart biedt in de eerste plaats mogelijkheden voor bulkvervoer over langere afstanden. Maar met de containerisatie en de verbeterde overslagfaciliteiten kan de binnenvaart ook in het vervoer van stukgoed over lange zowel als over relatief kortere afstand aantrekkelijk worden. In West-Vlaanderen doen er zich twee grote mogelijkheden voor:

- Een betere aansluiting van de zeehavens op het binnenvaartnet
Het RSV voorziet voor de problematische binnenvaartontsluiting van Zeebrugge (en Oostende) drie alternatieven:
 1. de verbetering van het kanaal Gent-Brugge;
 2. de verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen;
 3. de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding.

De eerste optie brengt geen oplossing gezien de niet aan te passen doortocht te Brugge. Een eventueel Noorderkanaal, onder een of andere vorm, kan de verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen verwezenlijken. Om een afdoende oplossing te bieden voor de ontsluiting van Zeebrugge moet dergelijk kanaal uitgebouwd worden op een gabarriet van 9.000 ton (2 x 2 duwbakken)¹¹⁵. Door de omvang, de impact, de kosten en de uitvoeringstermijn van de werken blijft dit momenteel een optie op lange termijn. De derde optie kan op korte termijn een oplossing bieden. De verdere ontwikkeling van de bestaande scheepvaart voor coasters, zeegaande duwbakken en de realisatie van een dok-shuttle Zeebrugge-Terneuzen bieden hier uitkomst.

- Ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen en multimodale terminals
Een efficiënt locatiebeleid laat bedrijven met vervoerspotenties over water zich bij voorkeur aan waterwegen vestigen. Het aanleggen van kaaimuurinfrastructuur maakt de binnenvaart een interessant alternatief voor de verladings. Bij investeringen op bestaande terreinen en de inplanting van nieuwe bedrijventerreinen moet hiermee rekening gehouden worden.
Multimodale terminals kunnen als distributiepunt fungeren voor niet-watergebonden bedrijven (terreinen) in de omgeving en ook als overslagpunt van de waterweg op de landweg (spoor; autoweg). Vooral op de as (West-) Vlaamse zeehavens - Frankrijk zijn er mogelijkheden voor beide functies. Als voorbeeld kunnen hier het bedrijventerrein LAR, de terminal Avelgem en de geplande terminals in Wielsbeke en Roeselare aangehaald worden. Overslagterminals zullen een belangrijke rol blijven spelen zolang er slechts een beperkte doorvaart tussen het Schelde- en Seinebekken mogelijk is.

Aanpassing van het wegennet aan de verkeersfuncties.

In de ruimtelijke structuurplanning kent men de wegen verkeersfuncties toe. De functie van de weg kan pas optimaal doorwerken als het wegprofiel en/of tracé aangepast is aan de functie. In West-Vlaanderen gaat het om:

- aanpassingen voor een betere wegontsluiting van de zeehavens;
- aanpassingen voor een betere wegverbinding van de verbinding Ieper-Westkust;
- aanpassingen om de verkeersleefbaarheid te verbeteren in de regio's Ieper-Roeselare en Roeselare-Tielt.

Coherent locatiebeleid voor bedrijventerreinen en grootschalige kleinhandel

De lokalisering en de ruimtelijke ontwikkeling van bedrijven en grootschalige kleinhandelszaken hebben een sterke invloed op de mobiliteit. Voor de locatie van grootschalige kleinhandel moet in eerste instantie een kernversterkend beleid gevoerd worden. Bij de inplanting van nieuwe bedrijventerreinen moet men een veilige en efficiënte erfontsluiting organiseren¹¹⁶.

¹¹⁵ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap/Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen, De ontsluiting van de haven van Zeebrugge, Projectnota, 1996.

¹¹⁶ Nota locatiebeleid langs de provinciale weg as Brugge-Roeselare-Menen, goedgekeurd in de Provincieraad van 30.06.94.

8 Bestaande ruimtelijke structuur van het landschap

8.1 Omschrijving

In de wetenschappelijke literatuur bestaan er talrijke definities van het 'landschap'. Volgens Antrop¹¹⁷ zijn de volgende twee definities aan te houden:

"Het landschap is een deel van de ruimte aan het aardoppervlak dat bestaat uit een complex van relatiestelsels, ontstaan door de werking van gesteente, water, lucht, planten, dieren en de mens en dat in zijn uiterlijke verschijningsvorm een te onderscheiden geheel vormt."

"Het landschap is het zintuiglijk en hoofdzakelijk visueel waarneembare gedeelte van het aardoppervlak dat zich uitstrekt hetzij aan de gezichtseinder; hetzij tot aan de ultieme skyline; het is een gedifferentieerd dynamisch geheel dat wordt waargenomen. De componenten ervan zijn zowel van endogene als exogene oorsprong en bestaan uit elementen van zowel biotische als abiotische aard; de waarneming is afhankelijk van het tijdstip, de standplaats en van de wijze van waarneming en de perceptie van de observator."

In de eerste definitie wordt de nadruk gelegd op relaties in het landschap. De tweede definitie beklemtoont de waarneembare structuren van een landschap.

Antrop stelt dat iedereen het grotendeels eens is over een drietal aspecten van het landschap:

- het landschap heeft te maken met hoe wij onze leefomgeving ervaren en zien;
- het landschap heeft een waarde van gemeenschappelijk erfgoed;
- het landschap is een dynamisch verschijnsel: het is voortdurend in verandering.

Het PRS-WV interpreteert hier het begrip landschap als 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 een gebied bepaalt¹¹⁸. Het landschap wordt hier dus specifiek vanuit een morfologische invalshoek beschouwd en vormt een volwaardige deelstructuur en geen onderdeel van enkel het buitengebied. De onderdelen van de landschappelijke structuur worden van elkaar onderscheiden op basis van eigen karakteristieken, eigen ontwikkelingsperspectieven en dus een eigen ruimtelijk beleid.

8.2 Kenmerken

8.2.1 West-Vlaanderen: diverse en herkenbare landschappen

West-Vlaanderen heeft een divers aantal landschappen die een hoge herkenbaarheidswaarde bezitten. Door deze gebieden lopen reliëfcomponenten, markante terreinovergangen, bakens en lineaire elementen die elk op hun beurt bijdragen tot herkenbaarheid van het landschap.

8.2.2 Specifieke rol voor nieuwe ingrepen

In West-Vlaanderen zijn in een periode vanaf de Tweede Wereldoorlog landschappen ontstaan onder invloed van grootschalige ingrepen voor activiteiten zoals wonen, werken en landbouw. Hierbij zijn bestaande structuren en traditionele kenmerken gewist of vervaagd. Voorbeelden zijn landschappen onder invloed van ruilverkaveling en intensief verspreide bebouwing. Voor deze nieuwe landschappen is een specifieke rol weggelegd binnen de landschappelijke structuur.

¹¹⁷ Antrop, M., Het landschap meervoudig bekeken, monografie Stichting Leefmilieu, 1989, p. 14.

¹¹⁸ Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen omschrijft het landschap als het resultaat van de dynamische wisselwerking tussen de fysische omstandigheden (het abiotisch milieu), het biotisch milieu en de menselijke activiteiten. Het is de specifieke ordening van deze elementen en componenten die aanleiding geeft tot een specifiek ecologisch functioneren, een specifieke menselijke beleving en een specifiek menselijk ruimtegebruik

8.2.3 Dreigende uniformisering

Diverse grootschalige ingrepen hebben geleid tot een uniformisering en banalisering van het landschap. Dit fenomeen dat een vervaging van landschappelijke structuren als gevolg heeft, doet afbreuk aan de belevingswaarde en herkenbaarheid, waarbij de landschappelijke identiteit in gevaar komt.

8.3 Bestaande ruimtelijke deelstructuur

De bestaande landschappelijke structuur wordt hier beschreven aan de hand van enkele bronnen: de traditionele landschappen, de relictten van traditionele landschappen en 'de kladkaart' met elementen van Vlaams niveau opgemaakt door AROHM, Monumenten en Landschappen. Desondanks zijn er nog heel wat leemten in de kennis betreffende het landschap. Een lopende landschapsstudie in opdracht van de Provincie¹¹⁹ poogt verbetering te brengen en zal in de toekomst hiertoe een belangrijk werk-instrument zijn.

8.3.1 Traditionele landschappen (Zie IG Figuur 27)

Het landschap wordt onder andere gekarakteriseerd door reliëf, percelering, het bewoningspatroon, het wegennet en het netwerk gevormd door levende (natuurlijke) afsluitingen. Aan de hand van gemeenschappelijke structuurkenmerken kunnen gebieden worden afgebakend. Op basis van natuurlijke geografische streken en hun cultuurhistorische kenmerken is een opdeling door prof. M. Antrop (RUG) gemaakt in traditionele landschappen.

In West-Vlaanderen komen volgende traditionele landschappen voor¹²⁰.

- De **kust**: is een niet-symmetrisch gecompartmenteerd landschap met panoramische open gezichten (strand en zee) en compartimenten van kleine omvang door hoogbouw, reliëf (duinen) en vegetatie. De badplaatsen zijn gegroeid uit of geassocieerd met vroegere vissersdorpen.
- De **kustpolders**: vormen een vlak open landschap met weidse vergezichten. Verticale elementen hebben een zeer grote invloed. De kustpolders worden gekenmerkt door een grote verspreiding van hoeven en kleine kerndorpen. In het centraal en oostelijk deel vormen de bebouwde kustzone en het hoger gelegen binnenland dikwijls de skyline. De kustpolders zijn landbouwlanden met grote percelen, ontbrekende of weinig dichte en meestal geknotte lineaire begroeiing, kronkelende wegen en talrijke sloten.
- De **Moeren**: bestaat uit de Moeren van Meetkerke en uit de Frans-Belgische Moeren. Beide worden gekenmerkt door weidse panoramische gezichten en een uitgesproken vlakke topografie. Ze bevatten ook nog relictten zoals hoeves en molens. De Frans-Belgische Moeren kennen een vrijwel uitsluitend akkerbouwgebied terwijl de Moeren van Meetkerke vooral gekenmerkt worden door vochtige weilanden.
- Het **Land van Gistel**: wordt gekenmerkt door het opduiken van droge zandgronden met lintbebouwing op de zandruggen. Opvallend is het samengaan van bodemkundige, topografische en menselijke activiteiten.
- Het **plateau van Izenberge**: is een plateau rustend op mariene zanden met grote kern- en pleindorpen en verspreide bewoning. Er zijn talrijke grote sites met walgracht aanwezig.
- **IJzervallei**: bestaat uit een vlak valleilandschap met grote en langgerekte weidepercelen. Typisch is het landelijk karakter met weidse gezichten, de sterk verspreide bewoning en de kleine kerndorpen.
- De **oude veldgebieden**: deze gebieden vormen insluitingen in het traditionele Houtland. Het landschap is er bosrijk en vlak tot licht golvend met grote compartimenten van vierkante akkers en weiden met afwisselend bossen. Kenmerkend zijn de talrijke dreven met afwijkende beplanting.
- Het **Houtland**: een zachtgolvend gebied dat het interfluvium vormt tussen Leie, kustvlakte en het IJzerbekken. Het is een landelijk landbouwgebied met lokaal weidse vergezichten en met hoofdzake-

¹¹⁹ Aeolus, Landschapscomposietkaart West-Vlaanderen, 2001.

¹²⁰ Overgenomen uit RSV, informatief gedeelte, bijlage 2, p. 199-204, (1993), en aangevuld op basis van: Antrop, M., Het landschap meervoudig bekeken, monografie Stichting Leefmilieu, 1989, p. 139-149.

lijk verspreide bewoning en kleine kernen. De traditionele perceelrandbegroeiing bestaat nog slechts lokaal. Bij dit landschap horen ook de oude veldgebieden: een vlak tot lichtgolvend landschap met grote vierkante blokken van akkers en weiden dat overeenkomt met een systematische wijze van ontginnen (dambordpatroon).

- De westelijke uitlopers van het **Meetjesland**: hier vormen wegen en bewoning de hoofdfassen waarop de strookpercelering gestructureerd is. De traditionele perceelrandbegroeiing bestaande uit knotbomen is nagenoeg verdwenen. De nederzettingen bestaan uit lineaire gehuchten en pleindorpen.
- De westelijke uitlopers van de **dekzandrug Maldegem-Stekene**: vormt een gesloten compartimentlandschap met talrijke boscomplexen. Op West-Vlaams grondgebied gaat het om het uiteinde van deze dekzandrug (ten oosten van Brugge).
- Het **Bosgebied Zedelgem - St.-Andries**: groot boscomplex op arme stuifzandgronden. De oorspronkelijke heidevegetatie is tamelijk goed bewaard gebleven.
- **Assebroekse Meersen**: deze laagte vormt het overstromingsgebied voor een aantal waterlopen. Het bestaat uit een complex van graslanden, doorsneden door talrijke populieren- en knotwilgenrijen. Het gebied is door zijn overstroombaar karakter steeds onbebouwd gebleven en vormt een sterk open-ruimtegebied.
- **Cuesta van Oedelem-Zomergem**: sluit aan bij de oude veldgebieden. Het is een licht golvend landschap met duidelijke steilranden. Er komen grote vierkante blokken bos, akkers en weilanden voor.
- De **Hertsberge- en Rivierbeekvallei**: bestaat uit een vlakke, natte depressie met weinig bewoning en talrijke (populier)bossen. Ook weidse vergezichten komen voor.
- Het **Hoppeland van Poperinge**: een zacht golvend open landschap ten noorden en ten westen van de West-Vlaamse heuvels en Poperinge als centrum. De hoppevelden vormen de enige afscherming.
- De **zuidelijke Ijzervlakte**, de **Westhoek** en het **Land van Ieper**: een zachtgolvend open landbouwlandschap. Het vertoont parallelle zachte golvingen die noordwest-zuidoost lopen. Hierbij hoort ook het hoppeland van Poperinge met de kenmerkende hoppevelden als enige afscherming. De beekvalleien hebben geen alluvium.
- **Rug van Westrozebeke**: is de waterscheidingsrug tussen Leie- en Ijzerbekken die bestaat uit terrasgrind. Op de rug komen bosjes voor. Kenmerkend zijn de panoramische gezichten en de verspreide bewoning met kleine kern dorpen.
- Het **Land van Roeselare-Kortrijk**: is een verstedelijkt gebied met sterke versnijding door infrastructuur. Verstedelijkte gemeenten groeien aan elkaar door lintbebouwing.
- **Plateau van Tiel**: een zachtgolvend open landschap met landelijk karakter. Bossen ontbreken volledig. Er is een hoge dichtheid van verspreide bebouwing en er zijn enkele verstedelijkte kernen met onduidelijke structuur.
- **Vallei van de Mandel en de Oude Mandel**: vallei van een rechtgetrokken beek met in een deel van de loop sterk door de mens gestoorde stukken. Het bestaat uit overwegend grasland met hier en daar akkerland en enkele meanders.
- **West-Vlaamse Heuvels**: zijn een grensoverschrijdende rij van getuigenheuvels. Er is zeer weinig dichte bewoning en versnijding door infrastructuur. Er is een grote recreatiedruk op de heuvels.
- **Douvevallei**: zacht golvend landschap met geringe nederzettingsstructuur.
- Het **Land van Nieuwkerke**: een vlak valleilandschap met sterk verspreide bebouwing. Het landbouwland bestaat uit grote percelen en weinig begroeiing.
- De **Leievallei**: vormt de zuidelijke uitloper van de Vlaamse vallei. Door kanalisatie zijn afgesneden meanders ontstaan. Vlasroterijen en kastelen op motte of donksite komen frequent voor.
- Lemig en zandlemig **Leie-Schelde-interfluvium**: een sterk versneden reliëf met heel wat microelementen bestaande uit een rij beboste getuigenheuvels. Er zijn ook relicten waar te nemen van het coulisselandschap gevormd door knotbomen. Weidse vergezichten ontbreken door de sterke compartimentering door bebouwing en begroeiing.
- **Scheldevallei Gent-Doornik**: wordt gekenmerkt door relicten van Scheldemeersen, door kanalisatie van afgesneden meanders met oeverwallen en een steile dalwand.

8.3.2 Relicten van traditionele landschappen (Zie IG Figuur 28).

Om te achterhalen waar en hoe de relictten van de traditionele landschappen zich situeren is een 'Atlas van de relictten van de traditionele landschappen' opgemaakt in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM en de Afdeling Monumenten & Landschappen.

Deze relictatlas¹²¹ is een inventaris in een landschapsdatabank van het steeds meer bedreigde natuurlijke en cultuurhistorische erfgoed van onze landschappen en vormt hiermee een goed uitgangspunt voor een ruimtelijk-landschappelijk beleid. Bij de aanduiding van de relictten werd niet naar een precieze en gedetailleerde afbakening gestreefd wegens de gebruikte schaal en de leemten in de kennis. Deze atlas is in deze optiek dan ook een richtinggevend instrument voor verder onderzoek.

Gebruikswaarde van de atlas

Het PRS-WV behandelt deze atlas als een referentie, ook al wordt hierin het landschap hoofdzakelijk vanuit een historische invalshoek bekeken. De relictatlas houdt criteria aan zoals natuurwetenschappelijke, cultuurhistorische, esthetische en sociaal-culturele erfgoedwaarden. In het richtinggevend deel van het PRS-WV worden enkel die elementen eruit gelicht die ruimtelijk een betekenisvolle relictwaarde bezitten.

Typologie van de relictten

A. Relictzones zijn gebieden met een grote dichtheid van punt- of lijnrelictten, zichten en complexen van ideaal-typische erfgoedelementen. De samenhang tussen de waardevolle landschapselementen is belangrijk voor de waardering van het landschap. Op **IG Figuur 28** zijn de relictzones aangeduid. Deze zones kunnen worden geïnterpreteerd als gebieden waar de kenmerken van de traditionele landschappen nog gaaf en herkenbaar zijn.

Relictzones moeten voldoen aan één of meerdere van volgende kenmerken:

- verschillende herkenbare structuren of objecten die terug gaan tot de landschappelijke situatie van het einde van de 18e eeuw en/of tot de periode voor de Tweede Wereldoorlog;
- geomorfologische eenheden of elementen met een structurerend karakter;
- concentraties van punt- en lijnrelictten;
- gekende concentraties van archeologische vondsten;
- concentraties van zichten of van esthetisch gave landschappen die onverstoord zijn door moderne bebouwing of infrastructuur.

Volgende relictelementen kunnen meegenomen worden in de inventarisatie van de structurerende landschapselementen en -componenten (zie verder).

¹²¹ M. Antrop-V. Van Eetvelde, 1998, Landschapsdatabank van de provincie West-Vlaanderen - eindrapport.

Relictzones

- Duinen Oostkust
- Uitkerkse Polder
- Uitkerkse Polder – Sint-Jan-op-den-Dijk
- Oudemaarspolder en kreekrugpolder ten westen van het kanaal
- Poldergebied omgeving Hoeve Ter Walle
- Poldergebied omgeving Ter Doest
- Poldergebied achterland haven Zeebrugge
- Poldergebied Ramskapelle - Hoeke
- Zwin en duinen van Knokke-Heist
- Oude Hazegraspolder en Golfplein Knokke-Heist
- Zwinpolders tussen Knokke-Heist en Damme
- Poldergebied Koolkerke - Dudzele
- Poldergebied Klemskerke - Zuienkerke
- Graslandgebied Kwetshage
- Graslandgebied Zwaanhoek - Oudenburg
- Moere van Meetkerke
- Kasteelparken te Brugge
- Historische polders van Oostende
- Duinen Middenkust
- IJzermonding
- Duinen Westkust
- Poldergebied Oostduinkerke - Wulpen
- Poldergebied Pelikaanbrug
- Poldergebied Ramskapelle - Allaertshuizen
- Poldergebied Tervaebocht - Oostkerke - Stuivekenskerke
- Nieuwlandpolder en Lenspolder
- Poldergebieden Leffinge - Slijpe
- Akkerlandschap Moere
- Plateau van Wijnendale en Aartrijke
- Vallei van de Mouwbeek
- Vloethemveld
- Kasteelparken en bosgebieden Sint-Andries Varsenare
- Wilgenbroeken
- Kasteelparken en bosgebied Oostkamp
- Vallei van de Rivierbeek en de Herttsbergebeek
- Kampveld
- Omgeving Kruiskalseide, Leugaartsbeek en kasteel Sint-Hubertus
- Oude veldgebieden, Bulskampveld
- Sijseleveld en Maleveld
- Spijkerkasteel
- Ryckeveld en ruimere omgeving van Sijseleveld
- Loweiden, vallei van de Meersbeek, Gemene Weidebeek
- Oedelemberg
- Maldegemveld
- Beverhoutsveld
- Slabbaartsbeek
- Meersgebieden: Assebroekse Meersen, Chartreusemeersen, Gemene Weiden
- Frans-Belgische Moeren
- Oude duinen Adinkerke
- Plateau van Izenberge
- Poldergebied westelijk Oudland Steenkerke
- Poldergebied en graslandcomplexen Eggewaartskapelle - Lampernisse
- IJzervallei
- Broeken en akkerland van Noordschote - Zuidschote
- Vallei van de Handzamevaart
- Restbossen van Koekelare
- Restbossen Achterhoek - Edewalle
- Groenhove
- Akkerlandschap Klerken
- Bos van Houthulst en Vrijbos
- Rug van Westrozebeke
- Rug Vosseberg - Gitsberg
- Sterrebos
- Munkebossen
- Ringbeek en Veldekens
- Meerlandshoek, Willekomkouter, Rijkegemkouter, - Pittembergkouter
- Omgeving Mevrouwmolen en Artemeersmolen Kanegem
- Omgeving Poelbergmolen
- Ardooieveld
- Vallei Oude Mandelbeek en de Mandelvallei
- Baliekouter
- Leievallei
- Hoppeland van Poperinge
- Galgebossen en Poperingsevaart
- Vallei van de Franse Beek en Pandoenebeek Reningelst
- Centrale heuvelrij van de West-Vlaamse Heuvels
- Douvevallei
- Zuidelijke rug van de West-Vlaamse Heuvels
- Land van Nieuwkerke - Leievallei
- Vijvergebied Dikkebus
- Vijvergebied Zillebeke en vallei van de Wijtschatebeek
- Teerlingbos
- Kezelberg
- Vallei van de Heulebeek
- Gavers
- Spitaalbossen
- Kromme Beek
- Haantjeshoek - Weedries
- Halendries Kaster
- Heuvelstreek Zwevegem - Kooigem - Ingooigem
- Scheldevallei en meersen
- Kusteiland Testerep
- Landschap langs kanaal Brugge-Gent
- Graslandgebied Zevekote

B. Complexen van ideaal-typische erfgoedelementen zijn de meest waardevolle, meest gave zones met een hoge dichtheid van erfgoedwaarden en een grote representativiteit. Deze complexen kennen een bijzondere samenhang van de aanwezige landschapselementen en vormen een wezenlijk onderdeel van de relictzones.

Aartrijke
Argendaalbos en Bellegembos
Artemeersmolen
Assebroekse Meersen
Banhoutbos
Beerbos en omgeving Molen ter Claere
Beveren aan de IJzer
Beverhoutsveld
Blankaart
Bokke
Bos van Houthulst
Bosketen tussen Sint-Jan-ter-Biezen en Sint-Sixtusabdij
Bossuit
Bulskampveld Hertsberge
Bulskampveld, gebied rond kasteel
Concessie De Haan
Damme site Ten Doele
Dikkebusvijver
Doelbos, Nonnenbossen en Reutelbos
Doornpanne
Dorpskern Lo
Drieblotenbos - Hoge Netelaar
Duinakkers Koksijde
Duinen Raversijde
Duinen-polderovergang Fonteintjes
Duinen-polderovergang Harendijke
Duinpolderovergang Ten Bogaerde
Elzendamme
Fintele
Galgebossen
Gijverinkhove - Hoogstade
Grandvalbos en Kooigembos
Groenhove
Groot Ter Doest
Handzamevaart
Hannecartbos
Hazegeaspolder (dorpsgezicht)
Heidebeek
Helleketelbos
Heuvel van Wijtschate
Hoogstraatje
Houtem
Houtsaegerduinen
IJzermonding
Kaleshoek
Kasteel Gruuthuyse - Kampveld - Kasteel Erkegem
Kasteel Nieuwburg en Breidels
Kasteel van Loppem en Hof van Breda

Kasteeldomein Spiere
Kemmelberg en Monteberg
Keignaertkreek
Knokkebrug
Koekelarebos
Koolkerke: Fort van Beieren
Komgronden van Lampernisse
Koningsbos
Kreken Lapscheure
Loweiden
Maleveld en bossen van Male
Moeren
Moere van Meetkerke
Moergracht, meersrelicten en oude Scheldearm Outrijve
Munkebossen
Omgeving Schotsgoed - Kanaal Brugge-Gent
Oud kasteel Rumbeke
Oude duinen Adinkerke
Oude Hazegraspolder
Oudemaarspolder
Palingbeek - Vierlingen
Patersmote Kortrijk
Poelbergmolen
Poldergebied Klemskerke
Polders Damme
Polders Dudzele: Aarsele weiden
Pollinkhove
Restbossen Brielen
Rijkeveld
Rodeberg met Hellegatbos
Schuddebeurze
Scheldemeanders Avelgem
Scheldemeanders Kerkhove
Scherpenberg
Schoonbergbos -Vorte Bossen Ruselede
Sint-Pietersbrug
Sint-Pietersveld
Sint-Rijkers
Spitaalbossen
Stadskern Damme
St,-Pietersveld
Steenbekebos en Heulebos
Teerlingbos
Ter Yde
Tervaetebocht IJzer
Tiegembos
Tillegemkasteel en -bos
Tudor

Uitkerkse polder
Vloethemveld
Vleterbeek
Walletjes
Westhoekduinen
Wijnendalebos
Zoute Kreek

Zwaanhoek
Zwartemolenhoek
Zwaantje
Zwarte Sluis en Blauwe Sluis
Zwin
Zillebeekse vijver

C. Lijnrelicten worden gevormd door lijnvormige elementen zoals dijken, wegen, waterlopen of complexen ervan met hun aangrenzende omgeving. Ze bezitten een belangrijke cultuurhistorische of landschapsecologische waarde.

D. Puntrelicten worden gevormd door monumenten en kleine cultuurhistorische landschapselementen of complexen ervan met hun aangrenzende omgeving.

8.3.3 Gewijzigde landschappen

Gewijzigde landschappen zijn die landschappen waar de kenmerken van de traditionele landschappen vervaagd of verdwenen zijn.

Zie IG Figuur 28.

'Tabula rasa'-landschappen

Dit zijn landschappen waar sedert de Tweede Wereldoorlog in een 'tabula rasa'-stijl de bestaande landschappelijke structuren zijn gewist of vervangen door nieuwe¹²².

Sterk gewijzigde landschappen kennen volgende onderverdeling:

- **Nieuwe landbouwlandschappen** omvatten oude ruilverkavelingsgebieden waarbij in een 'tabula rasa'-stijl bestaande structuren en kenmerken gewist zijn. Volgens de indeling in de landschapsatlas betreft het gebieden waar grootschalige ingrepen plaatsgevonden hebben voor 1991.
- **Intensief-versnipperde landschappen** worden gekenmerkt door een zeer grote diversiteit van bedrijvigheid, zowel naar ruimtelijke kenmerken (klein- en grootschaligheid, verspreid patroon) als naar de aard van activiteiten (sectoren, tewerkstelling). Ook het intensief verspreide aandeel van bebouwing is typerend voor deze landschappen. De streek rond Roeselare en Tielt behoort tot deze categorie.
- **Industrielandschappen** worden bepaald door de invulling van grootschalige industrieparken los van stedelijke gebieden. Kenmerkend is de breuk met de omringende landschappelijke structuur. Het havengebied van Zeebrugge is een voorbeeld van dit type landschap.

Nieuwe landbouwlandschappen

Westkapelle	Oostrozebeke
Houtave	Wingene
Leffinge	Bulskamp
Wilskerke	Veurne
Gistel	Kortemark
Slijpe	Houtem
Moere	Westmoere
Zande	Lo
Ramskapelle	Beveren-Ijzer
Spermalie	Sint-Baafs-Vijve
Wulpen	Stavele
Boezinge	Vlamertinge
Tiegem	

¹²²Antrop M., 1989, Het landschap meervoudig bekeken. Monografie stichting leefmilieu, Uitg. Pelckmans, Kapellen. Conform de atlas beperken we ons tot de gebieden die grotendeels na de Tweede Wereldoorlog tot stand kwamen.

Verstedelijkte gebieden

Verstedelijkte gebieden vormen wegens hun structurerend karakter en hun visuele impact een specifieke entiteit in de landschappelijke structuur. Ze vormen een eenheid door een structuur van hoofdzakelijk wegen- en nederzettingenpatronen. Ze zijn enerzijds onderhevig aan allerlei evoluties en hebben hierdoor een hoogdynamisch karakter. Anderzijds kunnen bepaalde delen een zeker cultuurhistorisch karakter bezitten. Het betreft gebieden waarvan de landschappelijke perceptie op bovenlokaal niveau gesitueerd is.

Vervaagde landschappen

De vervaagde landschappen zijn die landschappen waarbij de kenmerken van de traditionele landschappen vervaagd zijn maar nog niet volledig verdwenen. Ze bezitten bijgevolg nog een zekere relictwaarde ondanks landschapsverschromelende processen zoals kavelvergroting en toenemende verstedelijking. Het onderzoek naar deze landschappen dient nog te gebeuren in de reeds vermelde studie. Het zijn die landschappen die overblijven na uitsluiting van de 'tabula rasa'-landschappen, verstedelijkte gebieden en relictzones.

8.3.4 Structureerende landschapselementen en -componenten van bovenlokaal belang

(Zie IG Figuur 29)

In 1997 werd door de Afdelingen Ruimtelijke Planning en Monumenten & Landschappen van AROHM een aanzet gegeven tot de inventarisatie van structureerende landschapselementen en -componenten op het Vlaamse niveau voor alle provincies op schaal 1/100.000. Hoewel deze inventaris slechts een aanzet is en een verfijning behoeft, dient hij toch als een belangrijke bron voor een aanduiding van elementen van provinciaal niveau. Het betreft echter een tamelijk uitgebreide inventarisatie waarbij ook elementen zitten die veeleer van Vlaams niveau zijn. Deze lijst bevat dus elementen van zowel Vlaams als provinciaal niveau waarbij een verfijning nodig is.

Elementen uit de relictatlas¹²³ zoals lijnrelicten, ankerplaatsen en puntrelicten dienen als referentie voor deze lijst. De structureerende lineaire elementen zijn hierbij afgeleid van de lijnrelicten. Puntrelicten kunnen de inventarisatie van bakens inspireren. Deze laatste zijn nog niet opgenomen in de lijst omdat die ook onderwerp vormen van de lopende landschapstudie.

De belangrijkste onderdelen zijn:

Markante terreinovergangen	
- overgang strand-duin	- overgang duin-polder
- overgang duin-polder	- overgang polder-zand(leem)streek
- rand plateau van Izenberge	
Structureerende reliëfelementen	
- IJzervallei-Handzamevallei	- West-Vlaamse Heuvels
- westelijke flank plateau van Wijnendale	- Heuvelstreek Schelde-Leie-interfluvium
- flanken van plateau van Izenberge	- Scheldevallei
- rug van Westrozebeke	- Mandelvallei
- Oedelemberg	- plateau Torhout - Ruddervoorde - Hertsberge
- zuidelijke flank plateau van Tielt (Pittemberg-Aarsele-Kanegem)	- Uitlopers Vlaamse Ardennen (Leie-Schelde-interfluvium)
	- Rug van Hooglede

¹²³ M. Antrop-V. Van Eetvelde, 1998, Landschapsdatabank van de provincie West-Vlaanderen - eindrapport.

Lijnrelicten

- Vaart van Blankenberge
- Leopoldkanaal en afleidingskanaal van de Leie
- Damse Vaart
- Cantelmolinie
- Graaf Jansdijk
- Langgeleed Adinkerke-Koksijde
- Spoorweg Diksmuide-Nieuwpoort
- IJzer
- Kanaal Nieuwpoort-Plassendale
- Weg Oostende-Torhout
- Spoorweg Oostende-Torhout
- Moerdijkvaart
- Het Geleed en kanaal Oostende-Brugge
- Noordede
- Oude Zeedijk Oostduinkerke
- Antitankgracht
- Lookhuisstraat
- Proostdijkvaart
- Oude A-vaart en Grote IJzerbeek
- Kleine Beverdijkvaart
- Grote Beverdijkvaart
- Koolhofvaart
- Baan Koekelare-Aartrijke
- Rivierbeek en Velddambeek
- Hertsbergebeek en Ringbeek
- Kanaal Brugge-Gent
- Bergenvaart
- Lovaart
- Poperingse Vaart en Vleterbeek
- Kanaal van Ieper naar de IJzer
- Velderleed
- Vladslovaart
- Steengracht
- Kromme Gracht en Zoutenaaleed
- Leerzevaart
- Bovenvliet
- Handzamevaart
- Weg Wijnendalebos-Zuidschote
- Ringsloot
- Poekebeek
- Mandel
- Krommedijkbeek
- Oude Mandelbeek
- Grote Kemmelbeek
- Komense Vaart
- Kraterlijn Wijtschate
- Douvebeek
- Wijtschatebeek
- Spoorweg Ieper-Komen
- Heidebeek
- Heulebeek
- Kanaal Kortrijk-Bossuit
- Grote Spierebeek
- Varentstraat
- Spoorlijn 85 Avelgem-Herseaux
- Spoorlijn Brugge-Eeklo
- Weg Kanegem-Aarsele
- Leie
- Schelde
- Lekevaart-Lekedijkgeleed
- Mouwbeek
- Langeleed, kanaal Veurne-Nieuwpoort
- Ieperlee
- Graningatevliet
- Albertusgeleed
- Graaf Jansdijk Middelkerke-Raversijde
- Bergbeek-Sint-Trudoleke
- Haringebeek
- Spoorlijn Kortemark-Langemark
- Zarrenbeek
- Wantebeek
- Oude spoorwegberm Menen-Roeselare
- Oude spoorwegberm Zwevegem-Avelgem
- Spierekanaal
- Reigersvliet
- Kreek van Nieuwendamme

8.4 Knelpunten en potenties

8.4.1 Knelpunten

Verlies aan samenhang, identiteit en kwaliteit van het landschap

Door schaalvergroting in de landbouw, een toenemende verstedelijkingsdruk en de ontwikkelingen van bedrijven in de open ruimte vervaagt het onderscheid tussen verschillende landschapstypes. Het belang van de open ruimte verdwijnt door een stijgende versnippering, versnijding en industrialisering.

8.4.2 Potenties

Aanwezigheid van landschappen met een hoge relictwaarde

West-Vlaanderen wordt getypeerd door een hoog aantal gave gebieden met een zekere erfgoedwaarde. Deze gebieden hebben een grote potentie om een rol te vervullen voor een sterke belevingswaarde.

Aanwezigheid van landschappen onder invloed van nieuwe ingrepen met bepaalde landschappelijke waarde

Nieuwe landschappen, ontstaan vanuit diverse activiteiten, hebben de potentie om een bepaalde rol te vervullen in de landschappelijke structuur. Deze rol kan bijdragen tot een versterkte herkenbaarheid en een verhoogde identiteit in de landschappelijke structuur van West-Vlaanderen.

Bestaande ruimtelijke structuur West-Vlaanderen

De provincie is een historisch gegroeide, administratieve eenheid en vormt geen ruimtelijk geheel op zich. Wel bestaat de provincie uit verschillende deelruimten met een specifieke identiteit. Een interpretatie van de bestaande ruimtelijke structuur en de interactie van de verschillende deelstructuren leidt tot de aanduiding van verschillende deelruimten voor de provincie. Die komen tot stand aan de hand van gemeenschappelijke kenmerken, potenties en knelpunten.

Voor elke deelruimte wordt een gebiedsspecifiek samenhangend beleid gevoerd in het richtinggevend deel. De verschillende deelstructuren (van hoofdstuk 3) worden hierin geïntegreerd behandeld.

Hieronder wordt de huidige positie (rol) en de belangrijkste kenmerken van elke deelruimte binnen de hele provincie beschreven.

Zie IG Figuur 30

I Kustruimte

De Kustruimte bestaat uit een aaneenschakeling van kernen (badplaatsen) langs de kustlijn. Kenmerkend voor deze lineaire band is de concentratie van kustgebonden toeristisch-recreatieve infrastructuur. De oorsprong van deze ontwikkelingen ligt in de natuurlijke structuur (zee-strand-duinen) die van internationale betekenis is. Verschillende delen van deze natuurlijke structuur staan onder toeristisch-recreatieve druk.

Voor de uitbouw van de toeristisch-recreatieve infrastructuur is in het verleden veeleer gestreefd naar kwantiteit dan naar kwaliteit. Vooral het openbaar domein kende een systematische verwaarlozing. Een ander knelpunt is de schaalbreuk die tot stand is gekomen door de realisatie van één bouwblok hoogbouw langs de dijk, met daarachter een veel lager bouwtype. Verder is er ook de problematiek van de tweede verblijven en de pensioenwijken die de nodige ruimte voor de eigen woning-behoefte in het gedrang brengt.

De Koninklijke Baan (N34) verbindt de verschillende badplaatsen. De tramlijn (kusttram) tussen De Panne en Knokke zorgt voor een goede ontsluiting via het openbaar vervoer. Door een relatief zware profilering van de kustbaan, vormt deze weg echter op verschillende plaatsen een barrière. Ook de verkeersleefbaarheid kan worden verbeterd.

Een prangende problematiek in de Kustruimte is de periodieke (on)bereikbaarheid vanuit het achterland, gekoppeld aan de parkeerproblematiek. Deze problematiek hangt samen met het toeristische seizoen. De reeds deels aanwezige kamstructuur en parallelle lijninfrastructuur kunnen een oplossing bieden.

Naast het toeristisch-recreatieve en het natuurlijke potentieel heeft deze ruimte ook een uitgesproken maritieme transport- en distributiefunctie. Die bevinden zich in de zeehavens van Zeebrugge en Oostende en de luchthaven van Oostende. Een ruimtelijke afweging tussen de verschillende functies kan noodzakelijk zijn.

2 Westkustruimte

De driehoek De Panne-Veurne-Nieuwpoort overlapt met de Kustruimte.

Typisch voor deze ruimte is de complementariteit tussen de Westkustbadplaatsen en de stad Veurne. Dit uit zich voornamelijk in de tewerkstelling Veurne, met haar historische kern, biedt een complementaire aantrekkingskracht tegenover het kusttoerisme. Het fungeert eveneens als uitvalsbasis voor de toeristische regio van de Westhoek. Typisch voor de Westkust zijn de dubbele gordel van kernen met daartussen een brede duinengordel. Achter deze duinengordel bevinden zich de oorspronkelijke dorpen, aan de zeezijde liggen de respectieve badplaatsen. De duinengordel heeft een hoge natuurwaarde, maar staat deels onder toeristisch-recreatieve druk.

3 **Oostendse ruimte**

In deze ruimte wordt de stad Oostende beschouwd in relatie met haar achterland (Leffinge, Zandvoorde, Oudenburg, Gistel). Dit is dus ruimer dan het Oostendse dat ook vervat zit in de Kustruimte.

Oostende vervult een bovenlokale verzorgende rol voor haar ommeland. De aanwezigheid van een luchthaven en een zeehaven maakt deze stad tot een belangrijk knooppunt. Door een goede ontsluiting via weg, water en spoor heeft ze een strategische ligging. De toeristische ontwikkelingen hebben een belangrijke invloed op de aard van het woningbestand, de recreatieve infrastructuur en de verkeersstructuur. De combinatie van regionale stad en badplaats biedt extra toeristisch-recreatieve potenties.

De achterliggende polder is een open ruimte met enkele kernen die onder de invloedssfeer van Oostende staan.

4 **Brugse ruimte**

De Brugse ruimte bevat de twee, eerder autonome polen van de stad Brugge en de zeehaven Zeebrugge. Tussen deze polen bestaat echter ook een ruimtelijke samenhang. Beide entiteiten groeien morfologisch meer en meer naar elkaar toe.

De zeehaven is van internationaal belang als 'overslag'-haven, in combinatie met andere havengebonden activiteiten met toegevoegde waarde. De ruimte wordt sterk gestructureerd door het Boudewijnkanaal en het Leopold- en Schipdonkkanaal. De ontsluiting van de zeehaven voor de binnenvaart moet worden onderzocht. Bij een noodzakelijke uitbreiding of nieuwe lijninfrastructuur moet rekening worden gehouden met de impact op het waardevolle polderlandschap. De havenontwikkelingen van Zeebrugge moeten worden afgewogen tegenover de aanwezige waardevolle natuurgebieden (Europese richtlijngebieden).

De stad Brugge heeft een bovenlokale verzorgende functie. Het cultuurhistorisch patrimonium zorgt voor een belangrijke toeristische aantrekkingskracht. De bestaande groenstructuur in het Brugse ommeland biedt potenties voor natuurlijke en toeristisch-recreatieve activiteiten.

5 **Oostelijke polderruimte**

Het poldergebied is een groot, overwegend open plattelandsgebied gesitueerd tegenover de verstedelijkte Kustruimte. De polderdorpen staan echter onder toenemende toeristische en residentiële druk vanuit de kust.

Het oostelijk deel van de polders is een vlak landbouwlandschap doorsneden door grootschalige lijninfrastructuur. Deze assen zijn in de eerste plaats kanalen, spoor- en autowegen die de zeehavens ontsluiten naar het achterland. Naast de economische betekenis van de kanalen hebben zij met hun dreven ook ecologische, landschappelijke en toeristisch-recreatieve potenties.

Het grondgebruik in de Oostelijke polderruimte is een verweving van grootschalige grondgebonden akkerbouw en graslanden. Deze graslanden met natuurlijke waarden zijn in relatief grotere mate aanwezig dan in het westelijk deel.

De nederzettingsstructuur is gelijkmatig verspreid in dorpen en gehuchten. Deze deelruimte werd relatief gespaard van verspreide en lintbebouwing. Er is wel een zekere druk op de woningmarkt van de polders door de stijgende prijzen en het dalende aanbod van woningen in de Kustruimte (tweede verblijven en verdringingsproblematiek).

6 Westelijke polderruimte

Het westelijk deel van de polders is in hoofdzaak een open landbouwlandschap. Verscheidene ruilverkavelingen duiden op de grootschalige grondgebonden landbouwactiviteiten. De IJzer-Handzamevallei, de poldervaarten en de komgronden van Lampernisse hebben belangrijke natuurlijke waarden. De Lovaart en het kanaal Duinkerke-Nieuwpoort bieden in samenhang met de IJzer vandaag toeristisch-recreatieve potenties.

De bewoning is geconcentreerd in kleine kernen waar, onder meer door de omvang van het gebied en de schaalvergroting van de voorzieningen, de leefbaarheid geleidelijk in het gedrang komt. De aanwezigheid van cultuurhistorische dorpen op en rond het plateau van Izenberge, samen met de IJzer en de kanalen, biedt toeristisch-recreatieve potenties.

De steden Veurne en Diksmuide hebben een bovenlokale verzorgende rol voor deze deelruimte.

De A18 (verbinding Jabbeke-Duinkerke) is een duidelijke as door deze ruimte.

7 Heuvel-IJzerruimte

De Heuvel-IJzerruimte wordt in hoofdzaak bepaald door de IJzer-Handzamevallei (in overlapping met de Westelijke polderruimte) en de West-Vlaamse Heuvels met de rug van Westrozebeke als uitloper.

Daartussen ligt een overwegend open, licht golvend landschap met een in hoofdzaak grondgebonden landbouw op vruchtbare zandleembodem. De geleidelijke toename van niet-grondgebonden intensieve landbouwbedrijven vormt een bedreiging, aangezien dit de ruimtelijke versnippering in de hand werkt.

De IJzervallei (inclusief de Blankaart), de Handzamevallei, de West-Vlaamse Heuvels en de rug van Westrozebeke en een aantal bosgebieden (Helleketel, Bardelen, Sint-Sixtus) hebben natuurlijke, toeristisch-recreatieve en landschappelijke potenties. De bossen op de Heuvels worden echter bedreigd door een toeristisch-recreatieve overdruk.

De steden Ieper, Poperinge en Diksmuide zijn de bovenlokale verzorgende polen in deze deelruimte. Vestigingen van nieuwe technologische bedrijven (bv. Flanders Language Valley) kunnen voor een sterke dynamiek zorgen. Hierbij dient de nodige aandacht te gaan naar de systematische teloorgang van de oorspronkelijke compactheid van de steden.

Zoals in de Westelijke polderruimte wordt ook hier de leefbaarheid van het verspreide patroon van kleinere kernen bedreigd.

De sporen van de Eerste Wereldoorlog, zoals de militaire begraafplaatsen en de IJzertoren, bieden bijkomende toeristisch-recreatieve en landschappelijke potenties voor deze ruimte.

8 Veldruimte

De Veldruimte wordt bepaald door de cultuurhistorische 'veldgebieden', met uitlopers tot Koekelare (Staatsbossen, Wijnendalebos). Het gebied kenmerkt zich door een bosrijk (eerder zeldzaam voor de provincie), gesloten landschap. Een typerend beeld is het rasterpatroon gevormd door dreven. De ruimten die hierdoor gevormd worden, zijn hoofdzakelijk 'opgevuld' met bos of grondgebonden, eerder kleinschalige land- en tuinbouw. Binnen dit patroon van dreven en bossen bevinden zich een groot aantal kasteeldomeinen op regelmatige afstand. Deze kasteeldomeinen vormen potenties tot reconversie, maar omzichtigheid bij verkeersgenererende functiewijzigingen is geboden.

Delen van de bossen zijn verkaveld in 'woonparken'. De bossen kunnen worden bedreigd indien de verkavelingen verdicht of uitgebreid worden.

De Veldruimte is doorsneden met bundels van lijninfrastructuur (E40, A17, kanaal Brugge-Gent, spoorwegen). Deze lijnbundels zorgen voor een versnijding van de ruimte en vormen ruimtelijke barrières, die vooral vanuit toeristisch-recreatief oogpunt nadelig zijn. Een bijkomend gevolg van deze hoogwaardige verbindingssassen is een verspreiding van dynamiek, met bijkomende druk op de open ruimte.

9 Middenruimte

Het 'midden' van West-Vlaanderen, rond de steden Roeselare, Tielt en Torhout, wordt gekenmerkt door een sterk geïndustrialiseerde landbouw en een concentratie van intensieve veeteelt. In het Roeselaarse gaat het in hoofdzaak over groenteteelt en -verwerking, gelinkt aan de groenteveiling in het centrum. Deze sterke economische dynamiek van het gebied heeft geleid tot een groot aandeel van verspreide (zonevreemde) bedrijvigheid en een vrij ongestructureerd landschap.

Het kanaal Roeselare-Ooigem, gelegen in de vallei van de Mandel, kende eveneens een sterke economische ontwikkeling. Hier ontwikkelde zich ook een verstedelijkte band tot in Ingelmunster.

De toenemende lint- en verspreide bebouwing vervaagt het regelmatig verspreid kernenpatroon in de Middenruimte. Aan de gewestwegen (N32 en N50) zorgt dit voor verkeersleefbaarheidsproblemen.

De recreatieve mogelijkheden in en rond de steden zijn beperkt.

10 Leieruimte

Deze ruimte omvat de verstedelijkte Leieband tussen Wervik en Waregem. Aan de deels gekanaliseerde Leie heeft zich vanaf de 19e eeuw en vooral in de naoorlogse periode een sterke economische (industriële) ontwikkeling voorgedaan.

De spoorlijn, de autosnelweg E17 en de steenweg N43 (parallele verbindingen tussen Kortrijk en Gent) hebben deze lineaire ontwikkeling versterkt. Vooral voor het wegverkeer is er een nakend conflict tussen de doorstroming van het internationaal wegverkeer en het lokaal (regionaal) verkeer. Na de aanpassing van de Leiedoortocht in Kortrijk heeft deze waterweg de potentie om de belangrijkste as te worden tussen Vlaanderen en het Seinebekken.

De steden Kortrijk, Waregem en Menen hebben een belangrijke verzorgende rol, met Kortrijk als dominant regionaal verzorgingscentrum. Wervik en vooral Wielsbeke kenden ook een sterke groei

van bestaande bedrijven tot grootschalige complexen in de open ruimte. Door deze ontwikkelingen zijn de openheid en de natuurlijke kwaliteiten van de Leievallei systematische teloorgegaan. Voor de leefbaarheid van deze stedelijke ruimte is het van belang dat er voldoende aandacht gaat naar groene ruimten tussen de aaneengesloten bebouwing. Vanuit deze gedachte dient ook voldoende ruimte voorzien te worden voor de recreatieve potenties.

Deze ruimte heeft een grensoverschrijdend aspect naar het Rijselse. Op het Europese niveau wordt de dynamiek van de regio Kortrijk-Rijsel erkend.

II Interfluviumruimte

Het grote open-ruimtegebied ten zuiden van de verstedelijkte Leievallei wordt als een aparte deelruimte beschouwd. De Scheldevallei (provinciegrens) behoort eveneens tot deze ruimte.

De interfluviumruimte wordt gekenmerkt door een open golvend landschap met hoofdzakelijk grondgebonden landbouwactiviteiten. Wegens het aantrekkelijke open landschap in combinatie met een aantal bosgebieden (zoals omgeving Belleghem, Banhoutbos, Tiegemberg, Spitaalsbossen) heeft deze ruimte een groot potentieel voor recreatief medegebruik. Dit laatste loopt over de provinciegrenzen heen richting Vlaamse Ardennen (o.a. Kluisbergen).

De Scheldevallei bevat een verweving van grondgebonden landbouw en natuur (meanders). Rond Avelgem is er nog bedrijvigheid aanwezig geënt op de Schelde. Verdere ontwikkelingen kunnen een bedreiging vormen voor de open ruimte.

Het kanaal Kortrijk-Bossuit heeft vandaag nog een relatief lage economische functie voor enkele watergebonden bedrijven. Het blijft echter een sterk structurerend element dat voor het toeristisch-recreatief gebruik en de natuur potenties biedt.

Het nederzettingpatroon is ten westen van het kanaal geconcentreerd in een aantal kernen. Ten oosten is er meer verspreide bebouwing (zowel woningen en bedrijven) en lintbebouwing, die de landschappelijke kwaliteiten aantast

Kwantitatieve taakstellingen voor het PRS-WV

I Verdeling van het aantal bijkomende woonegelegenheden

I.1 Uitgangspunten vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het RSV raamt in 1991 de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden in West-Vlaanderen voor de planperiode 1991-2007 op 69 248 eenheden. Bij de ruimtelijke verdeling van het aantal bijkomende woonegelegenheden moet, volgens het RSV, de verhouding van het woningenbestand anno 1991 tussen stedelijke gebieden en gemeenten van het buitengebied, ten minste gehandhaafd blijven.

'In 1991 bevond ca. 60 % van de Vlaamse woningvoorraad zich in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren en ca. 40 % bevond zich in de gemeenten die tot het buitengebied worden gerekend'. Voor West-Vlaanderen is deze verhouding 67 % - 33 %.

De provinciale taakstelling is de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden te verdelen naar de geselecteerde structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden, kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau, gemeenten van het buitengebied volgens de opgegeven verdeelsleutel.

I.2 Methodiek

Om het aantal bijkomende woonegelegenheden te verdelen, is een specifieke aanpak nodig. De verdeling gebeurt over stedelijke gebieden en buitengebied. Aangezien de afbakening van stedelijke gebieden nog niet bekend is, moet er een hypothese geformuleerd worden. Deze hypothese laat toe om op basis van het aantal principes en een verdeelmechanisme, het aantal bijkomende woonegelegenheden globaal te verdelen.

I.2.1 Hypothese afbakening stedelijke gebieden

De afbakening van stedelijke gebieden is nog niet bekend. Om de sleutel 67/33 te kunnen toepassen, moet de Provincie een hypothese van afbakening van de stedelijke gebieden voorstellen.

De afbakening van regionaalstedelijke gebieden is een Vlaamse bevoegdheid. Volgens het RSV omvatten regionaalstedelijke gebieden delen van meerdere fusiegemeenten. Hierdoor is het formuleren van een hypothese van afbakening moeilijk. Bij de toedeling van het aantal bijkomende woonegelegenheden wordt er dan ook voor geopteerd om een globaal pakket voor te stellen voor de fusiegemeenten, die geheel of gedeeltelijk behoren tot een regionaal stedelijk gebied.

In tegenstelling tot de regionaalstedelijke gebieden, behoren de kleinstedelijke gebieden in West-Vlaanderen volgens het RSV tot één fusiegemeente. Het formuleren van een hypothese voor de afbakening in functie van het wonen is dan ook eenvoudiger. Als hypothese van afbakening worden de NIS-agglomeraties genomen. Het NIS heeft op basis van statistische sectoren woonkernen of morfologische agglomeraties afgebakend. De definitie is opgenomen in de begrippenlijst van het RSV (p. 572): "Een woonkern of morfologische agglomeratie is het landschapsdeel dat aaneensluitend bebouwd is door huizen met hun hovingen, openbare gebouwen, kleine industriële of handelsuitrustingen met inbegrip van de tussenliggende verkeerswegen, parken, sportterreinen enz. Het wordt begrensd door landbouwgrond, bossen, braak en woeste gronden waartussen zich eventueel een 'verspreide bebouwing' bevindt."

Deze hypothese van afbakening van kleinstedelijke gebieden gebeurt enkel in functie van de taakstelling van de verdeling van bijkomende woonegelegenheden en hoeft geenszins als basis te worden genomen voor het afbakeningsproces.

1.2.2 Principes

Bij de verdeling van de behoefte van het aantal bijkomende woonegelegenheden worden volgende principes gehanteerd:

toebedelen op basis van huishoudens

Voor de toebedeling wordt uitgegaan van particuliere huishoudens en niet van het aantal woonegelegenheden. Het toebedeeld aantal stemt overeen met wat nodig is om het aantal gezinnen op te vangen. Eén gezin komt overeen met één woonelegenheden.

het voorzien van de eigen woonbehoefte

Bij de verdeling van de behoefte van het aantal bijkomende woonegelegenheden is de opvang van de eigen groei per regionale woningmarkt een uitgangspunt. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat in principe ieder inwoner van een regionale woningmarkt moet kunnen worden gehuisvest. Dit hoeft niet per gemeente, gezien de grotere mobiliteit van gezinnen (gezinsmigratie).

selecties van hoofddorpen en woonkernen

Bij de verdeling van het aantal bijkomende woonegelegenheden is de selectie van stedelijke gebieden, hoofddorpen en woonkernen bepalend. De toename van het aantal gezinnen in niet-geselecteerde kernen en vanuit de verspreide woningen wordt opgevangen in stedelijke gebieden en hoofddorpen.

evenwicht tussen duidelijkheid en flexibiliteit

Een effectief pakket voor bijkomende woonegelegenheden wordt voorzien:

- globaal voor alle fusiegemeenten, die geheel of gedeeltelijk behoren tot een regionaalstedelijk gebied. Een verdere verdeling dient in overleg te gebeuren met het Vlaamse Gewest en hangt af van de afbakening van de regionaalstedelijke gebieden.
- per fusiegemeente, die niet geheel of gedeeltelijk behoort tot regionaalstedelijk gebied.

Een reservegedeelte van 20 % van de geraamde bijkomende behoefte wordt voorlopig op het provinciale niveau gehouden. Na verloop van tijd zijn er mogelijke ontwikkelingen die bijstelling vereisen. Het valt ook niet uit te sluiten dat aan een gemeente om heel specifieke redenen nog een surplus aan woonegelegenheden wordt toegekend. Bij het gebruiken van dit provinciaal reservepakket zal tevens bijzondere aandacht besteed worden aan de sociale dimensie van de huisvestingsmarkt.

1.2.3 Verdelingsmechanisme

In **bijgevoegde schema** worden de verschillende stappen aangegeven om de geraamde behoefte aan bijkomende woonegelegenheden te verdelen over de fusiegemeenten die geheel of gedeeltelijk behoren tot regionaalstedelijke gebieden, de fusiegemeenten met structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden of kleinstedelijke gebieden van provinciaal niveau en de fusiegemeenten in het buitengebied.

Stap 1: opsplitsing in drie delen

Het RSV geeft de geraamde behoefte aan bijkomende woonegelegenheden aan. Voor West-Vlaanderen bedraagt dit 69 248 bijkomende woonegelegenheden voor de planperiode 1991-2007.

Het aantal bijkomende woonegelegenheden wordt verdeeld in drie gedeelten:

1. Een trend-gedeelte (30 %) of 20 774 bijkomende woonegelegenheden
2. Een sturend gedeelte (50 %) of 34 624 bijkomende woonegelegenheden
3. Een reservegedeelte (20 %) of 13 850 bijkomende woonegelegenheden

Het is de bedoeling om enerzijds aan elke fusiegemeente een aantal woonegelegenheden toe te kennen op grond van de huidige demografische ontwikkeling, vandaar het trend-gedeelte¹²⁴. Anderzijds moet de trendbreuk uit het RSV gerealiseerd worden via de selectie van hoofddorpen en

woonkernen in het buitengebied, vandaar het sturend gedeelte
Na verloop van tijd zijn er mogelijk ontwikkelingen die bijstelling vereisen. Het valt ook niet uit te sluiten dat aan een gemeente om heel specifieke redenen nog een surplus aan woongelegenheden wordt toegekend, vandaar het reservegedeelte.

Stap 2: uitwerking per deel

Het trendgedeelte wordt verdeeld over de fusiegemeenten op basis van hun aandeel in de evolutie 1991-2007 van het aantal huishoudens. Hierbij wordt uitgegaan van particuliere huishoudens (niet van woongelegenheden) en van twee prognoses, de MIRA-2-prognose (Milieurapport) en de WES-prognose (West-Vlaams Economisch Studiebureau). De optie bij de prognose gaat naar particuliere huishoudens, omdat er te weinig gegevens zijn over woongelegenheden (tenzij dan voor 1991: de Volks- en Woningtelling). De twee prognoses worden ingebouwd omdat de ene de huidige trend aanhoudt (d.i. een prognose die de huidige verhoudingen in migraties doortrekt naar de toekomst) en de andere rekening houdt met een gesloten bevolking (d.i. een prognose die de eigen groei weergeeft). De MIRA-2-prognose voldoet aan de eerste voorwaarde. Ze voorspelt ook het aantal bijkomende gezinnen overeenkomstig het aantal bijkomende woningen uit de woningprognose in het RSV. De WES-prognose houdt rekening met de gesloten bevolking.

Het sturend gedeelte wordt verdeeld over de geoperationaliseerde regionale woningmarkten (omschrijving op het fusiegemeentelijke niveau) op basis van hun aandeel in de evolutie 1991-2007 van het aantal huishoudens. Per regionale woningmarkt worden het aantal bijkomende woongelegenheden verdeeld volgens de omvang van het aantal huishoudens in 1991 van stedelijke gebieden en de selectie in het buitengebied. Een bijsturing wordt doorgevoerd om de vermelde verdeelsleutel 67 % stedelijke gebieden en 33 % buitengebied te respecteren. Per fusiegemeente wordt dan de som gemaakt volgens het aandeel in stedelijk gebied en/of de geselecteerde kernen in de fusiegemeente.

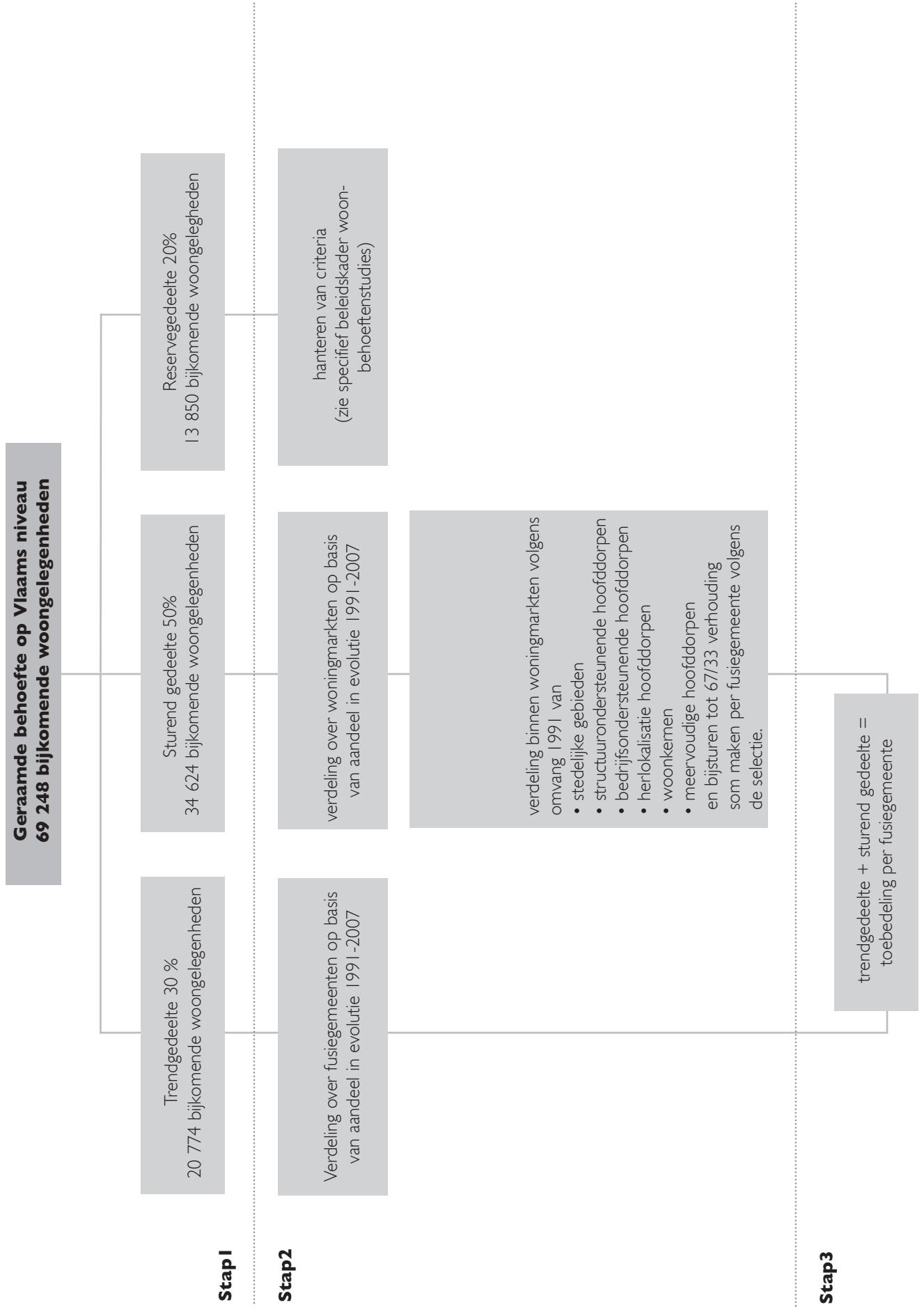
Het reservegedeelte wordt op het provinciale niveau gehouden in een provinciaal reservepakket. De specifieke beleidskaders (cf. gemeentelijke woonbehoeftestudie) geven het gebruik van dit provinciaal reservepakket aan.

Stap 3: toebedeling per fusiegemeente

Per fusiegemeente wordt het trendgedeelte en het sturend gedeelte opgeteld. Hiermee wordt 80 % van de geraamde bijkomende woongelegenheden verdeeld over de fusiegemeenten.

¹²⁴ Het trendgedeelte is bepaald op 30 %: de helft zou, met het oog op de realisering van de trendbreuk, te veel zijn; 10 % zou eigenlijk niets voorstellen.

Verdelingsmechanisme bijkomende woonegelegenheden, planperiode 1991-2007





1.3 Het aantal bijkomende woonegelegenheden per fusiegemeente

1.3.1 Scenario I : conform het RSV en in afwachting van een mogelijke herziening ervan

1.3.1.1 Fusiegemeenten en regionaalstedelijke gebieden

De fusiegemeenten, die geheel of gedeeltelijk behoren tot een regionaalstedelijk gebied, krijgen een gemeenschappelijk pakket bijkomende woonegelegenheden voor de planperiode 1991-2007. Dit toebedeelde aantal woonegelegenheden komt zowel uit het pakket van de 67 % , bedoeld voor de stedelijke gebieden en uit het pakket van de 33 %, bedoeld voor de buitengebiedgedeelten van deze fusiegemeenten.

Dit gemeenschappelijk pakket is 80 % van de geraamde behoefte (zie 1.2.3) aan bijkomende woonegelegenheden voor de planperiode 1991-2007. Fusiegemeenten, die geheel of gedeeltelijk behoren tot een regionaalstedelijk gebied, moeten hun aandeel uit dit gemeenschappelijk pakket toebedeeld krijgen.

De verdeling per fusiegemeente kan pas na afbakening van de regionaalstedelijke gebieden door het Vlaamse Gewest. De Vlaamse overheid stelt ook het aantal bijkomende woonegelegenheden per regionaalstedelijk gebied vast.

Regionaalstedelijk gebied	Fusiegemeenten	toebedeling aantal bijkomende woonegelegenheden 1991-2007
Brugge	Brugge, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem	9 200
Kortrijk	Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Wevelgem en Zvevegem	9 600
Oostende	Bredene, Middelkerke, Oostende	4 900
Roeselare	Ingelmunster, Izegem, Roeselare	4 900

1.3.1.2 Fusiegemeenten waarin kleinstedelijke gebieden gesitueerd zijn

Fusiegemeenten waar een kleinstedelijk gebied deel van uitmaakt, krijgen een globaal pakket bijkomende woonegelegenheden toebedeeld. Het pakket bijkomende woonegelegenheden is 80 % van de geraamde behoefte per fusiegemeente voor de planperiode 1991-2007. Binnen het afgebakend stedelijk gebied van deze fusiegemeente moet een minimum percentage van dit aantal bijkomende woonegelegenheden worden gerealiseerd. De gemeente kan zelf bepalen of zij een hoger percentage wil realiseren.

Fusiegemeentetoebedeling aantal bijkomende woonegelegenheden 1991-2007	minimaal percentage te realiseren in af te bakenen stedelijk gebied ¹²⁵
Blankenberge	1 250 100 %
Diksmuide	725 75 %
Ieper	1 550 85 %
Knokke-Heist	1 775 95 %
Menen	1 200 75 %
Poperinge	800 85 %
Tielt	1 000 95 %
Torhout	1 275 100 %
Veurne	525 95 %
Waregem	2 100 80 %

¹²⁵ Universiteit Gent, prof. dr. P. Saey en lic. N. Van Nuffel, toebedeling bijkomende woningen, maart 2000. Deze afbakening van de stedelijke gebieden is een hypothese enkel met betrekking tot de taakstelling van toebedeling bijkomende woonegelegenheden.

1.3.1.3 Fusiegemeenten van buitengebied

Het toebedeelde pakket bijkomende woongelegenheden komt vooris 80 % van de geraamde behoefte van bijkomende woongelegenheden per fusiegemeente voor de planperiode 1991-2007.

Fusiegemeente	toebedeling aantal bijkomende woongelegenheden 1991-2007	Fusiegemeente	toebedeling aantal bijkomende woongelegenheden 1991-2007
Alveringem	90	Lichtervelde	350
Anzegem	700	Lo-Reninge	80
Ardooie	400	Mesen	40
Avelgem	390	Meulebeke	420
Beernem	570	Moorslede	440
De Haan	820	Nieuwpoort	580
Dentergem	250	Oostrozebeke	390
De Panne	510	Oudenburg	590
Gistel	610	Pittem	240
Heuvelland	290	Ruiselede	220
Hooglede-G	390	Spiere-Helkijn	50
Houthulst	310	Staden	410
Ichtegem	680	Vleteren	60
Koekelare	400	Wervik	530
Koksijde	400	Wielsbeke	500
Kortemark	350	Wingene	525
Langemark-P	270	Zonnebeke	390
Ledegem	280	Zuienkerke	80
Lendeledede	120		

1.3.1.4 Het provinciaal reservepakket

Een reservegedeelte van 20 % bijkomende woongelegenheden wordt op het provinciale niveau gehouden. Criteria en procedure zijn vastgelegd hoe gemeenten kunnen putten uit het provinciaal reservepakket. Hierbij wordt de Vlaamse verdeelsleutel 67 % - 33 % gerespecteerd.

1.3.2 Scenario 2 : uitgaande van een herziening van het RSV

1.3.2.1 Probleemstelling ten aanzien van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wil de voortdurende toename van het wonen buiten de stedelijke gebieden tegengaan. Algemene doelstelling is daarbij de in 1991 bestaande verhouding van het wonen in de stedelijke gebieden tot die in het buitengebied minstens te behouden.

Volgens het RSV bevond zich in 1991 circa 60 % van de Vlaamse woningvoorraad in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot de stedelijke gebieden behoren, en circa 40 % bevond zich in de gemeenten die tot het buitengebied worden gerekend (RSV, richtinggevend gedeelte, p. 354). Voor West-Vlaanderen is volgens het RSV deze verhouding 67-33 %, dus met een groter aandeel van 'stedelijk wonen' dan voor Vlaanderen. Deze provinciale verhouding staat in de bindende bepalingen van het RSV.

De provinciale verhouding 67-33 % in het RSV is berekend op basis van administratieve grenzen van gemeenten die - al dan niet volledig - behoren tot stedelijk gebieden en de administratieve grenzen van gemeenten die - volledig - tot het buitengebied behoren. Uit onderzoek (Universiteit Gent, prof. dr. P. Saey) blijkt dat, de verhouding van de woningvoorraad anno 1991, bij een hypothese van afbakening van de stedelijke gebieden en het buitengebied 55 - 45 % bedraagt. Dit betekent voor West-Vlaanderen een verschil van 12 % tussen norm en toepassing (zie schema hieronder).

Op basis van consultatierondes in het kader van de opmaak van het PRS-WV en dit bijkomend onderzoek, is het wenselijk om de sleutel toe te passen op een hypothese van afbakening van stedelijke gebieden, die overeenstemt met de in het RSV gehanteerde administratieve gemeentegrenzen waarmee de verdeelsleutel is ontworpen.

Schematische weergave van de problematiek toebedeling bijkomende woongelegenheden

Ruimtelijke opdeling van West-Vlaanderen	aandeel in West-Vlaamse woonvoorraad in 1991	wijze waarop de verdeelsleutel voor bijkomende woongelegenheden voor West-Vlaanderen is berekend in het RSV	toepassing verdeelsleutel bijkomende woongelegenheden volgens strikte interpretatie RSV
concrete hypothese van afbakening van stedelijke gebieden in West-Vlaanderen ¹²⁶	55%		67%
deel van het buitengebied van de gemeenten die gedeeltelijk tot een stedelijk gebied behoren	12%	67%	
gemeenten volledig in buitengebied gelegen	33%	33%	33%

1.3.2.2 Bij een herziening van het RSV

De provincieraad van West-Vlaanderen is vragende partij om het RSV te wijzigen voor de bovenvermelde geschetste problematiek op te lossen. Dit kan door de sleutelverdeling van de bijkomende woongelegenheden 67 % stedelijk gebied - 33 % buitengebied op een andere gebiedsomschrijving te laten toepassen. De 67 % zou toegepast kunnen worden op een gebiedsomschrijving, die overeenstemt met de in het RSV gehanteerde administratieve gemeentegrenzen waarmee de verdeelsleutel is ontworpen.

Dit betekent bij deze herziening van het RSV dat binnen het provinciaal reservepakket woongelegenheden verschuiven van het stedelijk gebied naar het buitengebied. Na een wijziging van het RSV kunnen deze bijkomende woongelegenheden voor het buitengebied herverdeeld worden tussen de buitengebiedgemeenten volgens de gehanteerde methodiek.

¹²⁶Universiteit Gent, prof. dr. P. Saey en lic. N. Van Nuffel, toebedeling bijkomende woningen, maart 2000. Deze afbakening van de stedelijke gebieden is een hypothese enkel met betrekking tot de taakstelling van toebedeling bijkomende woongelegenheden.

2 Verdeling van bijkomende ruimte voor bedrijventerreinen

2.1 Uitgangspunten vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen tussen 1994 en 2007 wordt door het RSV voor West-Vlaanderen berekend op 2 037 ha¹²⁷. Het aanbod dat beschikbaar was in 1994 moet daar nog van afgetrokken worden.

Van deze nieuwe bedrijventerreinen is minimaal 76 % bestemd voor de economische knooppunten (voor lokale en regionale bedrijventerreinen) en maximaal 24 % voor de gemeenten buiten de economische knooppunten (voor lokale bedrijventerreinen). Bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven kunnen in beide categorieën gemeenten voorkomen. Het Vlaamse Gewest maakt een doorberekening van de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen naar de regionaalstedelijke gebieden. De Provincie doet dit voor de kleinstedelijke gebieden, de specifieke economische knooppunten en de gemeenten buiten de economische knooppunten (de zogenaamde provinciale taakstelling vanuit het RSV).

2.2 Methodiek

Voor de doorberekening van de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen naar de economische knooppunten en de gemeenten buiten de economische knooppunten, wordt een verdelingsmechanisme gehanteerd. In afwachting van de visievorming op de stedelijke gebieden (afbakingsprocessen) en op de specifieke economische knooppunten, is dit te beschouwen als een toetsingskader.

2.2.1 Principes voor de verdeling van de ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen

De volgende principes liggen ten grondslag aan het verdelingsmechanisme.

Toebedeling naar de economische knooppunten verhoudingsgewijs volgens de schaalniveaus

Op basis van de bestaande verhoudingen tussen de economische knooppunten, wordt een pakket bedrijventerreinen afgezonderd voor de regionaalstedelijke gebieden. Over dit pakket heeft het Vlaamse Gewest bevoegdheid. Zo kan de Provincie het pakket bedrijventerreinen waarover ze bevoegdheid heeft, toebedelen naar de kleinstedelijke gebieden en de specifieke economische knooppunten.

Evenwicht tussen duidelijkheid en flexibiliteit

Elke gemeente moet weten wat haar effectieve taakstelling is inzake bedrijventerreinen. Alle economische knooppunten en overige gemeenten krijgen een **effectief pakket** toebedeeld voor de planperiode. Voor de uitwerking van de gewenste ruimtelijke economische structuur van deze gemeenten kan worden vertrokken van dit effectieve pakket. Het adequate gebruik en de effectieve lokalisering van dit pakket moet onderbouwd en beargumenteerd zijn in de afbakening van de stedelijke gebieden, de ruimtelijk-economische visies op specifieke economische knooppunten, de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen of de sectorale BPA's.

Het **reservepakket**¹²⁸ moet eventueel bijkomende economische dynamiek opvangen, aan extra ruimtevragen voor specifieke bedrijventerreinen voldoen of voor een aanvulling zorgen als beschik-

¹²⁷ Alle in deze tekst genoemde oppervlaktes betreffen nettowaarden, tenzij anders vermeld. De nettowaarde is de terreinoppervlakte die ingenomen wordt door bedrijven, zonder weginfrastructuur e.d.

¹²⁸ In het toebedelingsmechanisme worden tijdens diverse stappen reservepakketten afgesplitst. De som van deze reservepakketten vormt het provinciaal reservepakket bedrijventerreinen.

bare bedrijventerreinen opgebruikt zijn. Het gebruik van dit pakket moet eveneens onderbouwd worden bij de afbakening van de stedelijke gebieden, de ruimtelijk-economische visies op specifieke economische knooppunten, de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen of de sectorale BPA's. De toewijzing van dit reservepakket is een taak van de provinciale overheid die daartoe een aantal evaluatiecriteria hanteert zoals de realisatie- en bezettingsgraad van de bedrijventerreinen (zie specifieke beleidskaders).

Onevenwicht vermijden in de ruimtebalans

Voor de economische knooppunten en de overige gemeenten wordt de toebedeelde ruimte voor nieuwe bedrijventerreinen afgemeten aan het reeds ontwikkelde aanbod. Zo ontstaat voor de bedrijvigheid een ruimtebalans die gehanteerd kan worden als een toetsingskader. Dit in afwachting van de afbakening van de stedelijke gebieden en de uitwerking van de ruimtelijk-economische visies op de specifieke economische knooppunten en de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Volgens de bindende bepalingen van het RSV (conform het besluit van de Vlaamse Regering van 23.09.1997) moeten alle bestemmingswijzigingen m.b.t. bedrijvigheid die sedert 1.1.1994 verwezenlijkt werden, in de ruimtebalans opgenomen worden. In West-Vlaanderen worden heel wat bestemmingswijzigingen gerealiseerd voor de bij aanvang van de planperiode bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen. Daarvan moeten dan en de oppervlaktes van de bestaande bedrijfsvoering en de oppervlaktes van de uitbreidingen als nieuw gecreëerd aanbod beschouwd worden. Hierdoor is de ruimtebalans niet in evenwicht: de toegekende behoefte aan bedrijventerreinen gaat immers niet alleen naar nieuwe activiteiten, maar wordt ook ingevuld voor reeds bestaande activiteiten. Bij een herziening van het RSV is een bijstelling ter oplossing van deze problematiek dan ook nodig. Daarom worden voor deze taakstelling en de bepaling van de ruimtebalans, twee scenario's voorgesteld:

- 'Scenario 1': conform het RSV en in afwachting van een mogelijke herziening ervan;
- 'Scenario 2': bij een herziening van het RSV die een bijstelling van scenario 1 mogelijk maakt. Dit scenario houdt in dat de bestemmingswijzigingen ter bestendiging van de bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen niet in de ruimtebalans verrekend moeten worden.

2.2.2 Verdelingsmechanisme

In de verdeling van de ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen over de economische knooppunten en de gemeenten buiten de economische knooppunten, zijn een aantal stappen te onderscheiden. Dit wordt schematisch voorgesteld op de volgende figuur. Ook de doorberekening in relatieve en absolute cijfers voor West-Vlaanderen wordt daarbij weergegeven. Alle vermelde oppervlaktes betreffen nettowaarden, tenzij anders vermeld. De nettowaarde is de terreinoppervlakte die ingenomen wordt door bedrijven, zonder weginfrastructuur e.d.

Verdelingsmechanisme voor nieuwe bedrijventerreinen in West-Vlaanderen (periode 1994-2007): zie **schema** op de volgende pagina

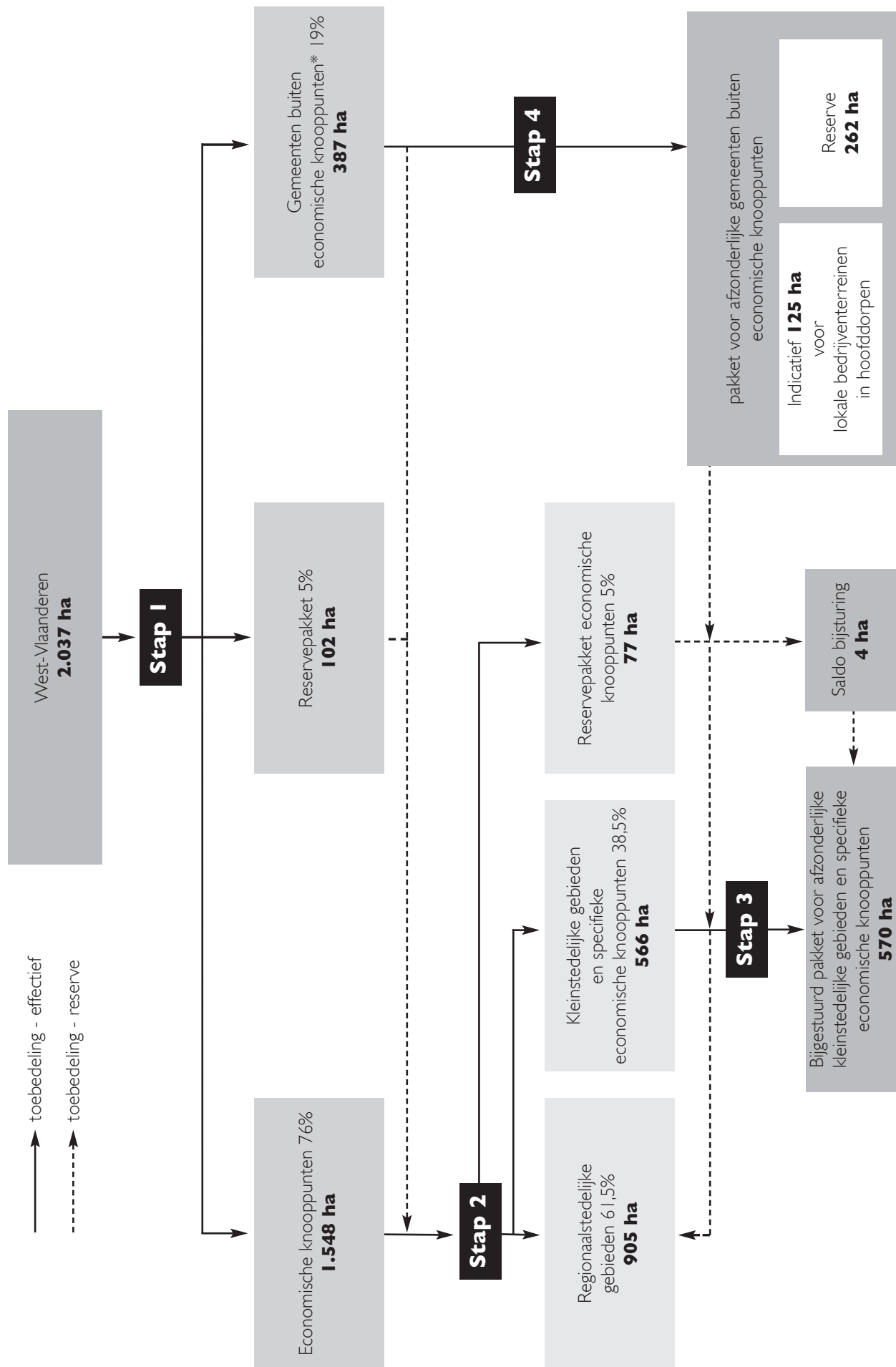
Hierna worden de verschillende stappen met hun doorberekening beschreven.

Stap 1: toebedeling naar de economische knooppunten en de gemeenten buiten de economische knooppunten

Het uitgangspunt is de verhouding opgegeven in het RSV voor de af te bakenen nieuwe bedrijventerreinen (2 037 ha) tussen de economische knooppunten en de gemeenten daarbuiten. Voor de provincie West-Vlaanderen zijn mogelijke verhoudingen aangegeven van 81/19 en 76/24. Deze verhoudingen kunnen worden versterkt ten voordele van de economische knooppunten.

Naast de effectieve toebedeling naar de economische knooppunten en de overige gemeenten, wordt ook een eerste reservepakket aangeduid. Dit kan worden ingezet voor de toebedeling van bedrijventerreinen naar economische knooppunten of naar de overige gemeenten in het buitengebied. Dit hangt bijvoorbeeld af van toekomstige economische ontwikkelingen in een economisch

Verdelingsmechanisme voor nieuwe bedrijventerreinen, periode 1994-2007



knooppunt of in een hoofddorp (zie beleidskader 'ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen').

In het verdelingsmechanisme wordt aldus de volgende opsplitsing gemaakt:

- 76 % wordt toebedeeld aan de economische knooppunten (1 548 ha);
- 19 % wordt toebedeeld aan de gemeenten buiten de economische knooppunten (387 ha);
- 5 % wordt toegewezen als een reservepakket (102 ha).

Stap 2: toedeling naar de economische knooppunten

Op basis van de bestaande verhoudingen tussen de economische knooppunten, wordt een pakket bedrijventerreinen afgezonderd voor de regionaalstedelijke gebieden waar het Vlaamse Gewest bevoegdheid over heeft. Dit laat toe om het pakket bedrijventerreinen waarover de Provincie bevoegdheid heeft, verder toe te delen naar de kleinstedelijke gebieden en de specifieke economische knooppunten (zie stap 3).

Een bijkomende optie is het voorzien van een reservepakket voor de economische knooppunten van 5 %. Dit reservepakket zal in de eerste plaats ingezet worden om het berekende basispakket (zie volgende stap) voor de economische knooppunten bij te sturen.

In het verdelingsmechanisme wordt aldus de volgende opsplitsing gemaakt:

- 5 % wordt toegewezen als een reservepakket (77 ha).

Na afsplitsing van dit reservepakket blijft nog 1 471 ha over die als volgt verdeeld wordt:

- 61,5 % wordt toebedeeld aan de regionaalstedelijke gebieden (905 ha);
- 38,5 % wordt toebedeeld aan de kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten (566 ha);

Voor de verdeling tussen de regionaalstedelijke gebieden aan de ene kant en de kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten aan de andere kant is een verdeelsleutel gehanteerd op basis van de tewerkstelling. Voor de tewerkstelling werden de economische sectoren in rekening gebracht die in hoofdzaak op bedrijventerreinen gelokaliseerd zijn¹²⁹. De (bezoldigde) tewerkstelling op de haventerreinen is hierbij buiten beschouwing gelaten. Het gewicht is dus niet bepaald op basis van de totale bezoldigde tewerkstelling¹³⁰ (gegevens over tewerkstelling; zie elders in het Informatief Gedeelte).

Stap 3: toedeling naar ieder kleinstedelijk gebied en specifiek economisch knooppunt

In de eerste plaats wordt een **basispakket** toegedeeld. Dit is gebaseerd op het aandeel van de werkgelegenheid (volgens gecorrigeerde tewerkstellingsgegevens, zoals vermeld) van ieder kleinstedelijk gebied en specifiek economisch knooppunt.

Op het basispakket van de kleinstedelijke gebieden wordt een **bijsturing** toegepast op grond van de gewenste ruimtelijke rol en de potenties voor de economische ontwikkeling. Het basispakket na de bijsturing vormt dan het **effectief pakket** dat aan een economisch knooppunt wordt toegewezen.

De bijsturing heeft tevens als doel het aanbodbeleid inzake regionale bedrijventerreinen wat meer te ondersteunen in de kleinstedelijke gebieden dan in de specifieke economische knooppunten, aangezien hun rol voor het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid los staat van clustervorming of endogene ontwikkelingen. Voor de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden (leper, Tielt en Waregem) is dit 20 % van het basispakket (met een maximum van 15 ha). Voor de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau (Veurne, Torhout, Menen, Poperinge en Diksmuide) bedraagt de bijsturing 10 % (met een minimum van 5 ha). In de Kustruimte wordt ervoor geopteerd om de mogelijke rol van de bedrijvigheid niet te ontwikkelen zoals bij de overige kleinstedelijke gebieden. Dit betekent dat voor Knokke-Heist en Blankenberge een effectief pakket (maximum 10 ha) wordt toebedeeld dat kan voorzien in de behoefte vanuit de aanwezige bedrijvigheid.

Het effectief pakket voor de stedelijke gebieden bevat ook het pakket lokale bedrijventerreinen die kunnen voorkomen in de buitengebieddelen van de gemeenten die slechts voor een deel tot het stedelijk gebied zullen behoren. Ook het effectief pakket dat toebedeeld wordt aan de specifieke economische knooppunten moet in principe de volledige behoefte voor deze gemeenten dekken. Voor de mogelijke lokale bedrijventerreinen in de hoofddorpen van de gemeenten die slechts gedeel-

¹²⁹ Hiervoor werd een selectie gemaakt van de economische activiteiten die grosso modo op bedrijventerreinen gelokaliseerd zijn. Deze selectie gebeurt aan de hand van NACE2-codes (1992), waarbij grote sectoren als de land- en tuinbouw, de ontginningen, de publieke sector en delen van de secundaire en tertiaire sector werden uitgesloten.

¹³⁰ Globaal komt in deze 'gecorrigeerde' toedeling het gewicht van vooral industriële economische activiteiten en ondersteunende tertiaire activiteiten (zoals transport) sterker naar voren. Het zijn evenwel ook deze activiteiten die de vraag naar bedrijventerreinen invullen.

telijk behoren tot de stedelijke gebieden evenals van de hoofddorpen in de gemeenten die aangewezen zijn als specifieke economische knooppunten, wordt verwezen naar de nederzettingsstructuur. Een analoge redenering geldt voor de buitengebieddelen van de gemeenten die geselecteerd zijn als regionaalstedelijk gebied.

Stap 4: toebedeling naar de gemeenten buiten de economische knooppunten

Op basis van de selectie van de hoofddorpen (zie nederzettingsstructuur) in de gemeenten die volledig gesitueerd zijn in het buitengebied, kan indicatief een pakket lokale bedrijventerreinen toebedeeld worden. Dit bedraagt 125 ha op basis van gemiddeld 5 ha voor de structuurondersteunende, bedrijfsondersteunende en meervoudige hoofddorpen en gemiddeld 3 ha voor de herlokalisatiehoofddorpen.

In het verdelingsmechanisme wordt aldus de volgende opsplitsing gemaakt van de 387 ha bedoeld voor het buitengebied:

- 125 ha wordt toebedeeld voor lokale bedrijventerreinen in de hoofddorpen;
- 262 ha wordt toegewezen als reserve, die zowel voor het buitengebied als voor de economische knooppunten kan worden bestemd (zie beleidskader 'ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen').

2.3 Toebedeling van de ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen naar elke gemeente en vergelijking met het aanbod¹³¹

2.3.1 Scenario 1: conform het RSV en in afwachting van een mogelijke herziening ervan

Alle vermelde oppervlaktes betreffen nettowaarden, tenzij anders vermeld, en zijn uitgedrukt in ha. De nettowaarde is de terreinoppervlakte die ingenomen wordt door bedrijven, zonder weginfrastructuur e.d. De periodes worden uitgedrukt in jaren. Wanneer een periode genoemd wordt van het ene tot het andere jaar; dan wordt bedoeld vanaf 1 januari van dat ene jaar tot 1 januari van dat andere jaar. De toestand in een bepaald jaar betreft eveneens de toestand op 1 januari van dat jaar.

De gegevens in de volgende tabel worden opgesplitst naar de economische knooppunten. Uitzondering hierop vormen de regionaalstedelijke gebieden, waar een totaalcijfer wordt weergegeven. Over dit pakket is het Vlaamse Gewest bevoegd. Ook voor de hoofddorpen in de gemeenten die volledig voorkomen buiten de economische knooppunten, wordt in de tabel enkel een totaalcijfer weergegeven. Voor de namen van de geselecteerde hoofddorpen waar lokale bedrijventerreinen aangelegd kunnen worden, wordt hier verwezen naar de nederzettingsstructuur (zie richtinggevend deel).

In de volgende tabel wordt de ruimtebalans voor de bedrijventerreinen weergegeven. Onderstaand schema geeft daarvan een schematische voorstelling; de nummers komen overeen met de nummers in de kolommen.

Schematische voorstelling ruimtebalans (uitleg nummers: zie uitleg kolomnummers)



¹³¹ Bron: WES (1999). Scenario voor de toebedeling van het pakket bedrijventerreinen West-Vlaanderen. Studie uitgevoerd door het WES in opdracht van het Provinciebestuur van West-Vlaanderen en in samenspraak met de Provinciale Planologische Dienst, 95 p.

Tabel: Ruimtebalans bedrijventerreinen op 1/1/1999, nettowaarden (behalve in kolom 7) uitgedrukt in ha (Bron: eigen verwerking op basis van: WES (1999). Scenario voor de toebedeling van het pakket bedrijventerreinen West-Vlaanderen, 95 p.)

Kolom 1: toebedeling van de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen

Kolom 2: beschikbaar aanbod aan bedrijventerreinen in 1994

Kolom 3: nieuw bestemd aanbod aan bedrijventerreinen 1994-1999

Kolom 4: ruimtebalans bedrijventerreinen op 1/1/1999

Kolom 5: nog te bestemmen bedrijventerreinen tussen 1999 en 2007

Kolom 6: afname van het provinciaal reservepakket op 1/1/1999

Kolom 7: beschikbaar aanbod op 1/1/1999

(*) : nog toe te wijzen reservepakket

Uitvoeriger uitleg van de kolommen: zie uitleg na deze tabel.

	1	2	3	4	5	6	7
Totaal regionaalsted. gebieden	904	432	359	113	181	68	611
Kleinstedelijke gebieden (=KSG)							
A. Structuurondersteunende KSG							
leper	63	57	30	-24	0	24	83
Tielt	42	5	41	-4	0	4	27
Waregem	105	1	92	12	12	-	0
Knokke-Heist	10	0	8	2	2	-	10
Totaal structuurond. Ksg	220	63	171	-14	14	28	120
B. KSG op provinciaal niveau							
Veurne	27,5	13	10	4,5	4,5	-	12
Torhout	25	0	0	25	25	-	0
Menen	47,5	35	24	-11,5	0	11,5	36
Poperinge	25	16	0	9	9	-	1
Diksmuide	20	1	31	-12	0	12	38
Blankenberge	5	9	0	-4	0	4	9
Totaal KSG op provinciaal niveau	150	74	65	11	38,5	27,5	96
Totaal kleinstedelijke gebieden	370	137	236	-3	52,5	55,5	216
Spec. econom. knooppunten (=SPEK)							
Kortemark	15	0	3	12	12	-	0
Wervik	15	0	20	-5	0	5	6
Anzegem	22,5	0	6	16,5	16,5	-	9
Avelgem	7,5	16	2	-10,5	0	10,5	5
Hooglede	15	5	30	-20	0	20	3
Staden	20	0	25	-5	0	5	0
Ardooie	22,5	0	65	-42,5	0	42,5	0
Meulebeke	20	1	25	-6	0	6	0
Wielsbeke	42,5	3	109	-69,5	0	69,5	3
Wingene	12,5	5	40	-32,5	0	32,5	
Nieuwpoort	7,5	0	6	1,5	1,5	-	9
Totaal SPEK	200	30	331	-161	30	191	71
Totaal KSG en SPEK	570	167	567	-164	82,5	246,5	287
Overige gemeenten buitengebied (**)	125	53	133	-61	0	61	48
Reserve	438			438	62,5(*)		
West-Vlaanderen	2 037	652	1 059	326	326	375,5	946

(**)De resultaten bij 'Overige gemeenten buitengebied' zijn verkregen door vergelijking van de totaalcijfers van al deze gemeenten samen. Daardoor zijn de cijfers voorkomend in kolom 5 en 6 voor deze categorie gemeenten wellicht onderschat (en daarom in kolom 5 en 6 cursief weergegeven).

In de tabel hebben de verschillende kolommen de volgende betekenissen.

Kolom 1: toedeling van de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen

Dit betreft de verdeling van de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen van de taakstelling voor West-Vlaanderen vanuit het RSV. Per economisch knooppunt wordt aldus een **effectief pakket** toegewezen voor de periode 1994-2007 (cf. 2.2.2. Verdelingsmechanisme, stap 3).

Kolom 2: beschikbaar aanbod aan bedrijventerreinen in 1994

Dit betreft de oppervlakte aan bedrijventerreinen die beschikbaar was in bestemmingsplannen (gewestplannen en gemeentelijke plannen van aanleg)¹³².

Kolom 3: nieuw bestemd aanbod aan bedrijventerreinen 1994-1999

Dit omvat alle bestemmingswijzigingen m.b.t. bedrijvigheid die sedert 1.1.1994 door plannen van aanleg verwezenlijkt werden.

Kolom 4: ruimtebalans bedrijventerreinen op 1/1/1999

Dit betreft het verschil tussen het effectief toebedeeld pakket en het beschikbaar aanbod van 1994 en het bestemd aanbod van de periode 1994-1999 (Kolom 4 = kolom 1 - kolom 2 - kolom 3).

Bij een positief resultaat kan een gemeente nog aanspraak maken op bijkomende bedrijventerreinen (zie kolom 5). Bij een negatief resultaat moet het provinciaal reservepakket aangesproken worden (zie kolom 6).

Kolom 5: nog te bestemmen bedrijventerreinen tussen 1999 en 2007

Dit betreft de oppervlaktes die nog bijkomend bestemd kunnen worden als regionale en lokale bedrijventerreinen. Dit toegewezen pakket aan de economische knooppunten of gemeenten kan pas ontwikkeld worden als de behoefte daarvoor aangetoond wordt (bij afbakening van stedelijke gebieden, ruimtelijk-economische visies op specifieke economische knooppunten, gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, sectorale BPA's).

Wat nog resteert aan reservepakket wordt aangegeven met het symbool (*). Dit kan in aanmerking komen voor bijkomende gemeentelijke behoeften (zie RG, specifiek beleidskader 'Provinciaal reservepakket bedrijventerreinen').

Kolom 6: afname van het provinciaal reservepakket op 1/1/1999

Dit betreft de oppervlaktes aan bedrijventerreinen die van het provinciaal reservepakket afgenomen moeten worden, omdat er al meer bestemd werd in plannen van aanleg, dan er werd toegewezen. De ruimtebalans voor de betreffende gemeenten is op 1/1/1999 negatief.

Kolom 7: beschikbaar aanbod op 1/1/1999

Dit betreft het aanbod aan bedrijventerreinen dat reeds bestemd is op plannen van aanleg en al dan niet bouwrijp is. Het cijfer is de som van een nettowaarde (wat bouwrijp is) met een brutowaarde (wat niet-bouwrijp is).

¹³²Om de verrekening met de toedeling (verdeling van de taakstelling van netto 2 037 ha voor West-Vlaanderen) mogelijk te maken, werden alle gegevens omgezet naar nettocijfers. Oorspronkelijk bestaat het beschikbare aanbod immers uit een bouwrijpe (netto-)oppervlakte en een niet-bouwrijpe (bruto-)oppervlakte. Dit laatste werd omgezet naar een nettocijfer om tot het totale netto beschikbaar aanbod te komen.

2.3.2 Scenario 2: bij een herziening van het RSV

Probleemstelling t.a.v. het RSV

Bij de principes voor de verdeling van de ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen, werd de problematiek van de scheefgetrokken ruimtebalans voorgesteld (zie 2.2.1). Zo werden in West-Vlaanderen in de periode 1994-1999 in bestemmingsplannen 221 ha aangeduid louter ter bestendiging van de bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen (het zone-eigen worden van bestaande bedrijven), nog los van de uitbreidingen van deze bedrijven (dit bedroeg voor de periode 1994-1999 in bestemmingsplannen 298 ha). Het is niet bekend hoeveel oppervlakte er in de resterende planperiode nog bestemd zal worden louter ter bestendiging van andere bestaande bedrijven die momenteel voorkomen buiten bedrijventerreinen.

Herziening van het RSV en ingaan van 'scenario 2'

Gezien de hiervoor geschetste probleemstelling, is het wenselijk dat het RSV herzien wordt. Daarin kan bepaald worden dat de door het RSV berekende en aan de Provincies toegekende ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen, louter gebruikt dient te worden waarvoor ze bedoeld is, namelijk voor nieuwe bedrijvigheid in de zin van bijkomende oppervlaktes waar bij aanvang van de planperiode nog geen bedrijfsactiviteit werd uitgevoerd en niet voor bestendiging van bestaande bedrijvigheid. De bestemmingswijzigingen ter bestendiging van de bestaande bedrijfsoppervlakte (het zone-eigen worden van bestaande bedrijven) moeten dan niet verrekend worden in de ruimtebalans of dus niet afgetrokken worden van de aan de Provincie toegedeelde ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen. Dit betekent dat na een herziening van het RSV een nieuwe provinciale ruimtebalans herberekend kan worden (zonder herziening van het PRS-WVV) die opnieuw kan gelden als kwantitatief toetsingskader.

2

**Provinciaal
Ruimtelijk Structuurplan
West-Vlaanderen**

Richtinggevend

Gedeelte

1 Visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie

I Uitgangspunten

I.1 Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

I.1.1 Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Ruimtelijke structuurplanning is gericht op een duurzame ontwikkeling: een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Duurzame ontwikkeling veronderstelt een samenhangende benadering van alle economische, sociaal-culturele, ecologische en ruimtelijke aspecten. Die moeten samen gekaderd worden in een langetermijnvisie. Duurzame ontwikkeling vertrekt vanuit de bestaande context, maar vraagt tegelijk een afweging van bestaande stabiele structuren en de behoefte aan vernieuwingen en veranderingen. Aangezien het hier gaat over een ruimtelijk structuurplan, spreken we van duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) kiest voor een ruimtelijke ordening waarin begrippen als draagkracht en ruimtelijke kwaliteit centraal staan. Zij moeten duurzame ruimtelijke ontwikkeling concreet gestalte geven.

Draagkracht is het vermogen van de ruimte om nu en in de toekomst menselijke activiteiten op te nemen zonder de grenzen van het ruimtelijk functioneren te overschrijden. Draagkracht is evenwel plaats-, situatie- en tijdsgebonden. Duurzaam gebruik van de ruimte betekent bovendien dat de maximaal toelaatbare belasting vooraf bepaald wordt en dat er aan het ruimtegebruik voorwaarden verbonden worden.

Ruimtelijke kwaliteit van haar kant heeft alles te maken met de waardering van de ruimte. Ze wordt in de eerste plaats bepaald door de betrokkenheid van de beoordelaar. Het is duidelijk dat die waardering sociaal-cultureel bepaald is en dus kan wijzigen in de tijd.

I.1.2 Vlaanderen: open en stedelijk

Tot nu toe is de scheidingslijn tussen open en stedelijk gebied in Vlaanderen moeilijk te trekken. De typische lintbebouwing en de spreiding van functies en activiteiten in het landschap zorgen in Vlaanderen voor een sterk bebouwd landschap.

Het RSV kan dit bebouwd landschap uiteraard niet meer ongedaan maken, maar wil in de toekomst wel streven naar een duidelijker onderscheid tussen openheid en stedelijkheid in Vlaanderen.

I.1.3 Basisdoelstellingen

Uitgaande van dit streven naar duurzaamheid en kwaliteit worden in het RSV vier basisdoelstellingen geformuleerd voor de structuurbepalende componenten:

- Streven naar een selectieve uitbouw van stedelijke gebieden.
Dit betekent concreet dat optimaal gebruik moet worden gemaakt van de bestaande stedelijke structuren. Daarin moet aandacht zijn voor een gerichte verweving en bundeling van functies en voorzieningen.
- Door bundeling van wonen en werken in de kernen het buitengebied versterken en behoeden tegen verdere afkalving.
- Economische activiteiten selectief concentreren.
- De bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur optimaliseren.
Daarvoor moet aandacht gaan naar een ruimtelijke ordening die gemeenschappelijk vervoer kan

verbeteren en het gebruik ervan kan stimuleren. Activiteiten die veel vervoer van personen en goederen meebrengen, zullen dan ruimte vinden op plaatsen die gemakkelijk met het openbaar vervoer bereikbaar zijn.

RG **Figuur 1**: Schematische weergave van de structuurbepalende componenten op het Vlaamse niveau voor West-Vlaanderen.

1.1.4 Ruimtelijke principes

Er zijn vier ruimtelijke principes die de visie op de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen ondersteunen: de gedeconcentreerde bundeling, het fysische systeem als ruggengraat, de poorten als motor van ontwikkeling en de infrastructuur als bindteken en basis voor de locatie van activiteiten.

Gedeconcentreerde bundeling

Dit betekent dat de verwachte groei inzake nieuwe woningen, infrastructuur, bedrijventerreinen, recreatie enzovoort bij voorkeur wordt opgevangen op die plaatsen waar al een concentratie van die bepaalde functies bestaat. Omdat het bestaande patroon ruimtelijk verspreid is, spreekt men van de gedeconcentreerde bundeling.

Het principe van de gedeconcentreerde bundeling gaat in tegen de ongebreidelde spreiding van functies en de versnippering van het landschap.

Dit principe uit zich in de selectie van stedelijke gebieden, specifieke economische knooppunten en kernen van het buitengebied. De regionaalstedelijke gebieden van West-Vlaanderen zijn gesitueerd in de twee stedelijke netwerken: de Kust en de Kortrijkse regio.

Het fysisch systeem als ruggengraat

Dit is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water. In de context van de ruimtelijke structuur spelen vooral de bodem en het water een rol.

Zij bepalen of beïnvloeden in hoge mate de natuurlijke structuur, de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en het landschap. Belangrijke componenten in Vlaanderen zijn het netwerk van beek- en riviervalleien, de grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied en de verbindende open-ruimtegebieden.

West-Vlaanderen is rijk aan grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied. Die zijn onderling verbonden en grensoverschrijdend (met Oost-Vlaanderen, Henegouwen, Zeeland, Nord-Pas-de-Calais).

De poorten als motor voor ontwikkeling

Onder poorten verstaat men locaties waarlangs grote hoeveelheden goederen of personen het grondgebied binnenkomen of verlaten en waar intensieve economische activiteiten plaatsvinden. Samen zijn de poorten wegens hun plaats in een internationale context de motor van de economische ontwikkeling in Vlaanderen.

Oostende en Zeebrugge zijn zulke poorten.

Infrastructuur als bindteken en basis voor locatie van activiteiten

Vlaanderen heeft een uitgebreid netwerk van water-, spoor- en autowegen, waardoor de stedelijke gebieden in en buiten Vlaanderen met elkaar verbonden zijn. Met dit grotendeels bestaande netwerk wordt rekening gehouden bij de plaatskeuze van een bepaalde activiteit. Dat gebeurt op basis van een vergelijking tussen het mobiliteitsprofiel van de activiteit (in welke mate vergt de activiteit mobiliteit) en het bereikbaarheidsprofiel van de plaats (in welke mate moet een plaats bereikbaar zijn).

In West-Vlaanderen worden de regionaalstedelijke gebieden onderling, met de Vlaamse ruit en met de grootsteden Londen en Parijs verbonden door primaire wegen.

In West-Vlaanderen komen internationale spoorlijnen voor vanuit Oostende over Brugge naar de Vlaamse ruit en het buitenland. Kortrijk ligt op de as van Amsterdam richting Londen of Parijs. Ook de IJzeren Rijn zoekt een weg door de provincie (via Kortrijk of De Panne).

De Leie, de Schelde en de IJzer zijn structureerende waterwegen.



1.2 Provinciale bevoegdheden

Het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) bevat :

- een gebiedseigen of gebiedsspecifieke herneming en vertaling van de structuurbepalende elementen die in het RSV worden aangegeven;
- een aanduiding van en een visie voor de specifieke structurerende elementen van de provincie West-Vlaanderen.

2 West-Vlaanderen: 'Ruimte voor verscheidenheid'

2.1 Ruimtelijke visie en beleidsdoelstelling

De visie en doelstellingen geformuleerd in het PRS-WV worden uitgewerkt binnen het kader van het RSV, rekening houdende met de gebiedsspecifieke eigenheid van de provincie.

De toekomstige rol van de provincie, als geheel en in haar verschillende onderdelen, wordt bepaald door maatschappelijke (sociale, economische, culturele) en ruimtelijke factoren, kenmerken, kwaliteit- en en kansen.

De ruimtelijke visie voor de provincie gaat uit van de ruimtelijke verscheidenheid. Van oudsher hebben de verschillende regio's van West-Vlaanderen een sterke eigenheid. Door de ruimtelijke versnippering van activiteiten en infrastructuur dreigt de ruimtelijke kwaliteit van die eigenheid verloren te gaan. De bestaande versnippering kan uiteraard niet ongedaan gemaakt worden, maar een samenhangend beleid kan de toekomstige evoluties sturen. De Provincie kiest ervoor om de ruimtelijke verscheidenheid te behouden en zelfs te versterken. Daarom worden voor de structuurbepalende componenten op provinciaal niveau ontwikkelingsperspectieven toegekend die verschillend zijn naargelang het gebied waarin deze elementen gelegen zijn. Daarbij wordt telkens rekening gehouden met de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit.

2.2 Ruimtelijke principes

Om deze verscheidenheid te realiseren hanteert de Provincie een aantal ruimtelijke principes. Deze principes vormen de basis voor het verder uitwerken van de deelstructuren en de deelruimten (zie volgende hoofdstukken).

Fysisch systeem als drager voor de verscheidenheid (RG figuur 2.1)

De huidige, intrinsieke kenmerken van het bestaande fysisch systeem vormen het kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van de verschillende functies, zijnde natuur, bos, landbouw, toerisme en recreatie, wonen en werken.

Het fysisch systeem bestaat uit drie samenhangende onderdelen: de grote riviervalleien (reeds bepaald op Vlaams niveau) en de beekvalleien; de structurerende reliëfcomponenten; de bodemsamenstelling.

Deze 'onderlegger' speelt een belangrijke rol in de afweging van ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst. In het verleden zorgde die voor een rijke verscheidenheid in de provincie en hij zal dit in de toekomst blijven doen.

Selectieve ontwikkeling van hoogdynamische activiteiten in gedifferentieerd kernenpatroon (RG figuur 2.2)

Naast fysische ontwikkelingen hebben in het verleden tal van menselijke ingrepen plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een regelmatig verspreid en gedifferentieerd kernenpatroon. Dit kenmerk van de bestaande ruimtelijke structuur wordt geoptimaliseerd in de gewenste ruimtelijke structuur.

Alle hoogdynamische activiteiten rond o.a. wonen, industrie, toerisme en recreatie enz. zullen worden gebundeld in dit kernenpatroon. Deze activiteiten worden selectief ontwikkeld, dit wil zeggen dat afhankelijk van de schaal en de draagkracht van de kern de op te nemen functies worden bepaald. Stedelijke gebieden hebben een algemeen verzorgende rol voor de omliggende kernen. De stedelijke gebieden binnen een stedelijk netwerk geselecteerd op Vlaams niveau (Kust en regio Kortrijk) zijn complementair voor bovenlokale functies met een internationale uitstraling. Om dichtslibben en verlinten binnen stedelijke netwerken te vermijden worden open-ruimte-verbindingen aangeduid. In het oostelijk deel van de provincie wordt het rasterpatroon uitgebouwd, bestaande uit goed uitgeruste kernen om de lokale functies op te nemen. Een hoge concentratie van specifieke economische knooppunten in dit gebied zorgt ook voor een bundeling van regionale bedrijven buiten de stedelijke gebieden. In het westen en het zuiden van de provincie wordt selectief een aantal kernen opgevaardeerd.

Gebiedsgericht netwerk van lijninfrastructuur (RG figuur 2.3)

Een grofmazig netwerk van auto-infrastructuur, spoorwegen en waterwegen verbindt de stedelijke gebieden en de economische poorten.

Het gedifferentieerde kernenpatroon (zie vorig principe) vraagt een gebiedsgericht netwerk van lijninfrastructuur op provinciaal niveau. Ook vragen bepaalde gebieden met een specifiek mobiliteitsprobleem een eigen wegenconcept.

Het stedelijk netwerk van de Kust wordt ontsloten via een kamstructuur. Het rasterpatroon van kernen in het oostelijk deel van de provincie kent een fijnmazig net van infrastructuur, in tegenstelling tot de grote aaneengesloten open-ruimtegebieden in de polders en het westelijk deel van de provincie.

Deelruimten als bevestiging van de diversiteit (RG figuur 2.4)

Samenhangende maatschappelijke en fysische processen komen tot uiting in verschillende deelruimten van de provincie. Reeds in de bestaande ruimtelijke structuur worden elf deelruimten onderscheiden met een eigen identiteit aan de hand van hun specifieke ruimtelijke kenmerken, knelpunten en potenties. Deze diversiteit wil de Provincie verder uitbouwen.

In het noorden van de provincie is er de sterk verstedelijkte kustband met een belangrijke rol voor toerisme en recreatie in afweging met de natuurlijke structuur. De Vlaamse economische poorten zijn er de bundelingsplaatsen voor grootschalige economische ontwikkeling. Deze kustband komt overeen met het stedelijk netwerk op Vlaams niveau van de Kust en wordt verder uitgewerkt op provinciaal niveau in de *Kustruimte*, *Westkustruimte*, *Oostendse ruimte* en *Brugse ruimte*.

Als buffer tegen de verdere verstedelijking van de kustband landinwaarts wordt de grote aaneengesloten open ruimte van de polders opgehouden. Hier is vooral plaats voor grondgebonden landbouw in combinatie met de natuurlijke structuur. Daarnaast is er een toeristisch-recreatief medegebruik. Door hun intrinsieke kenmerken worden de polders uitgewerkt in een *Oostelijke Polderruimte* en een *Westelijke Polderruimte*.

De cultuurhistorische Veldgebieden ten zuiden van Brugge worden in de *Veldruimte* als structurend beschouwd voor de verdere ontwikkeling van natuur, landbouw en toeristisch-recreatief medegebruik. Het sterk versnipperde landschap rond Roeselare-Tielt-Torhout (*Middenruimte*) wordt geherstructureerd in een nieuw, kansvol landschap. De activiteiten kunnen zich ontwikkelen in clusters, met aandacht voor een kwaliteitsvolle inrichting. Het Roeselaarse valt tevens in het stedelijk netwerk op Vlaams niveau 'regio Kortrijk'.

Als onderdeel van het stedelijk netwerk 'regio Kortrijk' en het grensoverschrijdend netwerk¹ wordt de verstedelijkte band rond de Leie (*Leieruimte*) uitgebouwd op het vlak van economische ontwikkeling en kwalitatieve leefomgeving. De aanwezige lijninfrastructuren vormen de basis voor deze ontwikkeling. In het westen en het zuiden van de provincie zijn er twee gebieden met een aantrekkelijk golvend open landschap waar een combinatie van grondgebonden landbouw en natuurlijke structuur verder versterkt wordt. Deze open ruimten zijn tevens belangrijk voor toeristisch-recreatief medegebruik. Zij hebben eigen specifieke kenmerken en worden verder uitgewerkt in de *Heuvel-IJzerruimte* en de *Interfluviumruimte*.

¹ Grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen bepaald op Vlaams niveau.



2.3 Gewenste ruimtelijke structuur

RG Figuur 3: Schematische weergave van de gewenste ruimtelijke structuur van West-Vlaanderen.

Op basis van voorgaande ruimtelijke principes geeft de figuur een schematisch beeld weer van de gewenste ruimtelijke structuur voor de provincie West-Vlaanderen.

Deze gewenste ruimtelijke structuur wordt in de volgende hoofdstukken (deelstructuren en deelruimten) verder uitgewerkt. Zij bevatten tevens een uitwerking van de taakstellingen die de Provincie op zich dient te nemen vanuit het RSV of zelf voorstelt. Dit geheel resulteert in selecties, acties en maatregelen.

Gewenste ruimtelijke ontwikkeling van deelstructuren

I Gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur

De nederzettingsstructuur is het patroon dat gevormd wordt door het geheel van alle vormen van bebouwing. In dit deel gaat de aandacht in hoofdzaak naar bebouwing voor de functies wonen en lokale bedrijvigheid.

I.1 Uitgangspunten

I.1.1 Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Wonen en werken bundelen in stedelijke gebieden

Maatschappelijke functies en activiteiten worden gebundeld in stedelijke gebieden. Door wonen, bedrijvigheid en voorzieningen te concentreren wordt overdreven ruimtegebruik en ruimtelijke spreiding van bebouwing tegengegaan.

Het bundelen van wonen en werken biedt de mogelijkheid om met dezelfde energie voorzieningen beter te ontwikkelen en efficiënter te laten functioneren (o.m. openbaar vervoer; nutsleidingen). Ook blijft het buitengebied gevrijwaard van versnippering door bebouwing en infrastructuur ten voordele van de buitengebiedfuncties (o.m. landbouw, natuur).

Het ontwikkelen van stedelijke gebieden gebeurt met respect voor de draagkracht van het betrokken stedelijk gebied. Daarenboven wordt steeds gestreefd naar een kwalitatieve stedelijke woon- en leefomgeving.

De stedelijke woon- en werkstructuur afbakenen en vernieuwen

Stedelijke gebieden worden afgebakend om een 'aanbodbeleid' te kunnen voeren inzake ruimte voor bijkomende woongelegenheden en economische activiteiten en om de stedelijke leegloop en lintontwikkeling tegen te gaan. De afbakening gebeurt op basis van een overlegproces met alle betrokken beleidsniveaus en belanghebbenden en is reeds een uitvoering van structuurplanning.

Om de diverse maatschappelijke functies te bundelen en te verweven binnen stedelijke kernen moeten de stedelijke structuren vernieuwd worden. Er zal vooral aandacht gaan naar de verscheidenheid in woontypologieën, de kwaliteit van de openbare ruimten, de leefbaarheid van het verkeerssysteem en een duurzame verweving van wonen en werken met recreatiegelegenheden en diverse voorzieningen. Stedelijke vernieuwing is mogelijk onder impuls van strategische projecten en een locatiebeleid.

Tegengaan van de suburbanisatie

Het is de bedoeling om in te gaan tegen de trend naar een steeds groter aandeel van woningbouw en bedrijvigheid in het buitengebied.

Het principe hierbij is dat de ruimtelijke verdeling van de geraamde behoeften aan bijkomende woongelegenheden minimaal gebaseerd is op de handhaving van de verdeling van het woningenbestand tussen het stedelijk gebied en het buitengebied anno 1991. De ruimtelijke verdeling van economische activiteiten tussen buitengebied en stedelijk gebied in 1991 wordt eveneens behouden als norm.

Het hanteren van dit principe betekent een trendbreuk met het verleden. Voor deze trendbreuk worden op het Vlaamse niveau verdeelsleutels aangegeven per provincie.

Wonen en werken in het buitengebied concentreren in de kernen ervan

Kernen in het buitengebied zijn plaatsen waar wonen, werken en verzorgende activiteiten zullen worden gebundeld. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofddorpen en woonkernen. In deze kernen kunnen de eigen lokale behoeften aan nieuwe woningen worden opgevangen. De ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein wordt in principe enkel voorzien in hoofddorpen of bij een bestaand bedrijventerrein. Een verdere ontwikkeling van lintbebouwing wordt tegengegaan.

1.1.2 Provinciale bevoegdheden

De Provincie heeft als taakstelling om in het buitengebied kernen te selecteren als hoofddorp of woonkern. Het is tevens de taak van de Provincie om de behoefte aan bijkomende woongelegenheden en lokale bedrijvigheid te verdelen over de geselecteerde structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden, kleinstedelijke gebieden van provinciaal niveau en gemeenten die behoren tot het buitengebied.

De Provincie moet ook de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden van provinciaal niveau afbakenen. Deze kleinstedelijke gebieden zijn door de Vlaamse overheid aangeduid in het RSV.

1.2 Beleidsdoelstellingen

1.2.1 Het bestaande kernenpatroon versterken

West-Vlaanderen kent een gelijkmatig afwisselend patroon van stedelijke gebieden en kernen. Voor West-Vlaanderen betekent dit potentieel dat lokale en bovenlokale voorzieningen in de nabije omgeving van iedere inwoner van de provincie kunnen blijven bestaan. Vandaar dat het wenselijk is om het bestaande nederzettingpatroon te versterken.

1.2.2 Een gebiedsspecifieke en functionele differentiatie van de nederzettingsstructuur

De voortdurende schaalvergroting maakt dat de voorzieningen niet meer plaatselijk maar voor een regio worden aangeboden. Maar ook andere elementen dan het voorzieningenniveau spelen een rol in de waardering en de keuze van het woonmilieu. De versterking van de centrumfunctie van kernen in buitengebied moet dan ook gebiedsgericht ingevuld worden. De kenmerken en ruimtelijke potenties van een gebied zijn hierbij medebepalend voor de rol die aan kernen wordt toebedeeld. Daarom is een functionele categorisering noodzakelijk.

1.2.3 Het bestaande vergunde woonpatrimonium en de woonomgeving opwaarderen

Het streefdoel is om zoveel mogelijk bestaande vergunde woningen te behouden en op te waarderen. Inbreiding (invulbebouwing) en het vervangen van woningen binnen stedelijke gebieden, de kernen en overige woonconcentraties moeten worden gezien in het perspectief van een kwalitatieve woonomgeving. Inbreiding betekent niet het automatisch bebouwen van alle nog vrije onbebouwde ruimten binnen een stedelijk gebied, kern of overige woonconcentratie. Bij een kwalitatieve woonomgeving moet ook aandacht besteed worden aan de openbare ruimten: het voorzien van groen en recreatie, de inrichting van het openbaar domein, de architecturale-landschappelijke kwaliteit van de openbare ruimte.

Ontwikkelingsperspectieven voor de verspreide bestaande vergunde bebouwing moeten aangegeven en onderbouwd worden in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen op basis van een gebiedsgerichte benadering. Hierbij worden zowel ontwikkelingsperspectieven aangegeven voor individuele zonevrije woningen als voor specifieke woningconcentraties, de zogenaamde woonkorrels. De vertrekbasis is hierbij de van kracht zijnde decretale bepalingen over deze materie.

1.2.4 Voorzien in ruimte voor de eigen woonbehoefte

Iedere inwoner van West-Vlaanderen moet in principe in West-Vlaanderen kunnen worden gehuisvest. Door de stijgende grond- en woningprijzen en de druk van het tweedeverblijfstoerisme in bepaalde delen van West-Vlaanderen is dit niet vanzelfsprekend. Vanuit ruimtelijk oogpunt kan dit principe ondersteund worden door:

- opvang van de eigen woonbehoeften per regionale woningmarkt

Het wonen en werken wordt meer en meer georganiseerd per regionale woningmarkt en niet per gemeente. Een uitgangspunt voor de Provincie bij de verdeling van het aantal woonegelegenheden is de opvang van de toename van het aantal huishoudens per regionale woningmarkt.

- aandacht voor de sociale dimensie van de huisvestingmarkt
Niet iedere inwoner van West-Vlaanderen heeft dezelfde financiële mogelijkheden om een woning te huren of te kopen. In het kader van een sociaal beleid en de beperkte financiële mogelijkheden van de overheid moet ruimte voorzien worden voor sociale woningen. Hierbij wordt gestreefd naar een menging van verschillende woningtypes met sociale huur-, sociale koopwoningen, sociale kavels en private woningen voor zover de schaal van de bebouwde omgeving dit toelaat. Het realiseren kan via publieke-private samenwerkingsverbanden. In die zin moet elke ontwikkeling van nieuwe woonzones, groter dan 1 ha, onderzocht worden vanuit een globaal kader of lokaal woonplan, waarbij algemene doelstellingen inzake (sociale) huisvesting worden geformuleerd, eventueel in intergemeentelijk perspectief.
- beperken van de druk van het tweedeverblijfstoerisme op het wonen
In stedelijke gebieden en kernen van het buitengebied moet in het ruimtelijk beleid voorrang gegeven worden aan het permanent wonen tegenover de druk van tweede verblijven. Een flankerend woonbeleid is hierbij noodzakelijk. Dit betekent dat er bijvoorbeeld juridische en fiscale maatregelen genomen kunnen worden.

I.3 Gewenste ruimtelijke deelstructuur

De gewenste ruimtelijke structuur voor het nederzettingspatroon in West-Vlaanderen is een gelijkmatig en gespreid patroon van stedelijke gebieden, hoofddorpen en woonkernen. Hierbij wordt rekening gehouden met het reeds bestaande en gevarieerde ruimtelijke voorkomen van het nederzettingspatroon binnen West-Vlaanderen (zie **RG figuur 4**).

I.3.1 Stedelijke gebieden

De basis van de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur is het bestaande patroon van goed verspreid gelegen stedelijke gebieden in West-Vlaanderen. Door hun verspreide ligging hebben de stedelijke gebieden een belangrijke verzorgende rol voor het ommeland. Een minimum aantal voorzieningen (zoals wonen, werken, dienstverlening) moet aanwezig zijn en dit in relatie met het schaalniveau (de ruimtelijke draagkracht), de identiteit en de grootte van het verzorgingsgebied. Het bundelen van wonen en werken gebeurt strikt in kleinstedelijke gebieden zodat de bestaande compactheid wordt behouden en versterkt.

I.3.2 Stedelijke netwerken op Vlaams niveau

Wegens de identiteit, de ligging, hun infrastructurele, ecologische, functionele en fysiek-ruimtelijke samenhang, worden op Vlaams niveau twee stedelijke netwerken in West-Vlaanderen geselecteerd. Voor deze gebieden dient een samenhangend en complementair beleid gevoerd te worden.

Stedelijk netwerk Kust

De rol van dit gebied ligt vooral in de kustgebonden toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Ook de transportfunctie, in het bijzonder de maritieme transportfunctie, van de poorten is belangrijk. Wonen, werken, voorzieningen en toeristisch-recreatieve ontwikkelingen worden in eerste instantie gebundeld in de stedelijke gebieden Brugge, Oostende, Knokke-Heist, Blankenberge en Veurne. De industriële ontwikkeling die niet gebonden is aan de poorten wordt in hoofdzaak verder ontwikkeld in de achterliggende stedelijke gebieden Brugge en Veurne.

De kustgebonden toeristisch-recreatieve ontwikkeling wordt verder geconcentreerd in bestaande toeristische centra en op bestaande infrastructuur (o.a. jachthavens) volgens het schaalniveau en de aanwezige potenties.

Door deze bundeling kan de natuurlijke structuur haar internationale betekenis behouden en kan het waardevolle achterliggende poldergebied gevrijwaard worden.

Stedelijk netwerk regio Kortrijk

De rol van dit stedelijk netwerk ligt voornamelijk in de industriële ontwikkelingen en in de distributiefunctie.

Wonen, werken en voorzieningen worden in eerste instantie gebundeld naar de stedelijke gebieden. De industriële activiteiten en de distributiefunctie worden geënt op de lijninfrastructuur ter hoogte van stedelijke gebieden en op locaties met bimodale ontsluitingsmogelijkheden. Lokale voorzieningen worden strikt gebundeld naar kernen die gelegen zijn op de lijninfrastructurele dragers. Dit moet voorkomen dat de stedelijke gebieden en kernen aaneenrijgen tot één stedelijk gebied.

Grensoverschrijdende stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Tourcoing-Moeskroen

Het netwerk is potentieel structurend op Vlaams niveau omwille van :

- de versterking van de economische structuur van de regio Kortrijk en Noord-Frankrijk;
- de versterking van de stedelijke ontwikkeling uitgaande van Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Kortrijk;
- de versterking van de internationale verbindingen door de aanwezigheid van het HST-knooppunt in Rijsel en door het optimaliseren van het autosnelwegennet.

1.3.3 Bundelingsgebied

Gebieden met een intense dichtheid van kernen, linten en verspreide bebouwing moeten ruimtelijk beter gestructureerd worden. Het strikter bundelen van wonen en werken naar een selectief aantal kernen volgens een gelijkmatig verspreid patroon van hoofddorpen en woonkernen kan hiertoe een aanzet zijn.

Dit ruimtelijk structureren gebeurt door:

- bundelen in kernen, gelegen op een lijnpatroon
Het bestaande kernpatroon tussen stedelijke gebieden is vervaagd vooral door lintbebouwing. In deze linten is er een sterke functionele verweving maar ook een ruimtelijke chaos van wonen, bedrijvigheid en grootschalige kleinhandel. Dit is het geval tussen de stedelijke gebieden Brugge-Torhout-Oostende alsook in delen van het buitengebied tussen Kortrijk-Waregem en de Schelde. De verdere ontwikkeling van wonen en werken en voorzieningen wordt strikter gebundeld naar de stedelijke gebieden. Lokale voorzieningen moeten gebundeld worden naar een selectief, gelijkmatig verspreid aantal kernen gelegen tussen de stedelijke gebieden.
- bundelen in kernen, die een rasterpatroon vormen
Het gebied kent een intense dichtheid van kernen, linten en verspreide bebouwing. De toepassing van een strikte gedeconcentreerde bundeling moet het gebied ruimtelijk structureren tot een gelijkmatig verspreidingspatroon van hoofddorpen. Dit is het geval in het midden van West-Vlaanderen.

1.3.4 Plattelandsgebied

Het gaat om dunbevolkte gebieden, zoals in het westelijk deel van de provincie met tal van kleinere kernen die een zeer beperkt voorzieningenniveau hebben. De rol van de kleinstedelijke gebieden voor het aanbieden van een minimumaantal voorzieningen is van essentieel belang. Het beleid is voornamelijk gericht op het verder vernieuwen van het bestaande patrimonium en het herwaarderen van de openbare ruimte. Dit kan zowel het wonen aantrekkelijk maken als potenties en stimulansen bieden voor toerisme en recreatie.

Het ruimtelijk beleid wordt in het plattelandsgebied uitgewerkt voor:

- verspreide kernen

Een herkenbaar en hiërarchisch patroon van kernen is nog aanwezig. Het gaat om (dunbevolkte) gebieden rondom kleinstedelijke gebieden zoals Ieper, Poperinge, Diksmuide en Veurne. Een aantal kernen hebben tevens een ruimtelijk ondersteunende rol voor lokale voorzieningen die de economische functies van het buitengebied ondersteunen.

- samenhangende kernen

Sommige gebieden liggen relatief afgelegen van stedelijke gebieden zoals de gebieden Alveringem-Lo-Reninge en Heuvelland-Mesen. Deze gebieden hebben een nederzettingpatroon van kleinere gelijkwaardige kernen. Daar doet zich de problematiek voor van verdwijnende (dagdagelijkse) voorzieningen. Om deze kernen leefbaar te houden is een complementair ruimtelijk beleid gewenst. Dit betekent dat, naast de bestaande functies die zich in iedere kern kunnen ontwikkelen op het niveau van de kern, er een aantal kernen zijn die zich specialiseren in een van de functies op het niveau van het meervoudig hoofddorp zoals kernen met specialisatie wonen, kernen met specialisatie bedrijvigheid ter ondersteuning van de economische functies van het buitengebied, kernen met specialisatie toerisme en recreatie.

I.4 Het ruimtelijk beleid

I.4.1 Beleidscategorieën

De beleidscategorieën worden weergegeven in de bijgevoegde **tabel**. Hierbij is duidelijk aangegeven wat de mogelijkheden zijn naar bijkomende woongelegenheden en lokale bedrijvigheid. De gewenste ruimtelijk structuur voor bedrijvigheid formuleert een visie voor bedrijvigheid op regionale bedrijventerreinen.

Wegens de ruimtelijke complexiteit en gebiedsgerichte eigenheid in West-Vlaanderen wordt de beleidscategorie 'hoofddorp' vanuit het RSV verder onderverdeeld in structuurondersteunend hoofddorp, kusthoofddorp, meervoudig hoofddorp, bedrijfsondersteunend hoofddorp en herlokalisatiehoofddorp

Overzicht beleidscategorieën nederzettingsstructuur

Beleidscategorie (geselecteerd door)	Rol	Mogelijkheid bijkomende woningen
Regionaalstedelijk gebied (Vlaams Gewest)	verzorgende rol op regionaal vlak, voor stedelijke voorzieningen en de economische infrastructuur	aanbodbeleid (op schaalniveau stedelijk gebied)
Kleinstedelijk gebied (Vlaams Gewest)	regionaal verzorgende rol voor het ommeland, stedelijke voorzieningen en economische infrastructuur	aanbodbeleid (op schaalniveau stedelijk gebied)
Structuurondersteunend hoofddorp (Provincie)	structuurondersteunend voor wonen en werken in het buitengebied en een bovenlokale verzorgende rol	opvang van de eigen groei huishoudens op niveau van de kern, + aangroei huishoudens die niet kernegebonden zijn, + mogelijkheid eigen groei huishoudens van andere gese- lecteerde kernen in buitengebied
Kusthoofddorp (Provincie)	structuurondersteunend voor wonen en kustgebonden toerisme, aanbod van bovenlokale en aan het toerisme gelink- te voorzieningen	opvang van de eigen groei huishoudens op niveau van de kern + beperkte opvang van pensioenmigratie en tweede verblijven volgens de ruimtelijke draagkracht van de kern
Meervoudig hoofddorp (Provincie)	de kernen vervullen samen de rol van een structuurondersteunend hoofd- dorp, de kernen specialiseren zich op een van de aanwezige functies in de kern	opvang van de eigen groei huishoudens van de kernen + de eigen groei huishoudens die niet kernegebonden zijn. De totale groei wordt opgevangen in een aantal van de geselecteerde kernen met specialisatiefunctie wonen
Bedrijfsondersteunend hoofddorp (Provincie)	ondersteunend voor wonen en werken in buitengebied en een lokale verzor- gende rol	opvang van de eigen groei van de huishoudens op niveau van de kern
Herlokalisatiehoofddorp (Provincie)	ondersteunend voor wonen en werken in buitengebied en een lokale verzor- gende rol	opvang van de eigen groei van de huishoudens op niveau van de kern
Woonkern (Provincie)	structurerend voor wonen in buitenge- bied en een lokale verzorgende rol	opvang van de eigen groei van de huishoudens op niveau van de kern
Overige woonconcentraties (Gemeente)	afhankelijk van gemeentelijke visie	enkel benutten van de juridisch bestaande effectieve bouwgronden
Verspreide bebouwing (Visievorming gemeente)	afhankelijk van gemeentelijke visie	enkel consolidatie van de woonfunctie

Mogelijkheid lokale bedrijvigheid

Aangeven ruimtelijke ontwikkelingen

aanbodbeleid
(op schaalniveau stedelijk gebied)

in gewestelijke afbakeningsplannen

aanbodbeleid
(op schaalniveau stedelijk gebied)

in provinciale afbakeningsplannen

in verwevenheid met het wonen en de mogelijkheid voor een lokaal bedrijventerrein van 5 ha; met mogelijkheid tot uitbreiding tijdens de planperiode

in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan; de behoefte aan bijkomende woongelegenheden en de grootte van een lokaal bedrijventerrein worden gestaafd met gemeentelijke behoeftestudies.

enkel in verwevenheid met het wonen

in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan; de behoefte aan bijkomende woongelegenheden wordt gestaafd met een gemeentelijke woningbehoeftestudie.

in verwevenheid met het wonen en de mogelijkheid voor kleinere lokale bedrijventerreinen; de opvang van behoefte aan lokale bedrijventerreinen wordt geconcentreerd in een aantal geselecteerde kernen met specialisatie-functie werken

de bovenlokale specialisatie van kernen wordt aangegeven na voorafgaand overleg met betrokken gemeenten; de ruimtelijke ontwikkelingen in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan; de behoefte aan bijkomende woongelegenheden en de grootte van een lokaal bedrijventerrein worden gestaafd met gemeentelijke behoeftestudies.

in verwevenheid met het wonen en de mogelijkheid voor een lokaal bedrijventerrein van maximum 5 ha

in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan; de behoefte aan bijkomende woongelegenheden en de grootte van een lokaal bedrijventerrein worden gestaafd met gemeentelijke behoeftestudies.

in verwevenheid met het wonen en de mogelijkheid voor een lokaal bedrijventerrein enkel voor herlokalisatie van bedrijven uit de kern en omgeving

in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan; de behoefte aan bijkomende woongelegenheden en een lokaal bedrijventerrein voor herlokalisatie van lokale bedrijven worden gestaafd met gemeentelijke behoeftestudies.

in verwevenheid met het wonen

in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan; de behoefte aan bijkomende woongelegenheden wordt gestaafd met een gemeentelijke woonbehoeftestudie.

in verwevenheid met het wonen

in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

afweging van bestaande bedrijvigheid tegenover buitengebiedfuncties.

afweging van bedrijvigheid gebeurt in kader van een gemeentelijk uitvoeringsplan (sectorale BPA).

1.4.2 Selectiemethode

De selectie van hoofddorpen en woonkernen in het buitengebied is een provinciale taakstelling. Om de grenzen van het buitengebied te kennen, moeten de stedelijke gebieden eerst afgebakend worden. De afbakening van stedelijke gebieden gebeurt pas in een uitvoeringsplan en is momenteel nog niet gekend. Daarom moet men van een hypothese van afbakening uitgaan.

Hypothese van afbakening stedelijke gebieden

Hoofddorpen en woonkernen bevinden zich dus per definitie in het buitengebied.

De Provincie opteert voor een minimale afbakening bij de selectie van hoofddorpen en woonkernen. Het voordeel van een minimale afbakening is dat de rol van de kernen, gelegen nabij het stedelijk gebied, duidelijk omschreven is, indien zou blijken dat de kernen niet opgenomen zijn binnen de stedelijke afbakening en dus tot het buitengebied behoren. Indien een geselecteerde kern toch behoort tot het stedelijk gebied, dan vervalt de provinciale selectie. De rol van deze kern wordt dan bepaald bij de afbakening van het stedelijk gebied.

Het Nationaal Instituut voor de Statistiek heeft op basis van statistische sectoren woonkernen en morfologische agglomeraties afgebakend. Deze morfologische agglomeraties worden beschouwd als de minimale afbakeningen van stedelijke gebieden (zie figuur 5).

Het bestaande kernenpatroon als basis voor de selectie

In eerste instantie wordt de selectie van hoofddorpen en woonkernen bepaald vanuit het bestaande nederzettingspatroon, zoals dit in wetenschappelijk onderzoek vastgesteld is.

De bestaande types van kernen van het nederzettingspatroon, zoals aangegeven in het informatief deel, worden gebruikt als basis voor de selectie van kernen naar de vermelde beleidscategorieën.

Als basis worden beschouwd:

de bestaande hoofdkernen als bedrijfsondersteunend hoofddorpen;

de gewone kernen als woonkernen;

de gehuchten die voorlopig niet opgenomen worden in de selectie;

In tweede instantie wordt deze voorlopige selectie kwantitatief en ruimtelijk afgewogen tot een definitieve selectie volgt.

Een gebiedsspecifieke afweging voor een gedifferentieerde selectie

Op basis van het bestaande kernenpatroon werd reeds een voorlopige selectie gemaakt. Om tot de definitieve selectie te komen volgt een verdere afweging in twee stappen.

- Stap I: een kwantitatieve afweging
 - Algemene normatieve criteria
 - a) Kernen met 1 000 inwoners of meer worden als structuurondersteunend hoofddorp geselecteerd als ze de centrale kern in de fusiegemeente vormen.
 - b) Kernen met minder dan 1 000 inwoners worden als woonkern geselecteerd als ze de centrale kern in de fusiegemeente vormen.
 - c) Kernen die geen wijkkern zijn, komen hoe dan ook niet aanmerking voor selectie.
 - Gebiedsspecifieke normatieve criteria

Gebiedsspecifieke criteria zijn noodzakelijk om een gelijkmatig verspreid patroon van kernen op maat en volgens de ruimtelijke draagkracht en kenmerken van gebieden te verkrijgen. De vermelde algemene criteria maken immers dat in het ene gebied weinig of geen kernen in aanmerking komen. In het andere gebied worden zeer veel kernen geselecteerd. Een bijsturing is noodzakelijk om de beleidsdoelstelling en de gewenste ruimtelijke structuur te onderbouwen.

 - a) In het plattelandsgebied met verspreide kernen (fusiegemeenten Veurne, Diksmuide, Poperinge, Ieper (+ gedeelte Zonnebeke tot aan A19), Vleteren) worden kernen met 300 tot 1 000 inwoners als woonkern geselecteerd.

- b) In het bundelingsgebied naar kernen, die een rasterpatroon uitmaken (in het midden van West-Vlaanderen) staat de aanleg voorop van een net van structuurondersteunende hoofddorpen met een onderlinge afstand van ca. 5 km.
- c) In het stedelijk netwerk Kust moeten in de eerste plaats de landinwaartse residentiële bouw trends beheerst worden. De badplaatsen die voldoen aan de algemene criteria worden daartoe als kusthoofddorp geselecteerd en de landinwaarts gelegen kernen als woonkern. De toeristische ontwikkelingen krijgen voorrang op de industriële ontwikkeling. Aangezien het hier gaat om een kwetsbaar gebied in de ruimtelijke natuurlijke structuur, moet er een keuze in de mogelijke ontwikkelingen worden gemaakt.
- d) In Heuvelland-Mesen en het gebied Alveringem-Lo-Reninge komen alle kernen in aanmerking voor selectie als kernen van een meervoudig hoofddorp.

- Stap 2: ruimtelijke afweging

Volgende gelijkwaardige criteria worden ten opzichte van elkaar afgewogen

- Ligging in een bundelingsgebied
In een bundelingsgebied moet zuinig omgesprongen worden met de selectie. Het principe is bundelen van wonen en werken naar de stedelijke gebieden en naar een selectief aantal kernen.
- Ligging in een stedelijk netwerk
De visie op Vlaamse stedelijke netwerken is medebepalend voor de selectie.
- Nabijheid van kleinstedelijk gebied
Om de kleinstedelijke gebieden compact te houden en te versterken, worden kernen gelegen nabij of aansluitend op kleinstedelijke gebieden niet geselecteerd.
- Ontsluiting
De aanwezigheid van een station met stopplaats kan een argument zijn om bijkomende ontwikkelingen te voorzien. Voorts is de ligging van een kern aan een hoofdweg, een primaire weg of een secundaire weg I ook een argument voor bijkomende ontwikkelingen.
- De gewenste ruimtelijke natuurlijke en landschappelijke structuur (open-ruimteverbindingen)
Het streekgebonden karakter van de gewenste natuurlijke en landschappelijke structuur is medebepalend om de ontwikkelingsmogelijkheden van kernen te beperken of te behouden onder strikte randvoorwaarden.
- De gewenste agrarische structuur
Bij grote aaneengesloten landbouwgebieden kunnen kernen bijkomende ontwikkelingen krijgen voor de inrichting van een lokaal bedrijventerrein dat de agrarische structuur ondersteunt.
- De aanwezigheid van lokale bedrijvigheid
Indien er tal van lokale bedrijven aanwezig zijn in de kern en daarbuiten en er in de nabijheid van de kern geen structuurondersteunend hoofddorp voorkomt, kan een kern de bijkomende mogelijkheid krijgen om een lokaal bedrijventerrein in te richten. Dit bedrijventerrein wordt enkel ingericht voor herlokalisatie van deze lokale bedrijven.
- Iedere fusiegemeente heeft minimum één geselecteerde kern
Indien na toepassing en onderlinge afweging van de criteria blijkt dat een fusiegemeente geen enkele geselecteerde kern heeft, wordt één kern geselecteerd als herlokalisatiehoofddorp. Op deze wijze zijn een gedeeltelijke opvang van de eigen groei en de herlokalisatie van eigen lokale bedrijven mogelijk.

1.4.3 Principes bij de verdeling van het aantal woongelegenheden

Het is een provinciale taakstelling om de behoefte aan bijkomende woongelegenheden, berekend door de Vlaamse overheid, in West-Vlaanderen te verdelen over structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op het provinciale niveau en naar gemeenten die tot het buitengebied behoren.

Bij de verdeling van het aantal bijkomende woongelegenheden worden volgende principes gehanteerd:

Toebedelen op basis van huishoudens

Voor de toebedeling wordt uitgegaan van particuliere huishoudens en niet van het aantal woongelegenheden. Het toebedeeld aantal staat gelijk met de opvang van het aantal gezinnen. Eén gezin komt overeen met één woongelegenheden.

Het voorzien van de eigen woonbehoefte

Bij de verdeling van het aantal bijkomende woongelegenheden is de opvang van de eigen groei per regionale woningmarkt een uitgangspunt. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat in principe iedere inwoner van een regionale woningmarkt moet kunnen worden gehuisvest binnen deze regionale woningmarkt. Dit hoeft niet per gemeente, gezien de grotere mobiliteit van gezinnen (gezinsmigratie).

Selecties van hoofddorpen en woonkernen

Bij de verdeling van het aantal bijkomende woongelegenheden is de selectie van stedelijke gebieden, hoofddorpen en woonkernen bepalend. De aangroei van gezinnen in niet-geselecteerde kernen en vanuit de verspreide woningen wordt opgevangen in stedelijke gebieden en structuurondersteunende hoofddorpen.

Evenwicht tussen duidelijkheid en flexibiliteit

Een effectief pakket voor bijkomende woongelegenheden wordt voorzien:

- globaal voor alle fusiegemeenten, die geheel of gedeeltelijk behoren tot een regionaalstedelijk gebied. Een verdere verdeling dient in overleg te gebeuren met het Vlaamse Gewest en hangt af van de afbakening van de regionaalstedelijke gebieden.
- per fusiegemeente

Een reservegedeelte van 20 % van de geraamde bijkomende behoefte wordt voorlopig op het provinciale niveau gehouden. Na verloop van tijd zijn er immers ontwikkelingen mogelijk die bijstelling vereisen. Er valt ook niet uit te sluiten dat aan een gemeente om heel specifieke redenen een surplus aan woongelegenheden wordt toegekend. Bij het aanspreken van dit provinciaal reservepakket zal tevens bijzondere aandacht besteed worden aan de sociale dimensie van het huisvestingsbeleid.

2 Gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur

De ruimtelijke natuurlijke structuur is een samenhangend geheel van rivier- en beekvalleien, reliëfcomponenten, complexen van natuur en lijnvormige verbindingselementen. Deze structuur bevat meer dan de huidige intrinsieke natuurwaarden. Ook menselijke activiteiten zoals beroepslandbouw, recreatie, bedrijvigheid, enz. komen in deze ruimten voor:

2.1 Uitgangspunten

2.1.1 Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Een natuurlijke structuur met het fysische systeem als drager

Een beleid voor een duurzame natuurlijke structuur is slechts mogelijk wanneer het fysische systeem als uitgangspunt wordt genomen. Het fysische systeem is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water.

De natuurlijke structuur bepalend voor de gewenste ruimtelijke structuur

De natuurlijke structuur is niet enkel bepalend voor de natuur maar ook voor andere activiteiten. De natuurlijke structuur is de resultante van het fysische systeem zoals reliëfovergangen maar ook van biotische elementen zoals boscomplexen. Deze natuurlijke structuur vormt dus de basis voor allerlei activiteiten zoals landbouw en recreatie.

2.1.2 Provinciale bevoegdheden

De provinciale taakstellingen zijn een uitwerking van de opgaven van het RSV. Het Vlaamse Gewest duidt de grote eenheden natuur (GEN), de grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) en de natuurverwevingsgebieden aan. De Provincie heeft de taak deze gebieden te verbinden met natuurverbindingselementen en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang. Hierdoor ontstaat een netwerk met Vlaamse elementen waarin natuur een hoofd- of nevenfunctie vervult en provinciale elementen waar de natuur een ondergeschikte functie heeft.

2.2 Beleidsdoelstellingen

2.2.1 Het netwerk van rivier- en beekvalleien en reliëfcomponenten behouden en versterken

De Provincie stelt het behouden en versterken van de rivier- en beekvalleien en reliëfcomponenten als natuurlijke verbindingselementen centraal in haar beleid. Deze elementen verbinden complexen van natuur zoals bossen en duingebieden met elkaar. Dit netwerk van verbindingselementen en complexen van natuur dient optimaal te worden beschermd.

2.2.2 Een gebiedsgericht beleid voeren

Zoals de provincie bestaat uit verschillende deelruimten is ook de natuurlijke structuur een geheel van gebieden waar de natuurlijke functie in verschillende gradaties aanwezig is. In deze gebieden wordt een gebiedsgericht beleid gevoerd om de interne samenhang te versterken. Dit specifiek beleid wordt behandeld in de verschillende deelruimten.

2.2.3 Aandacht voor natuurlijke structuur in stedelijke gebieden

Stedelijke natuurelementen hebben een specifieke functie en verhogen de kwaliteit van de stedelijke omgeving. Het PRS-WV wil deze natuurlijke elementen (bv. speelbossen) ondersteunen en ontwikkelingsperspectieven voorzien om zo de rol van deze elementen te verhogen.

2.2.4 Ruimtelijke ondersteuning van integraal waterbeheer

De Provincie wil een ruimtelijk beleid omtrent integraal waterbeheer ondersteunen. Hierbij moet het waterbergend vermogen van waterlopen prioritair worden behouden en versterkt ter voorkoming van wateroverlast. Waar mogelijk moet de winterbedding als overstromingsgebied worden hersteld. De belangrijke rol die waterlopen vervullen bij waterbevoorrading voor landbouw, industrie, drinkwaterproductie en het milieu (cf. verdroging) moet gevrijwaard worden.

2.3 Gewenste ruimtelijke deelstructuur (Zie RG figuur 6)

2.3.1 Complexen van natuur

Complexen van natuur zijn gebieden met natuurelementen die een grote samenhang vertonen met kenmerken van het fysische systeem. Deze complexen komen het sterkst voor in gebieden zoals duincomplexen en boscomplexen. Andere gebieden met natuurelementen vertonen een nauwe samenhang met de rivier- en beekvalleien en komen voor op de alluviale bodems.

2.3.2 Verbindingen

Waterlopen

Rivieren en beken, meanders, vaarten, en kanalen vormen het geheel van waterlopen in de provincie. Dit netwerk van waterlopen vormt een onderdeel van de natuurlijke structuur en fungeert als verbinding tussen de verschillende complexen van natuur.

- Rivier- en beekvalleien
Rivier- en beekvalleien vormen een belangrijke drager van de natuurlijke structuur. Ze dienen dan ook versterkt en ontwikkeld te worden als structuurbepalend element, zowel in de stad als in het buitengebied. Deze categorie bevat de rivieren en beken van de verschillende stroomgebieden. De valleien van deze waterlopen hebben een belangrijke verbindingfunctie en zorgen voor differentiatie.
- Kanalen en vaarten
Deze kunstmatig ingeplante waterlopen spelen een belangrijke structuurbepalende rol in de natuurlijke ruimtelijke structuur van West-Vlaanderen. Ze doorkruisen riviervalleien, bos- en natuurgebieden, steden en dorpen. Door hun ontwikkeling en natuurlijke betekenis vormen ze een belangrijke verbinding.
- Doorgangen in stedelijke gebieden
Rivier- en kanaal-doorgangen vormen in stedelijke gebieden een belangrijk aanknopingspunt voor vernieuwing en herinrichting van het openbaar domein. Dit dient te gebeuren in combinatie met behoud en herstel van de verbindingfunctie.

Reliëfcomponenten

Reliëfcomponenten zijn eveneens structuurbepalend op het provinciale niveau in de natuurlijke ruimtelijke structuur en hebben een belangrijke verbindingfunctie tussen natuurlijke gebieden te vervullen. Reliëfcomponenten zijn ook dragers van natuurlijke gebieden. Belangrijke reliëfcomponenten zijn de West-Vlaamse Heuvels, de Rug van Westrozebeke en de uitlopers van de Vlaamse Ardennen.

Dijken en spoorwegbeddingen

Deze droge natuurlijke verbindingen zijn lijnvormige elementen die sterk afgebakend kunnen worden in het landschap. Ze dragen bij tot de interne samenhang in de natuurlijke structuur. Deze verbindingen bestaan uit spoorwegbeddingen en dijken en spelen wegens hun bovenlokaal karakter een belangrijke rol als verbindend element.

2.4 Ruimtelijk Beleid

2.4.1 Beleidscategorieën

Zie **RG figuur 7**: ruimtelijk concept natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

Bij het ruimtelijk beleid is een opsplitsing gemaakt tussen elementen van het Vlaamse niveau en elementen van het provinciale niveau. Algemeen kan worden gesteld dat de complexen van natuur uit de gewenste ruimtelijke structuur deel uitmaken van een Vlaamse structuur. De verbindingen ertussen zijn hoofdzakelijk natuurelementen van provinciaal niveau.

In het PRS-WV worden natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang in de eerste plaats 'aangeduid'. In een volgende stap, namelijk bij de opstelling van provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen, gebeurt het werkelijke 'afbakenen'.

A. Elementen van Vlaams niveau

Natuuraandachtszones

Het Vlaamse Gewest zal de GEN-, GENO-, natuurverwevingsgebieden en bosuitbreidingsgebieden aanduiden. In het PRS-WV worden deze gebieden hypothetisch gebundeld in natuuraandachtszones. Binnen deze zones komen ook nog andere activiteiten voor zoals beroepslandbouw.

Na aanduiding van GEN-, GENO- en natuurverwevingsgebieden door het Vlaamse Gewest worden deze natuuraandachtszones uitgewerkt in een dicht net van natuurverbindingsgebieden tussen de verschillende natuureenheden. Dit gebeurt binnen het landschappelijke kader.

De natuuraandachtszones zijn ruimer aangeduid (fig. 7) en na de aanduiding van GEN-, GENO- en natuurverwevingsgebieden kunnen ook andere activiteiten voorkomen. Hierbij zijn vormen van gespecialiseerde landbouw of toeristisch-recreatieve infrastructuur mogelijk. Afstemming is hier noodzakelijk.

B. Elementen van provinciaal niveau

Natuurverbindingsgebieden

Natuurverbindingsgebieden zijn gebieden waar kleine natuur- en landschapselementen de migratie van organismen (dieren en planten) tussen natuuraandachtszones vergemakkelijken in het landschap. Het zijn ruimten die groter zijn dan de kleine landschapselementen op zich die voor die natuurverbinding (zullen) zorgen. Hierdoor ontstaat een sterke band met de landschappelijke structuur omdat kleine landschapselementen medebepalend zijn voor een bepaalde type van landschap.

Bij natuurverbindingsgebieden zijn volgende elementen van belang:

- natuurverbindingsgebieden zijn in principe aaneengesloten gebieden;
- natuur is er een nevenfunctie die de hoofdfunctie, meestal landbouw, niet kan regelen;
- voor de natuurfunctie staan behoud, herstel en ontwikkeling van kleine landschapselementen, de ondersteuning van kleine natuurgebieden en het behoud van de open ruimte centraal in het beleid;
- voor particulieren worden stimulerende maatregelen genomen op vrijwillige basis.

Types natuurverbingsgebieden

Natuurverbingsgebieden kunnen naargelang hun voorkomen bestaan uit rivier- en beekvalleien en uit clusters van kleine landschapselementen en kleine natuurgebieden. Wanneer deze elementen gekoppeld zijn aan stedelijke gebieden worden ze gelinkt aan een specifiek beleid, namelijk dat van natuurlijke structuur in stedelijke gebieden. In natuurverbingsgebieden wordt een algemeen beleid gevoerd rond het behouden, herstellen en ontwikkelen van kleine landschapselementen en kleine natuurgebieden. De onderstaande opsplitsing vormt een differentiatie van natuurverbingsgebieden.

- **Rivier- en beekvalleien**

Op provinciaal niveau zorgt het stelsel van rivier- en beekvalleien voor een 'natuurlijke doorkruisbaarheid'. Deze natuurverbindingen vormen dus in principe een aaneengesloten gebied dat de verbinding verzorgt tussen de natuuraandachtszones. Hierbij richt het ruimtelijk beleid rond rivieren en beken zich op de samenhang met de valleien. Dit betekent dat er ruimtelijke voorwaarden worden gecreëerd die het integraal waterbeheer ondersteunen en die de samenhang tussen de waterloop en de vallei versterken.

In de rivier- en beekvalleien wordt de natuurverbingsfunctie versterkt door:

- het behoud en herstel van kleine natuurgebieden en landschapselementen.
- het nastreven van een natuurlijke loop; de meandering wordt maximaal toegelaten, behouden en indien mogelijk hersteld.
- het zoveel mogelijk opheffen van barrières die de biodiversiteit van de waterloop verstoren.
- De aanleg van natuurvriendelijke oevers en vistrappen zijn hiervan een voorbeeld.
- het vrijwaren van bebouwing.
- het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien zoveel mogelijk te behouden en te versterken.

Er moet worden gestreefd naar een zo groot mogelijk herstel van de winterbedding als overstromingsgebied. In provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen kunnen voor overstromingsgebieden bouwvrije zones, wacht- en retentiebekkens van bovenlokaal belang worden afgebakend, als dit nog niet voorzien is op het Vlaamse niveau. Deze bekkens moeten aansluiten bij het omringende landschap.

- **Zoekzones van kleine landschapselementen en kleine natuurgebieden**

Deze natuurverbingsgebieden bestaan uit clusters van kleine landschapselementen en kleine natuurgebieden (bv. graslanden, kleine bossen) die intern een sterke samenhang vertonen. Ze vormen als het ware stapstenen tussen natuuraandachtszones en zijn bijgevolg eerder 'zoekzones voor natuurverbinding tussen natuuraandachtszones'. Op figuur 7 zijn deze gebieden aangeduid als vlakvormige pijlen.

Deze gebieden moeten zo veel mogelijk gespaard blijven van activiteiten die niet kaderen in een openruimtebeleid. Ze zorgen tevens voor een hoge landschappelijke herkenbaarheid die dient te worden bewaard.

- **Natuurlijke structuur in stedelijke gebieden**

Wanneer rivier- en beekvalleien, kleine landschapselementen en kleine natuurgebieden gekoppeld zijn aan stedelijke gebieden worden ze meegenomen in een beleid rond natuurlijke structuur in stedelijke gebieden. Rivierdoorgangen zijn binnen stedelijke gebieden een structuurbepalend element en vormen hierbij een belangrijk aandeel bij de identiteitsvorming van een stad. Deze doorgangen kunnen dan ook een aangrijpingspunt zijn voor stedelijke vernieuwing in combinatie met behoud en herstel van de natuurverbingsfunctie. Ook stadsrandbossen en speelbossen (openlucht-recreatieve domeinen) kunnen onderdeel uitmaken van de natuurlijke structuur binnen de stedelijke gebieden. De wenselijkheid dient afgewogen en uitgewerkt te worden bij de afbakening van stedelijke gebieden.

Ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang

De ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang bestaat uit grotere lijnvormige landschapselementen met een belangrijke verbingsfunctie. Ze zijn scherp in het landschap afgebakend en van menselijke oorsprong (cf. kanaal). Het beleid voor de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang is gericht op de versterking van de ecologische functie van het landschapselement zelf.

Men onderscheidt twee soorten ecologische infrastructuur of beleidscategorieën:

- Natte ecologische infrastructuur

De natte ecologische infrastructuur bestaat uit kanalen en rechtgetrokken waterlopen. Dit zijn de kunstmatig aangelegde waterlopen die door hun specifieke ontwikkeling een natuurlijke rijkdom bezitten of kunnen verkrijgen. Zij zorgen hoofdzakelijk voor migraties via water en oevers. Dit netwerk behoeft een integraal beleid met bovenlokale sturing. Ook hier dient een opheffing van de barrières van de waterloop te worden nagestreefd. Hierbij zijn een optimale waterkwaliteit en oeverstructuur prioritair.

- Droge ecologische infrastructuur

Polderdijken en spoorwegbeddingen vormen de belangrijkste elementen van de droge ecologische infrastructuur. Door hun verbindingsfunctie en samenhang zorgen zij voor migraties over land. De meestal typische, waardevolle vegetatie vraagt bijzondere aandacht. Een aangepast (berm)beheer; eventueel met lijnvormige aanplantingen die in het landschap passen, kan de natuurlijke en landschappelijke waarde aanzienlijk verhogen.

Lokale ecologische infrastructuur

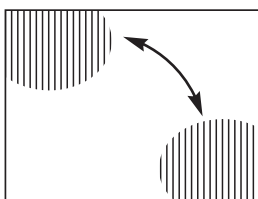
De lokale ecologische infrastructuur bestaat uit kleine natuurelementen en kleine landschapselementen van lokaal belang. Deze infrastructuur moet aansluiten op de elementen van provinciaal belang en uitgewerkt worden in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

2.4.2 Methodiek

Volgende criteria zijn gebruikt voor de selectie van natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang:

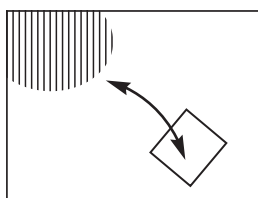
- Algemene criteria voor de aanduiding van natuurverbindingsgebieden zijn de ligging tussen natuur aandachtszones en de dichtheid van kleine landschapselementen en kleine natuurgebieden. De keuze gaat zoveel mogelijk uit naar bestaande, fysische structuren in het landschap, zoals beek valleien en heuvelruggen.
- Bij de selectie van de ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang gaat men na of het om relatief lange lijnvormige elementen gaat die betrekkelijk ver uit elkaar gelegen natuuraandachtszones met elkaar verbinden of die gemeentegrenzen overschrijden.

Bij de selectie werden volgende principes toegepast:



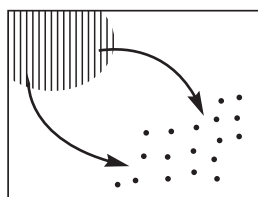
principe 1: verbinding tussen twee natuuraandachtszones

Vorming van een samenhangend netwerk op provinciaal niveau. Natuuraandachtszones worden volgens bovenstaande principes met elkaar verbonden.



principe 2: verbinding tussen stedelijk gebied en natuuraandachtszone

Aansluiten van een stedelijk gebied op het bovenlokaal netwerk. Hierbij wordt de stedelijke natuurlijke structuur meegenomen in de bovenlokale natuurlijke structuur. Verdere uitwerking gebeurt op lokaal niveau.



principe 3: verbinding natuuraandachtszone - open ruimte

Dit principe wordt toegepast bij nieuwe landschappen waar recente ingrepen een traditionele netwerkvorming verstoren. Hierbij penetreert de natuurlijke structuur als groene vingers in het nieuwe landschap.

3 Gewenste ruimtelijke agrarische structuur

De agrarische structuur is het samenhangend geheel van gebieden die het duurzaam functioneren van de landbouw verzekeren.

3.1 Uitgangspunten

3.1.1 Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De landbouw inbedden in degelijk gestructureerde gebieden van het buitengebied

De eigenheid van het buitengebied moet worden gevrijwaard voor zijn essentiële functies. Landbouw is zo'n essentiële functie. De landbouw moet voldoende ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden krijgen in degelijk gestructureerde gebieden. In ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt voor elke plaats de rol duidelijk gemaakt in elk van de verschillende structuren. Zo zijn er gebieden waar de functies duidelijk gescheiden voorkomen en gebieden waar de functies verweven kunnen voorkomen. Zodoende wordt de versnippering van het buitengebied in het algemeen en de verbrokkeling van de agrarische structuur in het bijzonder tegengegaan.

De agrarische structuur afbakenen en differentiëren

De afbakening van de gebieden van de agrarische structuur die ruimtelijk bestemd zijn voor beroepslandbouw garandeert de ontwikkelingsmogelijkheden voor de landbouw. De agrarische macrostructuur is de ruimtelijke vaststelling van een aantal bestaande landbouwconcentratie- en specialisatiegebieden. Ze vormt het uitgangspunt voor structuurondersteunende maatregelen vanuit het ruimtelijk en het sectoraal beleid.

Een differentiatie van de gebieden van de agrarische structuur in het licht van bebouwingmogelijkheden heeft zowel ruimtelijke als landbouwkundige voordelen. Zo duidt het Vlaamse Gewest binnen de afgebakende gebieden van de agrarische structuur bouwvrije zones aan in het kader van de grondgebonden agrarische bedrijvigheid. Buiten deze zones is het beleid ook gericht op het behoud en de verdere ontwikkeling van het agrarisch ruimtegebruik. Verdere differentiatie op het lokale niveau is mogelijk, waarbij ontwikkelingsmogelijkheden bepaald worden voor bedrijven die gerelateerd zijn aan de landbouw. Een differentiatie op grond van teelten is vanuit landbouwkundig oogpunt niet nodig. Hobbyland- en tuinbouw wordt ontmoedigd in het agrarisch gebied. In de stedelijke landbouwgebieden en in de kernen van het buitengebied moet daar wel ruimte voor zijn.

3.1.2 Provinciale bevoegdheden

Voor het PRS-WV zijn er vanuit het RSV geen specifieke taakstellingen. Het Vlaamse Gewest draagt de Provincie wel op om de agrarische structuur op het gewestelijke niveau in te vullen en te verfijnen.

3.2 Beleidsdoelstellingen

3.2.1 Landbouw ruimtelijk ondersteunen als belangrijkste beheerder van de open ruimte

In West-Vlaanderen neemt de landbouw de meeste ruimte in. Deze sector is de belangrijkste actor in het behoud en het beheer van de open ruimte. De grondgebonden landbouw moet ruimtelijk worden ondersteund om de volgende redenen:

- het versterken van de samenhang van de agrarische structuur zelf;
- het behoud en de versterking van de open ruimte (landschappelijke waarde);
- het fungeren als ruimtelijke buffer tegen verstedelijking.

Een differentiatie van de agrarische structuur kan gebeuren op basis van de ruimtelijke kenmerken van de deelgebieden.

3.2.2 Landbouw ruimtelijk ondersteunen waar de agrarische structuur ook drager is van andere functies van het buitengebied

De agrarische structuur kan ook drager zijn van of sterk gerelateerd zijn aan andere functies. In dat geval kan versterking, verbreding of vernieuwing van de landbouw gewenst zijn en met gepaste ruimtelijke maatregelen ondersteund worden. Het gaat om de volgende functies:

- toeristisch-recreatieve functie (bv. toeristisch-recreatief medegebruik zoals hoevetoerisme);
- economische functie (landbouw als schakel in een geheel van gerelateerde economische activiteiten);
- natuur- en landschappelijke functie (bv. landbouw als natuur- of landschapsbeheerder);
- sociaal-educatieve functie (bv. kinder- en zorgboerderijen).

In functie van de toenemende leegstaande bebouwing in de open ruimte moet tevens gezocht worden naar inpassingsmogelijkheden voor alternatieve activiteiten, zonder de agrarische structuur te ondermijnen. Daarbij dienen in elk geval bepaalde aan de landbouw verwante activiteiten bekeken te worden (bv. hoveniersbedrijven, aan de landbouw gerelateerde activiteiten...). Hiervoor moet nader onderzoek gebeuren om tot het opstellen van een specifiek beleidskader te komen.

3.3 Gewenste ruimtelijke structuur

De gewenste agrarische structuur van West-Vlaanderen (zie figuur 8) bestaat in hoofdzaak uit twee deelgebieden. Deze twee deelgebieden zijn een invulling van de grotere gehelen van het buitengebied en van de agrarische structuur op het Vlaamse niveau. Dit onderscheid wordt gemaakt met het oog op de aanduiding van bouwvrije zones (zie ruimtelijk beleid).

3.3.1 Grondgebonden agrarische structuur als ruimtelijke drager

Grotere aaneengesloten gebieden met grondgebonden landbouw moeten behouden en versterkt worden omwille van de samenhang van de agrarische structuur zelf. Ze komen in hoofdzaak voor in de Polderruimten, de Heuvel-IJzerruimte en het Interfluvium. Dit komt ook de landschappelijke waarde, het open houden van het buitengebied of het recreatief medegebruik ten goede. De landbouwsector kan gebiedsgericht actieve taken opnemen op het vlak van toerisme en recreatie en landschaps- en natuurbeheer.

In specifieke waardevolle landschappen (bv. in valleigebieden, op heuvelruggen) kan de grondgebonden landbouw mee structurerend zijn. Het ruimtelijk beleid is dan vooral gericht op het behoud en herstel van deze ruimtelijke structuren wegens de landschappelijke, natuurlijke of ecologische kwaliteiten van deze gebieden. Het ruimtelijk beleid in specifieke waardevolle landschappen kan gebiedsspecifieke randvoorwaarden aangeven bij de ontwikkeling van de landbouw zoals het weren van nieuw op te richten bedrijfszetels voor glastuinbouw en nieuw op te richten bedrijfszetels voor grondloze veehouderijen. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met de grondgebonden teelten die bepaalde serres (bv. kleinere serres, tijdelijke serres, plasticserres) nodig hebben en deel uitmaken van het teeltplan. Deze randvoorwaarden kunnen echter ook een stimulans betekenen voor nieuwe teelten die landschappelijk inpasbaar zijn of voor verbreding van de landbouw naar andere taken (bv. toeristisch-recreatief, andere inpasbare activiteiten). Op die manier versterkt en structureert de landbouw het landschap en andere functies van het buitengebied.

In de open-ruimteverbindingen kan de landbouw de functie vervullen van buffer tegen verstedelijking, de versmelting van kernen in het buitengebied of de verlinting. Het moet hier echter gaan om economisch leefbare landbouwactiviteiten met de nadruk op grondgebondenheid. Deze open-ruimteverbindingen moeten strikt afgebakend worden als bouwvrije zones (zie 3.4). Zo kunnen deze landbouwactiviteiten blijven bestaan en is de ruimtelijke kwaliteit ermee gediend.

3.3.2 Intensief gedifferentieerde agrarische structuur

In de intensief gedifferentieerde agrarische structuur komt een grotere menging voor van diverse soorten landbouwbedrijven, zowel grondgebonden als grondloze. In sommige deelgebieden doen zich concentraties voor van grondloze veehouderijen of van glastuinbouw. De draagkracht van de ruimte moet hier het uitgangspunt zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden en vernieuwing van de landbouw.

Om diverse redenen (bv. landschappelijk, fytosanitair) kan een optimale verwevenheid gewenst zijn tussen de grondgebonden en de grondloze landbouw. Het ruimtelijk beleid moet de nodige maatregelen nemen om deze verwevenheid te ondersteunen en om de infrastructuur te optimaliseren (gemeenschappelijke watervoorziening, afvalwaterzuivering, toelevering, opleiding, afzetmogelijkheden) met respect voor de landschappelijke waarden.

3.4 Ruimtelijk beleid

Een verfijning van de gewenste agrarische structuur is een taak voor de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. De afbakening van de deelgebieden van de agrarische structuur kan gebeuren in ruimtelijke uitvoeringsplannen van het Vlaamse, provinciale of gemeentelijke niveau.

3.4.1 Bovenlokale en lokale bouwvrije zones als beleidscategorieën

Voor de gewenste agrarische structuur is er één ruimtelijke beleidscategorie, namelijk de 'bouwvrije zone'. Bouwvrije zones zijn gebieden van de agrarische structuur waar geen enkele vorm van bijkomende bebouwing wordt toegestaan om de ontwikkelingsmogelijkheden van de grondgebonden agrarische functies te garanderen. Bouwvrije zones zijn samenhangende zones die beperkt zijn in oppervlakte. Ze worden zo geselecteerd en afgebakend dat er geen bestaande bedrijfszetels in zijn opgenomen. Rond de bestaande bedrijfszetels zal er tevens ruimte gelaten worden om uitbreidingen mogelijk te maken.

Bovenlokale bouwvrije zones

De bovenlokale bouwvrije zones worden aangeduid waar de grondgebonden landbouw als ruimtelijke drager voorkomt in de grotere aaneengesloten gebieden. Op het provinciale niveau is dat vooral het geval in de Polderruimten, de Heuvel-IJzerruimte, het Interfluvium en de Veldruimte. Op het provinciale niveau kunnen voor de landbouw delen van deze gebieden als bouwvrije zone aangeduid worden. Ook open-ruimteverbindingen kunnen door de Provincie als bouwvrije zone afgebakend worden (cf. gewenste ruimtelijke structuur van het landschap).

Lokale bouwvrije zones

De lokale bouwvrije zones worden aangeduid waar de grondgebonden landbouw als ruimtelijke drager voorkomt in de kleinere aaneengesloten gebieden. Voor de landbouw is dit noodzakelijk op het lokale niveau, vooral in het gebied van de intensief gedifferentieerde agrarische structuur. In het aanduiden van bouwvrije zones is een taak voor de gemeenten weggelegd.

Het afbakenen van agrarische bedrijvenzones² is een (eventuele) gemeentelijke bevoegdheid. Op het provinciale niveau worden hiervoor geen selecties gemaakt.

² Een agrarische bedrijvenzone is een bedrijventerrein dat uitsluitend bestemd is voor de inplanting van nieuwe grondloze agrarische bedrijven. Agrarische bedrijvenzones worden afgebakend binnen de gebieden van de agrarische structuur en maken bijgevolg geen deel uit van de oppervlakte aan bijkomende lokale en regionale bedrijventerreinen en bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

4 Gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid

Met bedrijvigheid wordt in deze deelstructuur activiteiten bedoeld die normaal plaatsvinden op bedrijventerreinen. Het gaat in hoofdzaak om de sectoren industrie, bouw, transport en distributie en bepaalde vormen van overige dienstverlening.

Bovendien gaat het hier vooral om bedrijvigheid op regionale bedrijventerreinen. Aspecten van lokale bedrijvigheid komen aan bod in de nederzettingsstructuur. Ook landbouw, kleinhandel en toerisme en recreatie worden hier buiten beschouwing gelaten en komen in aparte deelstructuren aan bod³.

4.1 Uitgangspunten

4.1.1 Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Economische activiteiten in economische knooppunten bundelen

De bestaande bundeling moet behouden en waar mogelijk versterkt worden. Op die manier ontstaat een trendbreuk waarbij de verspreiding van de tewerkstelling wordt tegengegaan⁴.

Nieuwe economische activiteiten van regionaal belang en herlokalisatie van bestaande regionale bedrijven worden geconcentreerd in de economische knooppunten.

Het ruimtelijk beleid moet ook de economische sterkte van iedere subregio ondersteunen. Subregio's zijn vaak gespecialiseerd in een cluster van economische activiteiten, een mogelijk gevolg van specifieke omgevingsfactoren.

Dit ruimtelijk beleid moet ook vanuit het economisch ontwikkelingsbeleid ondersteund worden.

Aanbodbeleid van bedrijventerreinen

Het aanbodbeleid in de economische knooppunten is een essentiële beleidsmaatregel tegen uit-zwerming, lintbebouwing en wildgroei van economische activiteiten. De ruimtebehoefte voor nieuwe bedrijventerreinen tussen 1994 en 2007 wordt voor West-Vlaanderen berekend op 2 037 ha⁵ (minus het aanbod beschikbaar in 1994). Daarvan moet minimaal 76 % gevonden worden in de economische knooppunten (voor lokale en regionale bedrijventerreinen) en maximaal 24 % in de overige gemeenten (voor lokale bedrijventerreinen). Bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven kunnen in beide categorieën een plaats vinden.

Dit aanbodbeleid steunt op gefaseerde ontwikkeling en differentiatie van bedrijventerreinen.

- Gefaseerde ontwikkeling van bedrijventerreinen

Wegens de onvoorspelbaarheid van economische ontwikkelingen gaat men uit van een gecontroleerde flexibiliteit door zowel bedrijventerreinen af te bakenen (60 %) als bedrijventerreinen in reserve te houden (40 %).

- Differentiatie van bedrijventerreinen en locatiebeleid

De bedrijventerreinen kunnen specifieke vestigings- en ontwikkelingsperspectieven krijgen waardoor een locatiebeleid mogelijk wordt. Er wordt in eerste instantie een onderscheid gemaakt tussen aan de ene kant lokale en regionale bedrijventerreinen en aan de andere kant bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

Wegens de specifieke ontwikkelingsperspectieven moet de realisatie van bedrijventerreinen in handen van de overheid blijven.

³ De ruimtebehoefte voor lokale bedrijven die voorkomen op lokale bedrijventerreinen evenals voor bepaalde activiteiten die voorkomen op regionale bedrijventerreinen (bv. zone voor afvalverwerking en recyclage, kleinhandelszone) wordt hier inhoudelijk niet besproken. Dit wordt wel verrekend in de toebedeling van de bijkomende ruimte voor bedrijventerreinen naar de gemeenten, waarvan de principes in deze deelstructuur wel aan bod komen.

⁴ De referentie is de verhouding van de tewerkstelling in 1991 tussen de economische knooppunten en de overige gemeenten.

⁵ Dit betreft een nettowaarde. Dit is de terreinoppervlakte die ingenomen wordt door bedrijven, zonder weginfrastructuur e.d.

Poorten als motor voor ontwikkeling

De geselecteerde 'poorten' (op het Vlaamse niveau) worden beschouwd als strategische plaatsen binnen de economische structuur en als de motor van de economische ontwikkeling van Vlaanderen. De ontwikkelingsmogelijkheden moeten er gegarandeerd blijven. Voor West-Vlaanderen zijn dit de zeehaven van Zeebrugge en in Oostende de combinatie van de zeehaven en de regionale luchthaven. De Vlaamse overheid zal hiervoor ruimtelijke visies ontwikkelen.

Ontwikkelingsmogelijkheden afwegen voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen

Het komt de gemeente toe om de ontwikkelingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen te bepalen. Deze ontwikkelingsmogelijkheden zijn vooral bepaald door de aard van het bedrijf zelf en door de ruimtelijke draagkracht van de omgeving.

4.1.2 Provinciale bevoegdheden

Vanuit het RSV zijn er voor de Provincie de volgende taken weggelegd met betrekking tot bedrijvigheid.

- Ruimtelijk-economische visies ontwikkelen en economische subregio's ondersteunen.
- Een ruimtelijke visie uitwerken op elk specifiek economisch knooppunt. Aspecten daarvan zullen worden geïntegreerd in de visievorming van de deelruimten.
- De door het RSV berekende ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen toebedelen naar de kleinstedelijke gebieden, de specifieke economische knooppunten en de gemeenten buiten de economische knooppunten.

4.2 Beleidsdoelstellingen

4.2.1 De bestaande ruimtelijk-economische structuur versterken en optimaliseren

De bestaande ruimtelijk-economische structuur van West-Vlaanderen is de basis voor de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de toekomst. Deze ontwikkelingen dienen geoptimaliseerd te worden door een verscheidenheid van bedrijvigheid te creëren zowel ruimtelijk als naar de aard van de activiteiten. De volgende doelstellingen staan hierbij voorop.

De geo-economische ligging van West-Vlaanderen en de bestaande verkeersinfrastructuur optimaal benutten voor potentiële ontwikkelingen van bedrijvigheid.

De ligging van West-Vlaanderen en van bepaalde economische knooppunten moet worden gevaloriseerd in relatie tot de verkeersinfrastructuur. Zo kan West-Vlaanderen op het vlak van transport, distributie en logistiek een belangrijke rol spelen in het geheel van economische polen zoals de Vlaamse Ruit, Greater-London, Randstad Holland, Nordrhein-Westfalen en de Rijselse agglomeratie. Een locatiebeleid wordt pas goed mogelijk als bedrijventerreinen die qua ontsluiting goed gesitueerd zijn, gevrijwaard blijven voor bedrijven die gebruik maken van bimodale ontsluiting. Zo moet er een belangrijke aandacht zijn voor nieuwe bedrijventerreinen gesitueerd aan spoor- of waterwegen in functie van specifieke activiteiten en ter vermindering van het goedertransport over de autowegen. Nieuwe regionale bedrijventerreinen moeten rechtstreeks ontsloten worden op bovenlokale wegen (secundaire of primaire wegen). Voor uitbreidingen van bestaande bedrijventerreinen kan hier evenwel van afgeweken worden, voor zover dit gemotiveerd wordt in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, ruimtelijk-economische visies op specifieke economische knooppunten en kleinstedelijke gebieden of visies in ruimtelijke uitvoeringsplannen (of plannen van aanleg) voor bedrijven buiten bedrijventerreinen.

Een kwalitatief en kwantitatief ruimtelijk aanbodbeleid voorzien voor bedrijvigheid

De economische dynamiek moet door het aanbodbeleid van regionale bedrijventerreinen ondersteund worden. Elk economisch knooppunt moet verhoudingsgewijs over een voldoende aanbod van bouwrijpe bedrijventerreinen beschikken. Maar er moeten ook bedrijventerreinen beschikbaar zijn voor nieuwe activiteiten die niet gerelateerd zijn aan clustervorming of endogene ontwikkelingen en

die niet verweven kunnen worden in de nederzettingsstructuur. De verdeling van de ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen naar de economische knooppunten en de overige gemeenten moet duidelijk zijn maar ook een zekere flexibiliteit inbouwen. Zo moet elk economisch knooppunt en elke gemeente buiten een economisch knooppunt weten op welke oppervlakte bedrijventerreinen ze aanspraak kunnen maken. Er moet ook een reservepakket zijn om in te spelen op onvoorziene bijkomende economische dynamiek.

Wat de inrichting van bedrijventerreinen betreft moet zuinig intensief ruimtegebruik (bv. hoge bezettingsgraden, bouwen in niveaus, gezamenlijke parkeervoorzieningen) en een hoogwaardig kwalitatieve beeldvorming (bv. d.m.v. materiaalgebruik en vormgeving, groenvoorzieningen) voorop staan. Niet alleen bij nieuwe bedrijventerreinen moet hiernaar aandacht gaan, ook bestaande bedrijventerreinen dienen zoveel mogelijk geoptimaliseerd te worden.

Bedrijven buiten de bedrijventerreinen evalueren en optimaliseren

Bestaande bedrijven kunnen buiten bedrijventerreinen verweven zijn met andere functies als de impact op de omgeving beperkt blijkt. Deze impact laat zich voelen op drie domeinen: de ruimte, het milieu en het verkeer. Naast deze domeinen van impact spelen ook sociaal- en bedrijfseconomische criteria een rol bij de beoordeling van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze bedrijven. Een bedrijf dat wil uitbreiden moet geëvalueerd worden volgens deze vier soorten criteria. Wanneer een bedrijf globaal positief beoordeeld wordt, kan tot een verdere ontwikkeling ter plaatse besloten worden. Zodra kleinere bedrijven grootschalig willen uitbreiden, is in principe herlokalisatie op een bedrijventerrein aangewezen.

De gemeenten spelen een belangrijke rol bij het vastleggen van de ontwikkelingsmogelijkheden voor deze bedrijven. Daarvoor wordt een lijst met evaluatiecriteria aangereikt, die de gemeenten kunnen verfijnen en aanvullen (zie specifieke beleidskaders).

4.2.2 De eigenheid van de streek versterken door endogene ontwikkelingen en clustervorming te ondersteunen

De dynamiek en de aard van de bedrijvigheid verschillen in West-Vlaanderen van regio tot regio. De endogene ontwikkelingen (o.a. het lokale ondernemerschap) en de clustervorming moeten ruimtelijk ondersteund worden enkel als de impact op de omgeving toelaatbaar is.

4.2.3 Geen nieuwe zonevreemde bedrijven creëren

In geen geval kunnen gebouwen voor nieuwe bedrijven opgetrokken worden in de open ruimte.

4.3 Gewenste ruimtelijke structuur

Het RSV heeft de economische knooppunten en poorten geselecteerd om daar een beleid mogelijk te maken van optimale uitbouw. De eerste soort economische ruimten zijn van essentieel belang om nieuwe investeringen aan te trekken, de andere fungeren als motoren voor de economische ontwikkeling. De gewenste ruimtelijke structuur van West-Vlaanderen voor regionale bedrijventerreinen is dus eigenlijk al grotendeels bepaald door de verregaande selectie vanuit het RSV. Buiten de economische knooppunten en de poorten zijn nieuwe regionale bedrijventerreinen immers niet mogelijk.

4.3.1 Economische knooppunten

Stedelijke gebieden

Met het oog op de bundeling en concentratie van activiteiten wordt een op het gepaste schaalniveau afgestemd aanbodbeleid gevoerd van regionale bedrijventerreinen. Dit aanbodbeleid richt zich niet alleen tot endogene ontwikkelingen en clustervorming maar ook tot nieuwe bedrijfsactiviteiten. Bepaalde specifieke regionale bedrijventerreinen kunnen worden voorzien volgens de uitrustingsgraad, het schaalniveau en de ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied.

Specifieke economische knooppunten

Het gaat hier om gemeenten in het buitengebied met kleinere kernen van de nederzettingsstructuur. Nieuwe regionale bedrijventerreinen kunnen er het best aansluiten op de bestaande economische structuur. Zodoende worden de endogene ontwikkelingen en de clustervorming er ruimtelijk ondersteund volgens de draagkracht van de omgeving.

4.3.2 Gebiedsgerichte ontwikkelingen

Kust

De economische knooppunten moeten de vermelde rol niet vervullen wegens hun positie binnen het toeristisch-recreatief netwerk van de Kust. De ontwikkelingen blijven er beperkt tot de behoeften van de bestaande bedrijvigheid. Dit is het geval voor de kleinstedelijke gebieden Knokke-Heist en Blankenberge en voor het specifieke economische knooppunt Nieuwpoort. Uitzondering hierop vormen de poorten Oostende en Zeebrugge.

Leievallei

In de Leievallei kunnen ook in de specifieke economische knooppunten nieuwe activiteiten tot ontwikkeling komen los van clustervorming of endogene ontwikkeling wanneer deze gebruik maken van de bestaande gebundelde lijninfrastructuur.

4.3.3 Hoofddorpen met lokale bedrijventerreinen: zie nederzettingsstructuur

4.4 Ruimtelijk beleid

4.4.1 Beleidscategorieën

Provinciale beleidscategorieën

De Provincie heeft bevoegdheid over regionale bedrijventerreinen in de kleinstedelijke gebieden en in

de specifieke economische knooppunten. De provinciale beleidscategorieën zijn dan ook de volgende:

- regionale bedrijventerreinen in kleinstedelijke gebieden;
- regionale bedrijventerreinen in specifieke economische knooppunten.

De Provincie kan hoofddorpen selecteren als vestigingsplaats voor lokale bedrijventerreinen. Dit beleidsaspect komt aan bod in de nederzettingsstructuur.

Voor de bestaande bedrijven van bovenlokaal niveau die zich buiten bedrijventerreinen situeren in gemeenten aangeduid als kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten, worden door de Provincie ontwikkelingsmogelijkheden bepaald en zo nodig provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt.

Samenhang tussen de beleidscategorieën van de verschillende niveaus

In de volgende tabel wordt de samenhang tussen de verschillende beleidscategorieën van Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau weergegeven. Het is een samenvatting van het ruimtelijk beleid en de uitvoeringsmodaliteiten voor de verschillende beleidscategorieën inzake bedrijvigheid.

De gemeenten spelen een belangrijke rol in het uittekenen van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de beleidscategorie 'bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen'. Daartoe wordt een lijst met evaluatiecriteria aangereikt, die de gemeenten kunnen verfijnen en aanvullen (zie specifieke beleidskaders). Bedrijventerreinen voor nieuwe lokale bedrijvigheid in het buitengebied kunnen worden voorzien in de hoofddorpen. Voor de ontwikkelingsmogelijkheden wordt verwezen naar het hoofdstuk 'gewenste nederzettingsstructuur'.

4.4.2 Principes voor de verdeling van bijkomende ruimte voor bedrijventerreinen

Het RSV bepaalde voor West-Vlaanderen de ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen tussen 1994 en 2007. Er bestaat een toebedelingsmechanisme om deze ruimtebehoeften te verdelen over economische knooppunten en de gemeenten buiten de economische knooppunten.

Beleidscategorie	Ruimtelijk beleid	Bevoegdheid visievorming en vastlegging van bedrijventerreinen
Regionale bedrijventerreinen <ul style="list-style-type: none"> • in regionaalstedelijke gebieden • in kleinstedelijke gebieden • in specifieke economische knooppunten 	Aanbodbeleid in verhouding tot schaalniveau stedelijk gebied	Visievorming tijdens het afbakeningsproces van de stedelijke gebieden door het Vlaamse Gewest. Vastleggen van de bedrijventerreinen in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.
	Aanbodbeleid in verhouding tot schaalniveau stedelijk gebied	Visievorming tijdens het afbakeningsproces van de stedelijke gebieden door de Provincie. Vastleggen van de bedrijventerreinen in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen.
	Aanbodbeleid op grond van endogene ontwikkelingen en cluster-vorming	Vastleggen van de bedrijventerreinen in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen na uitwerking van ruimtelijk-economische visies.
Lokale bedrijventerreinen	Zie gewenste nederzettingsstructuur	Visievorming in gemeentelijk ruimtelijk structuurplan op basis van de beleids-categorieën van de gewenste nederzettingsstructuur. Vastleggen van de bedrijventerreinen in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.
Bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen	Aangeven van ontwikkelingsmogelijkheden	Vastleggen van de bedrijventerreinen in ruimtelijke uitvoeringsplannen of plannen van aanleg: <ul style="list-style-type: none"> • door gemeenten voor bedrijven van lokaal niveau; • door de Provincie voor bedrijven van bovenlokaal niveau in de gemeenten aangeduid als kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten; • door het Vlaamse Gewest voor bedrijven van bovenlokaal niveau in de gemeenten behorend tot de regionaalstedelijke gebieden en de gemeenten van het buitengebied.
Historisch gegroeide bedrijven	Aangeven van ontwikkelingsmogelijkheden	Afbakening van bedrijventerreinen door het Vlaamse Gewest

De verhouding tussen de economische knooppunten en de overige gemeenten, vastgesteld door de Vlaamse overheid, is daarin verwerkt. Dit mechanisme wordt beschreven en toegepast in het Informatief gedeelte. In afwachting van de visievorming op de stedelijke gebieden (afbakening-sprocessen) en op de specifieke economische knooppunten, wordt het in eerste instantie gehanteerd als een toetsingskader.

We geven hier de principes van het verdelingsmechanisme weer.

Toebedeling naar de economische knooppunten verhoudingsgewijs volgens de schaalniveaus

Op basis van de bestaande verhoudingen tussen de economische knooppunten, wordt een pakket bedrijventerreinen afgezonderd voor de regionaalstedelijke gebieden. Over dit pakket heeft het Vlaamse Gewest bevoegdheid. Zo kan de Provincie het pakket bedrijventerreinen waarover ze bevoegdheid heeft, toebedelen naar de kleinstedelijke gebieden en de specifieke economische knooppunten.

Evenwicht tussen duidelijkheid en flexibiliteit

Elke gemeente moet weten wat haar effectieve taakstelling is inzake bedrijventerreinen. Alle economische knooppunten en overige gemeenten krijgen een **effectief pakket** toebedeeld voor de planperiode. Voor de uitwerking van de gewenste ruimtelijke economische structuur van deze gemeenten kan worden vertrokken van dit effectieve pakket. Het adequate gebruik en de effectieve lokalisering van dit pakket moet onderbouwd en beargumenteerd zijn in de afbakeningen van de stedelijke gebieden, de ruimtelijk-economische visies op specifieke economische knooppunten, de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen of de sectorale BPA's.

Het **reservepakket**⁶ moet eventuele bijkomende economische dynamiek opvangen, aan extra ruimtevragen voor specifieke bedrijventerreinen voldoen of voor een aanvulling zorgen als beschikbare bedrijventerreinen opgebruikt zijn. Het gebruik van dit pakket moet eveneens onderbouwd worden in de afbakeningen van de stedelijke gebieden, de ruimtelijk-economische visies op specifieke economische knooppunten, de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen of de sectorale BPA's. De toewijzing van dit reservepakket is een taak van de provinciale overheid die daartoe een aantal evaluatiecriteria hanteert zoals de realisatie- en bezettingsgraad van de bedrijventerreinen (zie specifieke beleidskaders).

Onevenwicht in de ruimtebalans vermijden

Voor de economische knooppunten en de overige gemeenten wordt de toebedeelde ruimte voor nieuwe bedrijventerreinen afgemeten aan het reeds ontwikkelde aanbod. Zo ontstaat voor de bedrijvigheid een ruimtebalans die gehanteerd kan worden als een indicatief kwantitatief toetsingskader. Dit in afwachting van de afbakening van de stedelijke gebieden en de uitwerking van de ruimtelijk-economische visies op de specifieke economische knooppunten en de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Volgens de bindende bepalingen van het RSV (conform het besluit van de Vlaamse Regering van 23.09.1997) moeten alle bestemmingswijzigingen m.b.t. bedrijvigheid die sedert 1.1.1994 verwezenlijkt werden, in de ruimtebalans opgenomen worden. In West-Vlaanderen worden heel wat bestemmingswijzigingen gerealiseerd voor de bij aanvang van de planperiode bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen. Daarvan moeten dan en de oppervlaktes van de bestaande bedrijfsvoering en de oppervlaktes van de uitbreidingen als nieuw gecreëerd aanbod beschouwd worden. Hierdoor is de ruimtebalans niet in evenwicht: de toegekende behoefte aan bedrijventerreinen gaat immers niet alleen naar nieuwe activiteiten, maar wordt ook ingevuld voor reeds bestaande activiteiten. Bij een herziening van het RSV is een bijstelling ter oplossing van deze problematiek dan ook nodig. Daarom worden voor deze taakstelling en de bepaling van de ruimtebalans, twee scenario's voorgesteld:

- 'Scenario 1': conform het RSV en in afwachting van een mogelijke herziening ervan;
- 'Scenario 2': bij een herziening van het RSV die een bijstelling van scenario 1 mogelijk maakt. Dit scenario houdt in dat de bestemmingswijzigingen ter bestendiging van de bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen niet in de ruimtebalans verrekend moeten worden.

⁶ In het toebedelingsmechanisme worden tijdens diverse stappen reservepakketten afgesplitst. De som van deze reservepakketten vormt het provinciaal reservepakket bedrijventerreinen.

5 Gewenste ruimtelijke structuur kleinhandel

Met kleinhandel worden alle vormen van commerciële activiteit met verkoopoppervlakte bedoeld die zich in hoofdzaak richten op de particuliere eindverbruiker. Het gaat hier om activiteiten met verkoop als hoofdfunctie zoals dit het geval is in winkels, baanwinkels, grootwinkelbedrijven, discounts, grootwarenhuizen en shoppingcentra die zich sociaal-economisch onderscheiden door het aangeboden assortiment en de vorm van beheer.

5.1 Uitgangspunten

5.1.1 Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Nieuwe kleinhandel bundelen en verweven in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied

- Kleinhandel is bij uitstek een stedelijke functie waarbij de verweving met andere functies essentieel is. In het stedelijk gebied moet de ontwikkeling van activiteiten, waaronder kleinhandel, gestimuleerd worden met respect voor de draagkracht van dat gebied. Twee aandachtspunten staan hier voorop: functies en activiteiten gericht en doordacht verweven en bundelen en de bestaande stedelijke voorzieningen en infrastructuur goed gebruiken en beheren, met vooral aandacht voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Hierdoor wordt de multifunctionaliteit (gebruik voor meervoudige functies) van de stedelijke gebieden versterkt.
- Ook in de kernen van het buitengebied moet een multifunctionele ontwikkeling en het verweven van functies en activiteiten voorop staan ter versterking van de centrumfunctie en volgens het desbetreffende niveau.
- Aan verbindingswegen en op knooppunten van verbindingswegen buiten de kernen van het buitengebied en buiten de stedelijke gebieden worden geen nieuwe, ruimtelijk geïsoleerde kleinhandelsbedrijven ingeplant.

Bestaande kleinhandelslinten en -concentraties afbakenen, structureren en beheersen

- Voor kleinhandelslinten en -concentraties die structuurloos gegroeid zijn aan verkeerswegen zowel in stedelijke gebieden, in stedelijke netwerken of in het buitengebied is een ruimtelijke herstructurering via inrichting van essentieel belang. Ruimtelijk herstructureren betekent de bestaande ruimtelijke samenhang tussen de kleinhandelsvestigingen en de omgeving verbeteren, de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de interne verkeersorganisatie en de ontsluiting (o.m. parkeren) verhogen en een hogere beeldwaarde of een beter imago van kleinhandelslinten of -concentraties in de omgeving creëren.

Kleinhandelszones kunnen enkel binnen de economische knooppunten

Kleinhandelszones zijn bedoeld voor concentratie van handelszaken die behoefte hebben aan een grotere verkoopoppervlakte. Ze kunnen opgericht worden onder de volgende voorwaarden:

- binnen de stedelijke gebieden (in de eerste plaats) en de economische knooppunten, op goed ontsloten plaatsen;
- de oppervlakte en de uitrusting is in functie van het belang van het economisch knooppunt;
- ze worden beschouwd als een van de soorten specifieke regionale bedrijventerreinen⁷; ze kunnen ook een onderdeel vormen van een groter regionaal bedrijventerrein, waarbij ze dan als kleinhandelszone afgebakend en overeenkomstig ingericht worden;
- op bedrijventerreinen die niet als kleinhandelszone zijn aangewezen is in principe geen kleinhandel toegestaan; ook op lokale bedrijventerreinen worden zuivere kleinhandelsbedrijven niet toegelaten.

⁷ De verdeling van de regionale bedrijventerreinen komt aan bod in de deelstructuur 'bedrijvigheid'.

5.1.2 Provinciale bevoegdheden

Voor het PRS-WV zijn er vanuit het RSV geen specifieke taakstellingen⁸. Het Vlaamse Gewest bedeeft de Provincie wel een rol toe om bepaalde kleinhandelslinten te selecteren, die in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen zullen worden geherstructureerd. In de kleinstedelijke gebieden dient de Provincie bij de afbakening van het stedelijk gebied de nodige ontwikkelingsperspectieven voor de kleinhandel aan te geven en eventueel kleinhandelszones aan te duiden.

5.2 Beleidsdoelstellingen

5.2.1 Nieuwe kleinhandel prioritair verweven in de nederzettingsstructuur

Nieuwe kleinhandelszaken kunnen zich enkel vestigen in de stedelijke gebieden, in de kernen van het buitengebied en in de overige woonconcentraties volgens het schaalniveau en de ruimtelijke draagkracht van de desbetreffende nederzetting. Dit komt de kernversterking en de aantrekkingskracht van deze plaatsen ten goede. Bovendien wordt daarmee een halt toegeroepen aan de lintvorming of inplanting van nieuwe alleenstaande kleinhandelszaken aan invalswegen of verbindingswegen gesitueerd in de open ruimte.

Verweving met andere functies moet de regel zijn. De aandacht gaat dan vooral naar de ruimtelijke impact en de impact van en op het verkeer van de desbetreffende kleinhandelszaken. Deze impact moet in verhouding staan tot het omringende bebouwde weefsel en de (verkeers)leefbaarheid en veiligheid.

Enkel waar verweving onmogelijk is, moet er aan scheiding van functies gedacht worden. Nieuwe kleinhandelszaken die niet in het stedelijk weefsel passen, moeten dan gelokaliseerd worden op goed bereikbare kleinhandelszones. Het gaat hier enkel om kleinhandelszaken die grootschalig (wegens volumineuze kleinhandel⁹) of sterk verkeersgenererend zijn en die aldus de leefbaarheid van de woonomgeving kunnen ondermijnen. Dergelijke kleinhandelszones kunnen enkel als uitzondering opgericht worden in de regionaalstedelijke en de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden. In de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau zijn ze in principe uitgesloten, omdat daar immers een doorgedreven kernversterkend beleid moet worden gevoerd met prioriteit voor inbreiding en de valorisatie van de bestaande stedelijke potenties. In de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau kunnen er enkel kleinhandelszones opgericht worden met het oog op herlokalisatie van bestaande kleinhandelszaken uit dat stedelijk gebied of het omgevende buitengebied, of ten gevolge van herstructurering van bestaande kleinhandelsgroepen.

Op bestaande bedrijventerreinen die niet als kleinhandelszone zijn aangemerkt, kunnen geen nieuwe kleinhandelszaken worden opgericht.

Nieuwe shoppingcentra zijn slechts mogelijk indien ze verweven zijn in de binnenstedelijke woonomgeving. Met een shoppingcentrum wordt een grootschalig, planmatig ontwikkeld complex van kleinhandelszaken bedoeld waar een zeer ruim productenassortiment aangeboden wordt en waar minstens één grootschalige trekker (bv. een hypermarkt) voorkomt. Buiten de binnensteden¹⁰ wordt de bouw van dergelijke shoppingcentra niet toegelaten. West-Vlaanderen beschikt immers over een regelmatig verspreid patroon van stedelijke gebieden met vrij goed bereikbare stadscentra. Bovendien zijn shoppingcentra gedeeltelijk concurrerend met de binnenstad en werken ze de kernversterking tegen.

⁸ In de Omzendbrief RO/96/06 in verband met inhoudelijke taakstellingen voor het provinciaal ruimtelijk structuurplan wordt wel 'de uitwerking van een visie op de kleinhandel van een regionale schaal' vermeld als 'een inhoudelijke taakstelling die bij voorkeur in het provinciaal ruimtelijk structuurplan uitgewerkt wordt'.

⁹ Met volumineuze kleinhandel wordt kleinhandel bedoeld waarbij het aanbod in hoofdzaak uit grote producten bestaat (bv. keukens, sanitair, meubilair, timmerhout, bouwmaterialen, vloerbekleding, grote tuinartikelen).

¹⁰ Met de binnenstad wordt het stadsdeel bedoeld dat gesitueerd is binnen de vroegere vesten. Bij ontstentenis van vesten (nu of in het verleden), wordt de 18e-eeuwse centrale agglomeratie bedoeld (zoals die voorkomt op de Kabinetskaarten van graaf de Ferraris).

5.2.2 De bestaande kleinhandel behouden

Behoud en versterking van de bestaande kleinhandel verweven in de nederzettingsstructuur

Binnen de stedelijke gebieden, de kernen van het buitengebied en de overige woonconcentraties kan de bestaande kleinhandel behouden blijven en eventueel uitbreiden, op maat van de desbetreffende nederzetting en verenigbaar met de omgeving. Dit betekent dat vooral afwegingen moeten gebeuren omtrent de impact op de ruimte en het verkeer.

Bestaande kleinhandel die voorkomt op bedrijventerreinen moet geëvalueerd worden met het oog op bestendiging en optimalisatie van de kleinhandelszaken en de aard en de inrichting van het bedrijventerrein. Wanneer besloten wordt tot behoud van deze kleinhandel dan moet de desbetreffende overheid dit bedrijventerrein of een deel ervan als een (lokale) kleinhandelszone aanduiden.

Kleinhandelslinten afbakenen en integreren in de omgeving

Buiten de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied komen diverse soorten kleinhandelslinten voor. Een aantal zijn van bovenlokaal belang wegens de dimensies en de aantrekkingskracht. Ze worden in het PRS-WVV geselecteerd als 'te herstructureren kleinhandelslinten'. In elk geval is de oprichting van nieuwe kleinhandelszaken daar niet mogelijk, tenzij het te herstructureren kleinhandelslint door een woonconcentratie loopt.

Kleinhandelszaken buiten de kernen en de overige woonconcentraties kunnen niet uitbreiden

Kleinhandelszaken die voorkomen buiten de kernen en de overige woonconcentraties, kunnen niet uitbreiden; dit geldt zowel voor de kleinere kleinhandelszaken als voor die met een bovenlokale aantrekkingskracht. Dit betekent dat de totale vloeroppervlakte (deels voor verkoop, deels voor berging) van de kleinhandelsactiviteit niet mag toenemen, tenzij om dwingende maatregelen (bv. met het oog op de veiligheid).

5.3 Gewenste ruimtelijke structuur

Het nederzettingspatroon van de stedelijke gebieden, kernen en overige woonconcentraties bepaalt de gewenste ruimtelijke structuur van de kleinhandel. De ontwikkelingsmogelijkheden worden integraal bepaald door het schaalniveau en de aantrekkingskracht van de desbetreffende nederzettingen om te vermijden dat de ruimtelijke draagkracht ervan overschreden wordt.

Daarbuiten worden nieuwe kleinhandelszaken niet toegelaten.

5.4 Ruimtelijk beleid

5.4.1 Beleidscategorieën

Kleinhandel in de stedelijke gebieden

- Bestaande kleinhandelsgroepen
In de afbakeningsplannen van de stedelijke gebieden worden de bestaande kleinhandelsgroepen geëvalueerd op grond van hun mogelijke ontwikkelingen. Dit kan leiden tot het aanduiden ervan als kleinhandelszones en/of het vooropstellen van herstructurering.
- Het Vlaamse Gewest zal bij de afbakening van de regionaalstedelijke gebieden hieromtrent de nodige ontwikkelingsperspectieven aangeven.
- De Provincie zal bij de afbakening van de kleinstedelijke gebieden hieromtrent de nodige ontwikkelingsperspectieven aangeven.

- **Nieuwe kleinhandelszones**

Nieuwe kleinhandelszones kunnen bij de afbakening van het stedelijk gebied eventueel aangeduid worden. Voor de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau is dit enkel mogelijk omwille van specifieke redenen.

- Het Vlaamse Gewest zal bij de afbakening van de regionaalstedelijke gebieden eventueel nieuwe kleinhandelszones aanduiden.
- De Provincie zal bij de afbakening van de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden eventueel nieuwe kleinhandelszones aanduiden.
- De Provincie zal bij de afbakening van de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau enkel nieuwe kleinhandelszones aanduiden met het oog op herlokalisatie van bestaande kleinhandelszaken uit dat stedelijk gebied of het omgevende buitengebied.

Kleinhandel in de kernen en overige woonconcentraties

De gemeente bepaalt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande en nieuwe kleinhandel in en aansluitend bij de kernen en overige woonconcentraties. Deze ontwikkelingsmogelijkheden worden bepaald door het schaalniveau en de ruimtelijke draagkracht van de desbetreffende nederzettingen. Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen kunnen die vastleggen.

Kleinhandel buiten de kernen en overige woonconcentraties

- **Te herstructureren kleinhandelslinten**

Het gaat om kleinhandelslinten die buiten de stedelijke gebieden en de kernen voorkomen. Ze zijn structuurbepalend op provinciaal niveau: op een relatief korte afstand komen relatief veel kleinhandelszaken voor; waarbij enkele met een bovenlokale aantrekkingskracht. Ze zijn structuurloos tot ontwikkeling gekomen aan een weg van bovenlokaal niveau.

Op grond van het verkeer (vooral met het oog op veiligheid, afwikkeling en interne organisatie waaronder parkeerruimte), de integratie in het landschap, de beeldvorming en de ruimtelijke samenhang, dienen ze geherstructureerd te worden.

Dit betekent dat deze kleinhandelslinten in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen zullen worden afgebakend. Een meer gestructureerde inrichting op grond van de vermelde factoren zal worden voorgesteld. Nieuwe kleinhandelszaken zullen er in geen geval toegelaten worden, tenzij het te herstructureren kleinhandelslint door een woonconcentratie loopt. In dat geval kunnen uitzonderlijk toch nieuwe kleinhandelszaken opgericht worden voor zover ze verenigbaar zijn met het schaalniveau en de ruimtelijke draagkracht van deze woonconcentratie. De bestaande kleinhandelszaken zullen binnen deze afgebakende gebieden na afweging eventueel nog ter plaatse beperkt kunnen uitbreiden door verdichting, d.i. in principe alleen door opvulling en niet door uitbreiding in de achterliggende open ruimte.

Kleinhandelslinten die hier niet als dusdanig geselecteerd worden, kunnen ten hoogste geconsolideerd worden; het beleid daaromtrent moet in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen aan bod komen (zie 'overige kleinhandel buiten de kernen en overige woonconcentraties').

- **Overige kleinhandel buiten de kernen en overige woonconcentraties**

De gemeente bepaalt in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan de ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande kleinhandel die voorkomt buiten de kernen en overige woonconcentraties. Deze ontwikkelingsmogelijkheden zijn beperkt tot consolideren¹¹ of uitdoven.

Bestaande kleinhandel op bedrijventerreinen

Kleinhandel die voorkomt op bedrijventerreinen wordt geëvalueerd met het oog op bestendiging en optimalisatie van de kleinhandelszaken en de aard en de inrichting van het bedrijventerrein. Na evaluatie kan dit bedrijventerrein of een deel ervan als een (lokale) kleinhandelszone aangeduid worden.

¹¹ Consolideren betekent dat een kleinhandelszaak bestendig wordt. De totale vloeroppervlakte (deels voor verkoop, deels voor berging) van de kleinhandelsactiviteit kan evenwel niet toenemen, tenzij om dwingende maatregelen (bv. met het oog op de veiligheid).

Interne

herstructurering met het oog op bv. herinrichting van een betere wegontsluiting, aanleg van parkeervoorzieningen, integratie in het landschap, verbetering van het imago, is wel mogelijk.

- Voor de regionale bedrijventerreinen voorkomend in de gemeenten behorend tot de regionaalstedelijke gebieden en de gemeenten van het buitengebied gebeurt deze evaluatie en eventuele aanduiding als kleinhandelszone door het Vlaamse Gewest bij de afbakening van de stedelijke gebieden.
- Voor de regionale bedrijventerreinen voorkomend in de gemeenten aangeduid als kleinstedelijke gebieden of specifieke economische knooppunten gebeurt deze evaluatie en eventuele aanduiding als kleinhandelszone door de Provincie. Voor de kleinstedelijke gebieden gebeurt dit bij de afbakeningen ervan, voor de specifieke economische knooppunten bij het aangeven van de ruimtelijk-economische ontwikkelingsperspectieven ervan.
- Voor de lokale bedrijventerreinen gebeurt deze evaluatie en eventuele aanduiding als lokale kleinhandelszone door de gemeente in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

De samenhang tussen de verschillende beleidscategorieën wordt schematisch voorgesteld op de volgende figuur (zie **RG figuur 9**).

5.4.2 Selectiemethode

De beleidscategorie 'te herstructureren kleinhandelslinten' wordt geselecteerd op basis van de volgende criteria.

Structuurbepalende kleinhandelsgroepen¹² in de open ruimte

De open ruimte wordt hier beschouwd als het gebied dat gesitueerd is buiten de stedelijke gebieden¹³ en de kernen¹⁴ (hoofddorpen en woonkernen) van het buitengebied. Kleinhandelsgroepen die voorkomen op industriegebied nabij of grenzend aan de minimale afbakening van het stedelijk gebied komen hier niet voor selectie in aanmerking. Ze dienen in het afbakeningsproces geëvalueerd te worden (zie 5.4.1. Beleidscategorie 'kleinhandel in stedelijke gebieden - bestaande kleinhandel op bedrijventerreinen').

Beperkte kleinhandelsgroepen die voorkomen als een lint dat samenhangt aan de minimale afbakening van een kleinstedelijk gebied zullen eveneens bij het afbakeningsproces geëvalueerd worden.

Dichtheid van het spreidingspatroon van de kleinhandelszaken in het lint en aanwezigheid van meerdere zaken met een bovenlokale attractie

Een kleinhandelsgroep wordt geselecteerd wanneer er minstens twee kleinhandelszaken in voorkomen met een bovenlokale aantrekkingskracht, voor zover geen enkele ervan gesitueerd is op een bedrijventerrein (mogelijk een handelszaak met productieruimte of een bedrijf met verkoopruimte).

Situering aan een secundaire weg met mobiliteitsproblemen (bv. kruispunten, verkeersveiligheid)

¹² Deze werden bepaald op basis van de criteria dichtheid en omvang van de bestaande kleinhandelszaken die shopping- of specialitygoederen aanbieden.

¹³ Aangezien de afbakeningen van de stedelijke gebieden nog niet uitgevoerd zijn, wordt uitgegaan van de minimale afbakening van de stedelijke gebieden (zie Nederzettingsstructuur). Indien later bij de afbakening zou blijken dat bepaalde van deze kleinhandelsgroepen of delen ervan deel uitmaken van het stedelijk gebied, dan kunnen hun ontwikkelingsperspectieven herbekeken worden binnen de visieontwikkeling op dat stedelijk gebied.

¹⁴ Op basis van de selecties van kernen in de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur

6 Gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie

Toerisme en recreatie zijn maatschappelijke activiteiten met een aanzienlijke ruimtelijke impact en sociaal-economisch belang in de provincie West-Vlaanderen. Zij dragen bij tot het welzijn van de mens en tot diversificatie van de economie.

Daarom wordt de ruimtelijke structuur van toerisme en recreatie afzonderlijk besproken als onderdeel van de ruimtelijk-economische structuur.

6.1 Uitgangspunten

6.1.1 Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Bevoegdheden van het Vlaamse Gewest

De Vlaamse overheid werkt het toeristisch-recreatief netwerk van de Kust uit. Het beleid voor het netwerk van de Kust is gebaseerd op samenhang, dynamiek, tendensen, potenties en nieuwe ontwikkelingen op strategische locaties.

De Vlaamse overheid werkt ook openluchtrecreatieve verblijven en individuele weekendverblijven, golfterreinen en ULM- en sportvliegvelden uit.

Ontwikkelingsperspectieven voor stedelijke gebieden

Bestaande toeristisch-recreatieve infrastructuur optimaal benutten:

- kwaliteit van de bestaande toeristisch-recreatieve voorzieningen, het patrimonium, de openbare ruimten, het landschap en de natuur verbeteren;
- minder bezochte stedelijke gebieden toeristisch-recreatief ontwikkelen en promoten.

Nieuwe toeristisch-recreatieve infrastructuur met bijkomend ruimtegebruik:

- enkel in stedelijke gebieden, stedelijke netwerken, gebieden die in het PRS-WV als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van primair belang zijn aangeduid;
- nieuwe hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur moet afgestemd zijn op de draagkracht en het niveau van het betrokken gebied.

Recreatief medegebruik in de stedelijke gebieden duurzaam en kwalitatief ontwikkelen.

Ontwikkelingsperspectieven voor het buitengebied

De bestaande toeristisch-recreatieve infrastructuur optimaal benutten:

- het toeristisch-recreatief aanbod in het buitengebied verbinden met het aanbod in de stedelijke gebieden;
- voor bestaande hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied gelden strikte locatie- en uitbreidingsvoorwaarden; enkel de infrastructuur gelegen in toeristisch-recreatieve knooppunten of netwerken van primair belang krijgen ontwikkelingsmogelijkheden.

Recreatief medegebruik in het buitengebied kwalitatief ontwikkelen, rekening houdende met de ruimtelijke draagkracht.

Nieuwe hoogdynamische infrastructuur kan enkel voorzien worden binnen de randvoorwaarden van de structuurbepalende functies van het buitengebied (bv. natuur en landbouw) en enkel in toeristisch-recreatieve knooppunten of netwerken van primair belang.

6.1.2 Provinciale bevoegdheden

- Het Vlaamse Gewest bedeeft de Provincie een belangrijke rol toe bij het uitwerken van een ruimtelijk beleid voor toerisme en recreatie. De Provincie selecteert namelijk de toeristisch-recreatieve knoop-

- punten, de netwerken van primair belang en werkt ook een gebiedsgerichte visie uit.
- De Vlaamse overheid geeft de Provincie de opdracht om een visie en uitvoering te geven aan de ontwikkelingen van openluchtrecreatieve verblijven.

6.2 Beleidsdoelstellingen

6.2.1 Duurzaam en kwalitatief versterken van het bestaande toeristisch-recreatieve aanbod

Om duurzaam met toerisme en recreatie om te gaan richt het beleid zich in de eerste plaats op een versterking van het bestaande aanbod. Vooral in gebieden die reeds een ruim toeristisch-recreatief aanbod hebben, wordt gewerkt aan de verbetering en vernieuwing van het bestaande aanbod, rekening houdende met maatschappelijke evoluties.

6.2.2 Optimaal benutten van nog aanwezige potenties voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen

Naast de versterking van het bestaande aanbod, wordt aan de kust de nog aanwezige bovenlokale potenties voor toerisme en recreatie door strategische projecten geïntegreerd met andere voorzieningen. Strategische projecten worden in de deelruimte Kust voorzien in strategische projectgebieden. Bundeling en concentratie, alsook complementariteit en selectiviteit van voorzieningen, staan als principes voorop.

Stedelijke gebieden en regio's met potenties op toeristisch-recreatief vlak worden aangeduid. Er zijn ook mogelijkheden voor bijkomende ontwikkelingen voorzien. Deze potenties kunnen worden uitgewerkt binnen een visie over het gebied.

6.2.3 Toeristisch-recreatieve ontwikkelingen richten op de eigenheid van de streek

West-Vlaanderen wil inspelen op de streekgebonden kwaliteiten om zijn ruimtelijke verscheidenheid als troef te versterken. Ook op toeristisch-recreatief vlak dienen alle ontwikkelingen te vertrekken vanuit de eigenheid van de streek.

Het toerisme is van nature uit sterk aan de streek gebonden, deze activiteit is nauwelijks of niet verplaatsbaar. Het toerisme steunt immers wezenlijk op de karakteristieken van de streek, zowel landschappelijk als cultureel. Landschappen en historische sites worden binnen dit kader gevaloriseerd.

6.2.4 Samenhang binnen en tussen toeristische regio's bevorderen

Niet alleen wordt de ruimtelijke verscheidenheid versterkt, er worden ook toeristisch-recreatieve netwerken gevormd. De bedoeling is om de interne samenhang van een toeristisch-recreatieve regio te versterken zodat de complementaire verscheidenheid benadrukt wordt. Daarnaast wordt de samenhang tussen toeristisch-recreatieve netwerken nagestreefd om vakantiegangers te stimuleren hun bezoek te verrijken door ook andere streken op te zoeken. Op die manier krijgen ook minder bekende toeristisch-recreatieve plaatsen de kans om zich te ontplooien.

6.2.5 Voldoende mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding voorzien

Inwoners van West-Vlaanderen moeten hun vrije tijd kwalitatief en dicht bij huis kunnen doorbrengen. Recreatief medegebruik in stedelijke gebieden en in de open ruimte of openluchtrecreatieve groene domeinen zijn hier de opties. Voorzieningen voor omgevingsrecreatie ondersteunen de toeristisch-recreatieve netwerken.

Het bestaande aanbod is in bepaalde gebieden door overdruk aan recreatief medegebruik bedreigd. In dit geval wordt gewerkt aan de beheersing van de omgevingsrecreatie.

6.3 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG Figuur 10)

Complementaire en overlappende netwerken vormen de toeristisch-recreatieve structuur van West-Vlaanderen. Deze gebieden bieden elk een eigen toeristisch product aan en zijn aan elkaar gekoppeld door toeristisch-recreatieve lijnelementen. Deze lijnelementen spelen dus een verbindende en een ondersteunende rol voor de netwerken. Voorts zijn er plaatsen (knooppunten) met een uitgesproken toeristisch-recreatief karakter. Deze plaatsen liggen meestal in een netwerk of aan een lijnelement, maar kunnen ook elders voorkomen. Knooppunten concentreren toeristisch-recreatieve mogelijkheden voor de streek.

Bestaande grote trekkers worden aangeduid als knooppunt. Nieuwe grote toeristisch-recreatieve trekkers worden gebundeld in knooppunten en volgens het niveau en de draagkracht van het knooppunt. In het buitengebied kunnen toeristisch-recreatieve activiteiten worden ontwikkeld binnen de bepalingen van het specifieke beleidskader voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten. Voor andere recreatieve sport- en ontspanningsinfrastructuur zullen specifieke beleidskaders opgesteld worden.

6.3.1 Knooppunten

Dit zijn stedelijke gebieden, kusthoofddorpen, openluchtrecreatieve groene domeinen en pretparken die bovenlokaal structurerend zijn wegens het aantal bezoekers dat zij aantrekken. Zij veroorzaken veel mobiliteit (ook in het buitengebied) en kunnen daarom als dynamisch worden aangezien. In de gewenste ruimtelijke structuur worden zowel de bestaande als de gewenste knooppunten besproken. De knooppunten ondersteunen netwerken of voorzien in toeristisch-recreatieve mogelijkheden buiten de netwerken. Het ruimtelijk patroon van knooppunten is verspreid en zoveel mogelijk gebundeld aan lijnelementen.

In toeristisch-recreatieve netwerken en in stedelijke gebieden kan bijkomende ruimte worden voorzien voor de uitbreiding van toeristisch-recreatieve activiteiten, waarbij de uitbreiding in het verlengde van de bestaande activiteit ligt of bijkomende activiteiten kan voorzien. Buiten de toeristische netwerken en de stedelijke gebieden kunnen de attracties in de knooppunten enkel uitbreiden in het verlengde van de bestaande attractie(s).

In sterk verstedelijkte regio's zijn bijkomende toeristisch-recreatieve knooppunten (vooral openluchtrecreatieve groene domeinen) gewenst om te voorzien in voldoende mogelijkheden voor recreatie dicht bij huis.

Op gemeentelijk niveau kunnen lokale toeristisch-recreatieve knooppunten worden aangeduid. De lokale knooppunten moeten de netwerkvorming versterken. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor historische sites of merkwaardige gebouwen. Lokale toeristisch-recreatieve knooppunten worden in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan onderbouwd. Gemeenten kunnen bijzondere ontwikkelingsperspectieven toekennen aan deze locaties met het oog op een toeristisch-recreatieve of landschappelijke valorisatie van de plek.

6.3.2 Lijnelementen

De lijnvormige toeristisch-recreatieve elementen zorgen voor een aangename toeristisch-recreatieve verplaatsing van bezoekers binnen een netwerk. Deze lijnelementen verbinden ook netwerken en knooppunten met elkaar. Lijnelementen zijn de dragers waaraan andere recreatieve routestructuren worden opgehangen.

Bestaande lijnelementen worden geoptimaliseerd en verlengd met het oog op meer comfort en ruimtelijke kwaliteit. Om de gewenste verbindingen in en tussen netwerken te vervolledigen moeten ook nieuwe lijnelementen gezocht worden die toeristisch-recreatief kunnen worden gebruikt.

Op gemeentelijk niveau kunnen bijkomende lijnelementen worden aangeduid die het provinciaal netwerk verder aanvullen. De ontwikkelingsperspectieven van lijnelementen op gemeentelijk niveau worden in nauw overleg met de Provincie bepaald.

6.3.3 Netwerken

Door de samenhang van lijnelementen en knooppunten, gekaderd binnen landschappelijke en functionele ruimtelijke gebieden, ontstaan toeristisch-recreatieve netwerken.

In deze netwerken wordt een samenhangend beleid gevoerd om complementaire en geïntegreerde ontwikkelingen te sturen. De complementariteit is belangrijk zowel binnen één netwerk als tussen verschillende netwerken. Door de verschillende netwerken met elkaar in relatie te brengen worden de netwerken afzonderlijk versterkt. Het gebied waar geen netwerkvorming wordt aangegeven, wordt niet beschouwd als een samenhangende toeristisch-recreatieve regio op provinciaal niveau, maar als een gebied waarin punts- en lijnsgewijze toeristische en recreatieve voorzieningen voorkomen, volgens de gewenste ruimtelijke structuur.

In West-Vlaanderen kunnen twee soorten netwerken onderscheiden worden:

Een toeristisch-recreatief netwerk van primair belang

De kust is een verstedelijkt netwerk met waardevolle delen open ruimte. Toerisme en recreatie zijn de structuurbepalende functies van dit netwerk. Het onmiddellijk achterliggende poldergebied complementeert door zijn open ruimte het netwerk van de kust en dient ook als buffer tegen de verstedelijkte vorm van het kusttoerisme.

Het toeristisch-recreatief netwerk van de kust is een netwerk van primair belang. De toeristisch-recreatieve voorzieningen zijn van bovenlokaal niveau en hebben een grote aantrekkingskracht. De verschillende kleinschalige voorzieningen in de kustgemeenten maken gezamenlijk een hoogdynamisch toeristisch-recreatief product.

De knooppunten zijn bundels van toeristisch-recreatieve voorzieningen van bovenlokaal belang. Nieuwe hoogdynamische toeristisch-recreatieve voorzieningen worden in de knooppunten en de strategische projectgebieden¹⁵ gebundeld.

De lijnelementen parallel aan de kustlijn verbinden de knooppunten met elkaar. Deze lijnelementen monden uit in natuurgebieden. Toeristisch-recreatieve initiatieven worden gerelateerd aan de lijnelementen.

Enkele toeristisch-recreatieve lijnelementen doorsnijden het achterliggende poldergebied. Ze vertrekken vanuit de parallelle lijnelementen aan de kust en leggen een relatie tussen de kust en de landelijke toeristisch-recreatieve netwerken.

De landelijke toeristisch-recreatieve netwerken

Samenhangende gebieden met aantrekkelijke stedelijke gebieden, kernen en een kwalitatief openruimtegebied vormen 'landelijke toeristisch-recreatieve netwerken op provinciaal niveau' en zijn door toeristisch-recreatieve lijnelementen met elkaar verbonden.

In de IJzerstreek zijn Diksmuide en Veurne de belangrijkste toeristisch-recreatieve knooppunten. De IJzer vormt een structuurbepalend lijnelement. Dit netwerk wordt gekenmerkt door een vlak en open landschap dat doorwaterd is met talloze vaartjes en kanalen. Verspreid in het openruimtegebied liggen kleine kernen met een sterke streekgebonden uitstraling, monumenten die verwijzen naar de Eerste Wereldoorlog en burgerlijke en landelijke architectuur. De toeristisch-recreatieve ontwikkelingen in de IJzerstreek dienen vooral kernversterkend te worden ingeplant. In dit netwerk kan het plattelandstoerisme ontwikkeld worden met het oog op recreatief medegebruik van de open ruimte (kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten).

De Heuvelstreek vormt een toeristisch-recreatief netwerk waarin vooral Ieper (met daarbij aansluitend het pretpark Bellewaerde) maar ook Poperinge belangrijke stedelijke knooppunten vormen met mogelijkheden voor toeristische ontwikkeling. De West-Vlaamse Heuvels spelen een structuurbepalende rol. Dit netwerk wordt verder gekenmerkt door diverse relictten uit het oorlogsverleden verspreid in het landschap, archeologische relictten, de vele bossen en door de hoppe- en tabaksteelt. De toenemende ruimtelijke druk door toerisme en recreatie in het kwetsbare gebied van de gemeente Heuvelland moet door een herstructurering in de hand worden gehouden. Kleinschalige

¹⁵ Voor het volledig begrip van de mogelijkheden van strategische projectgebieden is het noodzakelijk om ook in de deelruimte Kust de geïntegreerde benadering te lezen. Ook andere voorzieningen komen aan bod in strategische projectgebieden.

toeristische recreatieve plattelandsactiviteiten kunnen ook hier ontwikkeld worden volgens het desbetreffende specifieke beleidskader. De Heuvelstreek heeft mogelijkheden om kleinschalige verblijfsaccommodatie in te richten in de landschappelijk aantrekkelijke gebieden. Zo kan aan de toeristische vraag tegemoet gekomen worden zonder de draagkracht van de kwetsbare gebieden te overschrijden.

De Brugse streek heeft toeristische kwaliteiten dankzij de vele bossen, kastelen en historische sites en het netwerk van kanalen. Binnen de stedelijke gebieden Brugge en Torhout kunnen bijkomende hoog-dynamische toeristisch-recreatieve voorzieningen ontwikkeld worden. In dit netwerk is ook plattelandstoerisme mogelijk met het oog op recreatief medegebruik van de open ruimte en van het bouwkundig en historisch erfgoed (zie ook het specifieke beleidskader voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten).

De streek van de Bovenschelde heeft potenties om als toeristisch-recreatief netwerk te worden ontwikkeld in samenhang met de Leiestreek of de Vlaamse Ardennen. Het beleid van de Provincie West-Vlaanderen is in eerste instantie gericht op een versterking van de streek door het toeristisch-recreatief aantrekkelijker maken van de kernen en een opwaardering van het landschap.

De ontwikkelingsperspectieven van bestaande toeristisch-recreatieve voorzieningen buiten de toeristisch-recreatieve netwerken worden in het kader van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan onderzocht. Deze voorzieningen dienen kleinschalig te blijven. De ontwikkelingsperspectieven moeten passen in een globale visie voor toerisme en recreatie van de gemeente.

6.4 Ruimtelijk beleid

De gewenste ruimtelijke structuur, weergegeven op figuur 10, bestaat uit volgende beleidscategorieën.

6.4.1 Beleidscategorieën en selectiemethode

Stedelijke gebieden

In stedelijke gebieden worden in de eerste plaats de bestaande voorzieningen en het openbaar domein verzorgd. Nieuwe of bestaande toeristisch-recreatieve voorzieningen kunnen ontwikkeld of uitgebreid worden. De ruimtelijke draagkracht mag daarbij niet worden overschreden¹⁶. Voorzieningen zijn afgestemd op het niveau van het gebied. De beoogde ruimte mag niet ingenomen zijn door natuurwaarden.

Stedelijke gebieden kunnen nieuwe voorzieningen met een grote aantrekkingskracht opnemen. Bestaande voorzieningen kunnen uitbreiden. De ruimtelijke ontwikkelingen voor toerisme en recreatie worden binnen de afbakening van het stedelijk gebied voorzien.

Kusthoofddorpen

De kusthoofddorpen worden verder gestimuleerd om het openbaar domein en de bestaande toeristisch-recreatieve voorzieningen te vernieuwen. Daarnaast zijn aandacht voor natuurontwikkeling en bescherming van bestaande natuurgebieden prioriteiten.

De kusthoofddorpen kunnen bijkomende toeristisch-recreatieve infrastructuur voorzien. Dit kan slechts als deze voorzieningen een meerwaarde betekenen voor het netwerk (complementariteit) en als er voldoende ruimte is. Een voorwaarde is dat in deze ruimte geen natuurwaarden voorkomen. Bestaande voorzieningen kunnen onder dezelfde voorwaarden uitbreiden. Kusthoofddorpen kunnen eveneens voorzien in bijkomende verblijfsaccommodatie als de ruimtelijke draagkracht voldoende is¹⁷. De selectie van kusthoofddorpen is gebaseerd op de motivatie weergegeven in de nederzettingsstructuur:

¹⁶ Dit wil zeggen dat de bijkomende druk door verkeer, inname van open ruimte, bijkomende behoefte aan andere voorzieningen en de toegenomen gebruikintensiteit kan worden opgevangen.

¹⁷ Dit wil zeggen dat een bijkomende verkeersdruk, bezoekersdruk, bouwblokverdichting en behoefte aan bijkomende voorzieningen kunnen worden opgevangen.

Openluchtrecreatieve groene domeinen

Openluchtrecreatieve groene domeinen bieden de bezoeker nauw contact met de natuur. In deze domeinen is in principe enkel zachte recreatie toegelaten. In uitvoeringsplannen kunnen bijkomende vormen van recreatief medegebruik worden aangegeven voorzover aangetoond is dat de natuurwaarden geen hinder zullen ondervinden van de gewenste vormen van recreatief medegebruik. Openluchtrecreatieve groene domeinen kunnen uitbreiden. Deze domeinen zijn op diverse locaties ingeplant en bieden de mogelijkheid tot kwalitatieve vrijetijdsbesteding dicht bij huis. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de aansluiting op de kernen zijn essentieel.

Aangezien natuur een belangrijk aspect uitmaakt van openluchtrecreatieve groene domeinen, kunnen GEN en GENO's ook binnen deze domeinen afgebakend worden.

De aanleg van nieuwe infrastructuur rond deze domeinen is mogelijk, op voorwaarde dat die infrastructuur zorgt voor de begeleiding en de spreiding van de bezoekers (o.a. bezoekerscentrum, parkeerfaciliteiten op geselecteerde locaties).

Nieuwe openluchtrecreatieve groene domeinen zijn nodig in gebieden met grote bevolkingsconcentraties en met minder belevingswaarde in het buitengebied. Immers, in dergelijke gebieden kan het recreatief medegebruik in de landelijke omgeving onvoldoende de openluchtrecreatieve behoefte opvangen. Daarom is het belangrijk om in dergelijke streken meer geconcentreerde openluchtrecreatieve domeinen te ontwikkelen. Bij de afbakening van stedelijke gebieden worden potenties aangeduid.

Bij de afbakening van stedelijke gebieden wordt, in overleg met de betrokken overheden, ruimte voorzien worden voor de ontwikkeling van een stadsrandbos (met inbegrip van speelbossen). Deze bossen hebben voornamelijk een rol met het oog op ontspanning van de plaatselijke bevolking. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer primeert op de bereikbaarheid met de auto.

Delen van openluchtrecreatieve groene domeinen kunnen aangeduid worden om de rol van speelbos aan te nemen. In het kader van een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan kunnen eveneens nieuwe speelbossen aangegeven worden.

Uitgaande van de bedoeling om het bestaande aanbod en de mogelijke potenties zo goed mogelijk te gebruiken, om toeristisch-recreatieve ontwikkelingen te sturen op basis van de eigenheid van de streek en om mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding dicht bij huis te voorzien, worden openluchtrecreatieve groene domeinen op provinciaal niveau opgenomen als structuurbepalende elementen in de toeristisch-recreatieve structuur.

Alle domeinen in provinciaal beheer worden geselecteerd. Domeinen die niet door de Provincie worden beheerd, maar die publiek toegankelijk zijn en een oppervlakte hebben vanaf ca. 70 ha worden ook geselecteerd. Ten slotte worden aaneengesloten groepen van kleinere domeinen die samen de vooropgestelde oppervlakte bereiken eveneens geselecteerd.

Pretparken

Voor de planperiode worden geen nieuwe pretparken voorzien. Voorzieningen aan pretparken in stedelijke gebieden kunnen nieuwe, bijkomende activiteiten voorzien als de ruimtelijke draagkracht van de omgeving dit mogelijk maakt. Voorzieningen aan pretparken in het buitengebied kunnen enkel uitbreiden aansluitend bij het pretpark, in het verlengde van de bestaande activiteiten en passend binnen de eigenheid van de deelruimte. De uitbreidingen moeten passen binnen een globale visie voor toerisme en recreatie uitgewerkt in een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In een uitvoeringsplan dat de uitbreiding aangeeft moet aangetoond worden dat de maatschappelijke draagkracht niet wordt overschreden. Verder mag de uitbreiding de hoofdfunctie van het buitengebied niet in het gedrang brengen. Het uitvoeringsplan moet maatregelen bevatten die zorgen voor een afdoende verkeersafwikkeling en voor een landschappelijke beeldkwaliteit.

De bereikbaarheid van het pretpark met het openbaar vervoer of collectief vervoer moet worden gegarandeerd.

Met het oog op de optimale benutting van het bestaande aanbod en een streven naar duurzaam toerisme op basis van een locatiebeleid worden pretparken buiten de stedelijke gebieden opgenomen als structuurbepalende elementen in de toeristisch-recreatieve structuur.

Pretparken buiten de stedelijke gebieden met meer dan 100 000 bezoekers per jaar worden op het provinciale niveau geselecteerd.

Lijnelementen

Deze belangrijke assen zijn de dragers van reeds bestaande en potentiële toeristisch-recreatieve bewegingen (o.a. op lange afstand) zoals kanalen en waterlopen, oude spoorwegbeddingen, wegen, paden, ruiterroutes. Verschillende soorten lijnelementen kunnen samenvallen.

De aandacht moet vooral gaan naar de kwaliteit en de belevingswaarde van de lijnelementen en de directe omgeving. De ontwikkelingsperspectieven van toeristisch-recreatieve voorzieningen die betrekking hebben op een lijnelement worden bepaald bij de visievorming voor het lijnelement en worden uitgewerkt in uitvoeringsplannen. Er moet daarbij rekening worden gehouden met de bepalingen van de gewenste natuurlijke, landschappelijke en andere deelstructuren. Bij de (her)inrichting van een lijnelement en de omgevende gebieden die betrekking hebben op het lijnelement wordt een integrerende visie voor het volledige traject uitgewerkt met aandacht voor de snijpunten van de assen. Op deze lijnelementen worden diverse vormen van bewegingsrecreatie voorzien. De bestaande infrastructuur wordt zo veel mogelijk benut. De gebundelde lijnelementen maken gebruik van de aanwezige parallelle autovrije of autoluwe wegen. Indien nodig kan bijkomende ruimte ingenomen worden voor gescheiden paden langs deze lijnelementen als dit na afweging met de andere deelstructuren mogelijk blijkt. Voor de bewegingen te water kan aangepaste kleinschalige infrastructuur aan de oevers van de waterlopen voorzien worden.

Het is de bedoeling om bestaande of potentiële toeristisch-recreatieve lijnelementen te versterken of te ontwikkelen en samenhangende netwerken te verkrijgen. Daarom worden bestaande en potentiële lijnelementen, die door en over netwerken of tussen knooppunten lopen, opgenomen in de selectie.

7 Gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer

7.1 Uitgangspunten

7.1.1 Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Duurzame mobiliteit vanuit een duurzame ruimtelijke ontwikkeling

Een duurzame ruimtelijke ontwikkeling, met gelijke aandacht voor economische, sociale en ecologische aspecten leidt ook naar een duurzame mobiliteit. Concrete uitgangspunten voor een duurzame mobiliteit zijn:

- de bereikbaarheid noodzakelijk voor de economische ontwikkeling garanderen;
- de leefbaarheid van de omgeving garanderen;
- de verkeersveiligheid verhogen;
- de automobilititeit afremmen door het versterken van de alternatieve vervoerswijzen;
- de grotendeels bestaande infrastructuur optimaliseren.

Geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur

In Vlaanderen wordt de verkeers- en vervoersstructuur gebaseerd op de gewenste ruimtelijke structuur. De vervoersstructuur moet gewenste ruimtelijke ontwikkelingen ondersteunen en ongewenste ontwikkelingen tegengaan.

Selecties op Vlaams niveau

A. De selectie van de hoofdwegen en de primaire wegen

Door wegen in functionele categorieën te verdelen, kan men het huidige gemengde verkeer van verschillende verplaatsingsniveaus (lokaal, bovenlokaal, nationaal, internationaal) uit elkaar halen. Zo kunnen prioriteitsstellingen gemaakt worden hetzij voor verkeersafwikkeling, hetzij voor verkeersleefbaarheid. Het RSV heeft het hoofdwegenet en de primaire wegen geselecteerd waar de verkeersafwikkeling voorop staat.

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Inrichting
Hoofdweg	verbinden op internationaal niveau	verbinden op Vlaams niveau	autosnelweg naar Europese normen
Primaire weg categorie I	verbinden op Vlaams niveau	verzamelen op Vlaams niveau	autosnelweg/stedelijke autosnelweg; autoweg (2x2 of 2x1); weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling.
Primaire weg categorie II	verzamelen op Vlaams niveau	verbinden op Vlaams niveau	autoweg (2x2 of 2x1); weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling.
Secundaire weg	verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau		weg (2x2 of 2x1) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling; doortochten in de bebouwde kom.
Lokale weg	toegang geven		weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling.

B. De selectie van het spoorwegennet

Door de functie van elke spoorlijn te bepalen kan men het spoorvervoer verbeteren en uitbreiden. Het RSV heeft het hoofdspoorwegennet en het regionaal spoorwegennet voor personenvervoer en goederenvervoer geselecteerd.

In West-Vlaanderen worden de volgende spoorlijnen als hoofdspoorlijnen geselecteerd voor personenvervoer:

- Oostende-Brussel (lijn 50A);
- Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel (lijnen 50A, 66 en 75);
- Kortrijk-Brussel (lijn 89 en 50A);
- Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen (lijn 75);

In West-Vlaanderen worden de volgende spoorlijnen als hoofdspoorlijnen geselecteerd voor goederenvervoer:

- Zeebrugge-Brugge-Gent (lijnen 51A en 50A);
- Duinkerke-Gent-Antwerpen met twee alternatieven: hetzij de verbinding Duinkerke-Rijsel op Frans grondgebied en aansluitend de lijn 75 Rijsel-Kortrijk-Gent-Antwerpen, hetzij de lijn 73 Duinkerke-Adinkerke-Deinze en aansluitend de lijn 75 Deinze-Gent-Antwerpen.

C. De selectie van het waterwegennet

Op basis van de transportfunctie wordt het waterwegennet ingedeeld in een secundair en een hoofdwaterwegennet. Hoofdwaterwegen in West-Vlaanderen zijn de Bovenschelde en de gekanaliseerde Leie. De ontsluitingen van de zeehavens Oostende en Zeebrugge worden ook als hoofdwaterweg aangeduid. Bijgevolg worden het Boudewijnkanaal Zeebrugge-Brugge en het kanaal Oostende-Brugge-Gent ook als hoofdwaterweg beschouwd, tenzij de Vlaamse overheid beslist om een nieuw kanaal te realiseren dat deze functie kan overnemen.

Het RSV selecteert bevaarbare waterwegen die niet behoren tot het hoofdwaterwegennet als secundaire waterwegen.

D. De selectie van pijpleidingen en elektriciteitsleidingen

Het transport van stroom via het elektriciteitsnet en het pijpleidingentransport hebben tot op vandaag weinig of geen ruimtelijk structurerend vermogen, maar volgen de vraag. Waar menselijke activiteiten zich intensief ontwikkelen is de aanvoer en verdeling van elektriciteit noodzakelijk. Het RSV selecteert de pijpleidingen op bovenlokaal niveau en de elektriciteitsleidingen van 150 kV en meer als hoofdleidingen.

7.1.2 Provinciale bevoegdheden

De selectie van secundaire wegen

De selectie van secundaire wegen kan het wegennet in de provincie optimaliseren.

Visie op het regionaal openbaar en collectief vervoer

De regionale spoorwegen en het streekvervoer over de weg vormen samen het bovenlokaal of regionaal vervoer. De ontwikkelingsperspectieven voor regionale spoorwegen en streekvervoer over de weg worden uitgewerkt in het kader van een ruimere visie op het regionaal openbaar en collectief vervoer.

Ontwikkeling van een provinciaal fietsroutenet

Om de fiets voldoende kansen te geven als alternatief vervoermiddel voor de fijnmazige ontsluiting of voor verplaatsingen over korte afstand is een bovenlokaal fietsroutenet noodzakelijk.

Het aangeven van het elektriciteitsnet tussen 70 kV en 150 kV

Het aanduiden van het elektriciteitsnet tussen 150 en 70 kV en het vastleggen van ontwikkelingsperspectieven gebeurt op het provinciale niveau.

7.2 Beleidsdoelstellingen

7.2.1 Naar een bereikbaarheid streven afgestemd op gewenste ruimtelijke structuur van de provincie

Zowel in het kernenpatroon als in het wegenpatroon verschilt West-Vlaanderen van andere delen van het land. Om de bereikbaarheid zo veel mogelijk te garanderen moet de vervoersstructuur afgestemd worden op die specifieke gewenste ruimtelijke structuur.

De gewenste vervoersstructuur zal niet uniform zijn over het hele grondgebied van de provincie. Voor bepaalde deelruimten wordt een aangepaste en specifieke vervoersstructuur voorgesteld.

7.2.2 Alternatieven voor het autoverkeer versterken

Om de bereikbaarheid in de toekomst te kunnen garanderen is het noodzakelijk de ongeremde groei van het autoverkeer tegen te gaan. Daarom wordt gekozen voor alternatieven voor autoverkeer: Bij het goederenvervoer gaat men daarom het transport per spoor en over het water aanmoedigen. Alternatieven voor het personenvervoer zijn de fietsnetwerken en het openbaar vervoer, zowel over de weg als via het spoor. Ook moet de nodige aandacht gegeven worden aan de locatie van carpoolparkeerterreinen. Daarom komt er een visie voor de ontwikkeling van het regionaal openbaar vervoer en worden ontwikkelingsperspectieven voor de secundaire waterwegen aangegeven. De Provincie zal een coördinerende rol spelen bij de inplanting van bovengenoemde parkeerterreinen.

7.2.3 Naar meer structurele verkeersveiligheid streven

Een deel van de onveiligheid in het verkeer is te wijten aan de menging van het verkeer en aan de inrichting van de weginfrastructuur. Een planmatige indeling van het wegennet kan het door elkaar lopen van verschillende verkeersniveaus (plaatselijk verkeer, doorgaand verkeer) vermijden. Op termijn kan de categorisering van de wegen voor meer structurele verkeersveiligheid zorgen.

7.2.4 Aan een verhoogde leefbaarheid werken

De leefbaarheid van de omgeving kan in belangrijke mate afhangen van de organisatie en de inplanting van lijninfrastructuur. De gewenste ruimtelijke vervoersstructuur, de ruimtelijke visie op het parkeerbeleid en de visies op de alternatieven voor het autoverkeer zullen worden ontwikkeld met aandacht voor een verhoogde leefbaarheid.

7.3 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 11)

7.3.1 De concentratie van (inter)nationale verkeersstromen van goederen en personen in vijf bundels van lijninfrastructuur

- bundel autosnelweg A18/A10 - kanaal Oostende-Gent - spoorlijn 50A;
- bundel autosnelweg N31/A17 - Boudewijnkanaal - spoorlijnen 51A en 66;
- bundel autosnelweg A14 - spoorlijn 75 - gekanaliseerde Leie;
- bundel autosnelweg A11/N49 (mogelijk aangevuld met de oostelijke spoorontsluiting Zeebrugge en/of een binnenvaartontsluiting Zeebrugge-Westerschelde);
- bundel autosnelweg A25 - spoorverbinding Duinkerke-Rijsel - kanaal Duinkerke-Schelde.

7.3.2 Een fijnmazig verbindingenet tussen steden en kernen

Het stedenpatroon in West-Vlaanderen wordt niet gedomineerd door één centrum en het hogere wegennet is minder sterk uitgebouwd. Deze specifieke ruimtelijke structuur verantwoordt een vrij autonome regionale vervoersstructuur in West-Vlaanderen, die een rol kan spelen voor de verbindingen tussen steden en kernen en voor de aansluitingen op het hogere wegennet. Het fijnmazige verbindingenet is samengesteld uit een relatief ruime selectie van secundaire wegen, een multimodaal net van openbaar vervoer; een bovenlokaal fietsroutenetwerk en de secundaire waterwegen. De secundaire wegen vervullen een rol bij bovenlokale verbindingen en ontsluiten naar het hogere wegennet. Gezien de ruime selectie van secundaire wegen moet de nodige aandacht gegeven worden aan het gevaar voor oneigenlijk gebruik door een aangepaste inrichting. Het regionale net van openbaar vervoer omvat treinverbindingen, de kusttram en verbindingen van het openbaar vervoer over de weg. In gebieden met een hoge vraag naar vervoer kunnen de secundaire wegen worden ingericht op grond van de eisen van het openbaar vervoer. Een bovenlokaal fietsroutenetwerk verbindt rechtstreeks de naburige kernen. Secundaire waterwegen functioneren als ontsluiting voor het hoofdwaterwegennet.

7.3.3 Een vervoersstructuur aangepast aan de deelruimte

Voor bepaalde deelruimten wordt een aangepaste vervoersstructuur voorgesteld: een dubbele kamstructuur van wegen voor autoverkeer enerzijds en openbaar vervoerslijnen anderzijds in de Kustruimte, een sterke en gebundelde ontsluiting in de Middenruimte en een aangepaste bereikbaarheid in uitgesproken open-ruimtegebieden.

7.4 Ruimtelijk beleid

7.4.1 Ruimtelijk beleid voor het wegennet autoverkeer

De functie van secundaire wegen

Secundaire wegen vormen slechts in beperkte mate een zelfstandig netwerk, namelijk waar het gaat om bovenlokale verbindingen. Voor het verzamelen en verdelen van het verkeer moet er echter een duidelijke samenhang zijn met het hogere wegennet.

Wat ook de nuancering is in de toekenning van functies voor de secundaire wegen, men moet bij de inrichting steeds prioriteit geven aan de verkeersleefbaarheid, boven de bereikbaarheid of de doorstroming. Dit staat in tegenstelling tot de primaire wegen waar aan de verkeersafwikkeling voorrang wordt gegeven.

Een drieledige subcategorisering

A. Waarom een subcategorisering?

De functies van hoofdwegen en primaire wegen zijn vrij eenvormig en duidelijk. De nadruk ligt op bereikbaarheid en verkeersafwikkeling. Bij de lokale wegen, de woon- en winkelstraten, de (ontsluiting van) residentiële wijken, bedrijventerreinen e.d. is de voornaamste functie toegang geven tot onder meer erven, percelen en wijken.

In de categorie secundaire wegen bevindt zich echter het 'residu' van de categorisering, met een grote samenloop van de verbindende, verzamelende en toegang verlenende verkeersfuncties. Dit levert een breed spectrum op tussen de primaire weg II en de lokale weg.

Veel meer dan in de buurlanden heeft Vlaanderen een verspreid kernenpatroon. Bovendien zijn de gevolgen van het gebrek aan ruimtelijke planning in de laatste decennia ook van invloed.

B. Welke subcategorisering?

Een functionele categorisering van de secundaire wegen moet niet enkel rekening houden met het autoverkeer, maar ook met het openbaar vervoer en het fietsverkeer.

Voor het autoverkeer is een subcategorisering naar hoofdfunctie, verbinden of verzamelen, een voor de hand liggende optie. Het onderscheid verbinden/verzamelen is ook de basis voor de subcategorisering van de primaire wegen. Door het toekennen van een prioritaire hoofdfunctie kan de weginrichting beter afgestemd worden op die functie. Op grond van het autoverkeer kunnen dus twee subcategorieën, verbinden/verzamelen, gebruikt worden.

Voor het openbaar vervoer in Vlaanderen is het onderscheid tussen verbinden en verzamelen moeilijk te maken. De Vlaamse Vervoersmaatschappij hanteert geen strikte hiërarchie van ontsluitende lijnen (verzamelen) en aslijnen (verbinden). Een weg die men niet bestemt voor de verbindende functie van autoverkeer, kan bijzonder geschikt zijn voor een verbinding van het openbaar vervoer of voor een belangrijke fietsverbinding.

Het wegtype dat bij uitstek in aanmerking komt voor een beleid met prioriteit voor het openbaar vervoer zijn de belangrijke invalswegen van regionaalstedelijke en grootstedelijke gebieden. Momenteel dienen deze wegen in Vlaanderen dikwijls als sluiproutes en als alternatief voor het hoofdwegenet bij structurele files. De gevolgen zijn congestie, verminderde verkeersleefbaarheid en -veiligheid voor de zwakke weggebruikers en een sterk belemmerde doorstroming van het openbaar vervoer. In West-Vlaanderen komt deze situatie vooralsnog minder voor.

Daarom is het beter een subcategorie toe te voegen. De prioriteit kan dan gelegd worden bij de eisen van het openbaar vervoer en de fiets. Terwijl in subcategorieën I en II de drie vervoermiddelen auto, openbaar vervoer en fiets gelijkwaardig zijn, krijgen in subcategorie III twee vervoerscategorieën, de fiets en het openbaar vervoer, uitdrukkelijk prioriteit.

Een driedelige subcategorisering van secundaire wegen volgens hun hoofdfunctie met bijbehorende weginrichting levert naast verkeersorganisatorische ook ruimtelijke voordelen op. West-Vlaanderen heeft immers een sterk verspreid kernenpatroon waarvoor een fijnmazig verbindingsnet wenselijk is. Door de hoofdfunctie van de secundaire wegen te profileren (verbindingsfunctie voor autoverkeer; verzamel-/ontsluitingsfunctie voor autoverkeer of verbindingsfunctie voor openbaar vervoer) kan men dit verbindingsnet op verschillende manieren beter organiseren (verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, effecten op de omgeving). Er is een functioneel onderscheid mogelijk tussen het verbinden van kernen van een hogere orde over langere afstand en het ontsluiten van kernen van lagere orde over kortere afstand. Een driedeling van secundaire wegen laat ook meer mogelijkheden open voor een gedifferentieerd locatiebeleid. Dergelijke subcategorieën maken, vooral in gebieden met relatief veel secundaire wegen, een meer rationeel wegbeheer mogelijk.

C. Omschrijving van de subcategorieën

- Secundaire wegen I : de verbindingsfunctie op het bovenlokale niveau primeert
Dit zijn wegen die in de eerste plaats een verbindende functie vervullen op het bovenlokale niveau voor alle vervoersmodi (autoverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer). Ze kunnen een maaswerk verkleinen, maar ze zijn niet geselecteerd als verbinding op het Vlaamse niveau en dus is de maasverkleinende functie niet langer gewenst. Het gaat bovendien om (steen)wegen die vroeger bij uitstek een verbindende functie hadden, een functie die grotendeels verloren ging door de aanleg van parallelle autosnelwegen. Deze wegen hebben ook nog een verzamelende functie en, noodzakelijkerwijs, een toegang verlenende functie.
- Secundaire wegen II : de verzamel functie op het bovenlokale niveau primeert
In tegenstelling tot de secundaire wegen I vervullen deze wegen hoofdzakelijk een verzamelende en ontsluitende functie voor de verschillende vervoersmodi autoverkeer, openbaar vervoer en fiets-

verkeer; grotendeels op het bovenlokale niveau. Zij zijn slechts in tweede instantie verbindend. Het toegang verlenen neemt hier nog meer toe dan in de categorie secundair I.

- Secundaire wegen III : de verbindingsfunctie van het openbaar vervoer en het fietsverkeer op het bovenlokale niveau primeert

De hoofdfunctie van deze wegen is verbinden voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer. In tegenstelling tot de vorige categorieën wordt hier wel een specifieke prioriteit aan bepaalde vervoersmodi toegekend. Dit wegtype kan slechts supplementair een verbindende en verzamelende rol spelen voor het autoverkeer. De functie toegang geven is hier vergelijkbaar met de categorie secundaire wegen II. Het gaat vooral, maar niet uitsluitend, om (steen)wegen die oorspronkelijk een verbindingsfunctie op het Vlaamse niveau hadden, een functie die vandaag de dag (parallele) auto-snelwegen vervullen (zie ook secundaire wegen I).

Samenvattend kan de subcategorisering als volgt worden voorgesteld:

Categorie	Hoofdfunctie	Aanvullende functie	Inrichting ¹⁸
Secundaire weg I	verbinden op boven-lokaal en lokaal niveau	verzamelen, toegang geven	weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling; doortochten in de bebouwde kom.
Secundaire weg II	verzamelen op boven-lokaal en lokaal niveau	verbinden, toegang geven	weg (2x1) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling; doortochten in de bebouwde kom.
Secundaire weg III	verbinden voor openbaar vervoer en fietsverkeer op boven-lokaal en lokaal niveau	verbinden en verzamelen voor autoverkeer; toegang geven	weg (2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling waar noodzakelijk voor een gegarandeerde doorstroming van OV en fiets ¹⁹ ; doortochten in de bebouwde kom.

Ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen

1) Inrichting en locatiebeleid

De ontwikkelingsperspectieven voor secundaire wegen staan aangegeven in het RSV.

Bij de inrichting van secundaire wegen geven, bij conflictsituaties, leefbaarheid en ruimtelijke inpassing de doorslag, veeleer dan de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

De toepassing van dit algemene principe mag echter niet leiden tot een uitbreiding van de lintbebouwing, een vrijgeleide voor rechtstreekse erfdoorgangen of de ondoordachte inplanting van snelheidsremmers. De subcategorisering biedt de mogelijkheid voor nuancering volgens de hoofdfunctie van de secundaire weg.

Het opnemen van omgevingsfactoren ten behoeve van de inrichting van de respectieve categorieën secundaire wegen gebeurt bij de opmaak van de inrichtingscriteria. Zo moeten per subcategorie andere inrichtingscriteria worden voorzien voor een tracé in het buitengebied, een tracé in het buitengebied mét lintbebouwing of een tracé binnen de bebouwde kom. Bij de inrichting van de wegen kan ook het concept "filter" toegepast worden wanneer het gevaar bestaat dat een verbinding de functies van het hogerliggende wegennet zou aantasten. Een filter bestaat uit infrastructurele ingrepen en/of verkeerscirculatiemaatregelen (bajonetaansluitingen, eenrichtingsverkeer, wegversmallingen...) die de doorstroming van het doorgaand verkeer bemoeilijken. Filters kunnen zowel toegepast worden op secundaire wegen als op lokale wegen.

¹⁸ indicatief

¹⁹ de indicatieve inrichtingsprincipes voor secundair III impliceren geen beperkingen voor infrastructurele ondersteuning van het openbaar vervoer op andere wegcategorieën.

2) Nieuw aan te leggen secundaire wegen

Het RSV bepaalt de algemene voorwaarden waaronder bijkomende secundaire wegen kunnen worden aangelegd. Dit kan enkel ter verbetering van de leefbaarheid, niet omwille van de verbetering van een verbindingfunctie.

Concreet betekent dit dat nieuwe secundaire wegen uitsluitend onder volgende voorwaarden kunnen worden aangelegd:

- het moet gaan om een omleiding rond een kern;
- de functie van het hogere wegennet mag niet aangetast worden;
- het nieuwe traject moet ruimtelijk worden ingepast en er mag geen ongewenste dynamiek (bv. lintbebouwing) ontstaan;
- de nieuwe weg moet, meer dan andere alternatieven, leiden tot een betere verkeersleefbaarheid.

Binnen deze voorwaarden selecteert het PRS-WV omleidingswegen op secundair niveau voor de stedelijke gebieden op basis van de gewenste ruimtelijke structuur van de deelruimte. Problemen waar de oorzaak op lokaal vlak ligt, moeten lokaal opgelost worden, met name in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en in het gemeentelijk mobiliteitsplan. Daarbij moet ervoor gezorgd worden dat een oplossing in de ene locatie geen nieuwe of bijkomende problemen veroorzaakt in een naburige locatie.

De wenselijkheid van omleidingswegen op secundair niveau ten behoeve van kernen en overige woonconcentraties in het buitengebied wordt afgewogen aan de hand van factoren zoals de selectie als secundaire weg, de gemiddelde verkeersintensiteit van personenwagens en vrachtwagens, de beschikbare wegbreedte voor herinrichting van de doortocht, het aantal ongevallen met lichamelijk letsel, de aanwezige voorzieningen in de doortocht, de afbakening van de bebouwde kom, de mogelijke alternatieven voor het doorgaand verkeer. Een specifiek beleidskader zal worden opgesteld om de afwegingscriteria verder te verfijnen.

Selectiemethode voor secundaire wegen

A. Het ruimtelijk kader van verkeersgenererende elementen

De categorisering van wegen in coherente wegennetten gebeurt binnen een ruimtelijk kader. Het wegennet maakt de verbinding tussen elementen die verkeer genereren en het ontsluit die elementen. Het gaat hier vooral om het gewenste ruimtelijke kader voor de toekomst en niet zozeer om het bestaande kader.

B. Het bepalen van de wensstructuur van secundaire wegen binnen het ruimtelijk kader

Op het gewenste ruimtelijke kader wordt een gewenst net van verbindingen en ontsluitingen getekend. Dergelijk relatiepatroon geeft een wensstructuur van het wegennetwerk aan. De binding met het bestaande wegennet is hier nog grotendeels onbestaand. In concreto betekent dit dat secundaire relaties gelegd worden tussen:

- Grootstedelijke en kleinstedelijke gebieden
De verbinding tussen grootstedelijke en kleinstedelijke gebieden wordt in principe gelegd door het hogere wegennet. Enkel waar de omrijfactor te hoog is (d.w.z. als men over een te lange afstand moet omrijden), verkiest men een relatie op het secundaire niveau.
- Regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden
De verbinding tussen regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden wordt in principe gelegd door het hogere wegennet. Enkel waar de omrijfactor te hoog is, verkiest men een relatie op het secundaire niveau.
- Kleinstedelijke gebieden onderling
De kleinstedelijke gebieden worden waar mogelijk onderling verbonden door het hogere wegennet. Bij een te hoge omrijfactor over het hogere wegennet worden kleinstedelijke gebieden onderling gekoppeld op het secundaire wegennet.

- Stedelijke gebieden en structuurondersteunende hoofddorpen, kusthoofddorpen, specifieke economische knooppunten
Voor zover deze relaties niet kunnen aansluiten op het hogere wegennet vinden ze plaats op het secundaire niveau.
- Structuurondersteunende hoofddorpen en kusthoofddorpen onderling
Vele hoofddorpen worden onderling verbonden door de voorziene verbindingen naar stedelijke gebieden (zie boven). In een aantal gevallen kunnen specifieke verbindingen voorzien worden op secundair niveau.

De relaties tussen voormelde hoofddorpen en herlokalisatiehoofddorpen en bedrijfsondersteunende hoofddorpen, de relaties tussen hoofddorpen en de woonkernen en de relaties tussen woonkernen onderling zijn te kleinschalig om op zichzelf een secundaire weg te verantwoorden. Dergelijke relaties kunnen hoogstens worden afgewogen, maar niet de doorslag geven.

Naast relaties tussen kernen kunnen ook secundaire wegen voorzien worden:

- als ontsluitings- en verzamelwegen rond stedelijke gebieden naar het hogere wegennet;
- ter ontsluiting van structuurondersteunende hoofddorpen en kusthoofddorpen naar het hogere wegennet;
- ter ontsluiting van bovenlokale verkeersgenererende elementen geïsoleerd van de nederzettingsstructuur zoals specifieke economische knooppunten, verkeersknooppunten en re-creatiecentra;
- ter ontsluiting van het buitengebied: in sommige gevallen is er aanleiding voor bijkomende ontsluitingswegen die geen verbinding vormen tussen hoofddorpen of nederzettingen van hogere categorie; in bepaalde delen van het buitengebied komen weinig of geen hoofddorpen voor zodat de maas-wijdte voor secundaire ontsluitingswegen te groot kan worden.

C. De selectie van secundaire wegen op grond van de vastgelegde wensstructuur (RG figuur 30)

Na het bepalen van de secundaire relaties als aanvulling van het netwerk van hoofd- en primaire wegen, krijgen de bestaande of nog aan te leggen wegvakken een bestemming. Hierbij wordt uitgegaan van de gewenste structuur, maar er wordt ook rekening gehouden met praktische gegevens zoals de bestaande weginfrastructuur, de weginrichting, het vrijwaren van de functies van het hogere wegennet, de omgeving, het beheer (bv. gemeentegrenzen). De selectie van wegvakken ondergaat daarmee in veel gevallen verschillende empirische toetsingen.

Voor de duidelijkheid en op grond van de verzamelende functie van secundaire wegen naar primaire wegen, wordt de selectie gemaakt per maas zoals gedefinieerd in het RSV.

In West-Vlaanderen vormt het hoofdwegennet vier belangrijke mazen. Maas 1 omvat delen van West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk. Mazen 2 en 3 bevinden zich gedeeltelijk in West-Vlaanderen en gedeeltelijk in Oost-Vlaanderen. Maas 4 omvat delen van West-Vlaanderen en Noord-Frankrijk. Kleine gedeeltes van maas 7 en maas 13 liggen ook in West-Vlaanderen.

- Maas 1 wordt gevormd door de A18, de A10, de A17, de A14 en de A25 (Frankrijk).
- Maas 2 wordt gevormd door de A10, de A17 en de A14.
- Maas 3 wordt gevormd door de A10, de N31, de Ax, de A11/N49 en de R4 West.
- Maas 4 wordt gevormd door de A18, de A10, de N31, de Ax, de A11/N49 en de A25 (Frankrijk).
- Maas 7 wordt gevormd door de A14, de A10, de R0, de A7 en de A8.
- Maas 13 wordt gevormd door de N49/A11, de R2, de A12 en de A58 (Nederland).

D. Aanpassing van de selectie aan de visie op de deelruimte

De visie op de deelruimte en het specifieke beleid dat men daaraan wil koppelen hebben gevolgen voor de selectie van secundaire wegen in die deelruimte. Het is misschien wenselijk dat er meer verbindende relaties komen op het secundaire niveau. Omgekeerd kan het ook wenselijk zijn om meer de nadruk te leggen op ontsluiting of om het aantal secundaire wegen te beperken.

²⁰ Bepaalde wegvakken van het nationale Belgische A-wegennet zijn ook opgenomen in de Europese wegnummering. In West-Vlaanderen gaat het om de E40 (delen van de A18 en de A10), de E403 (A17) en de E17 (A14).

Deze overwegingen komen aan bod na de eerste toewijzing van de gewenste secundaire relaties op het bestaande wegennet (de voorselectie). Zij kunnen leiden tot aanpassingen in de selectie, bij voorbeeld het kiezen voor een secundaire weg I in plaats van een secundaire weg II of afzien van de selectie van een bepaalde weg. Op grond van de visie op de deelruimte worden zo eventuele aanpassingen doorgevoerd in de voorselectie.

E. Toetsing van de selectie over het geheel van de provincie

De laatste stap in het selectieproces is de toetsing van het geheel van de geselecteerde wegen aan de vooropgestelde doelstellingen en de consistentie van het netwerk. Indien noodzakelijk, kunnen hier ook nog aanpassingen uit voortvloeien.

7.4.2 Ruimtelijk beleid voor het regionaal openbaar vervoer

Beleidselementen

A. Het regionale spoorwegennet

De volgende lijnen vormen het spoorwegennet op regionaal niveau: lijn 51 Brugge-Blankenberge, lijn 51A Brugge-Zeebrugge, lijn 51B Brugge-Knokke, lijn 69 Kortrijk-Poperinge en lijn 73 Gent-De Panne. Het regionale spoorwegennet functioneert als toevoer naar het hoofdspoorwegennet via de hoofdstations en als verbindend net voor regionale verplaatsingen.

Maar ook de hoofdspoorlijnen zijn van belang voor het regionale vervoer. Een verplaatsing Brugge-Lichtervelde via de hoofdspoorlijn 66 bij voorbeeld is een regionale verplaatsing.

Het gaat om een wijdmazig en voor regionale doeleinden onvolledig netwerk dat aangevuld dient te worden met regionale buslijnen.

B. De kusttram

De kusttram vervult een belangrijke rol in het regionale vervoer. De tramlijn verbindt alle badplaatsen aan de kust en wordt gevoed vanuit het binnenland door verschillende takken van de spoorweg. Op deze manier functioneert het gecombineerde vervoerssysteem trein/tram als een kamstructuur; waarbij de tramlijn de ruggengraat vormt en de tanden van het treinspoor zich uitstrekken naar het binnenland (cf. met de kamstructuur in het wegennet waar de ruggengraat van de A18/Ax de basis is voor de tanden naar de kust).

C. Het collectief openbaar vervoer over de weg

West-Vlaanderen heeft een relatief dicht net van streekvervoer over de weg. Het netwerk is samengesteld uit

- aslijnen (stad - stad);
- functionele lijnen (stad - kern, voorstadslijnen, ontsluitende lijnen);
- vraagafhankelijke lijnen (ontsluiten van het buitengebied).

Vele lijnen vervullen zowel een verbindende als een ontsluitende functie.

Een geïntegreerd regionaal openbaar vervoer

A. De gewenste ruimtelijke structuur als uitgangspunt

Voor het gewenste netwerk van regionaal openbaar vervoer wordt uitgegaan van de gewenste ruimtelijke structuur op het Vlaamse en provinciale niveau.

Het regionale openbaar vervoer maakt daarbij gebruik van de infrastructuur geselecteerd op het

Vlaamse niveau, op het provinciale niveau en van de lokale wegeninfrastructuur. Dit impliceert dat het regionale openbaar vervoer mogelijk moet zijn, niet enkel op de vervoersstructuur van het provinciale niveau, maar ook op het hogere wegennet en op de lokale wegen.

B. Intermodaliteit - ontbrekende schakels aanvullen

Het net van het regionale openbaar vervoer in West-Vlaanderen moet worden gezien als een intermodaal net dat gebruik maakt van trein-, tram- en busvervoer. Het treinnet is onvoldoende uitgebouwd als regionaal net en moet daarom aangevuld worden met verbindende buslijnen van het streekvervoer. Langs de kust is de tramlijn de openbaarvervoers-as bij uitstek. Deze verschillende elementen moeten functioneren als één regionaal vervoerssysteem.

C. Een radiaalstructuur ten behoeve van snelle verbindingen

Het openbaar vervoersnet wordt het best opgebouwd in een radiaalstructuur (of straalsgewijze structuur). Op die manier werkt men niet alleen gebiedsdekkend, maar heeft men ook meer mogelijkheden voor directe ontsluiting, kortere afstanden en minder knooppunten. Dit komt een verkorting van de reistijd en een verhoogd comfort ten goede.

D. Een selectieve hiërarchie van het net

Het is wenselijk een zekere hiërarchie door te voeren tussen de verbindende lijnen van het bovenlokale, regionale vervoer enerzijds en het meer lokale, ontsluitende vervoer anderzijds. Een dergelijke indeling maakt een sneller en dus aantrekkelijker regionaal vervoer mogelijk en resulteert in een beter ontsluitend, eventueel vraagafhankelijk, lokaal openbaar vervoer.

E. De samenhang met andere vervoerswijzen: regionale knooppunten

Zonder goed georganiseerde en kwalitatief ingerichte knooppunten functioneert een openbaarvervoerssysteem niet. De knooppunten van het regionale net moeten de overstap zo efficiënt mogelijk organiseren. Zij moeten herkenbaar zijn en de reiziger een kwalitatief onthaal bieden.

In de regionale knooppunten vindt de uitwisseling plaats tussen:

- het openbaar vervoer op het Vlaamse niveau;
- het openbaar vervoer op het lokale niveau;
- het wegennet voor autoverkeer;
- het fietsnetwerk.

Een selectie van deze knooppunten in West-Vlaanderen wordt opgemaakt. Deze selectie brengt mee dat deze punten als eerste in aanmerking komen voor een kwalitatieve inrichting, voor een optimale afstemming van vervoerswijzen en als vestigingsplaats voor verkeersgenererende activiteiten op schaal van de kern waarin het knooppunt zich bevindt.

F. Afstemmen van de dienstverlening

Om een efficiënt functionerend intermodaal systeem te creëren is een maximale afstemming van de dienstregeling noodzakelijk. Bij verbindingen met een lagere frequentie stijgt de behoefte aan een gegarandeerde aansluiting.

7.4.3 Ruimtelijk beleid voor het provinciaal fietsroutenet

Concept

De Provincie is verantwoordelijk voor de opmaak van het provinciaal fietsroutenet dat gericht is op functioneel verkeer. Vooral in functionele verplaatsingen (woon-werk-, woon-schoolverkeer e.d.) over korte afstanden kan het fietsverkeer bijdragen tot verminderde automobiliteit tijdens de piekuren.

Bij de opmaak wordt rekening gehouden met de volgende ruimtelijke concepten:

- Het netwerk streeft complementariteit na met recreatieve routes voor langzaam verkeer (fietsroutes, wandelpaden, ruiterspaden...) waar mogelijk.
- Het gaat om een gebiedsdekkend, maar bovenlokaal netwerk dat naburige woonconcentraties verbindt. De ontsluiting binnen de woonconcentraties behoort tot het lokale netwerk.
- Het provinciaal fietsroutenetwerk wordt afgestemd op andere vervoerssystemen om een vlotte overschakeling van de ene op de andere vervoerswijze mogelijk te maken.
- Het netwerk streeft een maaswijdte van 3 500 m na en is afgestemd op maximale verplaatsingen van 13 km.
- Er is een hiërarchie voorzien van gewone bovenlokale routes en hoofdroutes.
- Bij de selectie van de routes wordt rekening gehouden met de kortste afstanden, veiligheid en comfort en met de minimale vervoersvraag.

Methodiek voor de opbouw van het provinciaal fietsroutenetwerk

A. Het ruimtelijk kader

De opbouw van een bovenlokaal fietsroutenetwerk gebeurt op grond van het gewenste ruimtelijke kader, uitgewerkt in het RSV en verfijnd in het PRS-WV. Dit kader moet worden aangevuld met kleinschalige elementen die belangrijk zijn bij een goede verbinding voor langzaam verkeer. Voor de identificatie van deze kleinere elementen gaat men niet rechtstreeks uit van de elementen van de ruimtelijke structuur. Men maakt een selectie van (aggregaties van) statistische sectoren op basis van een minimale bevolkingsdichtheid én een minimaal bevolkingsaantal. Indien nodig, kunnen er nog elementen toegevoegd worden die geïsoleerd liggen van bewoning (bv. een afgelegen school, een knooppunt van het openbaar vervoer, een bedrijventerrein).

De woonconcentraties waartussen men de bovenlokale verbindingen maakt, zullen dus bestaan uit (aggregaten van) statistische sectoren.

B. Het bepalen van een wensstructuur voor het netwerk

De ideale, gewenste structuur voor het netwerk resulteert uit een herkomst-bestemmingsmatrix. Die is onder meer samengesteld uit basisgegevens van de NIS-volkstelling van 1991, bijkomende gegevens over woon-winkelverplaatsingen en met eliminatie van "niet-fietsbare verplaatsingen", d.w.z. verplaatsingen boven 13 km.

Deze matrix wordt op de te verbinden elementen gelegd en geeft zo de gewenste relaties weer die een bovenlokaal netwerk voor fietsverkeer moet verzorgen. In deze fase gaat het nog om relaties in vogelvlucht en is er nog geen toebedeling aan het wegennet.

C. De toebedeling van de wensstructuur aan het bestaande wegennet

Na het vastleggen van de gewenste relaties moet men bepalen via welke wegen de relaties het best verlopen. Dit gebeurt in twee fasen.

- De toebedeling aan de gewestwegen
Een eerste toebedeling aan de gewestwegen kan men digitaal uitvoeren. Op die manier krijgt men een eerste ruwe indicatie van het netwerk. Deze werkwijze maakt gebruik van bestaande databanken en digitale kaarten. Uiteraard is een fietsroutenetwerk dat uitsluitend gebruik maakt van gewestwegen zeer onvolledig. Daarom volgt een meer verfijnde toebedeling in een tweede fase.
- De verfijning van de toebedeling
Op basis van de eerste toebedeling aan de gewestwegen wordt nagegaan welke verbindingen kunnen worden gelegd via gemeente- en provinciewegen of via wegen niet in gebruik door gemotoriseerd

verkeer zoals jaagpaden, oude spoorbeddingen, onafhankelijke fietspaden, oude voetwegen e.d. Daarbij zijn factoren van belang zoals rechtstreekse verbinding, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, omgeving.

D. Toetsing over het geheel van de provincie en naar de lokale netwerken

Na de indeling van het wegennet op basis van de gewenste structuur vinden er twee controles plaats.

- Het netwerk in zijn geheel moet worden getoetst aan de doelstellingen en of die op alle plaatsen ook op consequente wijze bereikt worden.
- Het netwerk moet worden afgestemd op de lokale fietsroutenetwerken in de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

7.4.4 Ruimtelijk beleid voor de secundaire waterwegen

De secundaire waterwegen vervullen een ontsluitingsfunctie naar het hoofdwatwegennet, geselecteerd in het RSV. Het kanaal Roeselare-Leie is in de provincie de belangrijkste secundaire waterweg in dit opzicht.

De overige secundaire waterwegen die als bevaarbaar beschouwd worden in West-Vlaanderen, vervullen momenteel slechts occasioneel een functie als drager van goederenvervoer. Hun functie in het kader van de waterhuishouding blijft echter belangrijk, terwijl de functies recreatie en natuurontwikkeling snel in belang toenemen. Het gaat om:

- het kanaal Bossuit-Kortrijk;
- de IJzer (tot de sluis van Fintele);
- het kanaal Nieuwpoort-Plassendale;
- het kanaal Nieuwpoort-Veurne-Duinkerke;
- het Lo-kanaal;
- het Ieper-IJzerkanaal;
- het kanaal Brugge-Sluis (Damse vaart - niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer).

Vaak is de diepgang en de uitrusting van deze waterwegen gezakt tot beneden het niveau van de klasse waarvoor ze toegankelijk zouden moeten zijn (meestal klasse I, vaartuigen van max. 300 ton). Om zowel de toenemende recreatieve functie als een beperkte functie als drager van goederenvervoer te handhaven voor de toekomst, is het noodzakelijk de vooropgestelde toegankelijkheid van deze waterlopen te behouden.

Daarom moeten (onafhankelijk van de prioriteiten op het Vlaamse niveau)²¹ de nodige middelen ter beschikking gesteld worden om het secundaire waterwegennet aan te passen aan zijn nieuwe hoofd-functies en het te vrijwaren voor mogelijke toekomstige functies in het vervoer van goederen en personen.

7.4.5 Het ruimtelijk beleid voor elektriciteitsleidingen op het provinciale niveau

Voor de toekomstige ontwikkeling van elektriciteitsleidingen die functioneren op het provinciale niveau worden volgende perspectieven vooropgesteld:

- Een maximale bundeling, zowel planologisch als op uitvoerend vlak, met andere lijninfrastructuur op het Vlaamse of provinciale niveau.
- Het bovengrondse elektriciteitsnet (leidingen tussen 150 kV en 70 kV) wordt op termijn afgebouwd in West-Vlaanderen. Het is daarom aan te bevelen alle bestaande bovengrondse leidingen zoveel als mogelijk ondergronds te brengen. Nieuwe leidingen en bestaande bovengrondse leidingen die vervangen worden om operationele redenen, kunnen in de toekomst enkel nog ondergronds worden aangelegd. In ruimtelijke uitvoeringsplannen moet uitdrukkelijk rekening gehouden worden met de inplanting van de transformatorposten die de knooppunten van het elektriciteitsnet vormen. De te reserveren ruimte hiervoor moet worden beschouwd als maatschappelijke voorziening en kan niet worden opgenomen in een andere bestemming.

²¹ Prioritaire investeringen worden afgeleid naar secundaire waterwegen die vandaag een belangrijke vervoersfunctie vervullen (afbakenings criterium: minstens 4 % van de totaal vervoerde vracht via de binnenvaart). In West-Vlaanderen komt geen enkele secundaire waterweg hiervoor in aanmerking.

8 Gewenste ruimtelijke structuur van het landschap

In deze deelstructuur wordt het landschap begrepen vanuit zijn visuele beleving en de ruimtelijke impact van de verschillende landschapselementen en -componenten. Het PRS-WV geeft een andere invulling aan het begrip landschap dan het RSV. In deze deelstructuur wordt het landschap specifiek bekeken vanuit zijn verschijningsvorm en zijn cultuurhistorische waarde. Landschap wordt dus niet enkel gezien als een onderdeel van het buitengebied maar als een aparte deelstructuur met een eigen beleid.

8.1 Uitgangspunten

8.1.1 Vanuit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het landschap als afweging bij ruimtelijke ingrepen

Wil men de karakteristieken van het landschap behouden en versterken, dan moet men bij de ruimtelijke afweging van functies rekening houden met de ruimtelijke randvoorwaarden die het landschap stelt. Met een beter zicht op en een degelijke kennis van de karakteristieke elementen en componenten, zullen er randvoorwaarden worden opgelegd aan de ontwikkeling van functies en activiteiten. Toch komen de ontwikkelingsmogelijkheden van de structuurbepalende functies daardoor niet in het gedrang.

Het behoud en de ontwikkeling van de diversiteit en de herkenbaarheid van landschappen

De provincie bestaat uit verschillende landschappen die het resultaat zijn van de samenhang en wisselwerking tussen abiotische (bodem, klimaat, water), biotische (flora en fauna) en antropogene elementen. Deze verschillende aspecten geven aanleiding tot specifieke ecologische functies, een specifieke visuele beleving en een specifiek ruimtegebruik.

De diversiteit en eigenheid vormt het uitgangspunt voor de gewenste landschappelijke structuur.

8.1.2 Provinciale bevoegdheden

Het RSV geeft een aantal specifieke doelstellingen weer voor het landschap. De indicatieve selectie en het bepalen van gedifferentieerde ontwikkelingsperspectieven voor de structurerende landschapselementen en -componenten zijn twee taken die de Provincie toegeschoven krijgt. Het PRS-WV krijgt dus de taak om specifiek aandacht te besteden aan het landschap.

8.2 Beleidsdoelstellingen

8.2.1 De diversiteit en herkenbaarheid van West-Vlaamse landschappen behouden en versterken

De provincie West-Vlaanderen kenmerkt zich door een aantal diverse landschappen die door hun ontstaan en ontwikkeling een specifiek karakter bezitten. Het PRS-WV stelt in zijn ruimtelijk beleid het behouden en versterken van deze diversiteit en herkenbaarheid centraal. Zowel het stimuleren van traditionele elementen als het ondersteunen van nieuwe ingrepen vormen hiervan een onderdeel.

8.2.2 Landschappen met een duidelijke culturele erfgoedwaarde vrijwaren

West-Vlaanderen bestaat uit diverse landschappen met een aanzienlijk cultuurhistorisch karakter en een duidelijke erfgoedwaarde. Landschappen waar een grote samenhang bestaat tussen de verschillende landschapskenmerken moeten worden gevrijwaard en versterkt. Hierbij is het belangrijk traditionele landschapskenmerken te behouden en te versterken ter bescherming van de identiteit van West-Vlaamse landschappen.

8.2.3 Nieuwe ingrepen ruimtelijk sturen

Landschappen, ontstaan uit recente ingrepen vanuit diverse activiteiten, vormen een aparte categorie met specifieke ontwikkelingsperspectieven. Deze 'niet-gave landschappen' kunnen uiteenlopende kenmerken vertonen en vervullen dan ook een specifieke rol in de landschappelijke structuur. Bij nieuwe grootschalige ingrepen of inplantingen is het evenwel van belang dat men eerlijk omgaat met het landschap, waarbij men rekening houdt met de kwetsbaarheid van een gebied. Grootschalige ingrepen zoals landinrichting en ruilverkavelingen of het plaatsen van windturbines en GSM-masten moeten passen binnen de landschappelijke structuur.

Landschappelijke integratie van gebouwen vormt hierbij een essentieel onderdeel. Zo moet men een onoordeelkundige inplanting van gebouwen, waarbij het landschapsbeeld dermate verstoord wordt, specifiek tegengaan. Een geïntegreerd provinciaal architectuurbeleid moet hier worden op afgestemd. Belangrijk hierbij is dat men bij de inplanting steeds rekening houdt met het groter geheel, met andere woorden met de context van het landschap.

8.3 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 12)

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen landschapseenheden en structurerende landschapselementen en -componenten.

De landschapseenheden zijn gebiedsdekkend en worden onderverdeeld in vijf categorieën: gave landschappen, ankerplaatsen, verschaalde landschappen, nieuwe landschappen en stadslandschappen. In iedere landschapseenheid kan éénzelfde type van structurerend landschapselement of component voorkomen.

Een onderscheid tussen het provinciale en Vlaamse niveau wordt hier niet gemaakt aangezien het RSV geen selectie weergeeft van structuurbepalende elementen en componenten. Wat volgt is een categorisering van alle bovenlokale elementen.

8.3.1 Landschapseenheden

Landschapseenheden worden gevormd door een landschappelijke structuur en bepaald door, onder andere, de percelering, het nederzettingpatroon en het wegenpatroon. Ze vormen de onderbouw van de landschappelijke structuur waarbinnen landschapselementen en -componenten kunnen voorkomen en zijn gebiedsdekkend voor de provincie.

Gave landschappen

Gave landschappen komen in hoofdzaak voor in het buitengebied en bestaan uit de relictzones van de traditionele landschappen. De term 'gaaf' slaat dus op de uitgesproken relictwaarde en de samenhang tussen de landschapkenmerken. In deze categorie hebben recente ruimtelijke ingrepen dus geen afbreuk gedaan aan het traditionele karakter van het landschap.

Ankerplaatsen

Ankerplaatsen zijn complexen van landschapsrelicten die ideaal-typische kenmerken vertonen wegens de gaafheid of representativiteit. Algemeen gesteld zijn dit dus de meest waardevolle landschappelijke plaatsen. Ankerplaatsen komen meestal voor in gave landschappen en vormen er een essentieel onderdeel van. Komen ze er niet in voor, dan vertonen ze slechts een beperkte mate van samenhang met de omgeving maar bezitten ze een hoge representativiteitswaarde.

Nieuwe landschappen

Nieuwe landschappen zijn gebieden waar onder invloed van grootschalige ingrepen bestaande structuren zijn uitgewist. Tot nieuwe landschappen behoren gebieden onder invloed van sterk versnipperde bebouwing, industrialisering, agro-industrie en ruilverkaveling (oude stijl). Het zijn met andere woorden gebieden die tijdens een recente periode (sedert de Tweede Wereldoorlog) een landschappelijke metamorfose hebben ondergaan. Als voorbeeld kunnen de streek rond Roeselare en de oude ruilverkavelingsgebieden rond Veurne aangehaald worden.

Verschaalde landschappen

Verschaalde landschappen zijn aaneengesloten gebieden waar de kenmerken van traditionele landschappen zijn vervaagd door tal van landschapsverschalende processen. Toch behoren ze niet tot

de categorie nieuwe landschappen omdat ze nog een zeker traditioneel karakter en relictwaarde bezitten.

Stadslandschappen

Stadslandschappen zijn sterk vergelijkbaar met de stedelijke gebieden. De randzone van deze gebieden, waar stad en open ruimte geconfronteerd worden met elkaar, behoeft een specifieke benadering in het beleid.

8.3.2 Structurerende elementen en componenten

Landschapselementen en -componenten zijn visueel waarneembare objecten in het landschap. Open-ruimteverbindingen, die per definitie geen 'objecten' zijn, worden in deze categorie meegenomen omdat er eenzelfde beleid wordt aan gekoppeld. Landschapselementen en -componenten kunnen meerdere landschapseenheden doorkruisen. Dergelijk landschappelijk element of -component vormt een geheel waardoor een apart landschappelijk beleid nodig kan zijn, los van de landschapseenheden.

Structurerende reliëfcomponenten

Gezien het belang van het fysisch systeem voor het landschap vormt deze eerste categorie een belangrijk onderdeel in de landschappelijke structuur. Een aantal reliëfcomponenten hebben een structuurbepalend karakter binnen de provincie. Ze zijn visueel duidelijk gemarkeerd en beklemtonen belangrijke gebiedsovergangen. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om heuvelruggen, plateaus, cuesta's en valleigebieden.

Structurerende lineaire elementen

Rivieren, kanalen, beken, dijken en spoorwegbeddingen spelen als structuurbepalend element binnen de provincie een ruimtelijk opvallende, scheidende rol. Waterlopen spelen een belangrijke structurerende rol in stedelijke gebieden en bepalen mee de identiteit van de stad.

Markante terreinovergangen

Terreinovergangen vormen de overgang tussen twee duidelijk verschillende landschappen. Dikwijls gaat de overgang gepaard met een verschil in bodemgebruik of perceelsverdeling. Zo is bijvoorbeeld de overgang polder-zandstreek duidelijk waarneembaar en hij vormt een structurerend element binnen de landschappelijke structuur.

Open-ruimteverbindingen

Dit zijn niet of weinig bebouwde ruimten in de nabijheid van sterk bebouwde gebieden of stedelijke netwerken. Ze bevinden zich aan de rand van het stedelijk gebied en het buitengebied. Ze hebben een belangrijke verbindingsfunctie en dienen de continuïteit in de open ruimte te vrijwaren.

Bakens

Bakens zijn blikvangers en fungeren dikwijls als oriënteringspunten in het landschap, ongeacht of ze zich in een stedelijk gebied of in het buitengebied bevinden. Ze maken het landschap 'leesbaar' en structureren de open ruimten. Bakens kunnen op zichzelf staan (puntvormige bakens) of onderdeel uitmaken van een groter geheel (bakenreeksen). Puntvormige bakens zijn verticale beeld dragers zoals kerken of monumenten. Ze tekenen zich sterk af in het landschap en hebben een belangrijke oriënteringsfunctie. De concentratie van militaire kerkhoven in het zuiden van de provincie of een windturbineveld zijn voorbeelden van een bakensreeks.

8.4 Ruimtelijk beleid

Gave landschappen

Het beleid voor gave landschappen is gericht op het behouden en het versterken van de traditionele kenmerken en de karakteristieke relictten. Dit impliceert niet dat nieuwe ingrepen worden uitgesloten. Wel dient een verhoogde aandacht uit te gaan naar de wijze waarop de ingreep rekening houdt met de landschappelijke draagkracht van het gebied en dit in samenhang met de structurerende elementen en componenten.

Ook het maximaal behouden van de open ruimte en de structuurkenmerken van het gebied staan

voorop. Deze kenmerken zijn onder andere de perceelsstructuur, de meandering van waterlopen, de landschapstypologie (bv. open-halfopen-gesloten), de morfologie (bv. vlak-glooiend) en het nederzettingspatroon.

In het PRS-WV worden enkel die relictten behandeld die een samenhangend geheel vormen op het provinciale niveau. Gave gebieden van lokaal niveau dienen verder te worden uitgewerkt in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Ankerplaatsen

Voor ankerplaatsen is het aangewezen om alle vormen van versnippering en veranderingen of toevoegingen van storende elementen die de samenhang van de ankerplaats verstoren tegen te gaan. Voor de ankerplaatsen die gelegen zijn in gave landschappen moet het versterken van de landschappelijke omgeving binnen het gave landschap bijdragen tot een kwaliteitsverhoging van de ankerplaats. Ook voor ankerplaatsen gelegen buiten de gave landschappen moet de directe omgeving meegenomen worden.

Nieuwe landschappen

Voor de nieuwe landschappen waarbij traditionele structuren gewist zijn, moet per landschap een ruimtelijk concept worden opgemaakt waarbij recente ingrepen worden geïntegreerd. Hierin worden de structurerende elementen bepaald, ruimtelijke randvoorwaarden opgesteld voor de verdere ontwikkeling en wordt onderzocht hoe de bestaande structuur kwalitatief kan worden versterkt. Bij nieuwe landschappen gaat het erom een nieuwe identiteit te creëren. Een verder uitwerking komt voor in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Verschraalde landschappen

Een beleid voor verschraalde landschappen behoudt en versterkt de nog resterende traditionele kenmerken en zorgt voor ruimtelijke sturing van nieuwe ingrepen. Landschapsverschralende processen moeten in deze gebieden worden gekeerd. Kenmerken van de traditionele landschappen fungeren hier als aanknopingspunt voor het sturen van recente landschappelijke ingrepen.

Stadslandschappen

In stadslandschappen gaat de aandacht naar een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein. Structurerende elementen en componenten die deze gebieden doorkruisen kunnen aanknopingspunt zijn voor vernieuwing en kwaliteitsverbetering.

Belangrijk zijn de randzones waarbij de stad en de open ruimte een geïntegreerde benadering kennen waarbij de onderlinge samenhang wordt versterkt.

In stadslandschappen zijn architectuur, relictten en nieuwe structurerende elementen bijzondere aandachtspunten. De ruimtelijke uitvoeringsplannen en de afbakeningsprocessen van de stedelijke gebieden geven een concrete uitwerking aan deze beleidspunten.

Structurerende elementen en componenten

Ze vormen een aparte beleids categorie en kunnen dus los van de landschapseenheden aparte randvoorwaarden opleggen aan ruimtelijke activiteiten. Zo kan de ligging van een woonkern op een reliëfcomponent van invloed zijn voor de selectie van die kern.

Het beleid voor structurerende elementen is gericht op het behouden en versterken van de visuele kwaliteit en herkenbaarheid van het element of component, inclusief de zichtzones. Hierbij dient een vrijwaring van bebouwing en andere storende elementen door de afbakening van bouwvrije en serrevrije zones in ruimtelijke uitvoeringsplannen te gebeuren.

Voor structurerende lineaire elementen, open-ruimteverbindingen en reliëfcomponenten is het bovendien van belang dat versnippering wordt tegengegaan zodat de verbindingsfunctie gevrijwaard blijft.

Structurerende elementen van het lokale niveau moeten worden uitgewerkt in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Gewenste ruimtelijke structuur van de deelruimten

Het informatief deel duidt vanuit de bestaande ruimtelijke structuur verschillende deelruimten van de provincie aan. Die deelruimten zijn gebaseerd op gemeenschappelijke potenties, knelpunten en identiteit en kunnen elkaar overlappen (zie **RG figuur 13**).

Per deelruimte worden al de gemeenten opgesomd die geheel of gedeeltelijk tot deze deelruimte behoren.

Voor elke deelruimte wordt een gebiedsspecifiek samenhangend beleid gevoerd. De verschillende deelstructuren (zie hoofdstuk 2) worden hierin geïntegreerd behandeld.

Elke deelruimte krijgt een specifieke visie (rol) toegewezen in het PRS-WV. In de gewenste ruimtelijke structuur van elke deelruimte worden de structuurbepalende dragers in algemene lijnen voorgesteld. Vervolgens wordt een specifiek beleid weergegeven. Gebiedsspecifieke afwegingen die afwijkende selecties verantwoorden komen hier eveneens aan bod. De resulterende selecties, die voortkomen uit de methodiek beschreven in de deelstructuren en deze gebiedsspecifieke afwegingen, staan vermeld in hoofdstuk 4.

I Kustruimte

De Kustruimte vormt een onderdeel van het stedelijk netwerk 'de Kust' op het Vlaamse niveau (RSV). Meer bepaald betreft het de 'gordel' van badplaatsen langs de Koninklijke Baan, gesitueerd tussen zee en polder.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Kustruimte: Blankenberge, Bredene, Brugge, De Haan, De Panne, Middelkerke, Nieuwpoort, Knokke-Heist, Koksijde, Oostende.

I.1 Visie

Aansluitend op de rol van deze ruimte op het Vlaamse niveau, kent de Kustruimte een kustgebonden toeristisch-recreatieve versterking en ontwikkeling. Hierbij gaat bijzondere aandacht naar de bescherming van de natuurlijke structuur die bepalend is voor de aantrekkingskracht van deze regio en naar het voorzien van ruimte voor de eigen woningbehoefte. Daarnaast heeft de Kustruimte een belangrijke maritieme transport- en distributiefunctie rond de poorten.

I.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 14)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende beleid:

- zee-strand-duinen als drager van natuur en toerisme en recreatie;
- 'kralensnoer' van badplaatsen als multifunctionele, complementaire knooppunten;
- open-ruimteverbindingen als landschappelijke garantie voor 'kralensnoer' en natuurlijke structuur;
- luchthaven en zeehavens als economische poorten op het Vlaamse niveau;
- Koninklijke Baan - kusttram als snoer tussen de kralen;
- een dubbele kamstructuur als aanzet voor een goede bereikbaarheid.

I.3 Beleid

Zee-strand-duinen: toeristisch-recreatieve activiteiten met natuurlijke structuur verweven

De natuurlijke structuur is van internationale betekenis²² en moet daarom maximaal beschermd en versterkt worden. Verschillende strand- en duinencomplexen overstijgen het provinciale niveau en worden geselecteerd als natuuraandachtszone. Kleinere strand- en duinencomplexen worden geselecteerd als natuurverbingsgebied om te komen tot een natuurlijk netwerk.

De natuurlijke zeewering voor het achterland is eveneens een belangrijk argument om deze drager te ondersteunen.

²² RSV p. 351

Toegankelijkheid van zee-strand-duinen is gewenst voor de toeristisch-recreatieve functie. De toegankelijkheid zal gedifferentieerd toegepast worden afhankelijk van de natuurfunctie. De Provincie neemt de taak op zich om het recreatief medegebruik in duingebieden te differentiëren. Dit gebeurt in samenspraak met de Vlaamse overheid en hangt samen met de aanduiding van GEN-, GENO- en natuurverwevingsgebieden, wat een Vlaamse bevoegdheid is. Een goede locatie van parkeerplaatsen langs de Koninklijke Baan kan hierbij ondersteunend werken.

De - al dan niet tijdelijke - constructies op het strand moeten ook gebiedsspecifiek geëvalueerd worden. Hiervoor wordt een specifiek beleidskader voor strandconstructies opgemaakt.

Het 'kralensnoer' van badplaatsen als multifunctionele, complementaire knooppunten ondersteunen

Alle ontwikkelingen moeten gebonden zijn aan een kern (stedelijk gebied of kusthoofdorp). Voor een uitbouw van het residentieel en toeristisch aanbod moeten bestaande voorzieningen optimaal benut worden. Het streefdoel is een duurzaam toeristisch-recreatief beleid met navenante kwaliteitsbewaking. Voor bestaande en nieuwe toeristisch-recreatieve initiatieven speelt de complementariteit tussen de badplaatsen een hoofdrol. Dergelijke initiatieven worden beoordeeld op basis van de identiteit en de schaal van de kernen.

Het openbaar domein (zeedijk, Koninklijke Baan, zeelanen, pleinen) dient op een kwalitatieve manier aangepakt te worden om de algemene leefbaarheid van de Kustruimte op te waarderen. Voor het historisch gegroeide 'kustfront'²³ moet worden gestreefd naar een systematische vernieuwing met een architectonische kwaliteitsbewaking, gekoppeld aan een kwalitatieve afwerking in het kader van de leefbaarheid in en rond de hoogbouwblokken.

De stedelijke gebieden Oostende, Knokke-Heist en Blankenberge hebben een verzorgende rol voor de Kustruimte. Zij hebben voor de verschillende stedelijke functies een grote ruimtelijke draagkracht. Dit impliceert dat zij voor de eigen woningbehoefte en voor de toeristisch-recreatieve infrastructuur hun bovenlokale taak moeten opnemen. Wegens hun draagkracht komen de stedelijke gebieden, samen met Nieuwpoort (jachthaven), in aanmerking voor strategische projectgebieden.

Strategische projectgebieden zijn afgebakende zones waar een geïntegreerd beleid gevoerd wordt. Er worden nieuwe bovenlokale ontwikkelingen voorzien met o.a. toeristisch-recreatieve infrastructuur, woningen en dienstzones.

Bij de uitbouw van de jachthavens, al dan niet als deel van een strategisch projectgebied, gaat de nodige aandacht naar de relatie tussen jachthaven en stadskern. Er wordt ook gestreefd naar een diversificatie van functies en voorzieningen met aandacht voor de inrichting van het openbaar domein en aansluiting op het openbaar vervoersnet.

De badplaatsen buiten de stedelijke gebieden worden geselecteerd als kusthoofdorpen. Om voldoende ruimte voor de eigen woningbehoefte te garanderen is een flankerend woonbeleid nodig. Ontwikkelingen omtrent tweede verblijven en pensioenwijken worden per badplaats afgewogen, afhankelijk van de ruimtelijke draagkracht en de schaal van de kern.

Een kwalitatieve uitbouw van terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven is een volgend beleidspunt. Omwille van kwaliteitsverbeteringen kan uitbreiding overwogen worden. Bij deze eventuele beperkte uitbreiding moet men maximaal rekening houden met natuurlijke en landschappelijke waarden (open ruimten). In de toekomst wordt een verdere afname verwacht in de vraag naar residentiële standplaatsen. Er dienen dan ook niet onmiddellijk nieuwe terreinen voorzien te worden binnen de planperiode. Een uitzondering wordt evenwel gemaakt in het kader van een aangetoonde behoefte voor het hele netwerk van de Kust.

Open-ruimteverbindingen als garantie voor 'kralensnoer' en natuurlijke structuur vrijwaren

De open-ruimteverbindingen tussen de badplaatsen zijn structuurbepalend. Op deze plaatsen zijn de markante terreinovergangen van zee-strand-duinen-polder nog aanwezig en ze moeten absoluut gevrijwaard worden. De open ruimte achter de verstedelijkte kustband moet ook bewaard blijven om verstedelijking in de polders te vermijden.

Provinciale uitvoeringsplannen kunnen daartoe bouwvrije zones afbakenen. In de polders is de landbouwer de beheerder van de open ruimte. Ook natuurbeheer kan open-ruimteverbindingen vrijwaren.

²³ voorste rij hoogbouw (aan de zeedijk)

Luchthaven en zeehavens versterken als economische poorten op het Vlaamse niveau

Binnen de bestaande structuren en binnen hun territoriale afbakening kunnen zowel het havengebied van Zeebrugge als de woonwijken gelegen tussen de voor- en de achterhaven, verweven met kleinschalige toeristisch-recreatieve voorzieningen, gevaloriseerd en geoptimaliseerd worden. Complementariteit en goed nabuurschap dienen te allen tijde te worden nagestreefd.

De uitbouw van deze poorten is hoofdzakelijk een Vlaamse bevoegdheid. De economische activiteiten moeten zich kunnen ontwikkelen, mits er aandacht is voor de toeristisch-recreatieve activiteiten en de aanwezige natuurwaarden. De zeehavens hebben ook potenties voor toeristisch-recreatief medegebruik, zoals bijvoorbeeld de vismijnsite van Zeebrugge.

Economische ontwikkelingen buiten de poorten enten op toerisme en recreatie

Ontwikkeling van economische activiteiten is in hoofdzaak gestoeld op het toerisme en de verzorgingsfunctie is mogelijk als die economische activiteiten verweven zijn in de kernen. Sterk groeiende bedrijven die geen plaats meer vinden op de bestaande bedrijventerreinen of (zonevreemde) bedrijven die hinderend zijn voor de omgeving moeten zich herlokaliseren naar bedrijventerreinen in de stedelijke gebieden of desnoods in de bedrijfsondersteunende of herlokalisatiehoofddorpen landinwaarts (polders) bij een relatief korte afstand.

De kleinstedelijke gebieden Knokke-Heist en Blankenberge zijn vooral verzorgende centra en hebben een belangrijke toeristisch-recreatieve functie. De economische structuur situeert zich vooral in de tertiaire sector. Gezien de positie van beide steden in het toeristisch netwerk van de Kust, wordt ervoor geopteerd om hun mogelijke rol als concentratiepunt van industriële activiteiten niet te ontwikkelen, maar wel de toeristisch-recreatieve ontwikkelingen te stimuleren. Het volstaat om een aanbod voor de behoeften van de aanwezige regionale bedrijvigheid te voorzien, waarbij in Blankenberge ruimte voorzien kan worden voor jachthavengebonden activiteiten.

In het specifieke economische knooppunt Nieuwpoort is er niet alleen ruimte voor kerngebonden activiteiten maar ook voor lokale bedrijven en voor kleinschalige havengebonden bedrijvigheid (toerisme en visserij). De dualiteit tussen industriële en toeristische ontwikkeling moet uitdrukkelijk in rekening gebracht worden: ook hier mag de bedrijvigheid het toerisme niet hypothekeren; een extra stimulering van het aanbodbeleid voor andere activiteiten is er niet gewenst.

De Koninklijke Baan: verbindend snoer tussen en door de kralen versterken als beeldbepalend element

In de lineair georiënteerde Kustruimte is dit structurele lijnelement de ader waarlangs in het verleden verschillende ontwikkelingen hebben plaatsgevonden en waar ze in de toekomst verder aan 'vastgehaakt' zullen worden. De Koninklijke Baan moet steeds in een bredere dan louter een verkeerskundige context bekeken worden.

De verbinding is ononderbroken, maar initieel gericht op plaatselijk verkeer of beperkt bovenlokaal verkeer (naburige kernen). Bij ontdubbelde wegvakken moet worden overwogen of de verkeersfunctie voor bepaalde delen kan worden opgeheven. Omwille van de verkeersleefbaarheid moet er een globale visie komen voor een systematische herinrichting van de Koninklijke Baan, met een bijzondere aandacht voor het openbaar vervoer. Dit kan in de vorm van een geïntegreerde studie met een actieplan voor een kwalitatieve inrichting van de Koninklijke Baan en haar omgeving (openbaar domein met o.a. parkeerbeleid, verlichting). Deze inrichting zal gedifferentieerd moeten worden per doortocht en voor de ruimte tussen twee badplaatsen.

De verkeersafwikkeling (bereikbaarheid/ontsluiting/parkeren) optimaliseren

Een belangrijke problematiek, gekoppeld aan de toeristisch-recreatieve ontwikkelingen, is de periodieke (on)bereikbaarheid van de Kustruimte.

De optimalisering van de bestaande kamstructuur moet hier een oplossing bieden voor de autobereikbaarheid. Op de drager van deze kamstructuur (zoals bepaald door de selecties in het RSV) zijn de 'tanden' (zeelanen) geënt. Een aantal zeelanen worden verlengd tot op de Koninklijke Baan (N34) ter hoogte van de badplaatsen en de zeehavens. Doorsnijdingen in kernen achter de badplaatsen worden vermeden. Om de periodieke parkeerproblematiek op te vangen kunnen zones overwogen

worden voor grote parkeerinfrastructuur (terreinen of gebouwen). Daar is mogelijk plaats voor in de stedelijke gebieden. Deze mogelijkheid zal worden uitgewerkt in het afbakeningsproces. De behoefte aan parkeerterreinen buiten de stedelijke gebieden hangt af van een hoge densiteit aan hoogbouw en een tekort aan (ondergrondse) parkeermogelijkheid, zoals in Nieuwpoort-Bad en Middelkerke. De parkeerterreinen worden geënt op de kamstructuur, gelinkt aan het openbaar vervoer en gekoppeld aan een verkeerscirculatiebeleid in de omgeving. Kleinschalige parkeerruimten dienen voorzien te worden in verwevenheid met de kernen. Ze kunnen worden aangeduid in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Alternatieve vervoerswijzen moeten gestimuleerd worden. Hiervoor is er een 'omgekeerde kam' voor het collectief vervoer. Deze bestaat uit de kusttram met als tanden de spoorverbindingen landinwaarts. De knooppunten zijn multimodaal (stationsomgevingen) en moeten optimaal worden uitgebouwd. Ze sluiten aan op de kamstructuur voor het autoverkeer.

2 Westkustruimte

Deze ruimte behandelt de relaties binnen de driehoek De Panne-Veurne-Nieuwpoort. De badplaatsen overlappen met de Kustruimte.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Westkustruimte: De Panne, Koksijde, Nieuwpoort, Veurne.

2.1 Visie

Een specifieke samenhang tussen de badplaatsen (samen met de parallelle dorpen) van de Westkust en Veurne maakt van deze ruimte een aparte deelruimte.

In de Westkustruimte hebben de badplaatsen een belangrijke toeristisch-recreatieve rol, zoals reeds werd besproken in de Kustruimte. Specifiek voor deze deelruimte zijn de brede duinencomplexen landinwaarts en de unieke zoetwatermonding van de IJzer in zee, die een belangrijke natuurfunctie vervullen.

Veurne heeft een verzorgende rol voor deze ruimte en vormt tevens de schakel tussen de badplaatsen van de Westkust en de achterliggende Westelijke polderruimte.

2.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 15)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende beleid:

- badplaatsen met achterliggende kernen als onderdeel van de Kustruimte;
- kleinstedelijk gebied Veurne als stedelijke pool;
- duingebieden als belangrijke open-ruimteverbindingen aan de ene kant tussen de badplaatsen onderling, en aan de andere kant tussen de gordel van badplaatsen en de polders, als open ruimte tussen de kustdorpen en Veurne.

2.3 Beleid

Dynamische activiteiten in het kleinstedelijk gebied Veurne concentreren

Het kleinstedelijk gebied Veurne is het belangrijkste tewerkstellings- en verzorgingscentrum van de Westkustruimte en, naast Diksmuide, van de Westelijke Polderruimte. In de afgelopen decennia kende Veurne een belangrijke industriële ontwikkeling. Dit zorgde voor een stevige industrieel-economische structuur.

In complementariteit met de opties voor bedrijvigheid in de Kustruimte, kan Veurne een belangrijke

rol spelen in de versterking van de bedrijvigheid. In verhouding tot de draagkracht van het stedelijk gebied wordt in Veurne een aanbodbeleid gevoerd voor bedrijven dat zowel de economische dynamiek ondersteunt als de rol van Veurne voor de omgevende regio versterkt.

In Veurne is er ook plaats voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen voornamelijk gebaseerd op de bestaande potenties (o.a. historisch centrum, jachthaven, bakkerijmuseum) en in complementariteit met de kustbadplaatsen.

Brede duinengordel vrijwaren

Zoals reeds gesteld voor de hele Kustruimte, verdient deze duinengordel extra aandacht wegens de uitzonderlijke breedte van het duinengebied. Ter versterking van de natuurlijke kwaliteiten, aangevuld met recreatief medegebruik, moet de brede duinengordel gevrijwaard worden van bebouwing.

In de nabijheid van de oude duinengordel wordt een nieuw openluchtrecreatief groen domein uitgebouwd in De Panne.

Een open-ruimteverbinding tussen de kust en het kleinstedelijk gebied Veurne selecteren

Om het kleinstedelijk gebied Veurne compact te houden tegenover de open polders en om te vermijden dat de kustbebouwing vergroeit met Veurne wordt een open-ruimteverbinding geselecteerd.

3 Oostendse ruimte

De Oostendse ruimte bevat het regionaalstedelijk gebied Oostende met zijn achterliggende polders. Leffinge, Zandvoorde, Oudenburg en Gistel worden hier beoordeeld in relatie met het stedelijk gebied.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Oostendse ruimte: Bredene, Gistel, Middelkerke, Oostende, Oudenburg.

3.1 Visie

De Oostendse ruimte is een onderdeel van het stedelijk netwerk 'de Kust'. Het RSV heeft de rol grotendeels bepaald, namelijk de economische ontwikkelingen in de Vlaamse poort (de combinatie van zeehaven en luchthaven) en de bovenlokale verzorgende rol van het regionaalstedelijk gebied. Een belangrijk beleidspunt op het provinciale niveau is de relatie tussen stad en ommeland.

3.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 16)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende beleid:

- regionaalstedelijk gebied Oostende als een concentratie van stedelijke activiteiten;
- zeehaven en luchthaven als Vlaamse economische poort;
- open-ruimteverbinding tussen stedelijk gebied en kernen in achterland.

3.3 Beleid

Regionaalstedelijk gebied Oostende ondersteunen

Het stedelijk beleid wordt hoofdzakelijk gevoerd op het Vlaamse niveau.

Een ruimtelijk aanbodbeleid van regionale bedrijventerreinen (buiten de zeehaven- en luchthaven gebonden activiteiten) wordt gevoerd op het niveau van het stedelijk gebied. Er moet rekening worden gehouden met de dualiteit tussen industriële en toeristische ontwikkeling. Zoals voor de hele Kustruimte mag de industrie de toeristische activiteiten niet hypothekeken.

Het multimodaal knooppunt rond het station wordt versterkt. Een kwalitatieve inrichting van de

stationsomgeving moet worden ondersteund. Naar toeristisch-recreatieve mogelijkheden bieden het provinciaal domein Raversijde en het gebied Oosteroever met o.a. de Spuikom potenties.

De zeehaven en de luchthaven leggen zich toe op personenvervoer en goederenbehandeling; daarnaast ook op economische activiteiten met toegevoegde waarde. Deze activiteiten worden voorzien op de bedrijventerreinen voor luchthavengebonden activiteiten en op de bedrijventerreinen aan het kanaal Oostende-Brugge. Het streefdoel is hier complementariteit ten opzichte van de zeehaven Zeebrugge.

Om de bereikbaarheid van het regionaalstedelijk gebied en de zeehaven te vrijwaren is de ondersteuning van alternatieven voor het wegvervoer noodzakelijk. Daarom worden enkele wegen geselecteerd met prioriteit voor openbaar vervoer. De ontsluiting van de zeehaven dient gekoppeld te worden aan dezelfde problematiek van Zeebrugge en wordt bestudeerd op het Vlaamse niveau.

Open-ruimteverbinding tussen stedelijk gebied en kernen in achterland vrijwaren

De open-ruimteverbinding vormt een verbinding tussen de Oostelijke en Westelijke polderruimte en bestaat uit het unieke krekengebied. Hierdoor wordt tevens vermeden dat het stedelijk gebied op termijn 'vergroeit' met het achterliggend structuurondersteunend hoofddorp Oudenburg in de polders. De open ruimte kan ook ingevuld worden door bos en kan, aansluitend bij het stedelijk gebied, de functie van stadsrandbos vervullen.

4 Brugse ruimte

Deze ruimte omvat het samenhangend systeem van het regionaalstedelijk gebied Brugge en de economische poort Zeebrugge. De Brugse ruimte overlapt de Kustruimte en de Oostelijke polder-ruimte.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Brugse ruimte: Brugge, Damme, Jabbeke, Oostkamp, Zedelgem.

4.1 Visie

De Brugse ruimte is een onderdeel van het stedelijk netwerk 'de Kust'. De rol wordt grotendeels bepaald op het Vlaamse niveau, namelijk de zeehaven als motor van economische ontwikkelingen en de bovenlokale verzorgende rol van het regionaalstedelijk gebied Brugge.

Een meer specifieke rol voor dit regionaalstedelijk gebied is de dienstverlening als hoofdplaats van de provincie. Op het vlak van toerisme en recreatie streeft Brugge naar complementariteit met de Kustruimte als cultuurstad en als 'groene' voorziening (ommeland). De zeehaven en de vismijnsite hebben eveneens potenties voor een toeristisch-recreatief medegebruik.

De toeristisch-recreatieve ontwikkelingen in en rond de poort Zeebrugge moeten in overleg met de Vlaamse regering en het Stadsbestuur van Brugge worden afgewogen met betrekking tot de gewenste ontwikkelingen op het vlak van bedrijvigheid.

Buiten het stedelijk gebied kunnen enkel laagdynamische toeristisch-recreatieve voorzieningen worden voorzien.

4.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 17)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende beleid:

- Vlaamse economische poort Zeebrugge als compacte, duurzame zeehaven;
- regionaalstedelijk gebied Brugge als concentratie van stedelijke activiteiten;
- open-ruimteverbinding tussen haven en stad om deze ruimtelijk te scheiden;
- kanalen als duidelijke landschappelijke bakens;
- groene vingers in stedelijk gebied als 'aanknopning' voor natuur en toerisme-recreatie.

4.3 **Beleid**

Compacte, duurzame uitbouw van de zeehaven

De zeehaven Zeebrugge is vooral een overslaghaven. Maar er zijn ook activiteiten met een havengebonden karakter die een toegevoegde waarde genereren. Beide activiteiten moeten ondersteund worden complementair met Oostende. In Zeebrugge is tevens de uitbouw van een internationaal georiënteerd multimodaal logistiek park mogelijk.

Bij de uitbouw van de achterhaven gaat het beleid uit van duurzaam ruimtegebruik (bv. stockage in etages) van de haven om tot een compact gebied te komen, rekening houdend met de open-ruimteverbinding. Hierbij wordt de nodige aandacht besteed aan de leefbaarheid van de omgevende kernen en de natuurwaarden.

De provinciale wegenselectie is afgestemd op een optimale ontsluiting van de zeehaven. De kustwateren spelen hierbij als waterweg een zeer belangrijke rol via de Westerschelde naar het hinterland toe. De Vlaamse overheid zal de noodzaak voor een bijkomend kanaal (of een verbreding van een bestaand kanaal) afwegen en beslissen.

Kanalenstructuur accentueren

Deze bakens zorgen voor een typisch landschap. In eerste instantie creëren zij duidelijke grenzen voor de havenontwikkelingen. Verder hebben zij op het ecologische en op het recreatieve vlak verenigbare potenties die ondersteund worden.

Het regionaalstedelijk gebied Brugge ondersteunen

Brugge, als administratieve hoofdstad van de provincie, is een specifiek verzorgingscentrum voor West-Vlaanderen. Met het oog op diversiteit van economische activiteiten is in het regionaalstedelijk gebied Brugge het ruimtelijk aanbodbeleid gericht op regionale bedrijventerreinen. Bestaande regionale bedrijven kunnen zich uitbreiden indien de ruimtelijke draagkracht dit mogelijk maakt. Gezien het niveau en de uitstraling van het stedelijk gebied zijn specifieke (hoogwaardige) bedrijventerreinen zeker goed mogelijk.

De selectie van secundaire wegen binnen het regionaalstedelijk gebied Brugge geeft prioriteit aan het openbaar vervoer.

Brugge is een belangrijk toeristisch-recreatief knooppunt. De ontwikkelingen zijn complementair met de Kustruimte. Het gaat om cultuurtoerisme en om recreatief medegebruik van de omliggende polderruimte (o.a. kanaal Brugge-Sluis, St.-Pietersplas) en bosgebieden.

In het kader van een stedelijk beleid is de kernselectie rond Brugge miniem.

Duidelijke open-ruimteverbinding om haven en stad ruimtelijk te scheiden

Deze open-ruimteverbinding is essentieel in deze ruimte. Zij zorgt voor het behoud van de eigenheid van zowel de stad als de haven en verbindt de twee poldergebieden met elkaar.

Groene vingers in stedelijk gebied versterken

De omliggende kwalitatieve open ruimte dringt op bepaalde plaatsen het stedelijk gebied binnen (bv. Tillegembos, Kanaal Brugge-Sluis, Kanaal Brugge-Oostende en Kanaal Brugge-Gent). Het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied moet hier aandacht aan besteden.

5 **Oostelijke polderruimte**

Deze ruimte overlapt in het noorden met de Kustruimte, de zuidelijke begrenzing situeert zich ter hoogte van het stedelijk gebied Brugge en volgt de overgang polder-zandstreek. Gistel is het scharnier tussen de oostelijke en westelijke polderruimte.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Oostelijke polderruimte: Blankenberge, Brugge, Damme, De Haan, Jabbeke, Knokke-Heist, Oudenburg, Zuienkerke.

5.1 Visie

De polders zijn een van de belangrijke gebieden van de agrarische structuur op het Vlaamse niveau (RSV). De verwevenheid van natuurlijke structuur en grondgebonden landbouw in delen van deze ruimte moet de openheid behouden en versterken. Het beperkt toeristisch-recreatief medegebruik is complementair met de Kustruimte en situeert zich vooral langs de bestaande kanalenstructuur. De aaneengesloten open ruimte functioneert als buffer tegen de verstedelijking van de kustband landinwaarts en tegen uitbreiding van de Brugse kernstad zeewaarts.

5.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 18)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende beleid:

- lineaire bakens (kanalen - wegen - bomenrijen) als multifunctionele dragers;
- stedelijke gebieden aan de randen van de deelruimte voor concentratie van dynamische activiteiten;
- grote aaneengesloten open ruimten met natuurcomplexen en grondgebonden landbouwgebieden.

5.3 Beleid

De lineaire bakens (kanalen - wegen) als multifunctionele drager ondersteunen

De bovenlokale kanalen en wegen hebben een ontsluitende functie (bv. het Boudewijnkanaal in relatie met de zeehaven Zeebrugge). Het zijn ook lineaire bakens, met kenmerkende bomenrijen en ze vragen een beleid als ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang. Daarnaast hebben deze assen door hun kwalitatief landschappelijk karakter een aantrekkingskracht voor toeristisch-recreatief medegebruik en komen zij voor in het netwerk van toeristisch-recreatieve lijnelementen.

Dynamische activiteiten in de stedelijke gebieden concentreren

Een consequent open-ruimtebeleid is noodzakelijk om de sterke verstedelijkingsdruk vanuit de kustband en het regionaalstedelijk gebied Brugge tegen te houden. Voorzieningen, dynamische activiteiten en productie worden dan ook gebundeld naar deze stedelijke gebieden aan de rand van deze polderruimte.

Aaneengesloten open ruimten met natuurcomplexen verweven met grondgebonden landbouw

De verwevenheid van landbouw en natuur moet worden versterkt. Wegens de natuurlijke kwaliteit en valt een groot deel van deze ruimte in een natuuraandachtszone die hoofdzakelijk bestaat uit graslanden, kreken, polderwaterlopen en dijken. De kleine ondersteunende landschapselementen krijgen de nodige aandacht. Het geheel wordt ook gekoppeld aan een integratie van landbouw bedrijven in het landschap. Serrecomplexen worden vermeden.

Het is wenselijk dat grote delen van dit poldergebied bouwvrij gehouden worden met het oog op de kansen voor de grondgebonden landbouw. Bovendien gaat de prioriteit naar de ontwikkeling van bestaande landbouwzetels. Het is ook belangrijk dat, eveneens in complementariteit met de kust, toeristisch-recreatieve verblijfsaccommodatie gericht wordt op actieve hoeven, als een bijkomende taak voor de landbouw (recreatief medegebruik).

De bedrijfsondersteunende hoofddorpen Westkapelle en Moerkerke kunnen o.a. de toeleverende en verwerkende bedrijven op het lokale niveau, die de agrarische structuur ondersteunen, opvangen. Moerkerke wordt geselecteerd boven Damme. Moerkerke vervult reeds een gedeeltelijke centrumfunctie (o.a. administratief centrum) binnen de fusiegemeente en het historisch en landschappelijk waardevolle Damme is beperkt in ontwikkelingsmogelijkheden.

De deelruimte wordt doorsneden door de verkeers- en vervoersstructuur van de zeehaven Zeebrugge en de omliggende stedelijke gebieden Oostende, Brugge, Blankenberge en Knokke-Heist. Deze sterk uitgebouwde infrastructuur functioneert ook grotendeels als ontsluiting voor het buitengebied van de Oostelijke Polderruimte.

6 Westelijke polderruimte

De zuidelijke grens van deze polderruimte volgt de bovenloop van de IJzer tot het kleinstedelijk gebied Diksmuide, langs de kern Gistel. Ten noorden overlapt deze deelruimte de Kustruimte tot het regionaalstedelijk gebied Oostende. Het plateau van Izenberge vormt het overlappend gebied met de Heuvel-IJzerruimte.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Westelijke polderruimte: Alveringem, De Panne, Diksmuide, Gistel, Koekelare, Koksijde, Lo-Reninge, Middelkerke, Nieuwpoort, Veurne.

6.1 Visie

De polders zijn een van de belangrijke gebieden van de agrarische structuur op het Vlaamse niveau (RSV). Verwevenheid van grootschalige grondgebonden landbouw met toeristisch-recreatief medegebruik versterkt de openheid in deze ruimte. Daarnaast is er een ondersteuning van de natuurlijke structuur via de aanwezige kanalenstructuur, de IJzervallei-Handzamevallei en de komgronden van Lampernisse. De rol van deze polderruimte moet beoordeeld worden complementair met de Kustruimte. Het noordelijk deel (tot de A18) is een aaneengesloten open ruimte en functioneert als buffer tegen de verstedelijking van de kustband landinwaarts.

6.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 19)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende beleid:

- grote aaneengesloten open ruimten met grootschalige grondgebonden landbouw;
- IJzer-Handzamevallei en kanalen als natuurlijke dragers met een toeristisch-recreatief medegebruik;
- stedelijke gebieden Veurne en Diksmuide voor bundeling van dynamische activiteiten.

6.3 Beleid

De grote aaneengesloten open ruimten vrijwaren

De ondersteuning van de grondgebonden landbouw, gekoppeld aan een architecturale en landschappelijke integratie van de landbouwbedrijven garandeert de landschappelijke openheid in de toekomst. Grote delen van deze ruimte zullen worden afgebakend als serrevrije of bouwvrije zone om landschappelijke en/of landbouwkundige redenen. Kwalitatieve landinrichting kan de grootschaligheid versterken.

In het onmiddellijke achterland van de kust (tot de A18) worden toeristisch-recreatieve ontwikkelingen beperkt. Dit gebied wordt opengehouden als buffergebied tussen de toeristische ontwikkelingen aan de kust en het binnenland. Enkel lijnvormige toeristisch-recreatieve assen (kanalen) doorsnijden dit poldergebied. Kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten zijn hier mogelijk op actieve landbouwbedrijven. Ten zuiden van de A18 zijn er meer mogelijkheden in het kader van een landelijk toeristisch-recreatief netwerk. Dit is uitgewerkt in een specifiek beleidskader voor plattelandsactiviteiten.

De IJzer-Handzamevallei en de kanalenstructuur versterken

Grote delen van de IJzer-Handzamevallei, samen met de komgronden van Lampernisse, vallen binnen een natuuraandachtszone. Het deel van de IJzervallei tussen Diksmuide en Nieuwpoort fungeert als natuurverbindingsgebied. Kanalen en poldervaarten krijgen een beleid van ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang. Het valleigebied van de IJzer en de Handzamevaart is hier prioritair voor het integraal waterbeheer.

Deze waterlopen zijn tevens toeristisch-recreatieve lijnelementen. De historische context (oorlogs-verleden) verbonden aan de IJzer maakt deze waterloop extra interessant.

Dynamische activiteiten in de kleinstedelijke gebieden Veurne en Diksmuide concentreren

Met uitzondering van de kleinstedelijke gebieden zal de hele deelruimte gevrijwaard moeten blijven van dynamische activiteiten, de kleinstedelijke gebieden zullen deze activiteiten opvangen. Een bijkomende potentie is het cultuurhistorisch karakter van Veurne en Diksmuide. Dit betekent dat naar toeristisch-recreatieve voorzieningen mogelijkheden (o.a. verblijfs-accommodatie) kunnen worden voorzien.

Het kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau Diksmuide is naast Veurne (zie Westkustruimte) het belangrijkste tewerkstellings- en verzorgingscentrum in de Westelijke polderruimte. In verhouding tot de schaal van het stedelijk gebied wordt in Diksmuide een aanbodbeleid gevoerd voor bedrijven die zowel de economische dynamiek ondersteunen als de rol van de stad voor de omgevende regio versterken (bv. ondersteuning van de landbouw, productie, helihaven).

De afbakeningsprocessen van de stedelijke gebieden moeten de huidige compactheid bestendigen.

De leefbaarheid van kleinere kernen garanderen

Het meervoudig hoofddorp 'Alveringem - Lo-Reninge' (zie Heuvel-IJzerruimte) bundelt een reeks kleinere kernen om ze leefbaar te houden. Hiervoor kunnen kwalitatieve woonprojecten uitgewerkt worden.

Slechts enkele kernen zijn geselecteerd als bedrijfsondersteunend hoofddorp wegens de openheid en het behoud van het plattelandsgebied met verspreide kernen. Zij kunnen dan een lokaal bedrijven-terrein inrichten, hoofdzakelijk ter ondersteuning van de agrarische structuur. Leke, Pervijze en Slijpe komen hiervoor in aanmerking, wegens hun centrale ligging tussen de stedelijke gebieden Veurne, Diksmuide en Oostende en het meervoudig hoofddorp.

Ook een zeer geringe selectie van secundaire wegen past in het beleid voor deze deelruimte. De belangrijkste bovenlokale verkeersinfrastructuur, zowel voor individueel als voor collectief vervoer, verbindt de stedelijke gebieden. Voor een ontsluiting van het openbaar vervoer van de kleinere kernen kan een systeem van vraagafhankelijk vervoer het streeknet aanvullen.

7 Heuvel-IJzerruimte

Deze ruimte is het westelijk deel van de provincie. Oostelijk wordt ze begrensd door de rug van Westrozebeke. Ten noorden overlapt ze met de Westelijke polderruimte (plateau van Izenberge). In het zuiden lopen de West-Vlaamse Heuvels door op Frans grondgebied.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Heuvel-IJzerruimte: Alveringem, Diksmuide, Heuvelland, Houthulst, Ieper, Langemark-Poelkapelle, Mesen, Lo-Reninge, Poperinge, Staden, Veurne, Vleteren, Wervik, Zonnebeke.

7.1 Visie

Het westelijk deel van West-Vlaanderen is een van de belangrijke gebieden van de agrarische structuur op het Vlaamse niveau (RSV). De dynamische grondgebonden landbouw en de natuurlijke structuur nemen in deze deelruimte een belangrijke plaats in. Deze deelruimte biedt tevens plaats aan gedifferentieerde toeristisch-recreatieve plattelandsontwikkeling.

Enkel de compacte stedelijke gebieden bundelen de bovenlokale verzorgende rol. Buiten de invloedssfeer van de stedelijke gebieden wordt het verspreide kernenpatroon benaderd als samenhangend geheel.

7.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 20)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende beleid:

- een natuurlijke structuur (Ijzervallei, boscomplexen, Heuvels) als drager voor toerisme en recreatie;
- compacte stedelijke gebieden Ieper, Poperinge en Diksmuide als concentratiegebieden van dynamische activiteiten (wonen-bedrijvigheid-cultuurtoerisme);
- een sterke natuurlijke structuur bestaande uit: Ijzer-Handzamevallei, parallelle beekvalleien, West-Vlaamse Heuvels, bosgebieden (Heuvelland, Ieperboog, omgeving Poperinge) en graslanden;
- agrarische structuur als drager van de grootschalige open ruimte.

7.3 Beleid

De natuurlijke componenten in relatie met toeristisch-recreatief medegebruik versterken

De Ijzer-Handzamevallei en de West-Vlaamse Heuvels zijn de belangrijkste natuurlijke componenten. De Ijzervallei en Handzamevallei, met hun belangrijke natuurwaarden, vallen binnen een natuuraan-dachtszone. Daarnaast past de Ijzer met zijn cultuurhistorische context binnen een toeristisch-recreatief netwerk.

De West-Vlaamse Heuvels hebben belangrijke natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten. Het is daarom wenselijk geen nieuwe grootschalige toeristisch-recreatieve verblijfsaccommodatie te voorzien. Hierbij gaat het vooral over de kwetsbare delen rond de Kemmel-, Rode- en Zwarteberg. Deze heuvels worden vanuit toeristisch-recreatief oogpunt grensoverschrijdend onderzocht met Frankrijk. De bosstructuur moet er bestendig en versterkt worden.

Voor toeristisch-recreatieve ontwikkeling van plattelandsaccommodatie wordt verwezen naar het specifieke beleidskader omtrent kleinschalige plattelandsactiviteiten. De impact van de Eerste Wereldoorlog is in deze streek nog duidelijk aanwezig (bv. Ijzertoren, militaire kerkhoven) en is een potentie voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen.

Dynamische activiteiten in de stedelijke gebieden Ieper, Poperinge en Diksmuide bundelen

De stedelijke gebieden voeren een aanbodbeleid voor bedrijven afhankelijk van hun schaalniveau. Dit beleid ondersteunt en versterkt zowel de economische dynamiek als de rol van de desbetreffende steden voor hun omgevende regio's. In elk geval krijgen de bestaande en potentiële clusters ruimtelijke ondersteuning, rekening houdend met de draagkracht van het stedelijk gebied.

De stedelijke gebieden, waar ook aandacht is voor het cultuurhistorische aspect, bundelen de dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur.

Het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ieper wordt aangezien als de drager van de economische ontwikkeling in deze deelruimte, gezien de aanwezigheid van de belangrijkste regionale bedrijventerreinen. De bestaande ontwikkeling van hoogtechnologische bedrijven biedt mogelijkheden voor een verdere economische clustering.

Poperinge en Diksmuide hebben een degelijke industriële basis. Ze voeren een aanbodbeleid voor de eigen economische dynamiek en spelen een aanvullende/ondersteunende rol ten opzichte van Ieper. De stedelijke gebieden worden ontsloten door een bovenlokaal wegennet. Poperinge-Ieper-Kortrijk via de A19, Ieper-Veurne via de N8 en Ieper-Diksmuide via de N369.

De landschappelijke kwaliteit ondersteunen

Het aantrekkelijke landschap met relatief geringe bebouwing, golvend karakter en kleine landschapselementen wordt in deze deelruimte benadrukt. De aanduiding van bouwvrije zones ondersteunt optimaal de grondgebonden landbouw. Omwille van de visuele zichten is een kwalitatieve inpassing van nieuwe (landbouw)infrastructuur vereist. In specifieke, waardevolle landschappen worden er tevens randvoorwaarden gecreëerd om de evolutie naar glastuinbouw en grondloze veehouderijen te beheersen. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met de grondgebonden teelten die bepaalde serres (bv. kleinere serres, tijdelijke serres, plasticserres) nodig hebben en waarbij deze serres deel

uitmaken van het teeltplan.

De parallelle beekvalleien worden geselecteerd als natuurverbingsgebied tussen de IJzer-Handzamevallei en de boscluster Heuvels-leperboog. Ze vormen in deze ruimte een aanknopingspunt voor integraal waterbeheer. Het leperleekanaal, dat beide natuurlijke componenten met elkaar verbindt, behoort niet alleen tot de ecologische infrastructuur maar is ook een onderdeel van het toeristisch-recreatief netwerk. De bestaande infrastructuur kan worden versterkt binnen de hypothese van de natuuraandachtszones. De overgangzone polder-zandleem aan de randen van het plateau van Izenberge kan landschappelijk geaccentueerd worden.

Compacte en leefbare kernen in het buitengebied behouden

De selectie van enkele kernen op basis van hun hiërarchie en hun goede ontsluiting naar het stedelijk gebied moeten het wonen en werken bundelen. Op die manier versterken verspreide kernen het plattelandsgebied.

Om kleinere gelijkwaardige kernen, gelegen buiten de invloedssfeer van de stedelijke gebieden, leefbaar te houden worden ze gebundeld in meervoudige hoofddorpen. Hiervoor kunnen kwalitatieve woonprojecten uitgewerkt worden. In het noordelijk deel van de Heuvel-IJzerruimte is er een selectie gebeurd in de fusiegemeenten Alveringem en Lo-Reninge. In het zuidelijk deel zijn kernen van de gemeenten Heuveland en Mesen eveneens gebundeld in een meervoudig hoofddorp.

Het relatief dun bevolkte buitengebied krijgt een aangepaste vervoersstructuur met een beperkt aantal ontsluitende secundaire wegen en een vraagafhankelijk, maar verzekerd openbaar vervoer.

Beperkte dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied

Een aantal hiervan wordt gebundeld in toeristisch-recreatieve knooppunten. Bellewaerde valt onder een beleid van pretparken. De provinciale domeinen Kemmelberg en Palingbeek krijgen een beleid van openluchtrecreatieve groene domeinen.

Het landelijk toeristisch-recreatief netwerk van de Heuvelstreek heeft slechts een beperkt aantal terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven. Voor het groene toerisme zijn kampeerterreinen een belangrijke ondersteuning van de toeristische ontwikkeling naast diverse vormen van plattelands-toerisme. De landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van een dergelijke regio vormen de basis van de toeristische aantrekkingskracht. Daarom wordt geopteerd voor de uitbreiding van bestaande kampeerterreinen binnen de ruimtelijke draagkracht van de omgeving en voor een bijkomend kampeerterrein in de af te bakenen stedelijke gebieden.

8 Veldruimte

De Veldruimte valt ruwweg samen met de zandstreek ten zuiden van Brugge. Het stedelijk gebied Brugge ligt op de overgangzone met de polders, Torhout overlapt met de Middenruimte.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Veldruimte: Beernem, Brugge, Damme, Ichtegem Jabbeke, Koekelare, Oostkamp, Ruiselede, Torhout, Wingene, Zedelgem.

8.1 Visie

Op het Vlaamse niveau vormt de Veldruimte een open-ruimteverbinding tussen twee grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied (RSV).

De rol van deze ruimte is in sterke mate bepaald door het vrij gave cultuurhistorische landschap van 'veldgebieden' met bossen en dreven in een fijnmazig 'dambordpatroon'. Dit maakt het gebied interessant voor een versterking van de bosstructuur. Dit specifieke landschap heeft eveneens toeristisch-recreatieve potenties, mede door het grote aantal kasteeldomeinen en openlucht-

recreatieve groene domeinen. De ontwikkelingen zijn complementair met de stedelijke functies van Brugge en de kust en met de openheid van de polders.

De optie voor percelen van de oude veldgebieden is grondgebonden land- en tuinbouw en bosversterking. Dit wordt gebiedsspecifiek afgewogen.

8.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 21)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende ruimtelijke beleid:

- historisch gegroeid rasterpatroon bestaande uit dreven, boscomplexen en grondgebonden landbouw;
- lijninfrastructuur als drager van doorgaand verkeer.

8.3 Beleid

Het rasterpatroon van dreven en boscomplexen versterken

Het cultuurhistorische dambordpatroon, grensoverschrijdend met Oost-Vlaanderen, wordt behouden en versterkt en is vanuit landschappelijk oogpunt een randvoorwaarde voor bijkomende ontwikkelingen. Een strikt open-ruimtebeleid moet de verstedelijking (o.a. vanuit Brugge) en versnijding van dit cultuurhistorische landschap tegengaan. Grote gehelen zijn opgenomen in natuuraandachtszones, de overige clusters van dreven en beekvalleien zijn natuurverbingsgebied. Delen van deze ruimte komen in aanmerking als waterbuffer in het kader van een integraal waterbeheer.

Rekening houdend met de leefbaarheid en de opvolging van de bestaande, eerder kleinschalige landbouwbedrijven is een verbreding van de landbouwproductie wenselijk. Deze dient hoofdzakelijk gericht te worden op een grondgebonden land- en tuinbouw. Ook bepaalde niet-landbouwfuncties zijn mogelijk. In dit waardevol landschap moet wel voorzichtig worden omgegaan met intensieve vee- en serrecomplexen. Zij dienen te worden afgewogen in functie van de landschappelijke inpassbaarheid. Het afbakenen van bouw- en serrevrije zones wordt hier gebiedsspecifiek bekeken.

De openluchtrecreatieve groene domeinen en het kanaal Brugge-Gent hebben een toeristisch-recreatieve potentie. Het grote aantal kasteeldomeinen is structuurbepalend voor de Veldruimte. Vrijgekomen gebouwen komen in aanmerking voor minder dynamische activiteiten (bv. verblijfsaccommodatie, musea, woningen). Het beleidskader voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten werkt toeristisch-recreatieve mogelijkheden uit.

Een beperkte kernselectie doorvoeren, rekening houdend met de landschappelijke context

De stedelijke gebieden Brugge en Torhout bundelen dynamische functies.

Tussen Torhout en Brugge bundelen Zedelgem, Oostkamp (structuur-ondersteunend hoofddorp) en Veldegem (woonkern) het wonen en werken. Zuidwege wordt gezien als een industriële pool van bovenlokaal niveau en is niet opgenomen in de kernselectie. Het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Brugge weegt de verdere industriële ontwikkeling af.

Tussen Torhout en Oostende zijn Koekelare en Eernegem geselecteerd als structuurondersteunend hoofddorp, wegens de gelijkmatige ruimtelijke spreiding en het voorzieningsniveau. Ichtegem wordt niet aangehouden, wegens de nabijheid van Koekelare en de landschappelijke waarde (ligging aan de voet van het plateau van Wijnendale).

De waardevolle overgangszone polder-zandstreek wordt landschappelijk gevrijwaard. Een gebiedsgerichte studie en een afbakeningsplan stellen specifieke beleidselementen vast. De bundeling is hier gericht op Oudenburg, Gistel en Jabbeke (zie Oostendse ruimte). Om die reden worden Moere en Westkerke/Roksem niet geselecteerd.

De ontsluiting van de Veldruimte gebeurt hoofdzakelijk via het hoofdwegenet (A10-A17). Een beperkte selectie secundaire wegen verzorgt de ontsluiting op bovenlokaal niveau.

9 Middenruimte

De Middenruimte omvat de stedelijke gebieden Roeselare, Tielt en Torhout. Deze driehoek wordt in het westen begrensd door de rug van Westrozebeke, in het noorden door de overgang zandleemzandstreek en in het zuiden door de Leievallei.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Middenruimte: Ardoorie, Dentergem, Harelbeke, Hoogede, Ichtegem, Ingelmunster, Izegem, Koekelare, Kortemark, Kortrijk, Kuurne, Ledegem, Lendeledede, Lichtervelde, Meulebeke, Moorslede, Oostrozebeke, Pittem, Roeselare, Ruiselede, Staden, Tielt, Torhout, Wevelgem, Wielsbeke, Wingene, Zonnebeke.

9.1 Visie

In de Middenruimte wordt de bedrijvigheid verder ondersteund (dit betekent o.a. de verwevenheid van diverse soorten land- en tuinbouwactiviteiten en de aan de landbouw gerelateerde bedrijvigheid). Dit heeft in het verleden reeds geleid tot een specifiek landschap met verspreide - al dan niet grootschalige - bebouwing. De evolutie van deze activiteiten moet dan ook passen in dit 'nieuwe landschap'. De omgeving van Tielt is tevens een van de belangrijke gebieden van de agrarische structuur op het Vlaamse niveau (RSV).

9.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 22)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende ruimtelijke beleid:

- stedelijke gebieden en een gelijkmatig gespreid rasterpatroon van kernen als bundeling van activiteiten;
- concentraties van bestaande bedrijvigheid in specifieke economische knooppunten voor clustering en endogene economische ontwikkeling;
- kanaal Roeselare-Leie als drager van watergebonden industrie en ecologische potenties;
- A17 als belangrijke noord-zuidverbinding tussen Brugge en Kortrijk;
- beekvalleien, heuvelruggen, bosgebieden en openruimteverbindingen als natuurlijke bouwstenen van het industriële landschap.

9.3 Beleid

Dynamische activiteiten in de stedelijke gebieden en de specifieke economische knooppunten concentreren

Deze deelruimte kenmerkt zich door een zeer grote diversiteit van bedrijvigheid, zowel naar ruimtelijke kenmerken (bv. klein- en grootschaligheid, verspreid patroon) als soorten activiteiten (bv. sectoren, tewerkstelling). Er wordt voor geopteerd om de ontwikkelingen van de bovenlokale bedrijvigheid als volgt te sturen:

- een aanbod van regionale bedrijventerreinen ter versterking van de endogene ontwikkelingen en/of sectorale clustervorming kan zowel in de stedelijke gebieden als in de specifieke economische knooppunten gegenereerd worden;
- nieuwe bovenlokale bedrijven, in de zin van (ver)nieuwe(nde) initiatieven die los staan van endogene ontwikkelingen en sectorale clustervorming, worden enkel geconcentreerd in de stedelijke gebieden.

Bedrijventerreinen in de specifieke economische knooppunten kunnen zich ontwikkelen aansluitend bij die bestaande bedrijvigheid, rekening houdend met de draagkracht van de omgeving, de ontsluiting en de clustervorming.

Het Roeselaarse met zijn veiling is het knooppunt van verwerkende en toeleverende bedrijven in het omringende landbouwgebied. Naast het principe van bovenvermelde clustervorming dient de inplanting van deze agro-industriële bedrijvigheid uit te gaan van het principe dat, voor de toelevering, de 'achterdeur' verbonden is met het agrarisch gebied en dat, voor afvoer van verwerkte producten,

de 'voordeur' goed ontsloten moet zijn. De landbouw is hier geschraagd op verwevenheid en duurzaamheid.

Een multifunctioneel kanaal uitbouwen

Aan het kanaal Roeselare-Leie moeten locaties worden gevrijwaard exclusief voor de vestiging van watergebonden activiteiten.

Voorts worden de ecologische potenties van het kanaal, gelegen in de vallei van de Mandel, ondersteund in het kader van een ecologische verbinding tussen de Leie en het stedelijk gebied Roeselare. De relictten van de Mandelvallei ter hoogte van Izegem-Ingelmunster dienen in het bijzonder versterkt te worden.

De stedelijke gebieden versterken

Het regionaalstedelijk gebied Roeselare is de belangrijkste pool van deze ruimte. Als onderdeel van het stedelijk netwerk Regio Kortrijk, neemt het een belangrijke taak op zich voor de regionale bedrijfsontwikkeling. Daarnaast is Roeselare eveneens belangrijk op het vlak van verzorging. Het afbakeningsproces door het Vlaamse Gewest werkt deze opties uit. In het kader van een mobiliteitsbewust locatiebeleid dienen belangrijke infrastructuurknooppunten in het stedelijk gebied (bv. op- en afritcomplexen van hoofdwegen) gevrijwaard te worden voor economische ontwikkelingen.

Een extra aandachtspunt in het afbakeningsproces is het zoeken naar bijkomende openlucht-recreatieve groene domeinen. Daarnaast dient ook gezocht te worden naar een geschikte locatie voor een ziekenhuis.

Het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Tielt en het kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau Torhout zijn de twee andere belangrijke tewerkstellings- en verzorgingscentra voor deze deelruimte. In verhouding tot het schaalniveau van het stedelijk gebied wordt een aanbodbeleid gevoerd voor bedrijven die zowel de economische dynamiek ondersteunen als de verzorgende rol voor de omgevende regio versterken.

Belangrijk bij de afbakeningsprocessen van de stedelijke gebieden is het bestendigen van de huidige compactheid.

Het regelmatig verspreid rasterpatroon van kernen opwaarderen

Door de historische gegroeide linten en de verspreide bebouwing is het kernenpatroon vervaagd. De selectie van - op regelmatige afstand gelegen - structuurondersteunende hoofddorpen zal het wonen en werken sterker bundelen. Vanuit deze gedachte wordt Zwevezele opgewaarderd tot structuurondersteunend hoofddorp.

De verkeersontsluiting optimaliseren

Het sterk verspreide bovenlokale verkeer, dat een gevolg is van de uitwaaiende activiteiten in deze deelruimte, wordt gebundeld via aangepaste ontsluitingen naar het hogere wegennet. Dit gebeurt door:

- de aanhaking van de R32 (Roeselare) en de R34 (Torhout) op de A17;
- een uitgewerkte ontsluiting van de regio ten zuiden van Tielt via de N399, de N382 en een aan te leggen zuidwestelijke omleiding rond Tielt (de aan te leggen zuidoostelijke omleiding functioneert enkel ter ontsluiting van het bedrijventerrein Zuid);
- een geleiding van de bovenlokale verkeersstromen via delen van de N36 en de N50.

De twee parallelle gewestwegen langs de A17 worden grotendeels geselecteerd als secundaire II, aangezien de A17 de verbindende rol vervult. De verlinting (o.a. kleinhandelsconcentraties) aan deze gewestwegen moet worden geherstructureerd.

Structurende heuvelruggen, open-ruimteverbindingen, beekvalleien en bosgebieden vrijwaren

Een belangrijk streefdoel is de kwalitatieve (her)inrichting van het nieuwe landschap met een integratie van de overgebleven relictten, zoals de bovenlokale reliëfcomponenten, open-ruimteverbindingen, beekvalleien en sommige bosgebieden.

Op de structurende heuvelruggen (de rug van Westrozebeke, de zuidelijke flank van het Plateau van Tielt (Poelberg, waterscheidingskam Tielt-Kanegem-Aarsele, Pittemberg), de Ketelberg, de rug van

Hooglede, het plateau van Wijnendale) dienen versnippering, terreinnivellering en bebouwing te worden vermeden. Het afbakenen van bouwrijze zones staat hiervoor garant. De ontwikkelingen in Hooglede, Westrozebeke en Passendale worden beperkt tot de eigen groei en tot lokale bedrijvigheid verweven met wonen. De kernen Gits en Oostnieuwkerke worden wel opgewaarderd tot structuurondersteunend hoofddorp om de bijkomende woningbehoefte en bedrijvigheid op te nemen. De grote open-ruimteverbinding op het Vlaamse niveau tussen Roeselare en Kortrijk noopt tot een beperkte kernselectie in dit gebied. Op het provinciale niveau is er een verfijning naar open ruimten tussen Oostrozebeke en Ingelmunster (Mandelvallei) en tussen Oostrozebeke en Wielsbeke. Ruimtelijke ondersteuning van de landbouw als bufferwerking tegen verlinting kan hier van nut zijn. Oostrozebeke zelf blijft structuurondersteunend hoofddorp om de verstedelijking aan de as Roeselare-Leie te bundelen en om mogelijke potenties voor watergebonden bedrijvigheid te concentreren. In geval van uitbreiding is de Mandelvallei de uiterste noordelijke grens.

In de omgeving van de as Roeselare-Tielt structureren bovenlokale beekvalleien het nieuwe landschap door te fungeren als 'natuurlijke aders' door het agrarisch gebied. Ten zuiden kunnen verlaten spoorwegbermen deze functie vervullen. Deze spoorwegbermen hebben tevens een toeristisch-recreatieve potentie voor de regio. De beekvalleien worden deels bouwvrij gemaakt in het kader van het integraal waterbeheer. Dit dient in nauwe relatie met de gedifferentieerde agrarische structuur bekeken te worden.

10 Leieruimte

De Leieruimte vormt een onderdeel van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen (RSV). Meer bepaald gaat het om de verstedelijkte Leievallei van Wervik over Menen, Kortrijk, Wielsbeke tot Waregem.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Leieruimte: Deerlijk, Dentergem, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Menen, Waregem, Wevelgem, Wervik, Wielsbeke, Zwevegem.

10.1 Visie

Als onderdeel van het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen versterkt het RSV de economische structuur, de stedelijke ontwikkelingen en de internationale verbindingen²⁴.

De Leieruimte wordt gezien als een complementaire en/of ondersteunende schakel tussen de Vlaamse zeehavens en het Rijselse dat in belang toeneemt op het vlak van logistiek en dienstverlening. Hierbij wordt gestreefd naar dynamische economische ontwikkelingen en naar een kwalitatieve leefomgeving.

10.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 23)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende ruimtelijke beleid:

- de Leie als multifunctionele drager;
- weginfrastructuur als economische drager;
- stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen als knooppunten van ontwikkeling, ondersteund door Wervik en Wielsbeke op vlak van bedrijvigheid;
- open-ruimteverbindingen als groene longen in de Leieband.

²⁴ RSV p. 352

10.3 **Beleid**

De Leie als multifunctionele drager versterken

- economische drager

De Leie is geselecteerd als hoofdwaterweg (RSV) met een toenemend belang, in vergelijking met de Schelde, voor de binnenvaart tussen Gent en Rijsel. Mogelijke locaties voor de vestiging van watergebonden activiteiten dienen hiervoor optimaal aangewend te worden. Bij de keuze van deze locaties moet de nabijheid van een bovenlokale wegontsluiting nagegaan worden. De locaties moeten ook afgewogen worden tegenover de natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. De afgesneden meanders en voormalige meersengebieden, die belangrijke natuurwaarden vertegenwoordigen, moeten gevrijwaard blijven. Het Vlaamse Gewest zal dit doen door de aanduiding van GEN- en GENO-gebieden. De open-ruimteverbindingen dienen eveneens gevrijwaard te worden van verdere bebouwing.

- natuurlijke drager

Als structurende rivier op het Vlaamse niveau (RSV) is de Leie, samen met de Mandelvallei, aangeduid als natuuraandachtszone. De Provincie voert in eerste instantie een beleid rond kleine landschapselementen. Na aanduiding van GEN-, GENO- en natuurverwevingsgebieden door het Vlaamse niveau verfijnt de Provincie deze natuuraandachtszone met een net van natuurverbindingsgebieden. Het deel van de rivier dat door de stedelijke kernen Kortrijk, Waregem en Menen loopt, functioneert als groene ader door de stad. Hier gaat bijzondere aandacht naar de inrichting van het openbaar domein (inclusief oevers en waterloop zelf).

- toeristisch-recreatieve drager

Toeristisch-recreatieve ontwikkelingen aan de Leie zijn verenigbaar met de twee voorgaande activiteiten. Het medegebruik zal zich hoofdzakelijk situeren aan de jaagpaden, op de waterloop zelf en bij de stadskernen van de stedelijke gebieden (aanlegsteigers).

De verschillende initiatieven rond deze complexe Leievallei dienen gedragen te worden op de drie beleidsniveaus, zijnde het Gewest, de Provincie en de betrokken gemeenten.

Regionale bedrijvigheid in knooppunten uitbouwen

Op- en afritcomplexen van hoofdwegen (E17-A17) ter hoogte van stedelijke gebieden zijn (potentiële) knooppunten voor de ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen. Zowel voor industriële, hoogwaardige als andere specifieke bedrijvigheid zijn er ontwikkelingen mogelijk.

Aan de luchthaven van Wevelgem is een specifiek bedrijventerrein gesitueerd met een ondersteunende rol voor de regionale bedrijvigheid. Nieuwe bedrijvigheid dient er in directe relatie te staan met de aard van de activiteiten die op het luchthaventerrein mogelijk zijn. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de draagkracht van de omgeving.

De specifieke economische knooppunten Wervik en Wielsbeke bieden extra ondersteuning voor de uitbouw van bedrijvigheid mits die gekoppeld is aan autoweg-, waterweg- en/of spoorinfrastructuur. Het secundaire wegennet is gericht op versterkte ontsluiting.

Ontwikkelingen in grensoverschrijdend perspectief ondersteunen

Het grensoverschrijdende van deze deelruimte dient bekeken te worden op het Vlaamse niveau in het grensoverschrijdend stedelijk netwerk Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen. Dit netwerk is potentieel structurend op Vlaams niveau omwille van de versterking van de economische structuur van de regio Kortrijk en Noord-Frankrijk, de versterking van de stedelijke ontwikkelingen uitgaande van Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Kortrijk, en de versterking van de internationale verbindingen door de aanwezigheid van het HST-knooppunt in Rijsel en door het optimaliseren van het auto-snelwegennet.

Zo moeten de ontwikkelingsmogelijkheden voor logistieke en distributieactiviteiten (bv. eventuele uitbouw LAR) bekeken worden op het niveau Vlaanderen, rekening houdende met het stedelijk netwerk regio Kortrijk en het bovengenoemd grensoverschrijdend stedelijk netwerk.

De stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Menen als knooppunten voor ontwikkeling ondersteunen

Hoofdzakelijk het afbakeningsproces (door het Vlaamse niveau in nauw overleg met Provincie en gemeenten) werkt het regionaalstedelijk gebied Kortrijk uit.

Bij het stedelijk wonen dient extra aandacht te gaan naar de inrichting van het openbaar domein en in het bijzonder de stationsomgeving. Binnen het stedelijk netwerk moeten de mogelijkheden voor het openbaar vervoer (zowel per spoor als over de weg) en de bovenlokale fietsverplaatsingen maximaal benut worden.

Een volgend belangrijk aspect is het 'groen in de stad', omwille van de woon- en toeristisch-recreatieve kwaliteiten. Meer bepaald gaat het om de versterking van beekvalleien in het stedelijke gebied, de uitbouw van de provinciale domeinen (Gavers, Bergelen) en het zoeken naar locatie(s) voor stadsrandbos(sen).

Clustervorming wordt ruimtelijk ondersteund. Dit betekent ook dat clustervorming een evaluatiecriterium kan zijn voor de bestaande zonevreemde bedrijven, met andere woorden dat er een afweging komt omtrent het al dan niet clustergebonden karakter van deze bedrijven.

De kleinstedelijke gebieden Waregem en Menen zijn belangrijk tewerkstellings- en verzorgingscentra voor deze deelruimte en voor de omgevende gemeenten buiten deze deelruimte. In verhouding tot het schaalniveau van het stedelijk gebied en hun positie in het economisch netwerk van de deelruimte kan een aanbodbeleid gevoerd worden.

De groene longen in de Leieband vrijwaren

Om te voorkomen dat de Leieruimte één aaneengesloten bebouwde ruimte wordt, moet er een strikt bundelingsbeleid gevoerd worden naar de stedelijke gebieden. De schaarse aaneengesloten open ruimten moeten strikt gevrijwaard blijven van bebouwing. Onder deze randvoorwaarde worden Rekkem en Hulste geselecteerd als herlokalisatiehoofddorp en Lauwe, Bavikhove, Beveren-Leie, Desselgem en Ooigem als bedrijfsondersteunend hoofddorp.

De open-ruimteverbindingen zijn eveneens structurerend voor de lintontwikkeling aan de N8 (Menen-Wevelgem-Kortrijk) en de N43 (Kortrijk-Beveren-Desselgem-Waregem). In Kortrijk, Waregem en Menen wordt dit beoordeeld op het niveau van het stedelijk gebied, voor de overige delen op het niveau van de hoofddorpen.

Het afbakenen van bouwvrije zones in provinciale uitvoeringsplannen is een instrument om de openruimteverbindingen te consolideren. De landbouwer wordt gezien als behoeder/beheerder van deze open ruimten.

II Interfluviumruimte

De Interfluviumruimte omvat het grote open-ruimtegebied in het zuiden van de provincie tussen Leie en Schelde.

De volgende gemeenten behoren geheel of gedeeltelijk tot de Interfluviumruimte: Anzegem, Avelgem, Deerlijk, Kortrijk, Spiere-Helkijn, Zwevegem.

II.1 Visie

De globale openheid met haar landschappelijke kwaliteit bepaalt de rol van deze ruimte. Zij is complementair met het grensoverschrijdend stedelijk netwerk van het Kortrijkse. Dit uit zich in hoofdzaak in een grondgebonden landbouw (belangrijk gebied van de agrarische structuur - RSV). De toeristisch-recreatieve potenties dienen provinciegrensoverschrijdend beoordeeld te worden in samenhang met de Vlaamse Ardennen (provincie Oost-Vlaanderen).

11.2 Gewenste ruimtelijke structuur (Zie RG figuur 24)

Volgende elementen zijn bepalend voor deze ruimte en het bijbehorende ruimtelijke beleid:

- versneden plateau tussen Leie en Schelde als natuurlijke drager met beekvalleien, kleine landschapselementen en beboste kammen;
- agrarische structuur als drager van de grootschalige open ruimte;
- Schelde als multifunctionele drager;
- kanaal van Bossuit als drager van natuur en recreatie.

11.3 Beleid

De openheid van het golvend landschap versterken

Hierbij dient de grondgebonden landbouw optimaal te worden ondersteund. Het is in belangrijke mate de landbouw die ervoor kan zorgen dat de landschappelijke visuele openheid gevrijwaard blijft. Tussen Kortrijk en Avelgem en in de omgeving Vichte-Anzegem moet er strikter gebundeld worden om de verspreide en lintbebouwing een halt toe te roepen. Delen van de N8 en de N391 worden als secundaire weg I geselecteerd. Hierdoor wordt het economisch knooppunt Avelgem verbonden met Kortrijk en met het hoofdwegennet. Door de sterke aanwezigheid van lokale bedrijvigheid en een beperkt aantal structuurondersteunende hoofddorpen, worden de geselecteerde woonkernen opgewaarderd tot herlokalisatiehoofddorp.

Het - eventueel vraagafhankelijk - openbaarvervoersysteem sluit aan op knooppunten in de omliggende stedelijke gebieden Kortrijk, Waregem en Oudenaarde.

Op specifieke plaatsen, aansluitend op de bestaande boscomplexen, kan de bebossing versterkt worden, zowel vanuit natuurlijk als toeristisch-recreatief oogpunt. Het toeristisch-recreatief aspect wordt uitgebouwd in samenhang met de Leiestreek of met de Vlaamse Ardennen (Oost-Vlaanderen en Henegouwen).

In de specifieke economische knooppunten Anzegem en Avelgem wordt clustervorming ruimtelijk ondersteund. Dit betekent ook dat clustervorming een evaluatiecriterium kan zijn voor bestaande zonevremde bedrijven, met andere woorden dat er een afweging komt omtrent het al dan niet clustergebonden karakter van deze bedrijven.

Een landschappelijk waardevolle Scheldevallei voor 'zachte' functies ondersteunen

Aangezien een verschuiving te verwachten is van de binnenvaart tussen Gent en Rijsel van de Schelde naar de Leie en gezien de matige ontsluiting, wordt het aanbodbeleid van watergebonden bedrijventerreinen in het specifieke economisch knooppunt Avelgem niet gestimuleerd. Wel blijft zijn verzorgende functie voor de omgeving belangrijk.

De Schelde is een structurende riviervallei op Vlaams niveau (RSV) en is aangeduid als natuuraandachtszone. De huidige natuurlijke kwaliteiten, zoals oude meanders en meersen, worden versterkt. Zij zorgen voor meer toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. Uitvoeringsplannen bakenen bouwvrije zones af om de grondgebonden landbouwactiviteiten ruimtelijk te ondersteunen. De reeds lopende initiatieven rond openluchtrecreatieve groene domeinen wordt ondersteund.

Het kanaal Bossuit-Kortrijk natuurlijk en toeristisch-recreatief uitbouwen

Het kanaal heeft zijn vervoersfunctie, met uitzondering van de ontsluiting van enkele watergebonden bedrijven, grotendeels verloren. De uitbouw van de Leie als hoofdwaterweg naar Frankrijk maakt een doorgaande verbinding op groot gabariet tussen Leie en Schelde overbodig. Het handhaven van de huidige doorvaartmogelijkheden biedt mogelijkheden om natuurlijke (kleine landschapselementen) en recreatieve potenties te ontwikkelen. Een geïntegreerde visie op dit lijnelement wordt uitgewerkt.

4 Selecties van de gewenste ruimtelijke structuur

I Selectie van de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur (Zie RG figuur 25)

Opmaak taakstelling: selectie van hoofddorpen en woonkernen

Legende:

SH = structuurondersteunend hoofddorp

KH = kusthoofddorp

BH = bedrijfsondersteunend hoofddorp

HH = herlokalisatiehoofddorp

K = kern, deel uitmakend van meervoudig hoofddorp

W = woonkern

fusiegemeenten	kern	selectie	opmerkingen
Alveringem	Alveringem	K	
	Beveren	K	
	Hoogstade	K	
	Gijverinkhove	K	
	Izenberge	K	
	Leisele	K	
	Stavele	K	
Anzegem	Anzegem	SH	
	Vichte	BH	
Ardooie	Ardooie	SH	
	Koolskamp	W	
Avelgem	Avelgem	SH	
Beernem	Beernem	SH	
	Oedelem	HH	
Blankenberge			geen geselecteerde kernen buiten stedelijk gebied
Bredene	Bredene	W	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Oostende
	Bredene-Bad	KH	
Brugge	Dudzele	W	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Brugge
	Lissewege	W	
Damme	Damme	W	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Brugge
	Moerkerke	BH	
	Sijsele	SH	
Deerlijk	Deerlijk	SH	indien kern niet behoort tot regionaalstedelijk gebied Kortrijk

fusiegemeenten	kern	selectie	opmerkingen
De Haan	De Haan Wenduine	KH KH	
Dentergem	Dentergem Wakken	SH HH	
De Panne	Adinkerke De Panne	W KH	
Diksmuide	Keiem Beerst Woumen Leke Pervijze	HH HH W BH BH	
Gistel	Gistel	SH	
Harelbeke	Bavikhove Hulste	BH HH	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Kortrijk
Heuvelland	De Klijte Dranouter Kemmel Loker Nieuwkerke Westouter Wijtschate Wulvergem	K K K K K K K K	
Hooglede	Gits Hooglede	SH W	
Houthulst	Houthulst Klerken Merkem	SH W W	
Ichtegem	Eernegem Ichtegem	SH HH	
Ieper	Boezinge Brielen Zillebeke Dikkebus Elverdinge Vlamertinge Voormezele	BH W HH W BH BH W	
Ingelmunster	Ingelmunster	SH	indien kern niet behoort tot regionaalstedelijk gebied Roeselare

fusiegemeenten	kern	selectie	opmerkingen
Izegem	-	-	geen geselecteerde kernen buiten stedelijk gebied
Jabbeke	Jabbeke Varsenare	SH W	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Brugge
Knokke-Heist	Westkapelle	BH	indien de kern niet behoort tot het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied
Koekelare	Koekelare	SH	
Koksijde	Koksijde Sint-Idesbald Koksijde-Bad Oostduinkerke Oostduinkerke-Bad	W KH KH W KH	
Kortemark	Handzame Kortemark Zarren	W SH HH	
Kortrijk	Aalbeke Rollegem Bellegem	HH HH HH	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Kortrijk
Kuurne			geen geselecteerde kernen buiten regionaalstedelijk gebied
Langemark-Poelkapelle	Langemark Poelkapelle	SH HH	
Ledegem	Ledegem Sint-Eloois-Winkel	BH HH	
Lendeledede	Lendeledede	BH	
Lichtervelde	Lichtervelde	SH	
Lo-Reninge	Lo Noordschote Pollinkhove Reninge	K K K K	
Menen	Rekkem Lauwe	HH BH	indien kern niet behoort tot regionaalstedelijk gebied Kortrijk
Mesen	Mesen	K	
Meulebeke	Meulebeke	SH	

fusiegemeenten	kern	selectie	opmerkingen
Middelkerke	Slijpe Middelkerke Westende-Bad (incl Westende-dorp en Lombardsijde)	BH KH KH	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Oostende
Moorslede	Dadizele Moorslede	HH SH	
Nieuwpoort	Nieuwpoort Nieuwpoort-Bad	SH KH	
Oostende			geen geselecteerde kernen buiten stedelijk gebied
Oostkamp	Oostkamp Ruddervoorde	SH HH	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Brugge
Oostrozebeke	Oostrozebeke	SH	
Oudenburg	Oudenburg-Ettelgem	SH	
Pittem	Pittem	SH	
Poperinge	Krombeke Proven Reningelst Watou Roesbrugge	W BH W W W	
Roeselare	-	-	geen geselecteerde kernen buiten stedelijk gebied
Ruiselede	Ruiselede	SH	
Spiere-Helkijn	Spiere	HH	
Staden	Oostnieuwkerke Staden Westrozebeke	SH SH W	
Tielt	Aarsele	BH	
Torhout			geen geselecteerde kernen buiten stedelijk gebied
Veurne	Beauvoorde Bulskamp	W W	
Vleteren	Oostvleteren Woesten	BH HH	

fusiegemeenten	kern	selectie	opmerkingen
Waregem	Beveren Desselgem	BH BH	
Wervik	Geluwe Wervik	HH SH	
Wevelgem	Moorsele Wevelgem	W SH	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Kortrijk
Wielsbeke	Ooigem Sint-Baafs-Vijve Wielsbeke	BH W SH	
Wingene	Wingene Zwevezele	SH SH	
Zedelgem	Aartrijke Veldegem Loppem Zedelgem	W W W SH	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Brugge
Zonnebeke	Beselare Passendale Geluvelde Zonnebeke	HH W W SH	
Zuienkerke	Zuienkerke	HH	
Zwevegem	Moen Sint-Denijs Otegem Heestert Zwevegem	HH HH HH HH SH	indien kernen niet behoren tot regionaalstedelijk gebied Kortrijk

2 Selectie van de gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur (Zie RG figuur 26)

2.1 Selectie natuurverbindingsgebieden

1 Ijzervallei tussen Diksmuide en Nieuwpoort	40 Hertsbergebeek
2 Krekelbeek	41 Bassevillebeek-Korte Keerbeek
3 Waterhoenbeek	42 Veldbeek
4 Kasteelbeek	43 Maalbeek-Tjamelsbeek
5 Kamardebeek	44 Ringbeek
6 Korversbeek	45 Velddambeek
7 Zarrenbeek	46 Rivierbeek
8 Steenbeek-Zanddambeek	47 Oude Mandel
9 Kolvebeek	48 Speibeek
10 Vleterbeek-Poperingevaart	49 Klaphullebeek
11 Haringbeek	51 Hazelbeek
12 Heidebeek (Vleteren)	52 Jabbeeksebeek
14 Fransebeek-Grote Kimmelbeek	53 Collievijverbeek
15 Wijtschatebeek-Bollaertbeek-Ieperlee	54 Passendalebeek
16 Broenbeek	55 Mandel
17 Lekkerboterbeek	57 Zuidervaartje
18 Kerkebeek	58 Regenbeek
19 Zabbeek	59 Bernardsbeek
20 Plaatsebeek	60 Biestbeek
21 Bornebeek	61 Pluimbeek
22 Merlebeek	63 St.-Jansbeek-Maartjesvaart
23 Poekebeek	64 Steenbeek
24 Douvebeek	65 Hanebeek
25 Heulebeek	66 Veldbeek
26 Polygonebeek-Reutelbeek	67 Marialoopbeek-Krommendijkbeek- Peperlaarbeek
27 Roobeek	68 Mouwbeek-Rollewegbeek
28 Babiliebeek	69 Kappellebeek-Vlaagtebeek
29 Devebeek	70 Parochiebeek
32 Gaverbeek	71 Rekkembeek
33 Scheebeek	72 Dikkebusvijverbeek
34 Spanjaardbeek	73 Heidebeek
35 Koebeek	74 Steenvoordebeek
36 Onledebeek-Krommebeek	75 Scherpenbergbeek
38 Bonte-zwartegatbeek	76 Babiliebeek (Rumbeke)
39 Ringbeek-Veldekesbeek-Strategoedbeek	

Clusters kleine landschapselementen en kleine natuurgebieden

- A. Gebied rond De Rattevalle, Slijpe en Snaaskerke (sloten en vaarten)
- B. Gebied tussen Wulpen en Booitshoeke
- C. Gebied op plateau van Izenberge
- D. Strand met aangrenzend Warandeduinen, Domein Raversijde en zeereepduin tussen Raversijde en Mariakerke
- E. Duinen/Duin-polderovergang Koninklijke Baan ten oosten van Oostende

- F. Gebied op rug Westrozebeke
- G. Gebied op rug van Hooglede
- H. Gebied ten noorden van Brugge: Kasteel Ten Berge, Blauwe Toren, Zeveneke, St.-Pietersplas, poldergebied Ter Doest
- I. Gebied Ettelgem-Bekegem (incl. Rokseput),
- J. Gebied tussen Varsenare en Sint-Andries
- K. Gebied ten oosten van Leopoldkanaal: Strand Oostdam, Vuurtorenweide, polders langs Leopoldkanaal
- L. Poldergraslanden nabij Westkappelle
- M. Gebied Vijvekapelle-Sijseleveld
- N. Gebied Kalesgoed
- O. Gebied rond park van Loppem, de Wulgenbroeken en kasteel Schoonhoeve
- P. Gebied omgeving Aartrijke en Torhout (Kasteel Caloen, Veldbos, Kasteel de Maere, Groenhove en steilrand, bossen bij Bosserij)
- Q. Gebied Koekelareberg-Eremietshoek
- R. Gebied rond de Poelberg en Aarsele
- S. Gebied ten zuiden van Oedelem
- T. Galgebossen tot de vallei van de Grote Kemmelbeek
- U. Gebied ten westen van kanaal Kortrijk-Bossuit: Bellegembos, Argendaalbos, Mortagnebos, Grandvalbos, Kooigembos, oude kleiputten
- V. Groene gordel en kastelen rond Brugge

2.2 Selectie ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang

Droge ecologische infrastructuur

- d1 Verlaten spoorwegbedding Roeselare-Menen
- d2 Verlaten spoorwegbedding Boezinge-Kortemark
- d3 Verlaten spoorwegbedding Steenbrugge-Maldegem
- d4 Dijk Brugge-Blankenberge
- d5 Graaf Jansdijk-Greveningedijk
- d6 Verlaten spoorwegbedding Dottignies-Avelgem
- d7 Verlaten spoorwegbedding Nieuwpoort-Diksmuide
- d8 Verlaten spoorwegbedding Gistel-Torhout
- d9 Verlaten spoorwegbedding Kortrijk-Avelgem
- d10 Verlaten spoorwegbedding Oostende-Gistel
- d11 Verlaten spoorwegbedding Vloethemveldzate

Natte ecologische infrastructuur

- n1 Ringsloot (de Moeren)
- n2 Lokanaal
- n3 Grote Beverdijkvaart
- n4 Vladslovaart-Kasteelbeek-Molenbeek
- n5 Steengracht
- n6 Bergenvaart
- n7 Oude A-vaart en Koolhofvaart
- n8 Spermaliegeleed

n9	Kanaal van Plassendale-Nieuwpoort
n10	Kanaal Ieper-Ijzer
n11	Isabellavaart
n13	Lissewegevaart
n14	Moerdijkvaart-Moerdijkbeek
n15	Leopoldkanaal
n16	Cantelmolinie
n17	Maleleie
n18	Kanaal Gent-Brugge
n19	Kanaal Roeselare-Leie
n20	Kanaal Kortrijk-Bossuit
n21	Garingatevliet
n22	Noordede
n23	Blankenbergse vaart
n24	Nieuwe Watergang
n25	Hoge Watering
n26	Kanaal Nieuwpoort-Veurne
n27	Proosdijkvaart
n28	Oude A-vaart
n29	Lekevaart
n30	Kanaal Oostende-Brugge
n31	Kanaal Brugge-Sluis
n32	Kanaal Veurne-Duinkerke
n33	Reigersvliet-Engelramsgeleed
n34	Grootgeleed
n35	Kanaal Ieper-Komen
n36	Langgeleed
n37	Bourgognevaart
n38	Zwinnevaart

3 **Selectie van de gewenste ruimtelijke agrarische structuur**

De selecties voor de agrarische structuur worden op het Vlaamse niveau doorgevoerd. Voor het PRS-WV zijn er vanuit het RSV geen specifieke taakstellingen. Het PRS-WV geeft een invulling van de agrarische structuur op provinciaal niveau door een gewenste ruimtelijke structuur te ontwikkelen op basis van de beleidsdoelstellingen van de Provincie.

Voor de agrarische structuur werden geen selecties gemaakt op het provinciale niveau. Uit de op te maken provinciale uitvoeringsplannen kunnen selecties voor de agrarische structuur volgen.

4 **Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid**

De aanduiding van de economische knooppunten (stedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten) en van de hoofddorpen waar zich bedrijventerreinen kunnen situeren, wordt weergegeven op **RG figuur 27**.

Het RSV maakte de selecties van de economische knooppunten waar zowel regionale als lokale bedrijventerreinen gesitueerd kunnen worden. In het PRS-WV worden geen nieuwe selecties voorgesteld. De selecties van de gemeenten waar enkel lokale bedrijventerreinen kunnen voorkomen, zijn bepaald in de nederzettingsstructuur (zie gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur).

5 Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur kleinhandel

Voor de provinciale beleidscategorie 'te herstructureren kleinhandelslinten' worden de volgende locaties geselecteerd. De ligging is aangeduid op de bijbehorende kaart (zie **RG figuur 28**).

- Zuidwege-Veldegem (aan N32 Brugge-Torhout), tenzij behorend tot het regionaalstedelijk gebied Brugge;
- Kruiskalsijde Lichtervelde (aan N32 Torhout-Roeselare);
- Zilverberg (aan N32 Roeselare-Menen); tenzij behorend tot regionaalstedelijk gebied Roeselare.

Op de kaart werden tevens de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied aangeduid, zoals bepaald in de nederzettingsstructuur (zie gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur).

6 Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie (Zie RG figuur 29)

6.1 Netwerken

Toeristisch-recreatief netwerk van de kust

De Panne, Oostende, Bredene, De Haan, Blankenberge, Knokke-Heist, Zuienkerke, delen van Koksijde, delen van Nieuwpoort, delen van Middelkerke, delen van Brugge, delen van Gistel, delen van Oudenburg, delen van Jabbeke, delen van Damme en delen van Veurne.

Landelijke toeristisch-recreatieve netwerken

De Brugse streek: Zedelgem, Oostkamp, Ichtegem, delen van Brugge, delen van Damme, Beernem, delen van Ruiselede, delen van Wingene, delen van Jabbeke, delen van Gistel, delen van Oudenburg, delen van Torhout.

De IJzerstreek: delen van Koksijde, delen van Nieuwpoort, delen van Middelkerke, delen van Veurne, Diksmuide, Alveringem, delen van Lo-Reninge, delen van Vleteren en delen van Houthulst en Koekelare en delen van Kortemark, delen van Poperinge.

De Heuvelstreek: Ieper, Langemark-Poelkapelle, Heuveland, Mesen, delen van Zonnebeke, delen van Staden, delen van Houthulst, delen van Vleteren, delen van Lo-Reninge, delen van Wervik, delen van Poperinge.

6.2 Knooppunten

Stedelijke gebieden

Volgens het RSV

Kusthoofddorpen

Volgens de selectie in de nederzettingsstructuur

Openlucht recreatieve groene domeinen van provinciaal niveau

- Alle domeinen in provinciaal beheer:

1	Gaasbeke (Garzebekeveld) in De Panne	8	Bergelen in Wevelgem
2	Domein Raversijde	9	't Veld in Ardooië
3	Zeebos in Blankenberge	10	D'Aertrycke in Torhout
4	Tillegembos in Brugge	11	Sterrebos in Roeselare
5	Fort van Beieren in Brugge	12	Wallemote in Izegem
6	Lippensgoed-Bulskampveld in Beernem	13	Baliekouter in Wakken
7	de Gavers in Harelbeke	14	Gasthuisbossen en Palingbeek bij Ieper
		15	Kemmelberg in Heuvelland

- Zoekgebieden in de verstedelijkte Leievallei, in het stedelijk gebied van Roeselare en aan de Scheldevallei.
- Andere openlucht recreatieve groene domeinen van provinciaal niveau: (onder voorbehoud van selectie op Vlaams niveau)

16	groep (Westhoekreservaat, Calmeynbos en Oosthoek) in De Panne	23	Vloethemveld in Zedelgem-Jabbeke
17	Doornpanne in Koksijde	24	Merkemveld in Zedelgem
18	groep (Duinbos Klemskerke, Duinbos Vlissegem, Duinbos Wenduine en de Zandpanne) in De Haan	25	Zwin in Knokke-Heist
19	groep (Rodenberg, Douvevallei, Eeuw hout) in Heuvelland	26	Wijnendale (Torhout-Ichtegem)
20	Rooiveld in Oostkamp	27	Houthulst-Vrijbos (Houthulst)
21	Ryckvelde met het domein van Male in Assebroek-Sijsele-Sint-Kruis	28	Galgenbossen (Ieper)
22	Blankaart en IJzerbroeken in Diksmuide	29	Doelbossen (Zonnebeke)
		30	Beisbroek-Tudor (Brugge)
		31	Lippensgoed-Bulskampveld (Beernem - onder gewestelijk beheer) en Vagevuurbos (Wingene-Beernem)

- Pretparken
De volgende attracties worden geselecteerd:

- | | |
|---|----------------------------|
| a | Plopsaland in Adinkerke |
| b | Bellewaerde-Park bij Ieper |
| c | Dadipark in Dadizele |

6.3 Selectie van toeristisch-recreatieve lijnelementen

Geselecteerde waterlopen

- | | |
|---|---------|
| 1 | IJzer |
| 2 | Leie |
| 3 | Schelde |

- 4 kanaal Nieuwpoort-Duinkerke
- 5 kanaal Nieuwpoort-Plassendale (tot aan het kanaal Brugge-Oostende)
- 6 kanaal Brugge-Oostende (tot aan het kanaal Nieuwpoort-Plassendale)
- 7 kanaal Brugge-Sluis
- 8 Leopoldkanaal
- 9 kanaal Brugge-Gent
- 10 Lokanaal
- 11 kanaal Ieper-IJzer
- 12 kanaal Bossuit-Kortrijk
- 13 kanaal Roeselare-Leie
- 14 Mandelvallei vanaf Oostrozebeke tot de monding in de Leie

Spoorwegbeddingen

Assen over (delen van) verlaten spoorwegbeddingen:

- 15 Nieuwpoort-Diksmuide
- 16 Oostende-Gistel-Torhout (de groene 62)
- 17 Boezinge-Langemark-Kortemark
- 18 Roeselare-Menen
- 19 Kortrijk-Avelgem
- 20 Dottignies-Avelgem
- 21 Steenbrugge-Maldegem (abdijenroute)
- 22 Vloethemveldzate te Zedelgem

Wegeninfrastructuur

- 23 Koninklijke Baan aan de kust

Dijken

- 24 Graaf Jansdijk in Knokke-Heist
- 25 oude dijk tussen Brugge en Blankenberge

7 Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer (Zie RG figuur 30)

7.1 Selectietabel secundaire wegen

Wegens de vooropgestelde hiërarchie binnen het wegennet en de verzamelende functie van de secundaire wegen naar het hogere wegennet is er per subcategorie (secundair I, II en III) een selectie per maas.

7.1.1 Secundaire wegen categorie I

Maas 1 (A18,A10,A17,A14 en A25 Frankrijk)

Nr. weg	Wegvak
N8	Van A18 oprit 1a (Veurne) tot de N38 (Ieper)
N313	Van de N38 (Ieper) tot de N36 (Sleihage-Hooglede)
N369	Van het kruispunt N38 (Ieper) tot de Cardijnlaan (Diksmuide)
N330	Van de A18 oprit 2 tot de N35 (Avekapelle-Veurne)
N35	Van de N330 (Veurne) tot Pervijze (Diksmuide)
N35	Van Pervijze tot de Bloemmolenkaai (Diksmuide)
N35	Van de Rijkswachtstraat (Diksmuide) tot de A17 oprit 9
N36	Van de N313 tot de R32 (Roeselare)
N33	Van de A18 oprit 5 (Gistel) tot de R34 (Torhout)
R32 gedeelte aan te leggen	Van de R32 (Roeselare Noord) tot de A17 oprit 8

Maas 2 (A10, A17,A14)

Nr. weg	Wegvak
N50	Van de N399 (Ingelmunster) tot de R8 (Kortrijk)
N35	Van de N37 (Tielt) tot de N409 (Deinze)
N399	Van de Holdestraat (Tielt) tot de N50 (Ingelmunster)
N382	Van de N43 (Waregem) tot de aansluiting op de N357/N50 (Ingelmunster/Oostrozebeke) (nader te bepalen)
ZW omleiding Tielt, gedeelte aan te leggen	Van de N399 (Pittem) tot de N37 (Tielt)
N357	Van de N50 (Ingelmunster) tot de aansluiting met de N382 (Oostrozebeke/Ingelmunster) (nader te bepalen)
N36	Van kruispunt Krekelmotestraat (Izegem) tot de N43 (Harelbeke)
R8 West	Van de A19 tot de A14 oprit 2 (Kortrijk)

Maas 3 (A10, N31,Ax,A11/N49, R4 west)

Nr. weg	Wegvak
N9	Van de R30 (Brugge) tot de N44a (Maldegem)

Maas 4 (A18,A10, N31,Ax,A11/N49)

Nr. weg	Wegvak
N34g	Van de brug Mercatorsluis tot de N34 (Oostende)
N34	Van het Vuurkruisenplein tot het E. Feysplein (Oostende)
N34	Van kruispunt De Bolle (Oostende) tot het kruispunt N329 (Vosseslag)
N34y	Van het kruispunt N329 (Vosseslag) tot het kruispunt de Smet de Naeyerlaan (Wenduine)
N34	Van het kruispunt de Smet de Naeyer-laan (Wenduine) tot het kruispunt Vredelaan (Blankenberge)
N358	Van de A10 tot de Plassendale brug (Oudenburg)
R31	Van de N34 tot de rotonde Kennedy (Oostende)
N340	Van het Vuurkruisenplein tot de rotonde Kennedy (Oostende)
N9	Van N34 tot het kruispunt N320 (Bredene)
N320	Van het kruispunt N9 (Bredene) tot de Plassendale brug (Oudenburg)

Maas 7 (A14,A10, R0,A7,A8)

Nr. weg	Wegvak
N8	Van de R8 (Kortrijk) tot de N391 (Zwevegem)
N391	Van de N8 tot de N8 (Zwevegem)
N8	Van de N391 (Knokke-Zwevegem) tot de N8e (Avelgem)

7.1.2 Secundaire wegen categorie II

Maas 1 (A18,A10,A17,A14 en A25 Frankrijk)

Nr. weg	Wegvak
N8	Van het kruispunt J. en M. Sabbestraat (Menen) tot de R8 Kortrijk)
N364	Van de N35 (Diksmuide) tot de N308 (Beveren-Alveringem)
N321	Van de R33 (Poperinge) tot de N8 (Vleteren)
N308	Van de R33 (Poperinge) tot de N364 (Beveren-Alveringem)
R33	Van de N308 tot de N38 (Poperinge)
R33	Van de N321 tot de N38 (Poperinge)
N336	Van de N37b (Ieper) tot de N58 (Warneton)
N37	Van de N8 tot de A19 oprit 4 (Ieper)
N37	Van de A19 oprit 4 (Ieper) tot de N332 (Zonnebeke)
N37b	Van de N375 tot de N336 (Ieper)
N37 in aanbesteding	Van de N336 tot de N8 (Ieper)
N332	Van de N37 tot de N303 (Zonnebeke)
N355	Van de N35 (Pervijze-Diksmuide) tot de A18 oprit 3
ZW omleiding Diksmuide, gedeelte aan te leggen	Van de N369 tot de N35 (Diksmuide)

N367	Van Mannekensvere (Middelkerke) tot de N33 (Gistel)
N367	Van de N33 (Gistel) tot de N377a (Jabbeke)
N363	Van de N369 (Beerst-Diksmuide) tot de N33 (Ichtegem)
N301	Van de N313 (Langemark-Poelkapelle) tot de N35 (Esen-Diksmuide)
N303	Van de N313 (Westrozebeke-Staden) tot de A19 (oprit 3)
N36	Van de N35 (Zarren-Kortemark) tot de N313 kruispunt Sleihage (Staden)
N36a	Van de R32 tot de N32 (Roeselare)
N32	Van de N31 (Brugge) tot de R34 (Torhout Noord)
N32	Van de R34 (Torhout Zuid) tot het kruispunt Leopold III-laan (Roeselare Noord)
N32	Van de Westlaan tot de R32 (Roeselare Zuid) (Meensesteenweg)
N32	Van de R32 (Roeselare Zuid) tot de N32b (Menen)
N32c	Van de N32 tot de A19 (afrit 2) (Menen)
Linkervaartoever-Graankaai-Zwaaikomstraat	Van de A17 (afrit 7) tot de N37 (Roeselare)
N32c	Van de N8 tot de N366 (Menen)
N366	Van de N32c (Menen) tot de Dronkaardstraat (Menen-Rekkem)
Dronkaardstraat	Van de N366 tot de N58 (Menen-Rekkem)
N58	Van de Dronkaardstraat (Menen-Rekkem) tot de A14 (afrit 1)
N368	Van het kruispunt Nieuwstraat (Oudenburg) tot de tot de A17 oprit 11
N368c	Van de N33 tot de N368 (Eernegem)

Maas 2 (A10, A17,A14)

Nr. weg	Wegvak
N50	Van de N50f Siemenslaan (Oostkamp) tot de N399 (Ingelmunster)
N50	Van de R8 tot de R36 Burgemeester Vercruysselaan (Kortrijk)
N370	Van de N50 (Hille-Wingene) tot de Scherpestraat (Beernem)
N370	Van de N35b (Lichtervelde) tot de N50 (Wingene)
N37	Van de Pittemse steenweg tot de Ruiseleedsesteenweg, Ringlaan (Tielt)
ZO omleiding Tielt, gedeelte aan te leggen	Van de N35 tot de N327 (Tielt)
Heilige Sacramentstraat	Van de N327 tot de N370 (Wingene)
N327	Van de Heilige Sacramentstraat (Wingene) tot de N37 (Tielt)
N459	Van de N35 (Aarsele-Tielt) tot de N43 (Zulte)
N43	Van de Franse grens tot de R36 Tacklaan (Kortrijk)
N43	Van de R8 (Kortrijk) tot de N459 (Olsene)
N8	Van de R8 tot de R36 Noordstraat (Kortrijk)
N323	Van de N43 tot de A14 oprit 2 (Kortrijk)
N382b	Verbindingsweg van de N382 tot de R35 (Waregem)
R35	Van de N382b tot de N437, Zuiderlaan (Waregem)

Maas 3 (A10, N31, Ax, A11/N49, R4 west)

Nr. weg	Wegvak
Scherpestraat-Beernemstraat	Van de N370 tot de N337 (Beernem)
Sijselestraat-Oedelemsesteenweg	Van de N337 (Oedelem-Beernem) tot de N9 (Sijsele-Damme)
R30b	Van N9 tot de N376 (Brugge)
R30	Van de N376 tot de N50 (Brugge)
N9	Van de N31 tot de R30b (Brugge)
N50	Van de rotonde Meulestee (Brugge) tot de N50g, Rodenbachstraat (Oostkamp)
N50g	Van de N50 Brugsestraat (Oostkamp) tot de A10 oprit 9
N371	Van de Kolvestraat tot de N31 (Brugge)
N309	Van de N31 tot de N50 (Brugge)
N376	Van de N49 (Westkapelle-Knokke-Heist) tot de Nederlandse grens

Maas 4 (A18, A10, N31, Ax, A11/N49)

Nr. weg	Wegvak
N34	Van het pretpark Plopsaland tot het kruispunt Spreeuwenberg (Nieuwpoort)
N34	Van kruispunt Elisalaan tot de N39 (Nieuwpoort)
N34z	Van de Spreeuwenberg tot de Albert I-laan (Elisalaan, Nieuwpoort)
N34	Van het kruispunt N39 (Nieuwpoort) tot het kruispunt Koninginnelaan (Oostende)
N34, N34c	Van het kruispunt Vredelaan (Blankenberge) tot de N31 (Zeebrugge)
N34a	Van het kruispunt Hullstraat tot het kruispunt Oostelijke Dam (Zeebrugge) (ontdubbeling over de zeesluis)
N34	Van het kruispunt Oostelijke Dam (Zeebrugge) tot het kruispunt Koningslaan (Knokke-Heist)
N35	Van de N34 tot de N396 (de Panne)
N35	Van de N39 tot de N330 (Veurne)
N8	Vanaf de N34 tot de N396 (Koksijde)
N396	Van de N35 (De Panne) tot de N355 (Nieuwpoort)
N355	Van de N34 tot de N396 (Nieuwpoort)
N356	Van de N367 (Sint-Joris-Nieuwpoort) tot de N355 (Ramskapelle-Nieuwpoort)
N367	Van de N380 (Nieuwpoort) tot Mannekensvere (Middelkerke).
N380	Van de N34 tot de N34 (Nieuwpoort)
N358	Van het kruispunt Vaartstraat tot het kruispunt Zandvoordsestraat (Oudenburg)
N318	Van de N380 (Nieuwpoort) tot kruispunt Petit Paris (Oostende)
N325	Van het kruispunt N324 tot de N318 (Middelkerke)

Oostendesteeweg- Gistelsesteenweg Vijfwegestraat-Warvinge N307	Van de spoorwegbedding lijn 62 (Oostende) tot de N358 (Oudenburg) Van de N9 tot de Grotestraat (De Haan) Van het kruispunt N9 (Zuienkerke) tot het kruispunt N34 (Wenduine)
N367	Van de N31 (Brugge) tot de N377a (Jabbeke)
N397	Van de A10 (oprit 7) tot de N31 (Brugge)
N371	Van het kruispunt N335 tot de N34 (Blankenberge)

Maas 7 (A14,A10, R0,A7,A8)

Nr. weg	Wegvak
N323a	Van de A14 oprit 2 tot de N50
N58	Van de A14 oprit 1 tot de N350
N8e	Van de N8 Kortrijkstraat tot de N353 Doornikse steenweg (Avelgem)
N8	Van de N8e Leopoldstraat (Avelgem) tot de N36 (Kerkhove-Avelgem)
N353	Van de N8e (Avelgem) tot de N50 (Warcoing)
N36	Van de N382 (Kaster-Anzegem) tot de N8 (Berchem-Kluisbergen)
N382	Van de A14 oprit 5 tot de N36 (Kaster-Anzegem)

7.1.3 Secundaire wegen categorie III

Maas 1 (A18,A10,A17,A14 en A25 Frankrijk)

Nr. weg	Wegvak
N32	Van het kruispunt Leopold III-laan tot de Noordlaan (Roeselare)
N32	Van de Brugsesteenweg tot de Meensesteenweg Noordlaan-Westlaan) (Roeselare)
Spilleboudreef, Koning Albert I-laan, Gasstraat, Stationsdreef	Van de N32 zuid tot de Leopold III-laan (Roeselare)

Maas 2 (A10, A17,A14)

Nr. weg	Wegvak
N43	Van de R36 Liebaertlaan tot de R8 (Kortrijk)
N8	Van de R36 Wandelweg tot de R8 (Kortrijk)

Maas 3 (A10, N31, Ax, A11/N49, R4 west)

Nr. weg	Wegvak
R30 Guldenvlieslaan-Koningin Elisabethlaan N9	Van de N351 tot de N376 (Brugge) Van de R30b Sint-Pieterskaai tot de R30 Koningin Elisabethlaan (Brugge)
N50	Van de R30 tot rotonde Meulestee (Baron Ruzettelaan, Brugge)
N367	Van het kruispunt N31 tot de N32 (Brugge)
N32	Van het kruispunt N31 tot de N342 (Brugge)
N342	Van de N32 tot de N397 (Brugge)
N371	Van de N9 tot de Kolvestraat (Brugge)

Maas 4 (A18, A10, N31, Ax, A11/N49)

Nr. weg	Wegvak
N33 Gistelsesteenweg	Van de N318 tot de N341 (Oostende) Van rotonde Kennedy tot de spoorwegbedding lijn 62 (Oostende)

Maas 7 (A14, A10, R0, A7, A8)

Nr. weg	Wegvak
nihil	nihil

7.2. Selectie van knooppunten regionaal openbaar vervoer

Maas 1 (A18, A10, A17, A14 en A25 Frankrijk)

Knooppunt regionaal vervoer
Veurne NMBS-station
Diksmuide NMBS-station
Torhout NMBS-station
Lichtervelde NMBS station
Roeselare NMBS-station
Ieper NMBS-station
Poperinge NMBS-station
Menen NMBS-station

Maas 2 (A10, A17, A14)

Knooppunt regionaal vervoer
Tielt NMBS-station
Izegem NMBS-station
Kortrijk NMBS-station
Waregem NMBS-station

Maas 3 (A10, N31, Ax, A11/N49, R4 west)

Knooppunt regionaal vervoer
Brugge NMBS-station

Maas 4 (A18, A10, N31, Ax, A11/N49, A25 Frankrijk)

Knooppunt regionaal vervoer
Oostende NMBS-station
Blankenberge NMBS-station
Knokke-Heist NMBS-station

Maas 7 (A14, A10, R0, A7, A8)

Knooppunt regionaal vervoer
nihil

8 Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur landschap (Zie IG figuren 31 en 32)

deze selectie is niet-limitatief

A. Landschapseenheden

Gave landschappen

- 1 Duinen Oostkust
- 2 Uitkerkse Polder
- 3 Uitkerkse Polder – St-Jan-op-den-Dijk
- 4 Oudemaarspolder en kreekrugpolder ten westen van het kanaal
- 5 Poldergebied omgeving Hoeve Ter Walle
- 6 Poldergebied omgeving Ter Doest
- 7 Poldergebied Ramskapelle - Hoeke
- 8 Zwin en duinen van Knokke-Heist
- 9 Oude Hazegraspolder en Golfplein Knokke-Heist
- 10 Zwinpolders tussen Knokke-Heist en Damme
- 11 Poldergebied Koolkerke - Dudzele
- 12 Poldergebied Klemskerke - Zuienkerke
- 13 Graslandgebied Kwetshage
- 14 Graslandgebied Zwaanhoek - Oudenburg
- 15 Moere van Meetkerke
- 16 Kasteelparken NW Brugge
- 17 Historische polders van Oostende
- 18 Duinen Middenkust
- 19 IJzermonding
- 20 Duinen Westkust
- 21 Poldergebied Oostduinkerke - Wulpen
- 22 Poldergebied Pelikaanbrug
- 23 Poldergebied Ramskapelle - Allaertshuizen
- 24 Poldergebied Tervaetebocht - Oostkerke - Stuivekenskerke
- 25 Nieuwlandpolder en Lenspolder
- 26 Poldergebieden Leffinge - Slijpe
- 27 Akkerlandschap Moere
- 28 Plateau van Wijnendale en Aartrijke
- 29 Vallei van de Mouwbeek
- 30 Vloethemveld
- 31 Kasteelparken en bosgebieden Sint-Andries - Varsenare
- 32 Wilgenbroeken
- 33 Kasteelparken en bosgebied Oostkamp
- 34 Vallei van de Rivierbeek en de Hertsbergebeek
- 35 Kampveld
- 36 Omgeving Kruiskalseide, Leugaartsbeek en kasteel St-Hubertus
- 37 Oude veldgebieden, Bulskampveld
- 38 Sijseleveld en Maleveld
- 39 Spijkerkasteel
- 40 Rijkevelde en ruimere omgeving van Sijseleveld
- 41 Loweiden, vallei van de Meersbeek, Gemene Weidebeek
- 42 Oedelemberg
- 43 Maldegemveld
- 44 Beverhoutsveld
- 45 Slabbaartsbeek
- 46 Meersgebieden : Assebroekse Meersen, Chartreusemeersen, Gemene Weiden
- 47 Frans-Belgische Moeren
- 48 Oude duinen Adinkerke
- 49 Plateau van Izenberge
- 50 Poldergebied westelijk Oudland Steenkerke
- 51 Poldergebied en graslandcomplexen Eggewaartskapelle - Lampernisse
- 52 IJzervallei
- 53 Broeken en akkerland van Noordschote - Zuidschote
- 54 Vallei van de Handzamevaart
- 55 Restbossen van Koekelare
- 56 Restbossen Achterhoek - Edewalle
- 57 Groenhove
- 58 Akkerlandschap Klerken
- 59 Bos van Houthulst en Vrijbos
- 60 Rug van Westrozebeke
- 61 Rug Vosseberg - Gitsberg
- 62 Sterrebos
- 63 Munkebossen
- 64 Ringbeek en Veldekens
- 65 Meerlandshoek, Willekomkouter, Rijkegemkouter, Pittembergkouter
- 66 Omgeving Mevrouwmolen en Artemeersmolen Kanegem
- 67 Omgeving Poelbergmolen
- 68 Ardooieveld
- 69 Vallei Oude Mandelbeek en de Mandelvallei.
- 70 Baliekouter
- 71 Delen van Leievallei
- 72 Hoppeland van Poperinge
- 73 Galgebossen en Poperingevaart
- 74 Vallei van de Franse Beek en Pandoenebeek Reningselst
- 75 Centrale heuvelrij van de West-Vlaamse Heuvels
- 76 Douvevallei
- 77 Zuidelijke rug van de West-Vlaamse heuvels

78 Land van Nieuwkerke - Leievallei
 79 Vijvergebied Dikkebus
 80 Vijvergebied Zillebeke en vallei van de
 Wijtschatebeek
 81 Teerlingbos
 82 Kezelberg
 83 Vallei van de Heulebeek
 84 Gavers
 85 Spitaalsbossen

86 Kromme Beek
 87 Haantjeshoek - Weedries
 88 Halendries Kaster
 89 Heuvelstreek Zwevegem - Kooigem - Ingooigem
 90 Scheldevallei en meersen
 91 Kusteiland Testerep
 92 Landschap langs kanaal Brugge - Gent
 93 Graslandgebied Zevokote

Nieuwe landschappen

- A. Land van Roeselare-Tielt
- B. Haven Zeebrugge
- C. delen van de Leievallei
- D. ruilverkavelingsgebieden (volgens oude stempel: voor 1991)

Verschaalde landschappen

nihil

Stadslandschappen

- A. Verstedelijkte gebieden van het stedelijk netwerk 'de Kust' (RSV)
- B. Verstedelijkte gebieden van het stedelijk netwerk 'regio Kortrijk' (RSV)
- C. Ieper
- D. Poperinge
- E. Tielt
- F. Torhout
- G. Diksmuide
- H. Wielsbeke
- I. Oostrozebeke

Ankerplaatsen

1 Uitkerkse polder
 2 Duinen-polderovergang Harendijke
 3 Duinen-polderovergang Fonteintjes
 4 Polders Dudzele : Aarsele weiden
 5 Oude Hazegraspolder
 6 Zwin
 7 Hazegraspolder (dorpsgezicht)
 8 Kreken Lapscheure
 9 Zwarte Sluis en Blauwe Sluis
 10 Moere van Meetkerke
 11 Poldergebied Klemskerke
 12 Keignaertkreek
 13 Zoute Kreek
 14 Schuddebeurze
 15 IJzermonding
 16 Hannecartbos
 17 Doornpanne
 18 Westhoekduinen
 19 Ter Yde
 20 Duinen Raversijde
 21 Tervaetebocht IJzer

22 Vloethemveld
 23 Tudor
 24 Aartrijke
 25 Polders Damme
 26 Stadskern Damme
 27 Maleveld en bossen van Male.
 28 Kaleshoek
 29 Ryckeveld
 30 Loweiden
 31 Assebroekse Meersen
 32 Beverhoutsveld
 33 Bokke
 34 Koningsbos
 35 Bulskampveld, gebied rond kasteel
 36 Bulskampveld Hertsberge
 37 Sint-Pietersveld
 38 Duinakkers Koksijde
 39 Moeren
 40 Houtem
 41 Zwaantje
 42 Sint-Rijkers

43 Gijverinkhove - Hoogstade
 44 Komgronden van Lampernisse
 45 Dorpskern Lo
 46 Pollinkhove
 47 Fintele
 48 Elzendamme
 49 Beveren aan de Ijzer
 50 Knokkebrug
 51 Blankaart
 52 Koekelarebos
 53 Bos van Houthulst
 54 Wijnendalebos
 55 Groenhove
 56 Munkebossen
 57 St.-Pietersveld
 58 Artemeersmolen
 59 Poelbergmolen
 60 Bosketen tussen Sint-Jan-ter-Biezen
 en Sint-Sixtusabdij
 61 Galgebossen
 62 Helleketelbos
 63 Damme site Ten Doele
 64 Dikkebusvijver
 65 Zillebeekse vijver
 66 Rodeberg met Hellegatbos
 67 Scherpenberg
 68 Kemmelberg en Monteberg
 69 Heuvel van Wijtschate
 70 Walletjes
 71 Zwartemolenhoek
 72 Palingbeek - Vierlingen
 73 Drieblotenbos - Hoge Netelaar
 74 Doelbos, Nonnenbossen en Reutelbos
 75 Teerlingbos
 76 Steenbekebos en Heulebos

77 Argendaalbos en Bellegembos
 78 Beerbos en omgeving Molen ter Claere.
 79 Hoogstraatje
 80 Banhoutbos
 81 Sint-Pietersbrug
 82 Grandvalbos en Kooigembos
 83 Tiegembos
 84 Scheldemeanders Kerkhove
 85 Scheldemeanders Avelgem
 86 Houtsaegerduinen
 87 Kasteeldomein Spiere
 88 Bossuit
 89 Moergracht, meersrelicten
 en oude Scheldearm Outrijve
 90 Spitaalbossen
 91 Concessie De Haan
 92 Omgeving Schotsgoed - Kanaal Brugge-Gent
 93 Duinpolderovergang Ten Bogaerde
 94 Groot Ter Doest
 95 Handzamevaart
 96 Heidebeek
 97 Kasteel Gruuthuyse - Kampveld - Kadsteel Erkegem
 98 Kasteel Nieuwburg en Breidels
 99 Kasteel van Loppem en hof van Breda
 100 Koolkerke: Fort van Beieren
 101 Oud kasteel Rumbeke
 102 Oude duinen Adinkerke
 103 Oudemaarspolder
 104 Patersmote Kortrijk
 105 Restbossen Brielen
 106 Schoonbergbos -Vorte Bossen Ruiselede
 107 Tillegemkasteel en -bos
 108 Vleterbeek
 109 Zwaanhoek

B. Structurerende elementen en componenten

Structurerende reliëfcomponenten

- A. Ijzervallei-Handzamevallei
- B. plateau van Torhout met uitlopers naar Koekelare, Aartrijke en Ruddervoorde/ plateau van Wijnendale
- C. plateau van Izenberge
- D. rug van Westrozebeke
- E. rug van Hooglede (Vosseberg-Gitsberg)
- F. cuesta van Oedelem
- G. rug van Tielt (Pittemberg-Aarsele-Kanegem)
- H. West-Vlaamse Heuvels
- I. Heuvelstreek Schelde-Leie-interfluvium
- J. Scheldevallei
- K. Mandelvallei
- L. cuesta Hertsberge-Lotenhulle

Structureerende lineaire elementen

- 1 Graaf Jansdijk
- 2 Kanaal Brugge-Sluis
- 3 Leopold- en afleidingskanaal van de Leie
- 4 Velddambeek-Hertsbergebeek-Ringbeek
- 5 Rivierbeek
- 6 kanaal Brugge-Gent0
- 7 Poekebeek
- 8 Schelde
- 9 Leie
- 10 IJzer
- 11 kanaal Kortrijk-Bossuit
- 12 spoorwegbedding Avelgem-Dottignies
- 13 spoorwegberm Menen-Roeselare
- 14 Heulebeek
- 15 spoorwegbedding Kortemark-Langemark
- 16 Vaart van Blankenberge

- 17 kanaal Brugge-Oostende
- 18 Noordede
- 19 spoorwegbedding Oostende-Torhout
- 20 kanaal Plassendale-Nieuwpoort
- 21 Grootgeleed - Moerdijkvaart
- 22 spoorwegbedding Diksmuide-Nieuwpoort
- 23 Oude A-vaart en Koolhofvaart
- 24 Bergenvaart - Kanaal Nieuwpoort-Veurne
- 25 Kanaal Veurne-Duinkerke
- 26 Lokanaal
- 27 Grote Beverdijkvaart
- 28 Vladslovaart - Kasteelbeek - Molenbeek
- 29 Poperingevaart - Vleterbeek
- 30 Grote Kemmelbeek - Fransebeek
- 31 Kanaal Ieper-IJzer
- 32 Kanaal Ieper-Komen

Bakens

nihil

Markante terreinovergangen

Gebieden met volgende kenmerken:

- overgang strand-duin
- overgang duin-polder
- overgang polder-zand(leem)streek
- rand plateau van Izenberge

Open-ruimteverbindingen

- 1 duinen Westkust-oude duinen Adinkerke
- 2 duinen tussen Oostduinkerke-Bad en Nieuwpoort-Bad
- 3 duinen tussen Koksijde-Bad en Oostduinkerke-Bad
- 4 duinen tussen De Panne en Koksijde-Bad
- 5 Oudemaarspolder en Kreekrugpolder ten westen van het kanaal
- 6 Zwin
- 7 delen poldergebied omgeving Ter Doest, achterland haven Zeebrugge
- 8 ten noorden van Veurne
- 9 westelijke open ruimte van Roeselare
- 10 tussen Ingelmunster en Oostrozebeke
- 11 tussen Menen en Wervik
- 12 ten zuiden, ten westen en ten oosten van Brugge

- 13 tussen Rekkem /Lauwe en Menen/Wevelgem
- 14 tussen Lendeledede en Kuurne
- 15 tussen Lauwe en Aalbeke
- 16 tussen Deerlijk en Zwevegem
- 17 tussen Izegem en Lendeledede
- 18 tussen Oostrozebeke en Wielsbeke
- 19 tussen Waregem en Zulte (Oost-Vlaanderen)
- 20 tussen Desselgem en Waregem
- 21 duinen Knokke-Heist
- 22 Uitkerkse polder
- 23 duinen Oostkust tussen Oostende en Blankenberge
- 24 poldergebied Oostende-Zandvoorde naar Klemskerke-Zuienkerke
- 25 tussen Bavikhove-Ooigem naar de Gavers

Maatregelen en acties

Het gaat hier over maatregelen en acties om de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren. Daaronder vallen bestemmingsplannen, de zogenaamde provinciale uitvoeringsplannen met mogelijkheid tot gebiedsspecifieke verordeningen, alsook heel concrete acties op het terrein. Ze worden uitgevoerd volgens de aangegeven selecties. Door een gebrek aan indicaties op het Vlaamse niveau of door een onvoldoende aanwezigheid van kennis moeten nog bijkomende selecties gebeuren.

Dit hoofdstuk omvat enkel maatregelen en acties, waarbij de Provincie zelf het initiatief neemt. Dit belet niet dat gedurende de planperiode maatregelen en acties mogelijk zijn binnen het kader van de gewenste ruimtelijke structuur; die hier niet opgenomen zijn.

Volgens het subsidiariteitsbeginsel kunnen andere beleidsniveaus aangesproken worden om initiatief te nemen om mee de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren, buiten de aangegeven taakstellingen in het RSV.

an de bindende bepalingen is een keuze gemaakt van maatregelen en acties die voor de Provincie prioriteit zijn.

I Informatie en sensibilisering

Met een nieuw beleidsinstrument als de structuurplanning geeft de overheid het toekomstige ruimtelijke beleid aan. Het ruimtelijk structuurplan vormt de basis voor toekomstige bestemmingswijzigingen en acties. Om een maatschappelijk draagvlak te creëren, is het dan ook belangrijk om de burger hierover te informeren en te sensibiliseren.

De Provincie neemt het initiatief om een informatie- en sensibiliseringsbeleid verder uit te bouwen door:

- te fungeren als een forum voor het ruimtelijk beleid met een provinciaal aanspreekpunt voor informatie (soort groen nummer), een nieuwsbrief, mogelijkheden tot opleiding en vorming, studiedagen en informatiesessies;
- informatievergaderingen voor de bevolking/betrokkenen tijdens het openbaar onderzoek van provinciale uitvoeringsplannen;
- de bevolking zoveel mogelijk te betrekken bij de voorbereiding van projecten.

De Provincie spreekt de Vlaamse overheid aan om minimum één informatievergadering te organiseren tijdens het openbaar onderzoek van gewestelijke uitvoeringsplannen met betrekking op West-Vlaanderen.

2 Algemene maatregelen en acties

De specifieke maatregelen en acties worden voorbereid met de betrokkenen. De Bestendige Deputatie legt telkens een overlegprocedure vast.

2.1 Voor de gewenste nederzettingsstructuur

De Provincie wil:

- bovenlokale ontwikkelingsperspectieven van de meervoudige hoofddorpen uitwerken na voorafgaand overleg met de betrokken gemeenten;
- kleinere kernen of overige woonconcentraties opwaarderen wat betreft de landschappelijke integratie en kwaliteit van de woonomgeving;
- een provinciaal flankerend beleid uitwerken omtrent kwaliteitsinrichting van openbare ruimten en architectonische kwaliteitsbewaking;

- de noodzaak van bijkomende woonwagenterreinen en specifiek doortrekkersterreinen aan de kust onderzoeken.

De Provincie spreekt de Vlaamse overheid aan om een flankerend beleid uit te werken om de druk van het tweeverblijfstoerisme op het permanent wonen te verminderen

2.2 Voor de gewenste natuurlijke structuur

De Provincie wil:

- natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang selecteren binnen natuuraandachtszones na de afbakening van GEN, GENO en natuurverwevingsgebieden door het Vlaamse Gewest;
- natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang afbakenen en hiervoor ecologische inrichtingsvoorstellen aangeven;
- bouwvrije zones afbakenen in het kader van een beleid over integraal waterbeheer.

2.3 Voor de gewenste ruimtelijke agrarische structuur

De Provincie wil bouwvrije zones afbakenen in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen om de grondgebonden landbouw te ondersteunen.

De Provincie spreekt de gemeentelijke overheid aan om lokale bouwvrije zones aan te geven in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan ter ondersteuning van grondgebonden landbouw.

2.4 Voor de gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid

De Provincie wil:

- een locatiebeleid uitwerken voor de diverse soorten regionale bedrijventerreinen in kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten;
- provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor regionale bedrijventerreinen in structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden van provinciaal niveau;
- ruimtelijk-economische ontwikkelingsperspectieven van specifieke economische knooppunten aangeven en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor regionale bedrijventerreinen in specifieke economische knooppunten;
- ontwikkelingsmogelijkheden bepalen en zo nodig provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor de bestaande bedrijven van bovenlokaal niveau die zich buiten bedrijventerreinen situeren in gemeenten aangeduid als kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten.

2.5 Voor de gewenste ruimtelijke structuur kleinhandel

De Provincie wil te herstructuren kleinhandelslinten afbakenen en inrichtingsvoorstellen hiervoor opmaken.

De Provincie spreekt de gemeentelijke overheid aan om een visie te formuleren in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan over de ontwikkelingsmogelijkheden van de bestaande en nieuwe kleinhandel in en aansluitend bij de kernen en de overige woonconcentraties, om bestaande kleinhandel buiten de kernen en de overige woonconcentraties te consolideren en om de bestaande kleinhandel op lokale bedrijventerreinen te evalueren en desgewenst lokale kleinhandelszones aan te duiden.

2.6 Voor de gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie

De Provincie wil:

- de landelijke toeristisch-recreatieve netwerken verder uitwerken m.b.t. visievorming met daaraan gekoppeld een gedifferentieerd ruimtelijk beleid en de landelijke toeristisch-recreatieve netwerken afbakenen in ruimtelijke uitvoeringsplannen;
- provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken om kleinschalige toeristisch-recreatieve activiteiten en mogelijk te maken in de landelijke toeristisch-recreatieve netwerken en in het poldergebied als onderdeel van het toeristisch-recreatief stedelijk netwerk van de Kust;
- provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor uitbreiding en/of het beheer en de inrichting van bestaande en nieuwe openluchtrecreatieve groene domeinen in provinciaal beheer;
- het netwerk van toeristisch-recreatieve lijnelementen vervolledigen;
- inrichtingsplannen over recreatief medegebruik in duingebieden opmaken in samenspraak met hogere overheden;
- een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (of verordening) opmaken voor strandconstructies;
- specifieke beleidskaders opstellen voor ruitersport, lawaaierige sporten, gemotoriseerde sporten die milieuvergunningsplichtig zijn, megadancings, modelluchtvaart, recreatieve sport- en ontspanningsinfrastructuur en voor eenmalige grootschalige evenementen, passend in een verder uit te werken gebiedsgerichte visie voor toerisme en recreatie en rekening houdende met de hoofdfuncties van het buitengebied;
- ontwikkelingsperspectieven voor golfterreinen van provinciaal niveau opstellen in verdere uitwerking van een Vlaamse golfrichtnota, passend in een gebiedsgerichte visie en rekening houdende met de hoofdfuncties van het buitengebied.

De Provincie spreekt de Vlaamse overheid aan voor een flankerend toeristisch-recreatief beleid om bepaalde kleinschalige toeristisch-recreatieve activiteiten (bv. kamperen bij de boer) mogelijk te maken.

De provincie spreekt de gemeentelijke overheid aan om de aangegeven gemeentelijke taken in de specifieke beleidskaders voor toerisme en recreatie uit te werken.

2.7 Voor de gewenste ruimtelijke structuur van verkeer en vervoer

De Provincie wil

- een bovenlokaal fietsroutenetwerk voor woon-werkverkeer opmaken en realiseren;
- streefbeeld opmaken voor de secundaire wegen en de secundaire wegen onder provinciaal beheer volgens de categorisering herinrichten;
- in het buitengebied aan de kust, in het kader van het Vlaams en het gemeentelijk mobiliteitsbeleid, de realisatie van bovenlokale, toeristische parkeerinfrastructuur ondersteunen;
- een specifiek beleidskader voor bijkomende omleidingswegen op secundair niveau opstellen ten behoeve van kernen en overige woonconcentraties in het buitengebied.

2.8 Voor de gewenste ruimtelijke landschappelijke structuur

De provincie wil

- gave landschappen verder uitwerken en bakens in het landschap selecteren;
- markante terreinovergangen afbakenen en hiervoor inrichtingsvoorstellen opmaken;
- provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor het afbakenen van bouwvrije of serrevrije zones, onder meer in poldergebieden, valleigebieden, reliëfcomponenten en open-ruimteverbindingen;
- ruimtelijke concepten in nieuwe en verschraalde landschappen uitwerken;
- bijkomende pilootprojecten opstarten over de ruimtelijke integratie van gebouwen in het landschap;
- een specifiek beleidskader; verordening of ruimtelijk uitvoeringsplan opstellen voor windturbines en GSM-masten;
- ontwikkelingsperspectieven en inrichtingsvoorstellen voor ankerplaatsen formuleren.

3 Specifieke projecten

De Provincie wil

- voor structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden van provinciaal niveau ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven aangeven en afbakenen; het afbakeningsproces leidt tot maatregelen en acties op de betrokken beleidsniveaus;
- strategische projectgebieden in Knokke-Heist, Blankenberge en Nieuwpoort afbakenen en ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven aangeven; het afbakeningsproces leidt tot maatregelen en acties op de betrokken beleidsniveaus;
- voor lijnelementen die geselecteerd zijn als ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang en als toeristisch-recreatief lijnelement, een geïntegreerde visie formuleren en inrichtingsvoorstellen uitwerken;
- een actieplan "Koninklijke Baan en omgeving" (N34) binnen de gewenste ruimtelijke structuur opmaken;
- een pilootproject over integraal waterbeheer opstarten;
- de problematiek van de zonevreemde landbouwbedrijven in West-Vlaanderen onderzoeken en desgewenst een visie of specifiek beleidskader opstellen;
- de problematiek van de locatie van hoveniersbedrijven onderzoeken en desgewenst een specifiek beleidskader opstellen;
- de problematiek van de bestaande leegstaande bebouwing in de open ruimte onderzoeken en desgewenst een specifiek beleidskader opstellen.

De Provincie spreekt de Vlaamse overheid aan om:

- een strategisch projectgebied af te bakenen en ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven aan te geven in het regionaalstedelijk gebied Oostende;
- de grensoverschrijdende aspecten met potenties en gevolgen voor Vlaanderen en specifiek West-Vlaanderen verder uit te werken in het kader van het RSV.

6 Specifieke beleidskaders

Dit hoofdstuk beschrijft vanuit het provinciale niveau de concrete uitwerking van enkele thema's op een ruimtelijk-conceptuele manier. De gemeentelijke overheden krijgen hier instrumenten aangereikt om een ruimtelijk beleid te voeren.

De beleidskaders zijn opgebouwd volgens een vast model. Eerst geven ze het doel aan met een link naar de deelstructuren van het PRS-WV. Daarna geven ze de beleidscategorieën of criteria aan die door de gemeentelijk overheden toegepast kunnen worden. In een laatste paragraaf wordt de uitvoering in het ruimtelijk beleid weergegeven.

In eerste instantie komen hier een aantal beleidskaders aan bod die bij het structuurplanningsproces tot stand zijn gekomen na overleg met de betrokken actoren zoals overheden en maatschappelijke groeperingen. Na de goedkeuring van het PRS-WV, worden nog beleidskaders voorzien die betrekking hebben op diverse aspecten van de ruimtelijke planning. Enkele daarvan worden in 'Maatregelen en acties' voorgesteld.

I Specifieke beleidskaders met betrekking tot de nederzettingsstructuur

I.1 Gemeentelijke woningbehoefte

I.1.1 Doel van het beleidskader

De behoefte aan nieuwe woonegelegenheden moet aangetoond worden in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen (gemeentelijke overheid). Dit specifieke beleidskader geeft aan wat een dergelijke behoeftebepaling moet omvatten. De behoeftebepaling wordt afgewogen ten aanzien van de aanwezige juridische voorraad, het toebedeelde aantal woonegelegenheden en ingevuld volgens de selectie van de gewenste nederzettingsstructuur

I.1.2 Criteria

Een behoeftebepaling voor woonegelegenheden dient minstens de volgende elementen te bevatten.

A. Analyse van het woningaanbod

De bestaande nederzettingsstructuur

Analyse van het woningbestand

- Bewoonde woonegelegenheden: evolutie van het aantal woonegelegenheden, differentiatie volgens ouderdom, comfort, type bebouwing en eigendomstitel;
- Leegstaande woningen. Er wordt rekening gehouden met een frictieleegstand van 2 tot 3 % van het bestaande woningbestand;
- Sociale woonegelegenheden (koop- en huurwoningen) en kavels: evolutie en aandeel in het huidige woningbestand.

Beschikbaar aanbod voor woningbouw

- Weergave (inventaris en cartografisch) van het juridisch aanbod met een onderscheid tussen onbebouwde uitgeruste percelen en onbebouwde niet-uitgeruste percelen. Buiten de verkavelingen worden de potentiële kavels berekend volgens het woningtype dat er voorzien wordt of volgens de gemiddelde perceelsbreedte van de omgevende met woningen bebouwde percelen voor zover de minimale woningdichtheden niet overschreden worden (minimaal 25 woningen/ha in stedelijke gebieden en 15 woningen/ha in het buitengebied, cf. bepalingen RSV). Van het juridisch aanbod onbebouwde percelen wordt een minimum van 30 % verrekend als te

verwachten realisatie in een periode van tien jaar. Wanneer deze kavels in goedgekeurde verkavelingen voorkomen, wordt een realisatiegraad van 80 % verondersteld op een periode van tien jaar. In stedelijke gebieden aan de kust en in kusthoofddorpen moeten de vrijliggende kavels niet verrekend worden als ze voorkomen in een geografische omschrijving (aan te geven door de gemeente) waarvan het woningbestand voor minstens 60 % uit tweede woningen²⁵ bestaat.

- Verdichtingsmogelijkheden: vervanging door appartementen, sanering, renovatie, gebouwen of terreinen die hun vroegere gebruikswaarde verloren hebben.

Woonprojecten

Projecten met woonegelegenheden die op stapel staan (vergund en nog niet vergund, privaat en sociaal).

B. Analyse van de woningbehoefte

Demografische analyse

- Evolutie en evaluatie van de bevolking (natuurlijke aangroei, migraties), gezinnen (aantal, grootte, samenstelling) en leeftijdsgroepen (ten minste sedert 1991);
- Gesloten bevolkings- en gezinsprognose, inclusief leeftijdsgroepen (voor de periode: referentiejaar²⁶-2007).

Kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte

Op basis van de gezinsprognose wordt de woningbehoefte bepaald, zowel naar aantal als naar aard van de woonegelegenheden. De bepaling naar aard van de woonegelegenheden kan vanuit een lokaal woonplan aangereikt worden.

C. De relatie met het woonbeleid

Het tot nog toe gevoerde beleid: huisvestingsbeleid (waaronder sociale huisvesting, prioritair gebieden voor renovatie), ondersteuning woonfunctie (openbaar domein of andere voorzieningen), fiscale maatregelen (premies of subsidies, belastingen op onbebouwde percelen), stimulerende maatregelen. Deze elementen kunnen vanuit een lokaal woonplan aangereikt worden.

D. Besluit : Confrontatie van de woningbehoefte met het juridisch aanbod en de toedeling van het aantal woonegelegenheden

De woningbehoefte van de eigen groei volgens de gemeentelijke behoeftestudie wordt vergeleken met het juridisch aanbod²⁸ en het toebedeeld aantal woonegelegenheden (of het resterend gedeelte ervan) op het niveau van de gemeente.

Volgende situaties kunnen zich voordoen:

- Het juridisch aanbod (in het referentiejaar) is groter dan zowel de behoefteberekening van de eigen groei (referentiejaar-2007) als het toebedeeld aantal woonegelegenheden (verminderd met de realisatie in de periode 1991-referentiejaar).

De desbetreffende gemeente heeft voldoende juridisch aanbod, dat kan gerealiseerd worden. Er kunnen evenwel geen woonuitbreidingsgebieden of nieuw te bestemmen woonegebied aangesneden worden. De gemeente kan bovendien geen beroep doen op het provinciaal reservepakket.

²⁵ Met tweede woningen worden de individuele tweede verblijven en individuele huurvakantiewoningen bedoeld. Dit zijn vaste constructies in de vorm van een studio, appartement, chalet, villa, bungalow of huis. Ze staan niet op een kampeerverblijfpark of camping, noch op een (verblijf)vakantiecentrum, noch op een (verblijf)vakantiedorp.

Tweede verblijven staan voor meer dan tien maanden per jaar ter beschikking van de tweede verblijver, eigenaar of huurder. De gebruikers zijn er niet gedomicilieerd.

Individuele huurvakantiewoningen worden in een periode van een jaar, twee maanden of meer te huur gesteld met toeristisch oogmerk. De huurders zijn er niet gedomicilieerd.

²⁶ Naargelang het tijdstip van de opmaak van een gemeentelijke woonbehoeftestudie, kan de gemeente een referentiejaar voorstellen als beginpunt van de behoefteberekening.

²⁸ Het juridisch aanbod bestaat uit onbebouwde uitgeruste kavels, niet-uitgeruste woonegebieden en leegstaande woonegelegenheden

- Het toebedeeld aantal woonegelegenheden (verminderd met de realisatie in de periode 1991-referentiejaar) is groter dan de behoeftenberekening van de eigen groei (referentiejaar-2007) en het juridisch aanbod (in het referentiejaar).

Woonuitbreidingsgebieden of nieuw bestemde woongebied kunnen aangesneden worden om het toebedeeld aantal woonegelegenheden te realiseren volgens de selectie van stedelijke gebieden en kernen. Hierbij wordt het verschil tussen het toebedeeld aantal woonegelegenheden en de behoeftenberekening van de eigen groei (of juridisch aanbod indien dit groter is dan de behoeftenberekening van de eigen groei) gerealiseerd in het stedelijk gebied of in het structuurondersteunend hoofddorp. De gemeente kan geen beroep doen op het provinciaal reservepakket.

- Het juridisch aanbod (in het referentiejaar) is kleiner dan de behoeftenberekening van de eigen groei (referentiejaar-2007) en het toebedeeld aantal woonegelegenheden (verminderd met de realisatie in de periode 1991-referentiejaar).

De desbetreffende gemeente kan woonuitbreidingsgebieden of nieuw te bestemmen woongebieden aansnijden om het toebedeeld aantal woonegelegenheden te realiseren en dit volgens de selectie van stedelijke gebieden en kernen. Na realisatie van het toebedeeld aantal woonegelegenheden kan er nog een beroep gedaan worden op het provinciaal reservepakket wanneer er voldaan wordt aan alle volgende voorwaarden:

- er wordt voldaan aan de criteria van het provinciaal reservepakket (zie verder);
- de bijkomende aansnijding van woonuitbreidingsgebied of nieuw te bestemmen woongebied gebeurt volgens de selectie van stedelijke gebieden en kernen;
- het realiseren van bijkomende woonuitbreidingsgebieden of nieuw bestemde woongebied overschrijdt de eigen groei niet (dit geldt niet voor regionale en kleinstedelijke gebieden);
- de gemeente toont aan dat in de periode 1992-heden de gemeente zuinig met het ruimtegebruik is omgegaan zoals onder meer naar dichtheden, ligging (inbreidingsprojecten).

- Het juridisch aanbod (in het referentiejaar) is kleiner dan de behoeftenberekening van de eigen groei (referentiejaar-2007) maar groter dan het toebedeeld aantal woonegelegenheden (verminderd met de realisatie in de periode 1991-referentiejaar).

De desbetreffende gemeente kan het juridisch aanbod realiseren. Woonuitbreidingsgebieden of nieuw te bestemmen woongebieden kunnen beperkt aangesneden worden wanneer er voldaan wordt aan alle volgende voorwaarden:

- er wordt voldaan aan de criteria van het provinciaal reservepakket (zie verder);
- de bijkomende aansnijding van woonuitbreidingsgebied of nieuw te bestemmen woongebied gebeurt volgens de selectie van stedelijke gebieden en kernen;
- het realiseren van bijkomende woonuitbreidingsgebieden of nieuw bestemde woongebied overschrijdt de eigen groei niet (dit geldt niet voor regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden);
- de gemeente toont aan dat in de periode 1992-heden de gemeente zuinig met het ruimtegebruik is omgegaan zoals ondermeer naar dichtheden, ligging (inbreidingsprojecten).

Fusiegemeenten die geheel of gedeeltelijk behoren tot regionaalstedelijke gebieden of kleinstedelijke gebieden

De bovenvermelde situaties worden toegepast. Het gedeelte van de fusiegemeente, dat tot het stedelijk gebied zal behoren, kan via het afbakeningsproces een bijkomende taakstelling wonen krijgen vanuit het provinciaal reservepakket. Hierbij wordt de verhouding van de bestaande woningvoorraad, anno 1991, tussen het gedeelte van de fusiegemeente dat zal behoren tot het regionaalstedelijk gebied en het gedeelte van de fusiegemeente dat zal behoren tot het buitengebied, ten minste behouden.

Fusiegemeenten die volledig in het buitengebied zijn gelegen

De bovenvermelde situaties worden toegepast.



1.1.3 Bepalingen bij het ruimtelijk beleid

- Bij het aansnijden van woonuitbreidingsgebieden of nieuw te bestemmen woongebieden wordt de selectie van het PRS-WV gerespecteerd. Bij een gemeente die bestaat uit verschillende kernen, wordt de berekende behoefte beleidsmatig verdeeld over de desbetreffende geselecteerde kernen²⁹. Bij voldoende juridisch aanbod over het geheel van de gemeente is dit niet van toepassing. Gemeenten kunnen er evenwel voor opteren om hun woonbehoefte, bij onvoldoende juridisch aanbod, te concentreren in structuurondersteunende hoofddorpen of stedelijke gebieden.
- Er wordt gestreefd naar een menging van verschillende woningtypes met sociale huur- en koopwoningen, sociale kavels en private woningen voor zover de schaal van de bebouwde omgeving dit toelaat. Het realiseren kan via Publiek-Private Samenwerkingsverbanden (PPS). In die zin moeten volgende verhoudingen nagestreefd worden bij elke ontwikkeling van een nieuwe woonzone groter dan 1 ha:

soort	grond eigendom sociale huur-maatschappij	grond eigendom sociale huur-maatschappij	grond eigendom van privé-verkavelaar, bouwpromotor, intercommunale
sociale huurwoningen	60 %	25 %	minstens 25 %
sociale koopwoningen	25 %	60 %	
sociale verkaveling en/of privé-verkaveling	15 %	15 %	75 %

In het kader van initiatieven door een gemeente (zoals een gemeentelijke grondregie) wordt de keuze voor het hanteren van een van de bovengenoemde scenario's per gebied gemotiveerd in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

- Gemeenten kunnen binnen stedelijk gebied, kern of overige woonconcentraties, de bestemming voor juridisch bestaande effectieve bouwgronden verplaatsen.

1.2 Provinciaal reservepakket woongelegenheden

1.2.1 Doel van het beleidskader

Van de door het RSV geraamde behoefte aan woongelegenheden voor West-Vlaanderen tot 2007, wordt een deel als provinciale reserve beschouwd.

Gezien de periode waarover de berekende behoefte zich voordoet (1991-2007), kunnen er zich in gemeenten diverse ontwikkelingen voordoen die bijstellingen vereisen. Tevens kunnen er vanuit de gemeenten specifieke doelstellingen geformuleerd worden die maken dat het toebedeelde pakket ontoereikend is. Daarom is het noodzakelijk dat er eventueel kan worden geput uit een reservepakket. Dit specifieke beleidskader geeft aan wanneer het reservepakket woongelegenheden in aanmerking kan komen.

²⁹ Het aandeel van de woningbehoefte voor een bedrijfsondersteunend hoofddorp, een herlokalisatiehoofddorp of een woonkern bedraagt ten hoogste het aandeel van het woningbestand dat voorkomt in deze kern (NIS-kern met aaneengesloten bebouwing) ten opzichte van het totale gemeentelijke woningbestand. Het aandeel van de woningbehoefte voor een structuurondersteunend hoofddorp bedraagt minstens het aandeel van het woningbestand dat voorkomt in deze kern (NIS-kern met aaneengesloten bebouwing) ten opzichte van het totale gemeentelijke woningbestand; dit kan verruimd worden met aandelen van de overige kernen (indien daar geen toename van woningen gewenst is) en met het aandeel dat voorkomt in de overige bebouwing.

1.2.2 Criteria

Het provinciaal reservepakket woongelegenheden kan door gemeenten meermaals aangesproken worden om verschillende redenen. Hierbij dient een onderscheid gemaakt te worden tussen stedelijke gebieden en het buitengebied.

Stedelijke gebieden

In de stedelijke gebieden wordt er een ruimer aanbodbeleid voor bijkomende woongelegenheden gevoerd. In de afbakeningsprocessen zal worden nagegaan of een bijkomende toebedeling uit het reservepakket nodig is. Het sociaal huisvestingsbeleid voor de stedelijke gebieden vormen hierbij een aandachtspunt.

Voor kleinstedelijke gebieden kan, in afwachting van het afbakeningsproces, reeds het provinciaal reservepakket worden aangesproken indien het toebedeeld aantal woongelegenheden ontoereikend zou zijn om de eigen groei te garanderen. Dit aandeel vanuit het provinciaal reservepakket moet in het stedelijk gebied gerealiseerd worden. Dit wordt onderbouwd in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Na afbakening van de regionaalstedelijke gebieden wordt het surplus aan bijkomende woongelegenheden voor de regionaalstedelijke gebieden doorgerekend naar het provinciaal reservepakket.

Buitengebied

Het reservepakket kan worden aangewend om bijkomende woongelegenheden toe te kennen aan gemeenten die een bijkomend beleid wensen te voeren.

- Voor sociale doelgroepen
Het lokale woonplan duidt de behoeften aan voor de diverse sociale doelgroepen. Om de behoeften ruimtelijk te vertalen wordt aan de volgende voorwaarden voldaan:
 - De gemeente kan aantonen dat bij het toebedeeld aantal woongelegenheden reeds een aandeel wordt gerealiseerd voor sociale huisvesting.
 - Bij alle kernen dient het steeds te gaan om inbreidingsprojecten. Indien dit niet kan, dan is de oppervlakte beperkt. Bij structuurondersteunende hoofddorpen kan dit maximaal 2 ha bedragen, bij andere kernen een evenredige oppervlakte volgens de grootte van het woningenbestand met een maximum van 2 ha. Hierbij is de bovenvermelde verhouding in het kader van de publiek-private samenwerking niet van toepassing.
 - Het gemeentelijk aanbod aan sociale woongelegenheden (huur- en koopwoningen) in een kern of overige woonconcentratie vormt minder dan 15 % van het bestaande woningbestand.
- Voor permanente bewoners van openluchtrecreatieve verblijven
 - Het creëren van bijkomende woongelegenheden voor de opvang van permanente bewoners van openluchtrecreatieve verblijven waar permanent wonen niet toegelaten is.

1.2.3 Ruimtelijk beleid

De Provincie bewaakt de verdeelsleutel voor bijkomende woongelegenheden, bepaald door het Vlaamse niveau, tussen stedelijke gebieden en buitengebied. Ze houdt periodiek een stand van zaken bij met betrekking tot de vooropgestelde verhouding en met betrekking tot het provinciaal reservepakket in het bijzonder.

Indien het RSV wijzigt, waarbij de sleutelverdeling 67 % stedelijk gebied - 33 % buitengebied op een andere wijze toepast kan worden zoals aangegeven in scenario 2, dan kunnen binnen het provinciaal reservepakket woongelegenheden verschuiven van het stedelijk gebied naar het buitengebied. Deze bijkomende woongelegenheden voor het buitengebied kunnen dan herverdeeld worden tussen de buitengebiedgemeenten volgens de gehanteerde methodiek.

I.3 Woonwagenterreinen

I.3.1 Doel van het beleidskader

Woonwagengewoners zijn personen met een nomadische cultuur die zich legaal in België bevinden en die traditioneel in een woonwagen wonen of gewoond hebben, in het bijzonder de autochtone reizigers en de zigeuners, en diegenen die met deze personen samenleven of er in de eerste graad van afstammen.

In West-Vlaanderen zijn er momenteel geen woonwagenterreinen. Aangezien de problematiek van de woonwagengevolking een probleem is van een gebrek aan dergelijke terreinen, wordt dit met dit kader verholpen.

I.3.2 Categorieën

Om woonwagengewoners toe te laten zich ergens, al dan niet tijdelijk, te vestigen worden woonwagenterreinen voorzien. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen doortrekkersterreinen en residentiële terreinen.

Doortrekkersterreinen

Een doortrekkersterrein is een terrein, bestemd en ingericht voor het tijdelijk plaatsen van verkeerswaardige woonwagens.

Op basis van de voorstellen van de Vlaamse Woonwagencommissie die belast is met het uitwerken van een globale planning omtrent woonwagenterreinen in Vlaanderen, worden in West-Vlaanderen doortrekkersterreinen voorzien in de volgende steden (fusiegemeentelijke omschrijving):

Steden	Aantal standplaatsen	Steden	Aantal standplaatsen
Brugge	25	Oostende	20
Kortrijk	20	Ieper	15
Roeselare	20		

Een standplaats is een ruimte bestemd voor het verblijf van een nomadisch gezin.

De doortrekkersterreinen worden bij voorkeur gesitueerd in de nabijheid van grote verkeersassen of -knooppunten in stedelijk gebied of kernen in buitengebied. Deze doortrekkersterreinen worden richtinggevend aangegeven in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen van bovenvermelde steden. Indien er reeds een goedgekeurd gemeentelijk structuurplan bestaat, wordt de locatie richtinggevend aangegeven tijdens het afbakeningsproces van het betrokken stedelijk gebied. De concrete locatie wordt bestemd via een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Gelet op de toename van het aantal doortrekkers en de druk op de kust, zal de Provincie in overleg met de betrokken gemeenten de behoefte en de wenselijkheid van bijkomende doortrekkerssterreinen aan de kust onderzoeken.

Residentiële terreinen

Een residentieel terrein is een terrein, bestemd en ingericht voor het sedentair wonen in woonwagens. Een beperkte ambachtelijke activiteit kan er plaatsvinden in overeenstemming met de wet.

Een residentieel woonwagenterrein wordt voorzien in Brugge (fusiegemeentelijke omschrijving) met 10 à 20 standplaatsen, als een behoefteonderzoek door het stadsbestuur (in overleg met de provincie) de noodzaak daarvan aanwijst. Een residentieel woonwagenterrein wordt gesitueerd nabij de woon- en leefstructuur van het betrokken stedelijk gebied of de kern in buitengebied. Het terrein wordt richtinggevend aangegeven in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Indien er reeds een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan bestaat, wordt de locatie richtinggevend aangegeven tijdens het afbakeningsproces van het betrokken stedelijk gebied. De concrete locatie wordt bestemd via een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

2 Specifieke beleidskaders met betrekking tot bedrijvigheid

2.1 Evaluatiecriteria voor de ontwikkelingsmogelijkheden van bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen

2.1.1 Doel van het beleidskader

Het komt de gemeenten toe om ontwikkelingsperspectieven te formuleren voor de bestaande bedrijven en economische activiteiten buiten de bedrijventerreinen. Gezien de sterke aanwezigheid van bedrijven buiten bedrijventerreinen in West-Vlaanderen en gezien de vraag vanuit de gemeenten, wordt een bovenlokaal kader aangereikt voor de beoordeling van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze bedrijven. Daartoe worden criteria opgegeven waar de bedrijven bij een evaluatie op getoetst moeten worden.

Voor de bestaande bedrijven van bovenlokaal niveau die zich situeren buiten bedrijventerreinen, worden de ontwikkelingsmogelijkheden bepaald en zo nodig ruimtelijke uitvoeringsplannen opgemaakt door de Provincie en het Vlaamse Gewest.

Dit specifieke beleidskader heft de bestaande richtlijnen³⁰ met betrekking tot het bepalen van de ontwikkelingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen niet op maar vult ze aan, meer bepaald met betrekking tot de evaluatie van bedrijf per bedrijf.

2.1.2 Criteria voor de evaluatie van bestaande bedrijven

A. Impact van een bedrijf als maatstaf

Elk bedrijf oefent een zekere impact uit op de omgeving. Deze impact heeft betrekking op drie domeinen, met name de ruimte, het milieu en het verkeer.

- Ruimtelijke impact: het ruimtebeslag ten opzichte van de omgeving (schaal van het gebouw en van het perceel ten opzichte van de omgevende bebouwing en bebouwde percelen); de landschappelijke impact van het bedrijf.
- Milieu-impact: de milieuhinder voor de omgeving door geluid, trillingen, straling, gassen, vloeistoffen, stof of andere vaste materie.
- Verkeersimpact: de invloed van het bedrijf op het verkeer en de leefbaarheid/veiligheid in de omgeving ten gevolge van transport van goederen, werknemers en bezoekers/klanten; de ontsluiting van het bedrijf.

De aard en de mate van de impact bepalen de ontwikkelingsmogelijkheden en de lokalisatie van het bedrijf. Door het ruimte- en tijdsgebonden karakter is dit moeilijk in normen vast te leggen of op alle vlakken eenduidig vast te stellen. Daarom worden criteria bepaald waarop bedrijven geëvalueerd dienen te worden.

B. Evaluatiecriteria

Volgens de drie domeinen die een impact uitoefenen op de omgeving, worden criteria voorgesteld. Het gaat hier om criteria die buiten de juridische situatie vallen.

Dit betekent bijvoorbeeld dat de situering van een bedrijf volgens de vigerende overheidsplannen hier niet als een criterium beschouwd wordt. Zo is de ligging in een juiste bestemmingszone niet bepalend voor de impact van een bedrijf op de omgeving.

Daarnaast zijn er ook sociaal- en bedrijfseconomische criteria die een rol spelen bij de beoordeling.

³⁰ De bepalingen in het RSV m.b.t. de ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen en de desbetreffende omzendbrieven. Daarin wordt een ruimtelijke afweging per bedrijf vooropgesteld. Het specifieke beleidskader geeft de toetsingscriteria aan om daarop in te gaan.

criterium	Positieve evaluatie
Ruimtelijke impact	
1. Ruimtebeslag, schaal van het bedrijf ten opzichte van de omgeving	De schaal van het bedrijf is in overeenstemming met de schaal van de omgeving: <ul style="list-style-type: none"> - de breedte, hoogte en diepte van het gebouw (of van de gebouwen) staan niet in schril contrast met de omgevende bebouwing; - de benutte perceelsoppervlakte van het bedrijf (voor o.a. gebouwen, opslag, oprit, parkeerruimte) is kleiner dan 5 000 m².
2. Situering in het landschap ³¹ en voorkomen van het bedrijf	<ul style="list-style-type: none"> - Het bedrijf is gesitueerd in door bebouwing versnipperd gebied. - Het bedrijf komt niet voor in natuuraandachtszones³² of natuurverbindingsgebieden. - Het bedrijf komt niet alleenstaand voor in een open-ruimte verbinding, op een structurerende reliëfcomponent of markante terreinovergang of in een gaaf landschap. Zo dit wel het geval is, dan is het landschappelijk voldoende geïntegreerd (door inplanting, materiaal- en kleurgebruik, vormgeving, adequate beplanting). - Het bedrijf werkt geen verdere versnippering van het agrarisch gebied in de hand.
3. Situering t.o.v. beschermde monumenten, landschappen en dorps gezichten, of bakens in het landschap	Het bedrijf doet geen afbreuk aan een beschermd monument, landschap, dorps- of stadsgezicht, of bakens in het landschap (geen visuele hinder).
4. Historiek van het ruimtegebruik	Het bedrijf ligt niet in de juiste bestemmingszone, maar is wel reeds opgestart vóór het bestaan van het ontwerp-gewestplan of heeft een bouwvergunning verkregen door de opvulregel of het minidecreet.
Milieu-impact	
6. Milieuhinder	Het bedrijf veroorzaakt geen milieuhinder voor de omgeving door straling, trillingen, gassen, vloeistoffen of vaste materie (geurhinder; lawaaihinder; stofhinder; of hinder door trillingen, straling, afval).
7. Openbare nutsvoorzieningen	Alle openbare nutsvoorzieningen noodzakelijk voor het bedrijf, zijn aanwezig.
Verkeersimpact	
8. Verkeershinder	Het bedrijf veroorzaakt geen verkeershinder door verkeer van personen of door vrachtvervoer; bv. geen ontsluiting via woonstraten die verkeersoverlast veroorzaakt.
9. Bereikbaarheid	De bereikbaarheid van de locatie sluit aan bij het bereikbaarheidsprofiel van het bedrijf: het bedrijf dient gesitueerd te zijn aan een bovenlokale weg of aan een voor het bedrijf goed uitgeruste lokale weg die er op korte afstand aansluiting mee maakt.
10. Clustergebonden karakter; afzetmarkt	De activiteit is gebonden aan de omgeving (clustergebonden karakter; toelevering, afzet).

³¹ Situatie volgens gebiedsindicaties of selecties aangegeven in ruimtelijke structuurplannen (natuurlijke structuur; landschappelijke structuur) indien deze (nog) niet voorkomen in ruimtelijke uitvoeringsplannen

³² Situatie volgens gebiedsindicaties of selecties aangegeven in ruimtelijke structuurplannen (natuurlijke structuur; landschappelijke structuur) indien deze (nog) niet voorkomen in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Met de situering in natuuraandachtszones wordt de ligging in de potentiële GEN, GENO of natuurverwevingsgebieden bedoeld. In afwachting worden de groengebieden, Vogelrichtlijn-, Habitatrichtlijn- en Ramsargebieden genomen.

11.	Ontsluiting door openbaar vervoer	Een grote onderneming is goed ontsloten op het openbaar vervoer of organiseert zelf collectief vervoer.
Sociaal- en bedrijfseconomische criteria		
12.	Investeringen	Het bedrijf verrichtte de laatste 5 à 10 jaar belangrijke investeringen waarvan de installaties of gebouwen moeilijk verplaatsbaar zijn.
13.	Productieproces	De technologie en organisatie van het productieproces is doordacht en/of eigentijds.
14.	Beschikbaarheid gebouwen	Er bevinden zich leegstaande gebouwen in de omgeving die ter beschikking staan van het bedrijf.
15.	Tewerkstelling	Het bedrijf heeft een belangrijke tewerkstelling en de tewerkstelling is de laatste 5 à 10 jaar sterk gegroeid.

2.1.3 Ruimtelijk beleid

Wanneer gemeenten de ontwikkelingsmogelijkheden van bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen bepalen, dan worden minstens de bovenstaande criteria per bedrijf geëvalueerd. De gemeenten kunnen deze criteria aanvullen en verfijnen.

Zowel in de stedelijke gebieden als in het buitengebied moet verweving maximaal worden nagestreefd: verweving de regel, scheiding de uitzondering. Om te besluiten tot het ter plaatse kunnen blijven ontwikkelen, moet het bedrijf voor de meeste criteria gunstig scoren. Indien het bedrijf globaal een negatieve impact heeft op de omgeving en het aannemelijk is dat dit in de toekomst zo zal blijven, dan moet het zich herlokaliseren. Het bedrijf hoort dan thuis op een lokaal of op een regionaal bedrijventerrein. Ook wanneer een bedrijf kleinschalig is en sterk wenst uit te breiden, dient direct tot herlokalisatie besloten te worden.

Als een bedrijf aantoont dat er omstandigheden veranderd zijn (bv. gewijzigde productiekennmerken, andere inrichting van het bedrijf), dan kan een nieuwe evaluatie van het bedrijf volgen.

2.2 Gemeentelijke behoefte aan lokale bedrijventerreinen

2.2.1 Doel van het beleidskader

Wanneer gemeenten nieuwe bedrijventerreinen willen aanleggen, dan moet de behoefte daaraan aangetoond worden. Voor lokale bedrijventerreinen komt dit aspect aan bod in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

Een lokaal bedrijventerrein wordt afgestemd op de plaatselijke behoefte aan bedrijven. Dit specifieke beleidskader geeft aan wat een dergelijke behoeftebepaling dient te omvatten. Dit moet in aanvulling gezien worden met de ontwikkelingsmogelijkheden voor lokale bedrijventerreinen zoals bepaald in de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur en in het RSV. In de begrippenlijst worden tevens enkele kenmerken genoemd van lokale bedrijventerreinen.

2.2.2 Criteria

Een gemeentelijke behoeftestudie voor lokale bedrijventerreinen dient minstens de volgende elementen te bevatten.

A. Analyse van het aanbod aan bedrijventerreinen

Situering van de bedrijventerreinen in de bestaande ruimtelijk-economische structuur

Evolutie van de ruimte voor bedrijvigheid

- Evolutie van de totale bedrijvigheid over de laatste 20 jaar (bijvoorbeeld op basis van kadastrale statistieken)
- Evolutie van de bestemde oppervlakte aan bedrijventerreinen over de laatste 20 jaar en specifiek sedert 1994

Analyse van de bestaande bedrijventerreinen

- Evolutie van de grondverkoop en van de bezettingsgraad van de recentste bedrijventerreinen of van de bedrijventerreinen waar nog een beschikbaar bouwrijp aanbod is
De bezettingsgraad betreft de verhouding tussen de ingenomen oppervlakte (door bedrijven en door infrastructuur buiten bedrijvigheid) en de bestemde oppervlakte
- Evaluatie van de bestaande bedrijventerreinen
Van de bestaande bestemmingen voor bedrijventerreinen volgens de vigerende plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt het aanbod onderzocht. Daarbij worden op zijn minst de volgende categorieën onderscheiden:
 - totale bestemde oppervlakte (= bruto-oppervlakte);
 - totale oppervlakte voor de bedrijven (= netto-oppervlakte);
 - oppervlakte ingenomen door bedrijven (= in eigendom van bedrijven);
 - oppervlakte ingenomen door infrastructuur buiten bedrijvigheid (wegen, openbaar domein);
 - beschikbaar bouwrijp aanbod: er kan een onderscheid gemaakt worden tussen wat in verkoop is of waarop een optie gevestigd is en wat nog volledig vrij is;
 - nog realiseerbaar aanbod: dit is de nog uit te rusten oppervlakte die al dan niet in eigendom is van de terreinbeheerder;
 - niet realiseerbare oppervlakte: er kan een onderscheid gemaakt worden tussen tijdelijk en definitief niet realiseerbaar.
- Effectiviteit van de ruimte-inname op bedrijventerreinen
Van de oppervlakte ingenomen door bedrijven wordt voor elk bedrijf de bezettingsgraad door de bestaande bebouwing bepaald (V/T-index).
Reserves of onbenutte terreinen van meer dan 2 500 m² die eigendom van een bedrijf zijn, worden afzonderlijk geïnventariseerd en geëvalueerd op de nuttigheid ervan voor het bedrijf.

Leegstaande en/of verwaarloosde gebouwen en terreinen

- Inventaris van de voorkomende leegstaande en/of verwaarloosde bedrijfsruimten: opname van adres met situering op kaart, oppervlakte en bestemming volgens plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen; bepaling van de ontwikkelingsmogelijkheden.
- Andere leegstaande gebouwen of onbenutte of braakliggende terreinen die in aanmerking kunnen komen voor economische activiteiten: idem (inventaris en ontwikkelingsmogelijkheden).

B. Raming van de behoefte aan nieuwe lokale bedrijventerreinen

Een behoefte-raming voor nieuwe lokale bedrijventerreinen, zowel naar kwantitatieve als kwalitatieve aspecten, kan op de volgende manieren gebeuren:

- ofwel op basis van extrapolatie van de verkoop van bedrijfsgrond (op basis van het gemiddelde over de laatste twintig jaar, of op basis van een relevante tienjarenperiode sedert 1980) voor nieuwe, uitbreidende en herlokalisierende bedrijven;
- ofwel op basis van kennis van de vraag naar bedrijfsgrond (bv. op basis van een enquête bij de aanwezige bedrijvigheid om gegevens over gewenste uitbreiding of herlokalisatie te kennen, gegevens van een terreinbeheerder).

C. Confrontatie tussen aanbod van en behoefte aan lokale bedrijventerreinen en beleidsbeslissing

Het aanbod van ruimte voor lokale bedrijvigheid wordt vergeleken met de behoefte. Hieruit kan de noodzaak blijken voor de ontwikkeling van een nieuw lokaal bedrijventerrein. Indien dit het geval is, worden voor het nieuwe lokaal bedrijventerrein de volgende elementen weergegeven:

- situering in de gewenste ruimtelijke structuur;
- ontsluiting en bereikbaarheid (ook voor openbaar vervoer);
- kenmerken van het bedrijventerrein zelf: oppervlakte, aard van de bedrijvigheid (soort activiteiten, gemiddelde perceelsgrootte, bouwverplichting, bezettingsgraad (V/T-index));
- haalbaarheid: aspecten vooral van technische en sociale aard (terreinkenmerken, te voorziene infrastructuur, te onteigenen woningen of gronden).

2.2.3 Ruimtelijk beleid

Wanneer de behoefte aangetoond wordt, kunnen lokale bedrijventerreinen worden aangelegd in de economische knooppunten geselecteerd in het RSV en in de hoofddorpen geselecteerd in het PRS-WV. Bij de hoofddorpen wordt een onderscheid gemaakt tussen structuurondersteunende, meervoudige, bedrijfsondersteunende en herlokalisatiehoofddorpen (zie 'Gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur')

De behoeftebeoordeling moet getoetst worden aan de indicatieve gegevens die voorkomen in het PRS-WV.

Het toebedeelde effectief pakket bedrijventerreinen in de economische knooppunten (zie 'Verdeling van bijkomende ruimte voor bedrijventerreinen', Informatief gedeelte) omvat zowel regionale als lokale bedrijventerreinen. Dit bevat tevens het pakket lokale bedrijventerreinen die kunnen voorkomen in de buitengebieddelen van de gemeenten die slechts voor een deel tot het stedelijk gebied zullen horen. Na afsplitsing van het pakket regionale bedrijventerreinen is de hoeveelheid voor lokale bedrijventerreinen bekend. Dit wordt dan vergeleken met de gemeentelijke behoefte aan lokale bedrijventerreinen. Indien er tekorten vastgesteld worden, dan kan het provinciaal reservepakket bedrijventerreinen in aanmerking komen (zie specifiek beleidskader 'Provinciaal reservepakket bedrijventerreinen').

2.3 Provinciaal reservepakket bedrijventerreinen

2.3.1 Doel van het beleidskader

In het verdelingsmechanisme voor nieuwe bedrijventerreinen (zie 'Verdeling van bijkomende ruimte voor bedrijventerreinen', Informatief gedeelte) werd een reservepakket afgezonderd dat kan inspelen op bijkomende economische dynamiek. Dit reservepakket kan zowel voor lokale als voor regionale bedrijventerreinen ingezet worden.

Het toebedeelde effectief pakket bedrijventerreinen in de economische knooppunten (zie 'Verdeling van bijkomende ruimte voor bedrijventerreinen', Informatief gedeelte) omvat zowel regionale als lokale bedrijventerreinen.

Dit specifieke beleidskader geeft aan wanneer het reservepakket bedrijventerreinen in aanmerking kan komen voor bijkomende gemeentelijke behoeften.

2.3.2 Criteria

Het reservepakket bedrijventerreinen kan in aanmerking komen wanneer een gemeentelijk aanbod van bedrijventerreinen ontoereikend is wegens de volgende redenen :

- de economische dynamiek is sterker dan verwacht;
- er is een extra ruimtevraag naar bedrijventerreinen: voor oprichting van een specifiek bedrijventerrein, voor opvang van herlokalisatie van zonevreemde bedrijven;
- de voorraad beschikbare bedrijventerreinen (bouwrijp en nog uit te rusten) raakt op en is kleiner dan de ijzeren voorraad.

Dit moet blijken uit een onderbouwing en argumentatie op het gemeentelijke niveau waarin de elementen van de gemeentelijke ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen tevens worden opgenomen (zie specifiek beleidskader 'Gemeentelijke behoefte aan bedrijventerreinen').

De ijzeren voorraad is de oppervlakte aan bedrijventerreinen die nodig is voor een goed functioneren van vraag en aanbod van bedrijventerreinen. Die wordt als volgt bepaald:

- voor regionale bedrijventerreinen: 3 x de gemiddelde jaarlijkse grondverkoop (berekend over een relevante 10-jarenperiode)
- voor lokale bedrijventerreinen: 2 x de gemiddelde jaarlijkse grondverkoop (berekend over een relevante tienjarenperiode).

2.3.3 Ruimtelijk beleid

Bij aansnijding van het provinciaal reservepakket bedrijventerreinen dienen zowel door de Provincie als door de gemeenten een aantal regels gerespecteerd te worden.

- Voor de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen is een verdeelsleutel bepaald op het Vlaamse niveau tussen de economische knooppunten en de gemeenten buiten de economische knooppunten (cf. vooropgestelde verhouding RSV). De Provincie bewaakt deze verhouding. Ze houdt periodiek een stand van zaken bij met betrekking tot de vooropgestelde verhouding waarbij tevens het provinciaal reservepakket apart wordt geëvalueerd³³.

³³Per 1/1/1999 was de stand van zaken als volgt:

	Oppervlakte (netto, in ha)				Verdeling totaal op 1/1/1999
	Beschikbaar aanbod 1994	Nieuw bestemd aanbod 1994-1999		Totaal	
		Totaal	waarvan uit reservepakket		
Economische knooppunten	599	926	314,5	1 525	89 %
- RSG (°)	432	359	68	791	
- KSG & SPEK (°)	167	567	246,5	734	
Gemeenten buitengebied	53	133	(3) 61	186	11 %
Totaal bestemd aanbod	652	1 059	375,5	(1) 1 711	100 %
Totaal nog te bestemmen		326	62,5	(2) 326	

(°) RSG = regionaalstedelijke gebieden,

KSG = kleinstedelijke gebieden, SPEK = specifieke economische knooppunten

(1) + (2) = 2 037 ha : ruimtebehoefte aan nieuwe bedrijventerreinen voor West-Vlaanderen 1994-2007

(3) Voor de gemeenten van het buitengebied werd het resultaat bekomen door vergelijking van de totaalcijfers van al deze gemeenten samen. Daardoor is het cijfer voorkomend in de kolom over het reservepakket voor deze categorie gemeenten wellicht onderschat

- Een gemeente die wil putten uit het provinciaal reservepakket bedrijventerreinen, toont deze behoefte aan. Daarbij wordt tevens een gemeentelijke ruimtebehoefte aan lokale bedrijventerreinen voorgelegd (zie specifiek beleidskader 'Gemeentelijke behoefte aan bedrijventerreinen'). Als het gaat om regionale bedrijventerreinen moeten dezelfde criteria van dit beleidskader geëvalueerd worden. Hoe dan ook zal de noodzaak ondubbelzinnig aangetoond moeten worden waarbij het zuinig en adequaat ruimtegebruik in het verleden en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente conform het PRS en het RSV een bepalende rol zal spelen.
- In gemeenten waar sedert het begin van de planperiode meer bestemd werd aan bedrijventerreinen dan het toebedeeld pakket aangaf, worden de bijkomende oppervlaktes reeds van het provinciaal reservepakket afgenomen.
- Door het voortschrijden van de planperiode is heel wat oppervlakte van het provinciaal reservepakket al bestemd. Daardoor is voor het verder aanwenden van het provinciaal reservepakket een bijkomend beleid noodzakelijk, afhankelijk van de twee scenario's:

'Scenario 1': conform het RSV en in afwachting van een mogelijke herziening ervan

Aangezien het provinciaal reservepakket volgens 'scenario 1' op datum van 1.1.1999 bijna volledig is aangesproken, zal in eerste instantie een schaarstebeleid gevoerd moeten worden.

- In gemeenten waar beperkt of nog niet werd geput uit het reservepakket zal er enkel een beperkt aanbodbeleid gevoerd kunnen worden.
- In de gemeenten waar reeds meer dan evenredig geput werd uit het reservepakket, is dus al een extra aanbodbeleid gevoerd; nog bijkomende ruimte voor bedrijvigheid kan er in principe alleen maar gerealiseerd worden in functie van uitbreidingen van bestaande bedrijven buiten bedrijventerreinen. Bij de ruimtelijk-economische visievorming van de economische knooppunten dient nagegaan te worden of reeds bestemde bedrijventerreinen die nog niet in gebruik zijn door bedrijvigheid (bv. niet ontsloten reserves) niet onttrokken kunnen worden van het aanbod.

'Scenario 2': bij een herziening van het RSV

Wanneer er meer oppervlakte op de ruimtebalans vrijkomt, zal het provinciaal reservepakket ook toenemen. Een billijke toewijzing daarvan aan de gemeenten moet evenwel steeds beoogd worden.

- In gemeenten waar beperkt of nog niet werd geput uit het reservepakket zal er een sterker aanbodbeleid gevoerd kunnen worden, conform de criteria zoals in 2.3.2 aangegeven.
- In de gemeenten waar reeds meer dan evenredig geput werd uit het reservepakket, blijft het hiervoor gestelde beleid van scenario 1 van kracht. Er werd immers al een extra aanbodbeleid gevoerd.

3 Specifieke beleidskaders met betrekking tot toerisme en recreatie

Met betrekking tot toerisme en recreatie worden twee beleidskaders weergegeven, met name voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten en voor strandconstructies. Buiten of na de goedkeuring van het PRS-WV, worden nog beleidskaders voorzien die betrekking hebben op andere toeristisch-recreatieve sport- en ontspanningsinfrastructuur zoals ruitersport, lawaaierige sporten.

3.1 Kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten

3.1.1 Doel van het beleidskader

Om recreatief medegebruik van het buitengebied mogelijk te maken worden bij de diverse soorten toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten de toelatingsnormen beschreven voor bijkomende bebouwing, naast de huidige regelgeving voor bebouwing in zones die niet bestemd zijn voor wonen of recreatie. In de gewenste ruimtelijke structuur wordt bepaald dat toeristisch-recreatieve ontwikkelingen mogelijk zijn volgens de bepalingen van dit kader:

3.1.2 Categorieën

Er wordt een overzicht gegeven van de mogelijke initiatieven voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten, waar vanuit het ruimtelijk beleid al dan niet bijkomende bebouwing of verbouwing kan worden toegelaten. Eerst moet een functionele categorisering duidelijk aangeven waar en op welke wijze een bepaalde activiteit voor toerisme en recreatie kan plaatsvinden. De gebiedsgerichte invulling van mogelijkheden van plattelandstoerisme wordt aangegeven in de bespreking van de deelruimten.

Functionele categorisering

- **actieve hoeve** = is een bewoonde hofstede met beroepslandbouwactiviteit waarbij een minimaal nettobedrijfsinkomen wordt gegeneerd van 200 000 BEF (4 957,87 EUR) op jaarbasis, gedurende de laatste vijf jaar.
- **niet-actieve hoeve** = is een bewoonde hofstede met landbouwactiviteit, die maximaal een nettobedrijfsinkomen genereert van 200 000 BEF (4 957,87 EUR) op jaarbasis of is een bewoonde hofstede waarbij de landbouwactiviteit volledig is stopgezet.
- **leegstaande hoeve** = is een hofstede met leegstaande woon- en bedrijfsgebouwen.
- **beschermde gebouwen/site (actief of leegstand)** = gebouwen en/of historische site die door toepassing van het decreet op landschappen, stads- en dorpsgezichten en monumenten beschermd zijn.
- **merkwaardige gebouwen** = gebouwen, die niet beschermd zijn, maar cultuurhistorische en sociaal-economische waarde voor het gebied hebben. Het gaat om kastelen, forten, kloosters, brouwerijen, molensites, industrieel erfgoed, scholen, militaire gebouwen. Of dergelijk gebouw, volgens de bovenvermelde opsomming, merkwaardig is moet aangegeven en onderbouwd worden in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

³⁴ In het kader van een verfijning van het nieuwe decreet, stelt de Boerenbond voor om het inkomen uit te drukken in bruto standaard saldo. In het overleg is er gekozen voor een zeer eenvoudig hanteerbare inkomensgrens.

Onder een functionele verbouwing wordt, in dit kader, begrepen:

- Het gaat om verbouwingen in functie van toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten zoals hierna beschreven staat.
- Het bestaande gebouw blijft minstens als basis behouden bij de verbouwing.
- De ingenomen grondoppervlakte van het uit te breiden gebouw kan om en bij met 5 % toenemen.
- De volumetoename in vergelijking met het bestaande gebouw kan met om en bij 5 % toenemen. Dit percentage wordt berekend en toegekend per gebouw.
- Het doel van de functionele verbouwing is enkel om het gebruikscomfort te verhogen (bv. installatie van modern sanitair; aanpassing van plafondhoogte en kroonlijsthoogte), de uitbreiding van oppervlakte en volume kan geen bijkomende verblijfsmogelijkheden creëren.
- De functionele verbouwing is een esthetisch en architecturale meerwaarde voor de bestaande gebouwen en/of site.
- De functionele verbouwing wordt gemotiveerd in een verantwoordingsnota bij de bouwaanvraag.
- De functionele verbouwing is niet van toepassing voor de soorten plattelandsactiviteiten, gelegen binnen geselecteerde kernen of overige woonconcentraties. De ontwikkelingsperspectieven voor deze plattelandsactiviteiten worden mee opgenomen in de gemeentelijke visie op de kern of overige woonconcentraties (binnen de principes van hogere structuurplannen).

Soorten (ruimtelijk relevante) plattelandsactiviteiten

- **kamers met toeristische dienstverlening:** is het voorzien van kamers binnen bestaande gebouwen die het tijdelijk verblijven van toeristen mogelijk maakt. Het aantal toegelaten couverts is afhankelijk van het aantal bedden. Functionele verbouwing wordt toegelaten.
- **huurvakantiewoningen:** is het voorzien van 'huurwoningen' binnen de bestaande bebouwing die het tijdelijk verblijven van toeristen mogelijk maakt met eigen mogelijkheden voor het bereiden van maaltijden. Permanente bewoning wordt uitgesloten. Functionele verbouwing wordt toegelaten.
- **jeugdkampen:** is het voorzien van de mogelijkheid voor een tentenkamp die het tijdelijk verblijven van jeugdgroepen en begeleiders mogelijk maakt en dit onder de randvoorwaarden:
 - met tijdelijkheid wordt bedoeld 75 dagen per jaar;
 - het gaat enkel om tenten;
 - er wordt gekampeerd door georganiseerde groepen kampeerders die onder toezicht van een of meer begeleiders staan;
 - het voorzien van een sanitair en gemeenschapsblok is verplicht.Functionele verbouwing wordt toegelaten.
- **jeugdlogies:** is het permanent voorzien van kamers en de nodige voorzieningen (gemeenschapsblok, lokaal) binnen de bestaande gebouwen, die het tijdelijk verblijven van jeugdgroepen en begeleiders mogelijk maakt. Een gemeenschapsblok is verplicht. Functionele verbouwing wordt toegelaten.
- **kamperen bij de boer:** is het tijdelijk ter beschikking stellen van een terrein dat kamperen mogelijk maakt voor maximaal 15 plaatsen en dit onder randvoorwaarden:
 - de camping sluit aan bij gebouwen van een actieve hoeve;
 - het voorzien van een sanitair blok is verplicht en het moet deel uitmaken van bestaande gebouwen;
 - de camping wordt landschappelijk geïntegreerd (bv. gebruik van groen);
 - het gaat enkel om tenten;
 - met tijdelijkheid wordt bedoeld 75 dagen tijdens de zomermaanden.Functionele verbouwing wordt toegelaten.
- **café/tearoom/restaurant:** publieke gelegenheden waar zowel dranken en maaltijden kunnen worden gebruikt.

- **laagdynamisch toeristisch attractiepunt:** is een culturele, historische, streekgebonden bezienswaardigheid die een aantrekkingskracht heeft voor toeristen en in die functie wordt ontwikkeld. In deze context gaat het om kleinschalige attractiepunten. Het mag geenszins gaan om een zelfstandige drankgelegenheid.

In dit voorstel worden er geen uitspraken gedaan over grootschalige bezienswaardigheden. Met laag-dynamisch wordt bedoeld dat de toegelaten functie in haar onmiddellijke omgeving slechts beperkte verandering teweegbrengt in de bestaande ruimtelijke structuur en in de sociaal-economische structuur.

Attractiepunten worden binnen bestaande gebouwen voorzien. Functionele verbouwingen worden toegelaten.

Een gebiedsgerichte invulling: (zie gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie)

- **provinciaal niveau** = volledig grondgebied van de provincie West-Vlaanderen;
- **toeristisch-recreatief netwerk Kust** = samenhangend toeristisch ruimtelijk beleid met een dynamisch karakter in de kustbadplaatsen en een complementair strikt toeristisch ruimtelijk beleid in het hinterland;
- **landelijke toeristisch-recreatieve netwerken** = landelijke gebieden waarbij een samenhangend ruimtelijk beleid van laagdynamische toeristische infrastructuur in combinatie met een zeer beperkte dynamische infrastructuur wordt gevoerd. Volgende landelijke, toeristisch-recreatieve netwerken werden geselecteerd: IJzerstreek, Heuvelstreek, Brugse streek.

3.1.3 Ruimtelijk beleid voor kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten

Ruimtelijk kader voor plattelandstoerisme

Functionele categorisering	Provinciaal	Toeristisch-recreatief netwerk Kust	Landelijke toeristisch-recreatieve netwerken
Actieve hoeve	<ul style="list-style-type: none"> · kamers met toeristische dienstverlening · jeugdkampen 	<ul style="list-style-type: none"> · kamers met toeristische dienstverlening · jeugdkampen · huurvakantiewoningen 	<ul style="list-style-type: none"> · kamers met toeristische dienstverlening · jeugdkampen · jeugdlogies · huurvakantiewoning · kamperen bij de boer
Niet-actieve hoeve		<p>Complementair aan activiteiten in de badplaatsen en in combinatie met het wonen van initiatiefnemers:</p> <ul style="list-style-type: none"> · toeristisch attractiepunt 	<ul style="list-style-type: none"> · kamers met toeristische dienstverlening · huurvakantiewoningen
Leegstaande hoeve		<p>Complementair aan badplaatsen en in combinatie met het wonen van initiatiefnemers:</p> <ul style="list-style-type: none"> · toeristisch attractiepunt 	<p>In combinatie met wonen van eigenaars :</p> <ul style="list-style-type: none"> · kamers met toeristische dienstverlening · huurvakantiewoningen <p>In combinatie met wonen van initiatiefnemers :</p> <ul style="list-style-type: none"> · toeristisch attractiepunt
Beschermde gebouwen/site	<ul style="list-style-type: none"> · jeugdlogies · huurvakantiewoningen · café/tearoom/restaurant · kamers met toeristische dienstverlening · toeristisch attractiepunt 	<ul style="list-style-type: none"> · jeugdlogies · huurvakantiewoningen · café/tearoom/restaurant · kamers met toeristische dienstverlening · toeristisch attractiepunt (café integraal) 	<ul style="list-style-type: none"> · jeugdlogies · huurvakantiewoningen · café/tearoom/restaurant · kamers met toeristisch-recreatieve dienstverlening · toeristisch attractiepunt
Merkwaardige gebouwen	<ul style="list-style-type: none"> · kamers met toeristische dienstverlening · jeugdlogies · huurvakantiewoningen · toeristisch attractiepunt 	<ul style="list-style-type: none"> · kamers met toeristische dienstverlening · jeugdlogies · huurvakantiewoningen · toeristisch attractiepunt in complementariteit met activiteiten in badplaats 	<ul style="list-style-type: none"> · kamers met toeristische dienstverlening · jeugdlogies · huurvakantiewoningen · toeristisch attractiepunt

Verandering van functionele categorisering met bestaande kleinschalige toeristisch-recreatieve activiteit

Bij verandering van een functionele categorisering van een gebouw, bij een bestaande toeristisch-recreatieve activiteit (bv. van actieve hoeve met toeristische activiteit naar een niet-actieve hoeve of leegstand, van een niet beschermd gebouw naar een beschermd gebouw), blijven de minimaal vergunde mogelijkheden behouden, zelfs wanneer de nieuwe functionele categorie deze mogelijkheden beperkt.

Dit principe en de toepassing van het ruimtelijk kader voor toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten met betrekking op bebouwing (tabel) kan eveneens gelden bij de opmaak van uitvoeringsplannen en/of verordeningen voor de op heden bestaande vergunde initiatieven.

3.1.4 Uitvoering van het ruimtelijk kader kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten

Bij uitvoering van het PRS-WV moeten er provinciale uitvoeringsplannen en/of verordeningen worden opgemaakt om het ruimtelijk kader voor plattelandstoerisme mogelijk te maken. Bij de opmaak van deze provinciale uitvoeringsplannen en/of verordeningen wordt de toeristische visie en het ruimtelijk beleid verder gebiedsgericht gespecificeerd na afweging met de natuurlijke en de agrarische structuur.

3.2 Strandconstructies

3.2.1 Doel van het beleidskader

Tot nog toe wordt voor het strand geen beleid bepaald. Dit kader beoogt een eenvormige aanpak voor het al dan niet toelaten van bebouwing op het strand. Dit kader wordt toegepast op de ruimtelijke visie van de deelruimte kust.

3.2.2 Categorieën

Functionele categorisering

- ***Onderscheid tijdelijk - permanent***

Tijdelijk is een periode van maximaal zeven maanden, zijnde van april t.e.m. oktober. In de resterende periode worden de uiterlijke kenmerken van de constructies verwijderd. Permanente constructies blijven het jaar rond staan.

- ***Onderscheid commercieel-recreatieve en openbaar toegankelijke nutsvoorzieningen***

Commercieel-recreatieve voorzieningen zijn bedoeld voor een zo breed mogelijk publiek en hebben betrekking op zachte recreatie. Er wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen voorzieningen ten dienste van een ruimer publiek (gezinscabines, horecazaken, terrassen) en voorzieningen ten dienste van een specifieke doelgroep (watersporters, strandsportbeoefenaars).

Openbaar toegankelijke nutsvoorzieningen zijn niet-commerciële diensten, die voor iedereen toegankelijk zijn, meestal zonder betaling (sanitair, douches, reddersposten, stranddienstencentra, infrastructuur van gemeenten).

- ***Onderscheid in schaalgrootte: grootschalig - kleinschalig***

Kleinschalige constructies hebben een geringe ruimtelijke impact op het strand. Grootschalige constructies daarentegen oefenen individueel een zekere ruimtelijke druk uit op het strand. Het onderscheid tussen klein- en grootschalige constructies wordt in overleg met de betrokken gemeente geoperationaliseerd op basis van de ruimtelijke draagkracht; d.w.z. rekening houdend met onderstaande criteria:

Ruimtelijke impact	
Ruimtebeslag, schaal van de constructie ten opzichte van de omgeving	de mate waarin de schaal van de constructie correspondeert met de schaal van de omgeving
Omgevingsimpact	
Milieuhinder	de activiteit ten gevolge van de constructie veroorzaakt hinder ten aanzien van de omgeving door belemmering van zichten, veiligheid voor andere strandgebruikers, afval enz.
Verkeersimpact	
Verkeersstromen	de mate waarin de activiteit verkeersstromen veroorzaakt door verkeer van personen of door vrachtvervoer (bv. aan- en afvoer van surfplanken)

Opdeling in zones

Volgens de aanliggende zone wordt een zonering gemaakt voor nieuwe, tijdelijke en permanente strandconstructies en te regulariseren constructies.

Voor de inplanting spelen volgende ruimtelijke elementen een rol: bebouwing, dijk, duinen en ontsluiting. Volgende zones komen voor:

Zone A: strand ter hoogte van een dijk met aanpalende aaneengesloten bebouwing

Zone B: strand ter hoogte van een dijk met aanpalende niet-aaneengesloten bebouwing (waaronder toeristisch-recreatieve verblijfsaccommodatie)

Zone C: strand ter hoogte van aanpalende niet-aaneengesloten bebouwing (waaronder toeristisch-recreatieve verblijfsaccommodatie) zonder dijk

Zone D: strand ter hoogte van gebieden met weinig of geen bebouwing (eventueel met dijk)

3.2.3 Ruimtelijk beleid voor strandconstructies

Zone A : dijk - aaneengesloten bebouwing

In deze zone kunnen commercieel-recreatieve voorzieningen voor een ruimer publiek en openbaar toegankelijke voorzieningen voorkomen op voorwaarde dat ze kleinschalig zijn en geen verkeer genereren. Tijdelijke constructies kunnen worden opgericht aanpalend aan de dijk of op de dijk, afhankelijk van het dijkttype (bv. al dan niet met rijweg). Permanente constructies worden geïntegreerd in de dijk. Een uitsprong boven het dijkniveau kan in zoverre dat het zicht vanop de dijk naar de zee niet wordt belemmerd en de uitsprong esthetisch verantwoord is.

Bij uitzondering kunnen permanente constructies op of naast de dijk (maximaal 15 meter ervan verwijderd) op voorwaarde dat het een constructie van openbaar nut betreft en waarbij het onmogelijk is om de constructie te integreren in de dijk.

Bijkomende voorschriften kunnen worden geformuleerd.

Zone B : dijk - niet aaneengesloten bebouwing

In deze zone kunnen tijdelijke en permanente constructies voor commercieel-recreatieve voorzieningen ten dienste van specifieke doelgroepen, alsook openbaar toegankelijke voorzieningen.

De constructies dienen enkel ter ondersteuning van sportactiviteiten op het strand en op zee. De constructies kunnen grootschaliger zijn dan in zone A maar zijn beperkt volgens de ruimtelijke draagkracht. Bijkomende activiteiten, zoals horeca, zijn uitgesloten tenzij ze geïntegreerd worden in de constructie en geen publieke functie vervullen. Verkeersgenererende constructies (bv. een surfclub) worden ontsloten via een openbare weg.

De constructies dienen gebundeld te worden en sluiten bij voorkeur aan bij bestaande bebouwing. Constructies van commercieel-recreatieve voorzieningen ten dienste van een ruimer publiek kunnen enkel tijdelijk worden opgericht. Ze dienen kleinschalig te zijn en aanpalend aan de dijk of op de dijk, afhankelijk van het dijkttype (bv. al dan niet met rijweg). Deze constructies kunnen slechts op voorwaarde dat het gaat om een bewaakte zone voor het baden. Horecazaken worden evenwel uitgesloten.

Bijkomende voorschriften kunnen geformuleerd worden.

Zone C: enkel niet-aaneengesloten bebouwing

Wanneer zone C grenst aan zone A gelden voor zone C dezelfde mogelijkheden voor zone B. Wanneer zone C grenst aan zone B gelden voor zone C dezelfde randvoorwaarden als voor zone D.

Zone D: zonder bebouwing (eventueel met dijk) of alleenstaande bebouwing

Er kunnen enkel nog tijdelijke constructies ten behoeve van reddingsdiensten een beperkt aantal (tijdelijke) gezinscabines voorkomen, op voorwaarde dat het gaat om een bewaakte zone voor het baden. Bijkomende voorschriften kunnen worden geformuleerd.

In het andere geval geldt in deze zone een volledig bouwverbod, zowel voor permanente als voor tijdelijke constructies. Het gaat in hoofdzaak om de open-ruimteverbinding zoals omschreven in de gewenste natuurlijke ruimtelijke structuur.

Uitzonderingen

Wegens het specifieke karakter van het strand van Bredene tot Vosseslag (De Haan) wordt een eigen beleidsvisie ontwikkeld binnen de gewenste ruimtelijke structuur van de kust.

Het specifieke karakter van dit strand wordt bepaald door de duinencomplexen en de afwezigheid van een dijk, terwijl dit stuk strand toch belangrijk is voor de achterliggende terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven.

Algemeen

- **Architectuur**

De constructie dient aan minimale architecturale kwaliteitsnormen te voldoen op het vlak van constructie, materiaal, esthetica. Permanente constructies moeten ook in het laagseizoen geïntegreerd voorkomen in de omgeving. Bij een bouwaanvraag voor een permanente constructie is het gewenst een preadvies in te bouwen van een bevoegde provinciale commissie.

- **Verankering/opbouw**

De permanente constructies dienen als niet-definitief te zijn geconcipieerd (de materialen zijn licht en de constructie is niet onomkeerbaar verankerd in de grond; na verwijdering van de constructie is het strand met een minimum aan inspanning hersteld in de oorspronkelijke toestand).

3.2.4 Opmaak van een provinciaal uitvoeringsplan/verordening

Het ruimtelijk beleid en de afbakening van de zones dient juridisch vertaald te worden via een provinciaal uitvoeringsplan en/of verordening, in overleg met de gemeenten en het Vlaamse Gewest.

3.3 Terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven

3.3.1 Doel van het beleidskader

Dit kader beoogt een eenvormige aanpak bij het al dan niet toelaten van uitbreidingen van bestaande terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven en voor nieuwe terreinen.

Hierbij wordt rekening gehouden met de huidige bestemmingen en de gewenste ruimtelijke structuur van het desbetreffend gebied zoals bepaald is in de verschillende gewenste deelstructuren en deelruimten.

3.3.2 Uitgangspunten van het beleidskader

De ruimtelijke afweging vertrekt vanuit de indeling in drie groepen:

- gebieden die zonder verdere afweging uitgesloten worden voor terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven;
- uitbreidingen van terreinen die niet worden opgenomen wegens een bepaalde reden;
- gebieden waarvoor de uitbreiding van terreinen of de inrichting van nieuwe terreinen verder wordt afgewogen.

Voor de uitbreiding van bestaande terreinen of voor de inplanting van nieuwe terreinen wordt nagegaan in hoeverre (de uitbreiding van) het terrein in overeenstemming is met de goede ruimtelijk ordening en verenigbaar is met de omgeving. Daarvoor wordt (de uitbreiding van) het terrein getoetst aan ruimtelijke afwegingscriteria, volgens onderstaand afwegingsmodel.

Groep 1: gebieden die zonder verdere afweging uitgesloten worden voor terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven

1. terreinen gelegen in beschermde duingebieden en voor het duingebied belangrijke landbouwgebieden (aangeduid door het Duinendecreet)³⁵

2. terreinen gelegen in een reservatiestrook, aangegeven in gewestplannen of in ruimtelijke uitvoeringsplannen, overeenkomstig de bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen m.b.t. geselecteerde hoofdweg, primaire weg, hoofdwaterweg, hoofdspoorweg of hoofdtransportleiding.

Groep 2: terreinen die niet opgenomen worden in dit voorstel Ruimtelijk Uitvoeringsplan

terreinen die binnen de zones bestemd voor verblijfsrecreatie nog ruimte vrij en in eigendom hebben om de zonevreemde staanplaatsen te herlokalisieren.

Groep 3: terreinen die verder moeten worden afgewogen

Zie schema op volgende pagina

³⁵ Decreten van 14 juli 1993, 21 december 1994 en 29 november 1995 houdende maatregelen tot bescherming van de kustduinen.

Stap I: afweging volgens huidige bestemming op het gewestplan of op een provinciaal of gewestelijk ruimtelijke uitvoeringsplan

Huidige bestemming ³⁶	Afwegingscriteria	Verdere afweging
Blok 1 : de uitbreiding/de aanleg van een terrein is gelegen in:		
1.1 natuurgebieden 1.2 natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten 1.3 groengebieden (of bosgebieden)		de uitbreiding/de aanleg van een terrein komt niet in aanmerking wegens: <ul style="list-style-type: none"> • de gewestplanbestemming • de bestaande of potentieel te ontwikkelen natuurwaarden in het kader van de gewenste ruimtelijke structuur
1.4 luchtvaartterreinen		de uitbreiding/de aanleg van een terrein komt niet in aanmerking wegens: <ul style="list-style-type: none"> • de gewestplanbestemming • de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van betrokken luchtvaartterrein
Blok 2 : de uitbreiding/de aanleg van een terrein is gelegen in:		
1.5 woongebieden, woonuitbreidingsgebieden, woongebieden met landelijk karakter		Verdere afweging in stap 2
1.6 militaire domeinen 1.7 reservatiestrook niet in het RSV geselecteerd 1.8 toeristisch recreatiepark 1.9 gebieden voor dagrecreatie 1.10 agrarisch gebieden - landschappelijk waardevolle agrarisch gebieden	het is gelegen buiten <ul style="list-style-type: none"> • een riviervallei structurerend op Vlaams niveau • een boscomplex structurerend op Vlaams niveau • een aaneengesloten landbouwgebied structurerend op Vlaams niveau 	Indien positief op alle afwegingscriteria gebeurt er een verdere afweging in stap 2. In de andere gevallen komt de uitbreiding/de aanleg van een terrein niet in aanmerking in het kader van de gewenste ruimtelijke structuur op Vlaams niveau.

Riviervallei structurerend op Vlaams niveau: Die zijn nog niet concreet bekend. Daarom wordt, in het kader van dit voorstel RUP, aangenomen deze gebieden die in het OPRS-WV worden aangeduid binnen de hypothese van natuur-aandachtszone rond de Leie-Mandelvallei, de IJzer-Handzamevallei en de Scheldevallei.

Boscomplex structurerend op Vlaams niveau: Die zijn nog niet concreet bekend. Daarom wordt, in het kader van dit voorstel RUP, aangenomen deze gebieden die in het OPRS-WV worden aangeduid binnen de hypothese van natuuraandachtszone rond de West-Vlaamse Heuvels, Bulskampveld tot Merkenveld, Wijnendalebos, Koekelaarse Staatsbossen, Houthulstbos, Helleketelbos tot St.-Sixtusabdij en Spitaelbossen-Tiegemberg.

Aaneengesloten landbouwgebied structurerend op Vlaams niveau: Die zijn nog niet concreet bekend. Daarom wordt, in het kader van dit voorstel RUP, aangenomen delen van deze gebieden die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen aangeduid als belangrijkste gebieden van de agrarische structuur: het westelijk deel van West-Vlaanderen, de polders, de omgeving van Tielt, de leemgedeelten van het Schelde-Leie-interfluvium.

³⁶ Bestemmingen die niet worden vermeld, worden naargelang de situatie geëvalueerd en opgenomen bij blok 1 of 2.

Stap 2: afweging op basis van de uitgangspunten van het Ontwerp Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

Afwegingscriteria: de uitbreiding/de aanleg van een terrein:

- 2.1 veroorzaakt geen versnippering van landschappelijk waardevolle gebieden op provinciaal niveau
Indien alle criteria positief zijn, komt de uitbreiding/de aanleg van een terrein in aanmerking.
- 2.2 veroorzaakt geen versnippering van aaneengesloten landbouwgebied op provinciaal niveau
Indien één of twee afwegingscriteria negatief scoren, komt de uitbreiding/
- 2.3 is gelegen binnen het stedelijk gebied of het is kerngebonden ingeplant (volgens de selectie van het OPRS-WV) de aanleg van een terrein in aanmerking op voorwaarde dat de criteria niet van doorslaggevend aard zijn en er onderbouwing is
- 2.4 ligt aanpalend of in de onmiddellijke omgeving van één of meerdere andere terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven vanuit de gewenste ruimtelijke structuur.
- 2.5 is niet hinderlijk voor de kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling van openluchtrecreatieve groene domeinen (selectie oprs-wv) In de andere gevallen komt de uitbreiding/de aanleg van een terrein niet in aanmerking.

Verdere afweging

Indien alle criteria positief zijn, komt de uitbreiding/de aanleg van een terrein in aanmerking.

Indien één of twee afwegingscriteria negatief scoren, komt de uitbreiding/de aanleg van een terrein in aanmerking op voorwaarde dat de criteria niet van doorslaggevend aard zijn en er onderbouwing is vanuit de gewenste ruimtelijke structuur.

In de andere gevallen komt de uitbreiding/de aanleg van een terrein niet in aanmerking.

Landschappelijk waardevolle gebieden op provinciaal niveau: Hieronder wordt, in het kader van dit voorstel RUP, aangenomen delen van deze gebieden die in het OPRS-WV als open-ruimteverbindingen, gave landschappen en markante terreinovergangen worden aangeduid, volgens de gewenste landschappelijke structuur van het OPRS-WV. Dit om de belangrijke natuurlijke waarden in deze markante terreinovergangen en wegens hun rol in de overgangen van strand naar duinen naar polders. Ook gebieden die in het gewestplan als parkzone of als toeristisch-recreatief parkgebied (TRP) worden aangeduid, behoren tot de landschappelijk waardevolle gebieden op provinciaal niveau.

Aaneengesloten landbouwgebied op provinciaal niveau: Hieronder wordt, in het kader van dit voorstel RUP, aangenomen de open-ruimteverbindingen en de bovenlokale bouwvrije zones van de gewenste agrarische structuur. De bovenlokale bouwvrije zones moeten nog afgebakend worden, daarom gaat in dit kader enkel bijzondere aandacht uit naar de polderruimten, de Heuvel-IJzerruimte en het Interfluvium, waar mogelijk bouwvrije zones kunnen worden afgebakend.

³⁷ RSV, Richtinggevend deel, blz. 392.



4. Specifiek beleidskader met betrekking tot landschap

4.1 Windturbines

4.1.1 Doel voor het beleidskader

De Provincie ondersteunt de inplanting van windturbines in het kader van een duurzaam energiegebruik
De Provincie ondersteunt een beleid gericht op hernieuwbare energiebronnen (i.c. windenergie) aansluitend op het fundamentele uitgangspunt van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling zoals geformuleerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het komt er bijgevolg op neer de vraag naar locaties voor windturbines te verzoenen met de eisen van een kwaliteitsvolle ruimtelijke ordening. Dit beleidskader is opgesteld om provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen te maken ter afbakening van windparken. Het dient ook als toetsingsinstrument voor gemeentelijke initiatieven.

4.1.2 Uitgangshouding

Een duurzaam ruimtegebruik met de landschappelijke structuur als uitgangspunt

Conform de basisdoelstellingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen moeten windturbines geconcentreerd worden om verdere versnippering van de ruimte tegen te gaan. De inplanting moet passen binnen een duurzaam ruimtegebruik (zuinigheidsprincipe) waarbij rekening wordt gehouden met de kwetsbaarheid en de draagkracht van het gebied. De voorkeur gaat dan ook uit naar het realiseren van clustering, veeleer dan een verspreide inplanting van verschillende individuele turbines (wildgroei moet te allen tijde worden vermeden). Er wordt naar gestreefd bijkomende negatieve, storende visuele druk of impact op een gebied of locatie zoveel mogelijk te vermijden of te minimaliseren.

4.1.3 Afwegingscriteria

A. Algemene criteria

Concentratie in samenhang met stedelijke gebieden, woonkernen, overige woonconcentraties en de poorten
De concentratie van windturbines moet gebeuren in samenhang met stedelijke gebieden, woonkernen, overige woonconcentraties en de poorten³⁸ waarbij de schaal van de inplanting dient te gebeuren in relatie met het niveau van de kern.

Bundeling met overige infrastructuren

- Het is aangewezen te streven naar een zo groot mogelijke ruimtelijke bundeling met andere infrastructuren. Dit kan met bedrijventerreinen, bepaalde gemeenschapsvoorzieningen, grootschalige recreatieve infrastructuur en lijninfrastructuur (wegen, spoorwegen, waterwegen,...).
- De gebundelde inplanting van windturbines moet steeds per gebied worden afgewogen. Het principe van bundeling dient het behoud van de nog resterende open ruimte mee te ondersteunen. Indien verenigbaar met de overige principes is het aangewezen initiatieven zoveel mogelijk te concentreren in de locaties met een hoge windpotentie volgens het Windplan Vlaanderen³⁹.

Streven naar een plaatsdeling

Ook het principe van de plaatsdeling (site sharing) moet zoveel mogelijk worden nagestreefd. Dit betekent een bundeling met andere grootschalige inplantingen zoals gsm-zendmasten, hoogspanningspylonen en bruggen.

³⁸ Cf. RSV p. 456: zeehaven en luchthaven Oostende, zeehaven Zeebrugge.

³⁹ VUB-ODE - Vlaams Gewest, Windplan Vlaanderen, 2000: inventarisatie van de beschikbare ruimte met hoge potenties voor windenergie in Vlaanderen (zowel ruimtelijk, technisch als economisch).

Afweging t.o.v. gebieden met belang voor natuurlijke structuur en voor grondgebonden landbouw-productiestructuur

Ruimtelijke versnippering, geluidsstoring en barrièrevorming (o.a. t.a.v. vogels) als gevolg van een inplanting van windturbines kunnen leiden tot een verstoring van het ruimtelijk functioneren van de natuurlijke en de agrarische structuur. Een verslechtering van de gebieden met een hoog belang voor landbouw en natuur moet te allen tijde worden tegengegaan.

Afweging t.o.v. het landschap met respect voor de cultuurhistorische waarde, de schaal en de draagkracht van het gebied

Ten aanzien van het landschap kunnen windturbines ingepast worden in het bestaande landschapsbeeld en zo een meerwaarde vormen (landschaps-opbouw). Bij inplanting kan de aanwezigheid en leesbaarheid van bestaande infrastructuur versterkt en geaccentueerd worden en zo bijdragen tot nieuwe landschappelijke kwaliteiten.

De aanwezigheid van relictten⁴⁰ zoals gave landschappen, lijnrelictten en puntrelictten en de traditionele landschapskenmerken (bv. landschapstypologie) zijn bepalend voor de locatiekeuze van de windturbines. In de omgeving van deze elementen met een belangrijke cultuurhistorische waarde moet bij de inplanting zeer omzichtig tewerkgegaan worden. Hierbij moet worden vermeden dat de windturbines de cultuurhistorische informatie van het landschap gaan domineren. In de nabijheid van ankerplaatsen kunnen geen windturbines ingeplant worden.

Afstemming met en respect voor de schaal en de draagkracht (cf. visueel-ruimtelijke waarde) van het landschap is prioritair. Hierbij is het van belang dat een evenwichtig beeld tot stand komt van de windturbines in het landschap. Effecten op de omgeving dienen dan ook zoveel mogelijk op voorhand te worden ingecalculereerd (cf. ontwerpend onderzoek m.b.t. de landschappelijke invloed).

B. Specifieke criteria bij de inplanting van windturbines

De inplanting van windparken moet na afweging van bovenstaande criteria aan volgende elementen tegemoet komen:

- streven naar een maximaal rendement indien verzoenbaar met de schaal en draagkracht van het landschap;
- aandacht voor materiaal, kleur, vormgeving en plaatsing van bijbehorende constructies;
- ontwerpend onderzoek van de inplanting in het landschap met als doel waar én hoe in het betrokken landschap de nieuwe windturbines kunnen leiden tot nieuwe kwaliteiten in het landschap; streven naar een doordachte inplanting, de opstelling moet vanuit verschillende standplaatsen een sterk beeld vormen (geen diffuse beleving van het windpark);
- de verhouding masthoogte/rotordiameter is bepalender dan de absolute hoogte van de turbine; bij voorkeur turbines waarbij masthoogte = min. 1,2 x rotordiameter;
- bij voorkeur langzaam draaiende wieken;
- streven naar een gelijke hoogte en type van de turbines in een park;
- omwille van de veiligheid, visuele impact, geluid en schaduwwerking moeten naargelang de omvang en de grootte van de turbines de nodige afstandsregels worden gerespecteerd.

4.1.4 Taakstelling gemeenten

De mogelijkheid van een beperkt aantal inplantingen moet worden bekeken op gemeentelijk niveau. Een eerste globale visie moet worden uitgewerkt in het gemeentelijk structuurplan en daarna in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Deze inplantingen moeten in een ruime landschappelijke context worden begrepen waarbij een toetsing aan bovenstaande criteria gebeurt. De inplanting en energieopbrengst moet gekoppeld zijn aan de bedrijfsuitrusting⁴¹ of passen binnen de ruimtelijk ecologische en energievriendelijke opties van een gemeente.

⁴⁰ AROHM Monumenten en Landschappen - RUG, Atlas van de relictten van de traditionele landschappen in de provincie West-Vlaanderen, 1998

⁴¹ vanuit landbouw, bedrijvigheid of industrie

Begrippenlijst

Deze lijst verduidelijkt bepaalde begrippen.

De begrippen met een asterisk (*) zijn begrippen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) die in het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen (PRS-WV) dezelfde betekenis hebben als in het RSV en die daaruit zijn overgenomen.

De begrippen met een dubbele asterisk (**) zijn begrippen van het RSV die in het PRS-WV een meer specifieke betekenis krijgen (bv. verduidelijking, nuancering).

Enkele veel gebruikte afkortingen:

GEN: Grote eenheid natuur (zie begrippenlijst)

GENO: Grote eenheid natuur in ontwikkeling (zie begrippenlijst)

PRS-WV: Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

RSV: Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Aanbodbeleid

Beleid waarbij de ontwikkeling van bepaalde maatschappelijke activiteiten gestimuleerd wordt door een aanbod van ruimten met een bepaalde bestemming. Zo wordt bij de afbakening van de stedelijke gebieden ruimte aangeduid met de bestemming 'wonen' of 'bedrijvigheid' om in de behoeften aan woningen en bedrijventerreinen te voorzien.

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.

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.

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 bedrijvenzone*

Een agrarische bedrijvenzone is een bedrijventerrein dat uitsluitend bestemd is voor de inplanting van nieuwe grondloze agrarische bedrijven. Agrarische bedrijvenzones worden afgebakend binnen de gebieden van de agrarische structuur en maken bijgevolg geen deel uit van de oppervlakte aan bijkomende lokale en regionale bedrijventerreinen en bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

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.

Agro-industriële bedrijvigheid

Bedrijvigheid gericht op toelevering van landbouwgrondstoffen noodzakelijk voor de landbouw (bv. veevoederfabriek) of bedrijvigheid gericht op de verwerking van landbouwproducten (bv. diepvriesgroentebedrijf) afkomstig van de beroepslandbouwactiviteiten in de regio (cf. bedrijventerrein voor agro-industrie).

As-lijn

Busverbinding van het streekvervoer die steden en gemeenten onderling verbindt.

Automobiliteit, autoverkeer

Alle gemotoriseerd verkeer over de weg (personenwagens, vrachtwagens, autobussen, motorfietsen vanaf klasse B, landbouw- en graafmachines).

Baken*

Bakens zijn visuele blikvangers die dikwijls fungeren als oriënteringspunten in het landschap.

Bedrijfsondersteunend hoofddorp

Kern in het buitengebied met een lokale verzorgende rol. Een lokaal bedrijventerrein kan er voorzien worden. Bijkomende woonegelegenheden zijn mogelijk zoals bij een woonkern.

Bedrijventerrein

Terrein bestemd voor de vestiging van bedrijven die niet verweven worden met andere maatschappelijke activiteiten. Hierna worden enkele kenmerken gegeven die in aanvulling moeten gezien worden met de ontwikkelingsperspectieven voor bedrijventerreinen zoals bepaald in het RSV.

Het onderscheid tussen een lokaal en een regionaal bedrijventerrein wordt gemaakt op basis van drie soorten van impact, namelijk ruimtelijke impact, milieu-impact en verkeersimpact.

Enkele kenmerken van nieuwe lokale bedrijventerreinen**

- ruimtelijk:
 - percelen: bij een oppervlakte van netto 5 ha moeten minimaal 20 bedrijfspercelen voorzien worden, waarbij het individuele bedrijfsperceel ten hoogste 5 000 m² kan bedragen. Een uitzondering wat het aantal bedrijfspercelen betreft is mogelijk voor bedrijventerreinen waar herlokalisierende bedrijven terecht komen (bedrijven waarvan hun uitbreidingsvraag niet via plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen toegestaan wordt en die dus genoodzaakt zijn om te herlokalisieren);
 - oppervlakte: ca. 5 ha;
 - ligging: aansluitend bij de kern of een bestaand bedrijventerrein; enkel mogelijk in hoofddorpen en economische knooppunten;
- milieu: bedrijven zonder 'milieubelastend' karakter (cf. Vlarem-wetgeving);
- verkeer:
 - ontsluiting via een gemeentelijke verzamelweg rechtstreeks op een primaire of secundaire weg;
 - weinig verkeersgenererende bedrijven.

Enkele kenmerken van nieuwe regionale bedrijventerreinen**

- ruimtelijk:
 - percelen in hoofdzaak > 5 000 m², tenzij voor milieubelastende of sterk verkeersgenererende kleinere bedrijven;
 - ligging: uitsluitend in (af te bakenen) stedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten;
 - voor specifieke regionale bedrijventerreinen (bv. kantoor- en dienstzones, kleinhandelszones) kunnen bijkomende ruimtelijke criteria bepaald worden;
- milieu:
 - er kunnen specifieke soorten regionale bedrijventerreinen aangelegd worden voor diverse soorten bedrijvigheid met verschillen in milieubelastend karakter (bv. zone voor afvalverwerkingen recycling, gemengd regionaal bedrijventerrein); bepaalde soorten bedrijvigheid kunnen worden uitgesloten op bepaalde specifieke bedrijventerreinen (bv. geen mestverwerking op een gemengd regionaal bedrijventerrein);
- verkeer:
 - ontsluiting in principe rechtstreeks via een primaire of secundaire weg;
 - voor bedrijven met een sterk verkeersgenererend karakter kunnen specifieke bedrijventerreinen aangelegd worden (bv. transport- en distributiezone).

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.

Beginnend huishouden

Elk nieuw gevormd gezin, onder welke vorm ook ontstaan (zoals door huwelijk, door echtscheiding, jongeren die het ouderlijk huis verlaten) en ongeacht het aantal gezinsleden (alleenstaanden, tweepersoonsgezinnen) en leeftijd.

Beleidscategorie*

Zie ruimtelijke beleidscategorie.

Bereikbaarheid*

Bereikbaarheid is de relatieve kwaliteitsmaat van een gebied die de gewogen reisweerstand naar al de erop betrokken overige gebieden weergeeft. Anders gesteld is bereikbaarheid het gemak waarmee een plaats of een voorziening kan worden bereikt.

Bereikbaarheidsprofiel*

Het bereikbaarheidsprofiel van een locatie is het geheel van kenmerken van die locatie m.b.t. haar bereikbaarheid: de ligging t.o.v. grote bevolkingsconcentraties, afstand tot internationale luchthaven of halte van openbaar vervoer, congestiegevoeligheid enz.

Beroepslandbouw*

Beroepslandbouw is de beroepsmatige landbouwbedrijfsvoering : het voortbrengen (kweken) van planten en/of dieren in hoofd- of nevenberoep.

Bewegingsrecreatie

Een vorm van recreatie waarbij zich verplaatsen als ontspannende activiteit wordt gezien. Voorbeelden zijn fietsen, paardrijden en varen.

Bewoner van een gebied

Persoon die daadwerkelijk continu verblijft in dat gebied.

Bimodaal

Het verkeer van twee vervoerswijzen samen beschouwend (zie ook vervoersmodus, multimodaal): bij voorbeeld met de wagen en de trein.

Bindend gedeelte

Het bindend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan bevat de bindende bepalingen*.

Bindende bepaling**

De bindende bepalingen van een ruimtelijk structuurplan zijn de spil tussen de gewenste ruimtelijke structuur uit het richtinggevend gedeelte en de realisatie ervan. De bindende bepalingen moeten een dwingend karakter geven aan de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan via uitvoerende instrumenten. De bindende bepalingen van het PRS-WV zijn bindend voor de Provincie West-Vlaanderen en de gemeenten op haar grondgebied en voor de instellingen die eronder ressorteren.

Bouwwrije zone**

Het begrip 'bouwwrije zone' wordt in het RSV beperkt tot gebieden van de agrarische structuur. In het PRS-VVV kunnen dit tevens gebieden zijn die deel uitmaken van de natuurlijke en landschappelijke ruimtelijke structuur. Er wordt geen enkele vorm van bijkomende bebouwing toegestaan, om aldus de ontwikkelingsmogelijkheden van de grondgebonden agrarische functies te garanderen en/of om een beleid rond integraal waterbeheer en een beleid rond het vrijwaren van structurerende landschapselementen en -componenten te voeren. Ze zijn zo te selecteren en af te bakenen dat er geen bestaande landbouwbedrijfszetels of andere bebouwing in worden opgenomen. Hierop kan een uitzondering gemaakt worden in het kader van het integraal waterbeheer.

Bovenlokale bedrijvigheid

Bedrijvigheid die voorkomt op een regionaal bedrijventerrein (zie bedrijventerrein), op een bedrijventerrein voor historisch gegroeide bedrijven (zie aldaar) of op een zeehavengebied (zie aldaar).

Buitengebied*

Het buitengebied is - op het niveau van Vlaanderen bekeken - het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt en waar een buitengebiedbeleid wordt gevoerd. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen. Buitengebied is aldus een beleidsmatig begrip.

Bundeling*

Cf. gedeconcentreerde bundeling

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 langetermijnperspectief, uitgegaan van de gewenste (hoofd)functie van de weg.

Cluster

Streekgebonden concentratie van economisch aan elkaar gerelateerde ondernemingen rond een bepaalde productie-activiteit. Zowel binnenlandse als buitenlandse ondernemingen kunnen hierbij betrokken zijn. In West-Vlaanderen zijn er reeds clusters ontstaan rond verwerking van landbouwproducten (agro-industrie), textielnijverheid, houtnijverheid, metaalnijverheid, communicatietechnologie, woninginterieur en kunststofnijverheid.

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 groepen van personen worden vervoerd.

Complexen van natuur

Gebieden met een intrinsiek ecologische waarde die intern een grote samenhang vertonen en waar tussen sterke ecologische relaties bestaan. Ze zijn gekoppeld aan het fysisch systeem en kunnen bestaan uit bossen, poldergraslanden en duinen.

Congestie*

Congestie is de toestand waarbij de verkeersintensiteit op een bepaald wegvak de capaciteit overschrijdt.

Cuesta

Heuvelrug met één steile flank en één zwak aflopende helling

Dagtoerisme en dagrecreatie*

Dagtoerisme en dagrecreatie staan voor het geheel van activiteiten dat buiten de onmiddellijke omgeving van de woning plaatsvindt en waarmee geen overnachting gepaard gaat.

Deelruimte

Een deelruimte is een onderdeel van de provincie dat zich onderscheidt van andere delen door eigen kenmerken, potenties en knelpunten en waarin een samenhangend ruimtelijk beleid gevoerd wordt dat verschillend is van andere deelruimten. Het is dus een ruimtelijk beleidsmatig begrip.

Deelstructuur

Een samenhangend geheel van ruimtelijke elementen en componenten, bekeken vanuit een naar ruimtegebruik specifieke invalshoek (een thema zoals toerisme en recreatie). Rond deze elementen en componenten wordt dan ook een specifiek ruimtelijk beleid gevoerd. Het is dus een ruimtelijk beleidsmatig begrip.

Distributie

Distributie betreft de bedrijfsactiviteit die goederen verdeelt, in hoofdzaak van de producent (of een tussenschakel) naar de verkoper. Kleinhandel wordt niet begrepen onder distributie. Zie transport- en distributiezone.

Doorstroming

Stroom van het doorgaand verkeer; d.w.z. verkeer waarvan de herkomst of de bestemming niet plaatselijk is.

Doortocht*

Een doortocht is een weg ingericht als doortocht of op basis van het doortochtenconcept. Het is een weg met een verbindingsfunctie waarvan de inrichting ter hoogte van de passage van een woonkern is ingericht met prioriteit voor verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de woonkern. Dergelijke inrichting bestaat bijvoorbeeld uit met een verlaagde ontwerpsnelheid uitgewerkt gemengde verkeersafwikkeling, beveiligde oversteekplaatsen, pleinvorming, bijzondere stedenbouwkundige vormgeving, eenheid in vormgeving en materiaalgebruik, begroening enz. en is specifiek voor de ruimtelijke kenmerken van de woonkern.

Doortrekkersterrein/residentieel woonwagenterrein*

Doortrekkersterreinen en residentiële woonwagenterreinen zijn terreinen uitgerust voor niet-permanent verblijf van woonwagenbewoners en rondtrekkende gezinnen.

Draagkracht van de ruimte*

De draagkracht van de ruimte is het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden.

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. Het 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 van bovenlokaal belang**

Lijnvormige elementen met natuurverbindingsfunctie die van belang zijn wegens de ecologische waarde (migreren van fauna en flora), de grootte en de ligging ten opzichte van de natuuraandachtszones. Ze kunnen in het landschap scherp afgebakend worden. Dijken, vaarten, kanalen en spoorwegbeddingen behoren tot deze infrastructuur.

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.

Eigen groei

De toename van het aantal huishoudens binnen een bepaalde entiteit, zonder dat de migratiesaldi in rekening worden gebracht.

Eigen woningbehoefte

De behoefte aan woongelegenheden die voorziet in de huisvesting van de eigen groei.

Endogene ontwikkeling

Economische ontwikkeling op basis van de eigen sociaal-economische groeikrachten van een streek (zoals ondernemersinitiatief, kwaliteit van de factor arbeid, valorisatie van de research)

Erffunctie*

De erffunctie is de functie die het wegvak vervult t.a.v. de langs de weg gelegen percelen, van gebouwen en van de activiteiten die er plaats vinden. Het verkeer dat zijn herkomst of bestemming heeft in het beschouwde wegvak wordt tot de erffunctie gerekend.

Flankerend beleid*

Flankerend beleid is beleid dat het vooropgestelde beleid ondersteunt. Het flankerend beleid bij het locatiebeleid, bestaat bijvoorbeeld onder meer uit een stringent en gebiedsgericht parkeerbeleid en uit het uitwerken van bedrijfsvervoerplannen.

FRICTIELEEGSTAND*

De frictieleegstand is de leegstand die noodzakelijk is om de woningmarkt naar behoren te doen functioneren.

Functionele lijn

Ontsluitende busverbinding van het streekvervoer.

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 waar de kenmerken van traditionele landschappen nog uitgesproken aanwezig zijn. De landschapskenmerken zijn hierbij in een recente periode grotendeels behouden en ingrepen hebben bijgevolg geen afbreuk gedaan aan het traditionele karakter.

Gabariet*

Het gabariet van een waterweg is de maat voor de maximale scheepstonnenmaat waarvoor de waterweg is uitgerust.

Gebiedsgericht beleid*

Gebiedsgericht beleid is beleid dat zich richt op de ruimtelijke kenmerken van een bepaald gebied.

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.

Gemeentewegen

Wegen beheerd door de gemeentelijke overheid.

Geo-economische ligging

Ligging ten opzichte van regio's met een sterke economische betekenis.

Gescheiden verkeersafwikkeling*

Gescheiden verkeersafwikkeling houdt in dat de verschillende vervoerswijzen gescheiden van elkaar verlopen, bijvoorbeeld een vrijliggend fietspad naast een primaire weg.

Gewestweg*

Openbare weg die beheerd wordt door het Vlaamse Gewest.

Groene vinger

Langwerpige open ruimte, al dan niet bebost, die penetreert in sterk bebouwde of versnipperd bebouwde ruimte

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 (GEN)*

Een grote eenheid natuur is een aaneengesloten gebied:

- waar de natuurfunctie bovengeschild is aan de andere functies en natuur als hoofdgebruiker voorkomt;
- waar momenteel een overwegend hoge biologische waarde en een hoge toekomstwaarde zijn;
- waar de biologische waarde kan toenemen door aangepast natuurbeheer;
- 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 (GENO)*

Een grote eenheid natuur in ontwikkeling is een aaneengesloten gebied:

- waar de natuurfunctie bovengeschild is aan de andere functies en waar de natuur als hoofdgebruiker voorkomt;

- waar momenteel een geringe biologische waarde of een sterk versnipperde natuur met hoge biologische waarde en een hoge toekomstwaarde bestaat;
 - waar op basis van de kenmerken van het fysisch systeem de potentie bestaat om te evolueren naar een grote eenheid natuur;
 - waar de biologische waarde kan toenemen door middel van duidelijke veranderingen in het grondgebruik en/of het beheer waarbij natuurtechnische milieubouw noodzakelijk kan zijn;
 - waar op termijn een secundaire kern kan gevormd worden of een bestaande kern versterkt kan worden die de duurzame instandhouding van ecotopen kan garanderen.
- Een grote eenheid natuur in ontwikkeling is aldus een beleidsmatig begrip.

Herlokalisatiehoofddorp

Kern in het buitengebied met een lokale verzorgende rol. Een lokaal bedrijventerrein kan er voorzien worden, enkel voor herlokalisatie van bedrijven uit de kern en omgeving. Bijkomende woongelegenheden zijn mogelijk zoals bij een woonkern.

Historisch gegroeid bedrijf*

Zie bedrijventerrein voor historisch gegroeid bedrijf.

Hoevetoerisme*

Hoevetoerisme is de vorm van toerisme die geïntegreerd is in een actief agrarisch bedrijf. Zie ook plattelandstoerisme.

Hoger wegennet

Verzamelwoord voor alle wegen in het RSV op het Vlaamse niveau geselecteerd (hoofdwegen, primaire wegen I en II).

Hogere gronden

Hogere gronden zijn reliëfophogingen die zich sterk profileren in het landschap. Ze vormen een onderdeel van het fysisch systeem. Heuvels, heuvelruggen, plateaus en cuesta's zijn voorbeelden van hogere gronden.

Hoofddorp**

Een hoofddorp is een woonkern die minstens over een bepaalde uitrustingsgraad beschikt. In het PRS-WV worden vijf types van hoofddorpen onderscheiden: structuurondersteunende, kust-, eenvoudige, bedrijfsondersteunende en herlokalisatiehoofddorpen (zie aldaar).

Hoofdnet voor elektriciteitsleidingen*

De elektriciteitsleidingen met een spanning van 150 kV en meer worden beschouwd als het hoofdnet.

Hoofdspoorwegennet*

Het hoofdspoorwegennet is het spoorwegennet voor personen en goederen dat naast de (inter)nationale verbindende functie, de groot- en regionaalstedelijke gebieden verbindt en de poorten ontsluit. Het is het spoorwegennet dat bij prioriteit verbeterd wordt en dat wordt uitgebreid om de vooropgestelde ruimtelijke en mobiliteitsdoelstellingen te halen.

Hoofdtransportleiding*

De hoofdtransportleidingen zijn de boven- en ondergrondse transportleidingen die structuurbepalend zijn op Vlaams niveau. Tot de hoofdtransportleidingen behoren:

- de (inter)nationale transitleidingen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest;
- de transportleidingen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest die een rechtstreekse verbinding vormen met de internationale transitleidingen;
- de transportleidingen die de poorten, de economische knooppunten en de economische netwerken onderling verbinden.

Hoofdwaterwegennet*

Het hoofdwaterwegennet is het waterwegennet dat - naast de (inter)nationale verbindende functie - de zeehavens, het economisch netwerk van het Albertkanaal en de overige economische knooppunten met watergebonden economische activiteiten ontsluit.

Hoofdwegennet*

Het hoofdwegennet is het wegennet waar de nadruk eenzijdig op de (inter)nationale verbindingfunctie ligt. Hoofdweg is aldus een beleidsbegrip.

Hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur*

Onder hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur wordt die infrastructuur verstaan die, wegens 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 van de aard en de inrichting van de infrastructuur van de toeristisch-recreatieve activiteiten zelf, een bepaalde infrastructuur op de ene plaats laag- en op de andere plaats veeleer hoog-dynamisch genoemd kan worden. Het is onmogelijk algemeen geldende kwantitatieve normen te definiëren die het onderscheid maken tussen hoog- en laagdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur.

Inbreiding*

Inbreiding is de functionele of morfologische verdichting van het bebouwde weefsel.

Individuele zonevreemde woning

Is een zonevreemde woning die niet behoort tot een woonkorrel.

Integraal waterbeheer*

Integraal waterbeheer is het beheer dat ervoor zorgt dat het watersysteem voldoet aan alle functies (toevoer, afvoer, vervoer, ecologisch functioneren, drinkwater enz.). 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.

Intermodaliteit

Overschakelingsmogelijkheid tussen twee of meer vervoersmodi, bij verplaatsingen.

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 langeafstandsvervoer (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.

Inwoner van een gebied

Persoon die gedomicilieerd is in dat gebied. De inwoners van een gemeente zijn al diegenen die er gedomicilieerd zijn, de inwoners van West-Vlaanderen zijn alle gedomicilieerden van deze provincie.

Juridisch bestaande effectieve bouwgronden

Dit zijn bestaande kavels langs uitgeruste openbare wegen waarbij een stedenbouwkundige vergunning voor het bouwen van één of meerdere woongelegenheden onmiddellijk afgeleverd kan worden.

Kamstructuur

Kamvormige verkeersstructuur bestaande uit een hogere weg die de basis vormt en toevoer/afvoerwegen die daaraan verbonden zijn en de tanden vormen.

Kern van het buitengebied*

De beleidscategorie 'kernen van het buitengebied' bestaat uit de hoofddorpen en de woonkernen. In de kernen van het buitengebied wordt, in toepassing van het principe 'gedeconcentreerde bundeling', de ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot het wonen en de verzorgende activiteiten geconcentreerd. Deze dynamiek moet op de schaal en op het tempo van het buitengebied worden gehouden. De specifieke eigenheid van het wonen en werken in het buitengebied moet erkend en in relatie gebracht worden met het duurzaam functioneren van de agrarische en de natuurlijke structuur. Kwantitatief wordt hiervoor het aantal nieuw te bouwen woongelegenheden in de kernen van het buitengebied beperkt tot maximaal 40 % van het totaal.

Kernversterkend beleid*

Kernversterkend beleid is het beleid dat vooropgesteld wordt voor de kernen van het buitengebied met het oog op de kwalitatieve versterking en vernieuwing van de kernen en het ruimtelijk functioneren ervan. Het kernversterkend beleid is noodzakelijk om de uitbreiding en uitwaaiing van kernen tegen te gaan. Het kernversterkend beleid houdt maatregelen in voor een attractieve woonfunctie, een gedifferentieerde woningvoorraad, het behoud van de economische dynamiek, het behoud van de voorzieningen, de leefbaarheid, de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het algemeen.

Kleine landschapselementen*

De kleine landschapselementen zijn de strook-, lijn- en puntvormige elementen in het landschap.

Kleine natuurgebieden

Kleine natuurgebieden zijn kleinschalige geïsoleerde natuureenheden die niet behoren tot een natuur-aandachtszone. Door hun onderlinge samenhang bezitten ze een verbindingsfunctie en hebben ze een bovenlokale waarde.

Kleinhandel**

Elke vorm van commerciële activiteit met verkoopoppervlakte die zich in hoofdzaak richt op de particuliere eindverbruiker. Het gaat hier om activiteiten met verkoop als hoofdfunctie zoals dit het geval is in winkels, baanwinkels, grootwinkelbedrijven, discounts, grootwarenhuizen, shoppingcentra die zich sociaal-economisch onderscheiden door het aangeboden assortiment en de vorm van beheer.

Kleinhandelsgroep

Groepering van kleinhandelszaken. Ze kunnen geconcentreerd voorkomen (bv. op een zone) of veeleer langgerekt aan een weg (zie kleinhandelslint).

Kleinhandelslint

Langwerpige groepering van kleinhandelszaken langs een weg. In West-Vlaanderen bevinden zich meestal nog andere activiteiten tussen de kleinhandelszaken, zoals woningen en bedrijven.

Kleinhandelszone*

Een kleinhandelszone is een specifiek regionaal bedrijventerrein dat uitsluitend wordt voorbehouden voor kleinhandelsbedrijvigheden.

Kleinschalige toeristisch-recreatieve plattelandsactiviteiten

Activiteiten zoals toeristisch verblijf, horecabezoek of bezoek aan attracties die het functioneren van de bestaande ruimtelijke en sociaal-economische structuur niet storen.

Knooppunt regionaal openbaar vervoer

Kwalitatief ingerichte halteplaats met overstapmogelijkheden naar andere lijnen van het regionaal vervoer en/of overstapmogelijkheden naar andere vervoersniveaus en vervoersmodi.

Kusthoofddorp

Kern in het buitengebied ondersteunend voor kusttoerisme. Aanbod van aan toerisme verbonden bovenlokale voorzieningen is er mogelijk. Bijkomende woongelegenheden zijn mogelijk zoals bij een structuurondersteunend hoofddorp (zie aldaar). Lokale bedrijvigheid kan er enkel in verwevenheid met wonen.

Laagdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur*

Onder laagdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur wordt verstaan de infrastructuur die wegens haar intrinsieke aard, in haar onmiddellijke omgeving veeleer 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 van de aard en de inrichting van de infrastructuur van de toeristisch-recreatieve activiteiten zelf, een bepaalde infrastructuur op de ene plaats laag- en op de andere plaats veeleer hoogdynamisch genoemd kan worden. Het is onmogelijk algemeen geldende kwantitatieve normen te definiëren die het onderscheid maken tussen hoog- en laagdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur.

Landbouwconcentratiegebied

Gebied waar een specifieke productie van de landbouw voor een groot deel gelokaliseerd is. Zo is in West-Vlaanderen de Middenruimte een concentratiegebied van grondloze veehouderijen (bv. intensieve varkensteelt).

Landbouwspecialisatiegebied

Gebied waar een specifieke productie van de landbouw een sterke betekenis heeft binnen het geheel van de landbouwactiviteiten in dat gebied.

Landinrichting**

Landinrichting behelst een geïntegreerde en planmatige aanpak van de inrichting van landelijke gebieden. Gebieden worden door maatregelen die uitgaan van de bevoegde overheden gevrijwaard, geherwaardeerd en geschikt gemaakt conform de wetgeving. Landinrichting is in principe van toepassing op de open ruimte maar kan een doorwerking kennen in de stedelijke gebieden.

Landschapseenheden

Landschapseenheden zijn gebieden met een specifieke landschappelijke structuur. Deze structuur wordt onder andere bepaald door een percelerings-, vegetatie- en nederzettingspatroon.

Landschapselementen en -componenten

Dit zijn visueel waarneembare objecten of verschijnselen in het landschap. Ze bestaan uit reliëfcomponenten, lineaire elementen, markante terreinovergangen en bakens. Ze doorkruisen de landschapseenheden en kunnen apart randvoorwaarden opleggen.

Lijninfrastructuur*

Lijninfrastructuur is het geheel van verkeersinfrastructuur en haar omgeving bedoeld voor verkeer en vervoer van mensen, goederen en berichten. Het omvat autowegen, waterwegen, spoorwegen, luchthavens, pijpleidingen, elektriciteitsleidingen en infrastructuur t.b.v. telecommunicatie.

Lint*

Een lint is een van de beleidscategorieën voor het voeren van een gedifferentieerd ruimtelijk beleid t.a.v. de nederzettingsstructuur van het buitengebied. In dit beleid worden volgende categorieën onderscheiden: kernen (hoofddorp en woonkern), lint, verspreide bebouwing en bebouwd perifeer landschap. Een lint is een bebouwde omgeving aan één of aan beide zijden van een straat met een typische lineaire structuur en die niet als woonkern is geselecteerd.

Lintbebouwing*

Lintbebouwing is een nederzettingsvorm die bestaat uit vrijwel aaneengesloten bebouwing, bestaande uit alleenstaande gezinswoningen en/of bedrijfsgebouwen langs wegen, waarbij achterliggende gronden onbebouwd blijven. Het begrip lintbebouwing heeft geen beleidsmatige betekenis.

Locatiebeleid*

Het locatiebeleid is het beleid dat erop gericht is nieuwe verkeersgenererende activiteiten te voorzien op die locaties waar de capaciteit en kwaliteit van het vervoerssysteem (langzaam verkeer inbegrepen) dit toelaten. Met locatiebeleid wordt aldus het mobiliteitsprofiel van de activiteit afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.

Lokaal bedrijventerrein

Zie bedrijventerrein

Lokaal/bovenlokaal

Lokaal betekent op de schaal van de plaatselijke kern. Bij bovenlokaal gaat het om meerdere kernen of stedelijke gebieden.

Lokaal woonplan

Dit is een gemeentelijke beleidsvisie over het wonen in de gemeente. Naast een analyse van de bestaande toestand worden doelstellingen geformuleerd voor specifieke gebieden en doelgroepen, die geconcretiseerd worden in een actieprogramma.

Maas(wijde)*

Een maas is het kleinste, gesloten onderdeel van een netwerk. De maaswijde is de afstand tussen parallelle voorzieningen in een netwerk.

Markante terreinovergang*

Een markante terreinovergang vormt de overgang tussen twee duidelijk verschillende landschappen. Dikwijls gaat de overgang gepaard met een verschil in bodemgebruik of parcelering.

Meervoudig hoofddorp

Geheel van kernen die samen de rol van structuurondersteunend hoofddorp vervullen (zie 'structuurondersteunend hoofddorp'). Een aantal kernen specialiseren zich op een functie op niveau van het meervoudig hoofddorp, naast de bestaande functies die zich in iedere kern kunnen ontwikkelen op het niveau van de kern. Deze ontwikkelingsperspectieven worden aangegeven in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan.

Mobiliteitsbeleid*

Het mobiliteitsbeleid is het beleid dat zich richt op het geheel van de mobiliteitsproblematiek. Het mobiliteitsbeleid omvat:

- de maatregelen gericht op het al dan niet voldoen aan de behoefte aan verplaatsingen (mobiliteitsvraag);
- de maatregelen gericht op het aanbieden van verplaatsingsmogelijkheden (mobiliteitsaanbod);
- het beheer van de feitelijke verkeersdeelname en omgevingseffecten (mobiliteitsbeheer).

Mobiliteitsprofiel*

Het mobiliteitsprofiel van een activiteit is het geheel van kenmerken van die activiteit m.b.t. mobiliteitsaspecten: de totale verplaatsingsbehoefte, de noodzaak van persoonlijke contacten tussen werknemers, afstand tot grondstoffen, klanten enz.

Multimodaal verkeers- en vervoersmodel*

Multimodale verkeers- en vervoersmodellen zijn modellen waarin de structuur en de kenmerken van de lijninfrastructuur op een geautomatiseerde wijze geëvalueerd worden vanuit verkeers- en vervoersoogpunt op het niveau van een gedefinieerd gebied (bv. provincie, Vlaanderen). De verkeers- en vervoersmodellen richten zich naar de selectie en op de ontwikkelingsperspectieven voor de lijninfrastructuren. Zowel de weginfrastructuur als de infrastructuur van het openbaar vervoer zijn in dit model geïntegreerd. De multimodale verkeers- en vervoersmodellen hebben aldus een beleidsondersteunende en beleidsvoorbereidende rol.

Multimodaal

Het verkeer van verschillende vervoerswijzen samen beschouwend (zie ook vervoersmodus, bimodaal).

Na- en 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.

Nadere uitwerking van stedelijke netwerken*

De nadere uitwerking van stedelijke netwerken bestaat uit het opbouwen van een ruimtelijk beleidskader voor afstemming en samenwerking tussen de stedelijke gebieden onderling alsook met het buitengebied in het stedelijk netwerk. De nadere uitwerking is een invulling van het ruimtelijk principe van gedeconcentreerde bundeling.

Natuuraandachtszone

Een natuuraandachtszone is een samenhangende zone waarbinnen het Vlaamse niveau de grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling en de natuurverwevingsgebieden nog moet afbakenen. De Provincie heeft de taak deze gebieden te verbinden met natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang. Andere activiteiten zoals beroepslandbouw blijven mogelijk.

Natuurlijk netwerk

Het natuurlijk netwerk is het samenhangend geheel van vlakvormige elementen zoals complexen van natuur (zie aldaar) en lijnvormige elementen zoals rivier- en beekvalleien, sommige dijken en sommige spoorwegbeddingen.

Natuurverbindingsgebied**

Natuurverbindingsgebieden zijn de ruimten waar de rol en de inrichting grotendeels bepaald wordt door de natuurverbindingsfunctie. Het gaat om ruimten die groter zijn dan enkel de elementen die voor die natuurverbinding (zullen) zorgen.

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.

Natuurverwevingsgebied*

Een natuurverwevingsgebied is een aaneengesloten gebied:

- waar de functies landbouw, bosbouw en natuur nevenschikt zijn en andere functies ondergeschikt zijn en waar landbouw, bosbouw en natuur gedifferentieerd voorkomen;
- waar de biologische waarde kan toenemen door middel van randvoorwaarden met betrekking tot het bestaande grondgebruik, waar het bestaande grondgebruik gegarandeerd kan blijven;
- waar een duurzame instandhouding van specifieke ecotopen kan worden gegarandeerd.

Natuurverwevingsgebied is een beleidsmatig begrip.

Nederzettingsstructuur*

De nederzettingsstructuur is het patroon dat gevormd wordt door het geheel van alle bebouwingsvormen in een bepaald gebied. De nederzettingsstructuur van het buitengebied wordt beleidsmatig geoperationaliseerd door de beleidscategorieën: de kernen (woonkernen en hoofddorpen, de gehuchten en linten, de verspreide bebouwing en de perifeer bebouwde landschappen).

Nieuw landschap

Een nieuw landschap is een landschap dat door recente (sedert de Tweede Wereldoorlog) grootschalige ingrepen een sterk gewijzigde ruimtelijke structuur verkregen heeft. Hierbij zijn landschapkenmerken in een 'tabula rasa'-stijl gewist en vervangen door nieuwe.

Omgevingsrecreatie

Het geheel van gedragingen die men in zijn vrije tijd vrijwillig onderneemt of ondergaat in de eigen ruime woonomgeving, waarvan wordt verondersteld dat ze primair gericht zijn op ontspanning als belevingsactiviteit.

Omgevingsrecreatieve voorzieningen

Voorzieningen die worden opgericht voor omgevingsrecreatie, zoals restaurants, speeltuinen, aangelegde wandel- en fietspaden.

Omrijfactor*

De omrijfactor is de verhouding tussen de werkelijk afgelegde afstand over de weg tussen herkomst en bestemming en de afstand in vogelvlucht tussen dezelfde herkomst en bestemming.

Ontsluiting

Bereikbaarheid van kernen, vestigingen, percelen.

Ontwikkelingsperspectief*

Een ontwikkelingsperspectief geeft aan welke mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkeling (kwalitatief en kwantitatief) worden geboden voor een bepaald ruimtegebruik of activiteit. Een ontwikkelingsperspectief kan onder meer bestaan uit: inrichtingsprincipes, ruimtelijke randvoorwaarden voor het ruimtegebruik, taakstellingen, kwantitatieve opties enz.

Open ruimte

Gebied waar de niet-bebouwde ruimte overweegt. De bestaande ruimtelijke structuur van de open ruimte wordt in hoofdzaak bepaald door de natuurlijke structuur, de agrarische structuur en de bosstructuur. Ook de nederzettingsstructuur en de infrastructuur zijn structuurbepalend voor de open ruimte; elementen van de bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen. Andere functies en activiteiten (bv. toeristische en recreatieve activiteiten, gemeenschaps- en nutsvoorzieningen) kunnen in bepaalde gebieden van de open ruimte belangrijk zijn, maar worden niet als structurerend voor de open ruimte beschouwd.

Openbaar domein

Het openbaar (of publiek) domein is elk terrein in openbaar (of publiek) beheer en met een openbare functie. Voorbeelden zijn straten, pleinen en parken.

Openbare ruimte**

De openbare ruimte is elke ruimte in haar volle waarneembaarheid met een openbare functie. Het beheer ervan kan zowel publiek (bv. straten en pleinen met inbegrip van de waarneembare omgeving) als privaat zijn (bv. winkelgalerij)

Openluchtrecreatieve verblijven

- Tenten, caravans, mobilhomes, kampeerauto's of iedere andere verblijfsvorm die niet onderworpen is om als vaste woonplaats te dienen of die niet als dusdanig worden gebruikt en waarvoor geen (bouw) vergunning overeenkomstig artikel 42 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996, is vereist.
- Chalets, bungalows, huisjes, paviljoenen of iedere andere verblijfsvorm die niet ontworpen is om als vaste woonplaats te dienen of die niet als dusdanig worden gebruikt en waarvoor een (bouw) vergunning overeenkomstig artikel 42 van het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996, is vereist.

Open-ruimteverbindingen**

Open-ruimteverbindingen zijn niet of weinig bebouwde gebieden in de nabijheid van sterk bebouwde omgevingen. Ze vrijwaren de continuïteit van de open ruimte en versterken de herkenbaarheid van de bebouwde structuren. Ze worden afgebakend als bouwvrije zones in ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Overige woonconcentratie

Nederzetting die in het PRS-WV niet geselecteerd is als hoofddorp of woonkern.

Over-recreatie*

Over-recreatie van een gebied houdt in dat de recreatieactiviteit de ruimtelijke draagkracht van het gebied overschrijdt, met als gevolg een verlies aan ruimtelijke kwaliteit en degeneratie van de structuurkenmerken van het gebied.

Pensioeninwijking

Inwijking door gepensioneerden die gepaard gaat met domiciliëring in de gemeente waar ingeweken wordt.

Periode, planperiode

Een periode is een tijdsinterval en wordt uitgedrukt in jaren. Wanneer er geen exacte data (dagen en maanden) weergegeven worden of wanneer een periode dus genoemd wordt van het ene tot het andere jaar, dan wordt bedoeld vanaf 1 januari van dat ene tot 1 januari van dat andere jaar (en dus niet 31 december). Bv. 'van 1994 tot 2007' of 'tussen 1994 en 2007' betekent van 1 januari 1994 tot 1 januari 2007.

Plannen van aanleg*

De plannen van aanleg worden in de wet op de stedenbouw (decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996) omschreven; bedoeld zijn het gewestplan, het algemeen plan van aanleg (A.P.A.) en het bijzonder plan van aanleg (B.P.A.).

Plattelandstoerisme

Plattelandstoerisme is een geheel van op ontspanning gerichte activiteiten op het platteland. Het gaat hierbij zowel om zachtere vormen zoals fietsen, wandelen, paardrijden als het voorzien van (kleinschalige) accommodaties voor het verblijven en kleinschalige attracties (bijvoorbeeld musea). De mogelijkheden van plattelandstoerisme in landelijke toeristische netwerken beperken zich tot de bestaande gebouwen, buiten de kernen. Enkel een functionele verbouwing is mogelijk. Dit betekent dat de fysieke structuur niet wijzigt en aldus ook geen verdere versnippering veroorzaakt van de agrarische structuur. Een goede ruimtelijke ordening en uitvoeringsbepalingen van een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan met betrekking tot verblijfsaccommodatie, moeten ervoor zorgen dat er in de toekomst geen zonevreemde activiteiten ontstaan.

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 het vanuit ruimtelijk oogpunt wenselijk is de ontwikkeling en de verdichting te stimuleren omwille van:

- de aanwezigheid van hoogwaardige ontsluitings- en verbindingfunctie (water-, weg-, spoor-, pijp-leiding, telematica-infrastructuur);
- de omgevingskwaliteiten (met name stedelijkheid in de stationsomgevingen), de infrastructuren in de zeehavens (kaaimuren, kranen, opslagruimtes, logistiek enz.), de hoogwaardige luchthaven infrastructuur en luchthavengebonden functies (hotels, businesspark enz.);
- de draagkracht van de omgeving zowel op milieuhygiënisch als op ruimtelijk vlak.

Poorten zijn aldus een beleidsmatig begrip.

Provinciewegen

Openbare wegen beheerd door de provinciale overheid.

Radiaalstructuur/rasterstructuur

Concepten van wegenstructuren volgens een radiaal (straalsgewijs) patroon of volgens een rasterpatroon.

Recreatie

Omvat alle vormen van gedrag die primair gericht zijn op de eigen ontspanning en plaatsvinden in de vrije tijd (tijd die resteert na de verplichte fysiologische en maatschappelijke activiteiten). Deze activiteiten kunnen plaatsvinden binnen of buiten de eigen woonomgeving.

Recreatief medegebruik

Een vorm van recreatie waarbij het landschap wordt benut voor recreatieve doeleinden als informele recreatieruimte en waarbij de gegevenheden van het landschap als recreatieve voorziening fungeren.

Recreatieve routestructuren

Een netwerk van lokale routes die recreatief gebruikt worden. Deze routestructuren kunnen gedeeltelijk samenvallen met lijnelementen geselecteerd op provinciaal niveau.

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 enz.).

Verder: zie bedrijventerrein.

Regionaal spoorwegennet*

Het regionaal spoorwegennet is het spoorwegennet voor goederen- en personenvervoer buiten het hoofdspoorwegennet. Dit spoorwegennet wordt niet beschouwd als structuurbepalende lijninfrastructuur voor Vlaanderen, wat niet wegneemt dat de afzonderlijke lijninfrastructuren van dit net, op regionaal of lokaal niveau ruimtelijk structuurbepalend kunnen zijn.

Regionale woningmarkt

Een gebied dat ontstaat wanneer vraag en aanbod van woningen en bouwgronden in een kern of gemeente structureel beïnvloed worden door vraag en aanbod in andere kernen. Deze kernen liggen verder dan aangrenzende (deel)gemeenten. Een regionale woningmarkt ontwikkelt zich omdat de werkplaats niet meer bepalend is voor migraties en wegens specifieke woonomstandigheden en -mogelijkheden.

Regularisatie

Het door een bestemmingswijziging stedenbouwkundig aanvaardbaar worden van een bedrijf (bv. bestemmingswijziging gewestplan voor een bedrijf dat voorheen in agrarisch gebied gesitueerd was en door een nieuw plan in industriegebied gesitueerd is).

Relictzones

Dit zijn gebieden waar de kenmerken van de traditionele landschappen nog gaaf en herkenbaar zijn.

Richtinggevend gedeelte**

Het richtinggevend gedeelte van een ruimtelijk structuurplan 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. Het richtinggevend gedeelte van het ruimtelijk structuurplan is dat deel waarvan door de overheid slechts bij gemotiveerde beslissing afgeweken kan worden.

Rondweg*

Een rondweg is een weg die wordt aangelegd omheen een kern. Een rondweg wordt aangelegd omdat het probleem van verkeersleefbaarheid in de kern op de bestaande wegen niet door inrichting alleen opgelost kan worden. Door de rondweg worden de straten in de kern ontlast.

Ruimtebalans**

De ruimtebalans is de confrontatie van ruimtebehoefte en ruimteaanbod voor de economische activiteiten.

Ruimtelijk samenhangend geheel*

Een ruimtelijk samenhangend geheel wordt gekenmerkt door een eigen verschijningsvorm en structuur, die vaak verschillend zijn van de verschijningsvorm en/of de structuur van het omliggende. Door deze eigenheid of identiteit is het ruimtelijk samenhangend geheel duidelijk lokaliseerbaar in de ruimte. De aanduiding van een ruimtelijk samenhangend geheel is afhankelijk van het doel en de schaal van het onderzoek. Voorbeelden van ruimtelijk samenhangende gehelen zijn een historische dorpskern, een nieuwbouwwijk, een stationsbuurt.

Ruimtelijk structuurplan*

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

Ruimtelijk uitvoeringsplan*

Een ruimtelijk uitvoeringsplan is een instrument om uitvoering te geven aan een ruimtelijk structuurplan. Het planningsdecreet van 24 juli 1996 voorziet hiervoor twee uitvoeringsinstrumenten: de plannen van aanleg en verordeningen.

Ruimtelijke beleidscategorie*

Een ruimtelijke beleidscategorie is een gebied waarvoor een specifiek beleid wordt vooropgesteld. Een ruimtelijke beleidscategorie wordt onderscheiden op basis van ruimtelijke kenmerken van het gebied of op basis van doelstellingen ten aanzien van dat gebied.

Ruimtelijke kwaliteit*

Het begrip ruimtelijke kwaliteit wordt opgevat als de waardering van de ruimte. Kwaliteit in de zin van 'waardering' spreekt een oordeel of een wenselijkheid uit. Ruimtelijke kwaliteit handelt niet in de eerste plaats om de hoedanigheid van het object op zich (de intrinsieke kenmerken van een landschap, van een binnenstad, van een stedelijke ruimte enz.) 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 enz.) 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 Vlaamse Gewest).

Sectoraal BPA*

Een 'sectoraal BPA' is een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan waarin voor het geheel van het gemeentelijk grondgebied, of voor een bepaald deel van het gemeentelijk grondgebied de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor een bepaalde groep van activiteiten of voor een ruimtelijke problematiek (bv. bosuitbreiding of zonevreemde lokale bedrijven) worden aangegeven. In de

omzendbrief RO 97/01 d.d. 27 februari 1997 worden de toepassingsmogelijkheden en -voorwaarden omschreven voor de toepassing van het sectoraal BPA voor zonevreemde bedrijven. In de omzendbrief RO 93/O1 d.d. 10 november 1993, worden de toepassingsmogelijkheden en -voorwaarden omschreven van het BPA voor van het gewestplan afwijkende bestemmingen.

Secundair waterwegennet*

Het secundair waterwegennet is het waterwegennet waar alle overige kanalen en waterwegen toe worden gerekend die niet in het hoofdwatwegennet geselecteerd zijn.

Serrevrije zone

Gebied waar geen serrebouw wordt toegestaan. In tegenstelling tot bouwvrije zones worden bestaande landbouwbedrijfszetels wel opgenomen in deze zones.

Shoppingcentrum

Grootschalig, planmatig ontwikkeld geheel van kleinhandelszaken waar een zeer ruim producten-assortiment aangeboden wordt en waar minstens één grootschalige trekker (bv. een hypermarkt) voorkomt.

Snelheidsremmer

Infrastructuur om de snelheid van voertuigen af te remmen bv. asverschuiving, drempel, plateau.

Sociale huurwoning

Dit is een woonegelegenheid die als hoofdverblijfplaats wordt verhuurd volgens de Vlaamse wooncode door sociale woonorganisaties of overheidsinstanties.

Sociale koopwoning

Dit is een woonegelegenheid die als hoofdverblijfplaats wordt verkocht door sociale woonorganisaties of overheidsinstanties aan woonbehoeftige gezinnen of alleenstaanden

Sociale verkaveling

Dit is een sociaal woonproject waarbij percelen, die voorzien zijn van de nodige infrastructuur en nutsvoorzieningen, tegen sociale voorwaarden worden aangeboden aan woonbehoeftige gezinnen of alleenstaanden. Deze gezinnen of alleenstaanden bezitten geen eigen woning en hebben een beperkt inkomen.

Sociale woonorganisaties

Dit zijn de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij, een sociale huisvestingsmaatschappij, het Vlaams Woningfonds van de Grote Gezinnen, een sociaal verhuurkantoor of een huurdersorganisatie, voor zover ze optreden volgens de bepalingen in de Vlaamse wooncode.

Specifiek beleidskader

Uitwerking van een voorgesteld beleid ten behoeve van overheden. De specifieke beleidskaders in het PRS-WV worden in hoofdzaak aan de West-Vlaamse gemeenten aangereikt. Het gaat om uitwerkingen van thema's op een ruimtelijk-conceptuele manier. Na de goedkeuring van het PRS-WV kunnen nog specifieke beleidskaders opgemaakt worden. Zo worden er in de maatregelen en acties enkele voorgesteld.

Specifiek economisch knooppunt

Een specifiek economisch knooppunt is een gemeente die geselecteerd is als economisch knooppunt (in het RSV) en geen stedelijk gebied betreft (zie hiervoor: economisch knooppunt).

Speelbossen

Speelbossen zijn die bossen met een sociaal-recreatieve functie gericht op een jeugdig publiek. Ze kunnen ofwel onderdeel vormen van een bos ofwel op zichzelf staan.

Stadslandschappen

Stadslandschappen zijn sterk vergelijkbaar met stedelijke gebieden. Ze hebben echter beperkte uitbreidingsmogelijkheden en bepaalde gebieden kunnen een uitgesproken cultuurhistorisch karakter bezitten. De stedelijke en economische potenties werden nagenoeg volledig benut en natuur en landschap stellen beperkingen.

Stadsrandbos

Bos aan de rand van het stedelijk gebied, als versterking voor de recreatieve en de natuurlijke structuur van het stedelijk gebied.

Stamlijn voor collectief vervoer*

Een stamlijn is een hoofdlijn waarop een groot aanbod aan collectief vervoer (tram, bus enz.) wordt voorgesteld en waarop alle andere vervoermiddelen worden gericht.

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 enz.), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Stedelijk gebied is aldus een beleidsmatig begrip.

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 enz.). Stedelijke netwerken zijn structuurbepalend voor de Vlaamse ruimte en vragen om een samenhangend ruimtelijk beleid. Stedelijk netwerk is aldus een beleidsmatig begrip.

Strategisch project

Project met een integraal karakter (ruimtelijk, economisch-sociaal). Het project werkt als een stimulans voor vernieuwing en heeft een voorbeeld- en signaalfunctie voor delen buiten het strategisch projectgebied. Door zijn functionele, ruimtelijke en administratief-functionele complexiteit overstijgt een dergelijk project het lokale niveau.

Strategisch projectgebied

Een afgebakend gebied waarin door de bestaande potenties een strategisch project kan worden ontwikkeld.

Streekvervoer

Algemene term die alle bus- en tramverbindingen omvat die niet tot een stadsnet behoren.

Structurerende lineaire elementen

Dit zijn lineaire elementen die voor een bepaalde ruimtelijke structuur een belangrijke rol spelen en gemeentegrensoverschrijdend zijn. In de landschappelijke structuur bijvoorbeeld zijn het de lijnrelicten met een belangrijke cultuurhistorische waarde; ze bestaan er uit rivieren, kanalen, beken, dijken en spoorwegbeddingen.

Structurerende reliëfcomponent*

Een structurerende reliëfcomponent is een reliëfcomponent die structuurbepalend is voor het buitengebied. De structurerende reliëfcomponenten zijn duidelijk visueel aanwezig en beklemtonen belangrijke gebiedsovergangen (cuesta's, steilranden enz.). Het beleid is erop gericht dat deze structurerende reliëfcomponenten visueel aanwezig blijven.

Structuurbepalend/structuurbepalende component**

De structuurbepalende componenten zijn de (bestaande) ruimtelijke eenheden die de ruimtelijke structuur 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.

Structuurondersteunend hoofddorp

Kern in het buitengebied met een bovenlokale verzorgende rol. Een lokaal bedrijventerrein kan er voorzien worden met mogelijkheid tot uitbreiding tijdens de planperiode. Bijkomende woongelegen- heden zijn mogelijk voor de opvang van de eigen groei van de huishoudens volgens het niveau van de kern (zie 'eigen groei'), voor de aangroei van de huishoudens die niet kerngebonden zijn en van de huishoudens van andere, op een lager niveau geselecteerde kernen in het buitengebied.

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 Vlaamse Gewest nieuwe vorm van planning. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is het resultaat van een structuurplanningsproces op het niveau Vlaanderen.

Subregio*

Een subregio is een voldoende omvangrijk deelgebied van een provincie (meestal enkele gemeenten), bedoeld om een minimale omkadering te geven voor het uitvoeren van economische ontwikkelings- scenario's, die worden afgestemd op de economische structuur van het betrokken gebied. De afbakening is pragmatisch en verschilt per provincie.

Subsidiariteit*

Het subsidiariteitsbeginsel houdt in dat elke inzake ruimtelijke ordening bevoegde overheid zich bezighoudt met die materies die geëigend zijn om op het bewuste niveau geregeld te worden. Beslissingen moeten genomen worden op het meest geschikte niveau. Een beslissing op een hoger niveau is te verantwoorden als het belang en/of reikwijdte ervan het lagere niveau duidelijk overstijgt. Een hoger niveau treedt slechts op voorzover de doelstellingen van het overwogen optreden niet voldoende door het lagere niveau kunnen worden verwezenlijkt.

Toegang geven**

De toeganggevende functie van een weg wordt in het RSV gedefinieerd als het rechtstreeks toegang geven tot aanpalende percelen. In het PRS-WV wordt deze definitie verruimd tot toegang geven tot blokken van percelen zonder doorgaand verkeer, zoals wijken, bedrijventerreinen, kleine kernen of overige woonconcentraties.

Toerisme

Het geheel van op ontspanning gerichte activiteiten die plaatsvinden buiten de eigen woonomgeving. Het behelst ook activiteiten die slechts gedeeltelijk gericht zijn op ontspanning (congresterisme, gezondheidstoerisme) of zelfs helemaal niet gericht zijn op ontspanning (zakentoeerisme).

Toeristisch-recreatief knooppunt op Vlaams niveau*

De toeristisch-recreatieve knooppunten op Vlaams niveau zijn de belangrijkste bestemmingen van de dagtochten in Vlaanderen (> 0,5% van het jaarlijks totaal aantal dagtochten).

Toeristisch-recreatief netwerk op Vlaams niveau*

Een toeristisch-recreatief netwerk op Vlaams niveau bestaat uit het geheel van toeristisch-recreatieve voorzieningen (waaronder de vakantiedorpen enz.) en infrastructuren die door hun ligging en onderlinge samenhang structuurversterkend werken. Elk van deze toeristisch-recreatieve voorzieningen vervult een complementaire rol.

Toeristisch-recreatieve infrastructuur

Voorzieningen die specifiek en met hoofdzakelijk toeristische doeleinden worden opgezet, zoals hotels, pretparken, restaurants en andere.

Toeristisch-recreatieve lijnelementen of lijnvormige toeristisch-recreatieve elementen

Paden, routes of assen die voor toeristisch-recreatieve doeleinden worden gebruikt.

Toeristisch-recreatieve verblijfsaccommodatie

Verblijfsvoorzieningen die specifiek en met hoofdzakelijk toeristische doeleinden worden opgezet.

Traditionele landschappen

Landschappen die niet of slechts in beperkte mate gewijzigd werden door grootschalige ingrepen sedert de industriële revolutie. Nu zijn slechts kleine gedeelten (relictzones) van die landschappen overgebleven en die dienen dan als basis voor de selectie van gave landschappen. Traditionele kenmerken van een landschap slaan dus op die eigenschappen die bewaard zijn uit de periode van voor de industriële revolutie.

Transport- en distributiezone*

Een transport- en distributiezone is een duidelijk herkenbare ruimtelijke concentratie en gemeenschappelijke organisatie (initiatief) van internationaal georiënteerde transportactiviteiten en daarmee samenhangende bedrijvigheid, waar al dan niet zelfstandige diensten worden aangeboden die een meerwaarde hebben ten opzichte van normaal transport. Bij een bimodale transport- en distributiezone beperkt de overslag van goederen zich tot twee transportmodi (water-weg, water-spoor; spoor-weg, lucht-spoor; lucht-weg enz.). Transport- en distributiezones worden beleidsmatig opgevat als een specifiek regionaal bedrijventerrein, bedoeld voor de vestiging van bedrijven met transport- en distributie-activiteiten.

Trendbreuk*

Een trendbreuk is een fundamentele wijziging in een bestaande trend. Een trendbreuk kan door beleidsmaatregelen tot stand komen.

Tweede woning, tweede verblijf

Met tweede woning worden de individuele tweede verblijven en individuele huurvakantiewoningen bedoeld. Dit zijn vaste constructies in de vorm van een studio, appartement, chalet, villa, bungalow of huis. Ze staan niet op een kampeerverblijfpark of camping, noch op een (verblijf)vakantiecentrum, noch op een (verblijf)vakantiedorp.

Tweede verblijven staan doorgaans voor meer dan tien maanden per jaar ter beschikking van de tweede verblijver, eigenaar of huurder. De gebruikers zijn er niet gedomicilieerd.

Individuele huurvakantiewoningen worden in een periode van een jaar, twee maanden of meer te huur gesteld met toeristisch oogmerk. De huurders zijn er niet gedomicilieerd.

Verbinden*

De verbindingsfunctie van de weg (het verbinden) is het verbinden van herkomst- en bestemmingsgebieden.

Verbindingsfunctie*

De verbindingsfunctie is de verkeersfunctie die de verplaatsing tussen twee gebieden mogelijk maakt.

Verblijftoerisme

Een vorm van toerisme waarbij wordt overnacht op de plaats die men bezoekt en waarbij naast recreatieve doeleinden ook andere doeleinden aan de grondslag kunnen liggen van het verblijf.

Verdichting*

Verdichting is een van de sleutelbegrippen in een ruimtelijk beleid waar openheid en stedelijkheid voorop staat. Verdichting betekent voor het ruimtelijk beleid in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied het volgende:

- het concentreren van het wonen en het werken in de stedelijke gebieden en de kernen van het buitengebied;
- het differentiëren van de woningvoorraad;
- het versterken van de multifunctionaliteit door verweving;
- het opleggen van minimale dichtheden.

Verkeer

Verplaatsingen met eender welk vervoermiddel, inclusief te voet.

Verkeersafwikkeling*

De verkeersafwikkeling is een kwaliteitsmaat voor de doorstroming van het verkeer.

Verkeersgenererende activiteiten*

Een verkeersgenererende activiteit is een activiteit die veel verplaatsingen veroorzaakt, hetzij verplaatsing van goederen, hetzij verplaatsing van mensen (personeel, klanten, bezoekers enz.).

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. Onder verkeersleefbaarheid wordt verstaan dat het ruimtebeslag en de barrièrewerking van het gemotoriseerd verkeer en de geluidshinder nog aanvaardbaar zijn voor de overige activiteiten en vormen van verkeer, voor de kwaliteit van het openbaar domein en voor het stads- en landschapsbeeld. Hierdoor beoogt men meer veiligheid en minder hinder.

Vernieuwbouw*

Vernieuwbouw staat voor een bestaand vergund gebouw dat geheel of gedeeltelijk wederopgebouwd wordt binnen het bestaande bouwvolume om het geschikt te maken of te houden voor de in de vergunning aangegeven functie. Het oorspronkelijke gebouw blijft niet noodzakelijk herkenbaar na de verbouwingswerkzaamheden.

Verschraalde landschappen

Verschraalde landschappen zijn aaneengesloten gebieden waar de kenmerken van traditionele landschappen zijn vervaagd door tal van landschapsvervagende processen (vanuit wonen, werken, landbouw enz.). Toch behoren ze niet tot de categorie nieuwe landschappen omdat ze nog een zeker traditioneel karakter en relictwaarde bezitten.

Verspreide bebouwing*

Verspreide bebouwing is een 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.

Vervoer

Verplaatsing van goederen of personen met een voertuig.

Vervoersmodus

Verplaatsingswijze volgens de aard van het voertuig. Voorbeelden: met de wagen, per spoor, via de binnenvaart, met de fiets, met de autobus, te voet.

Verweven*

Het verweven is het in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige wijze dat er ruimtelijke meerwaarden, vormen van synergie en complementariteiten ontstaan. De wijze waarop het verweven haalbaar is, heeft te maken met het karakter (hinder of positieve effecten die nabijheid van andere functies of gebruik teweegbrengen) en het structurerend vermogen van de activiteiten. Ruimtelijke meerwaarden zijn onder meer het concentreren van activiteiten en het creëren van ruimtelijke nabijheid met voordelen ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit.

'Verweven' staat tegenover 'scheiden'. Beide begrippen hebben een duidelijke ruimtelijke betekenis. Het verweven of scheiden van functies en activiteiten hangt samen met het ruimtelijk schaalniveau waarop de ruimtelijke meerwaarden ontstaan. Het scheiden van activiteiten op het niveau van de

gemeente (bv: een lokaal bedrijventerrein aan de rand van een kern) betekent het verweven van activiteiten op het niveau van Vlaanderen. Een aparte woonfunctie boven een commerciële functie betekent een scheiding op het niveau van het perceel maar een verweven van de functies op het niveau van de kern.

Het begrip 'verweven van functies en activiteiten' wordt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gehanteerd op het niveau van Vlaanderen. Op het niveau van de kern of het stedelijk gebied kan dit een scheiding van functies en activiteiten betekenen.

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 centrale gedeelte van het stedelijk gebied.

Vraagafhankelijke lijn, vraagafhankelijk vervoer

Buslijn die enkel op specifiek verzoek van de gebruiker ingelegd wordt, bv. belbus (door de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn).

Wacht- en retentiebekkens

Wachtbekkens zijn ingrepen in het kader van waterbeheersing en hebben voornamelijk een bufferfunctie. Retentiebekkens dienen voor de watervoorziening in de land- en tuinbouw.

Wegvak*

Een wegvak is een duidelijk te onderscheiden gedeelte van een weg.

Werkdagintensiteit*

De werkdagintensiteit is de verkeersintensiteit tussen 6 en 22 uur op een gemiddelde werkdag.

Woningpatrimonium*

Het woningpatrimonium is het geheel van voor het wonen beschikbare gebouwen.

Woongelegenhed*

Een woongelegenhed 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 ééngezinswoningen, appartementen, diverse vormen van studio's (serviceflats, studio's voor begeleid zelfstandig wonen, gewone studio's enz.) en studentenkamers. Rusthuizen, weeshuizen en andere opvangcentra met verschillende kamers worden als één woongelegenhed voor een collectief gezin of huishouden beschouwd.

Woonkern**

Een woonkern of morfologische agglomeratie is het landschapsdeel dat aaneensluitend bebouwd is door huizen met hun hovingen, openbare gebouwen, kleine industriële of handelsuitrustingen met inbegrip van de tussenliggende verkeerswegen, parken, sportterreinen enz. Het wordt begrensd door landbouwgrond, bossen, braak en woeste gronden waartussen zich eventueel een 'verspreide bebouwing' bevindt. Zowel steden, dorpen als gehuchten kunnen woonkernen vormen. Ze kunnen ook de vorm aannemen van de in ons land zo veelvuldig voorkomende lintbebouwing. Een woonkern is een van de beleidscategorieën voor het voeren van een gedifferentieerd ruimtelijk beleid voor de nederzettingsstructuur van het buitengebied.

In het PRS-WV is het een kern in het buitengebied met een lokale verzorgende rol. Bijkomende woongelegenheden zijn enkel mogelijk voor de opvang van de eigen groei van de huishoudens volgens het niveau van de kern (zie 'eigen groei'). Lokale bedrijvigheid kan er enkel in verwevenheid met wonen.

Woonkorrel

Een woonkorrel is een concentratie van bewoonde vergunde zonevrije woningen langs een openbare uitgeruste weg. Het creëren van nieuwe bouwkavels binnen de afbakening van een woonkorrel wordt uitgesloten. Woningen aan weerszijden van een primaire of secundaire weg I kunnen niet samengevoegd worden bij het bepalen van een woonkorrel.

Met concentratie wordt bedoeld: een minimaal aantal bewoonde vergunde zonevrije woningen, gelegen:

- binnen een afstand van 50 meter vanaf de rooilijn van een uitgeruste openbare weg;
- waarbij de afstand tussen de gevels van de woonhuizen niet meer dan 30 meter bedraagt.

Bewoonde vergunde zonevrije woningen, die net buiten de concentratie van zonevrije woningen gelegen zijn, kunnen mee opgenomen worden in een woonkorrel, wanneer de afstand tussen de concentratie en de daarbuiten gelegen bewoonde vergunde woningen niet meer dan 70 meter bedraagt tussen de gevels.

Beperkte uitzonderingen zijn mogelijk met de nodige onderbouwing.

Zachte recreatie

Zachte recreatie is een vorm van recreatie met een minimale impact op de omgeving zoals wandelen of fietsen op de daartoe bestemde paden, picknicken op de daartoe voorziene plaatsen, fit-o-meter, sporten of vissen in de daartoe voorziene waters. Volgende voorbeelden worden niet als zachte recreatie beschouwd: mountainbiken, veldfietsen, gemotoriseerde sporten of andere lawaaiërie sporten.

Zeehavenactiviteit*

Een zeehavenactiviteit is een activiteit met een zeehavengebonden karakter waaronder industriële, distributie-, opslag-, overslag- en logistieke activiteiten. Het zeehavengebonden karakter kan operationeel gemaakt worden door te verwijzen naar het begrip havenarbeid zoals beschreven in het KB van 12/8/74 (= uitvoeringsbesluit Wet Major).

Zeehavengebied*

Het zeehavengebied is het gebied dat uitsluitend voor zeehavenactiviteiten (met name zeehavengebonden industriële, distributie-, opslag- en overslag- en logistieke activiteiten) bestemd is. Het begrip zeehavengebied heeft aldus een ruimtelijke betekenis en kan niet verward worden met het begrip havengebied waaraan een juridische betekenis is gegeven (Wet Major en KB 12/8/1974).

Zoneren*

Zoneren is het indelen van een gebied in strikt gescheiden zones waaraan een eigen, eenduidige bestemming wordt toegekend.

Zonevrij* bedrijf

Voor zonevrije bedrijven wordt de volgende omschrijving gehanteerd: een bedrijf, zijnde een gebouw, activiteit of functie, kan pas als zonevrij 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.

Zonevrije woning

Dit is een woning gelegen in een daar niet toe geëigende zone.

3

**Provinciaal
Ruimtelijk Structuurplan
West-Vlaanderen**

Bindend Gedeelte

In deel 3 zijn de beleidsbeslissingen met een bindend karakter van het PRS-WV opgenomen.

I Doorwerking van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen

I.1 Initiatieven en adviezen door provinciale diensten

Initiatieven en adviezen van alle provinciale diensten over materies waar ruimtelijke aspecten zijn aan verbonden, passen binnen het PRS-WV.

Bij uitzondering kunnen afwijkende adviezen of interpretatiediscussies omtrent het richtinggevend gedeelte worden besproken in een commissie ter voorbereiding van een beslissing in de Provincieraad. Deze commissie bestaat uit een vaste kern, met name de Gedeputeerde bevoegd voor ruimtelijke ordening en ambtenaren uit de administratieve dienst die belast is met het PRS-WV. De commissie wordt uitgebreid met betrokken provinciale diensten. Afhankelijk van het onderwerp kan de commissie verruimd worden met beleidsvoerders en andere belanghebbende administratieve diensten.

Het resultaat van de besprekingen in de commissie wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Provincieraad.

I.2 Koppeling jaarlijks beleidsprogramma - begroting

Jaarlijks wordt een beleidsprogramma opgemaakt dat de maatregelen en acties omvat van het desbetreffende jaar. Hierbij wordt een terugkoppeling gemaakt naar maatregelen en acties vernoemd in de bindende bepalingen.

Na goedkeuring door de Bestendige Deputatie volgt een terugkoppeling naar de begroting. De Provincieraad keurt het jaarlijkse beleidsprogramma goed.

2 Informatie en sensibilisering

De Provincie ontwikkelt een informatie- en sensibiliseringsbeleid uit door:

- als forum te fungeren voor het ruimtelijk beleid met een provinciaal aanspreekpunt voor informatie (soort groen nummer), een nieuwsbrief, mogelijkheden tot opleiding en vorming, studiedagen en informatiesessies;
- informatievergaderingen te organiseren voor de bevolking/betrokkenen tijdens het openbaar onderzoek van provinciale uitvoeringsplannen;
- de bevolking zoveel mogelijk te betrekken bij de voorbereiding van projecten.

3 Selecties omtrent de deelstructuren

3.1 Selectie van de gewenste ruimtelijke nederzettingsstructuur

Indeling in beleidscategorieën en overeenstemmende selectie van structuurondersteunende hoofddorpen, kusthoofddorpen, meervoudige hoofddorpen, bedrijfsondersteunende hoofddorpen, herlokalisatiehoofddorpen en woonkernen.

3.1.1 Structuurondersteunende hoofddorpen

- Anzegem, Ardooië, Avelgem, Beernem, Dentergem, Eernegem, Gistel, Gits, Houthulst, Koekelare, Kortemark, Langemark, Lichtervelde, Meulebeke, Moorslede, Nieuwpoort, Oostnieuwkerke, Oostrozebeke, Oudenburg-Ettelgem, Pittem, Ruiselede, Staden, Wervik, Wielsbeke, Wingene, Zonnebeke, Zwevezele.
- Structuurondersteunende hoofddorpen indien niet-behorend tot regionaalstedelijk gebied: Deerlijk, Ingelmunster, Jabbeke, Oostkamp, Sijsele, Wevelgem, Zedelgem, Zwevegem.

3.1.2 Kusthoofddorpen

- De Haan, De Panne, Koksijde-Bad, Nieuwpoort-Bad, Oostduinkerke-Bad, Sint-Idesbald, Wenduine.
- Kusthoofddorp indien niet-behorend tot regionaalstedelijk gebied: Bredene-Bad, Middelkerke, Westende-Bad (incl. Westende-dorp en Lombardsijde).

3.1.3 Bedrijfsondersteunende hoofddorpen

- Aarsele, Beveren (aan-de-Leie), Boezinge, Desselgem, Elverdinge, Ledegem, Leke, Lendelede, Ooigem, Oostvleteren, Pervijze, Proven, Vichte, Vlamertinge.
- Bedrijfsondersteunende hoofddorpen indien niet-behorend tot regionaalstedelijk gebied, structuurondersteunend kleinstedelijk gebied of kleinstedelijk gebied: Bavikhove, Lauwe, Moerkerke, Slijpe, Westkapelle.

3.1.4 Herlokalisatiehoofddorpen

- Beerst, Beselare, Dadizele, Geluwe, Ichtegem, Keiem, Oedelem, Poelkapelle, Rekkem, Sint-Eloois-Winkel, Spiere, Wakken, Woesten, Zarren, Zillebeke, Zuienkerke.
- Herlokalisatiehoofddorpen indien niet-behorend tot regionaalstedelijk gebied: Aalbeke, Bellegem, Heestert, Hulste, Moen, Otegem, Rollegem, Ruddervoorde, Sint-Denijs.

3.1.5 Meervoudige hoofddorpen

De fusiegemeenten Alveringem - Lo-Reninge en Heuvelland - Mesen.

3.1.6 Woonkernen

- Adinkerke, Beauvoorde, Brielen, Bulskamp, Dikkebus, Geluveld, Handzame, Hooglede, Klerken, Koksijde(dorp), Koolskamp, Krombeke, Merkem, Oostduinkerke (dorp), Passendale, Reningelst, Roesbrugge, Sint-Baafs-Vijve, Voormezele, Watou, Westrozebeke, Woumen.
- Woonkernen indien niet-behorend tot regionaalstedelijk gebied: Aartrijke, Bredene (dorp), Damme, Dudzele, Lissewege, Loppem, Moorsele, Varsenare, Veldegem.

3.2 Selectie van de gewenste ruimtelijke natuurlijke structuur

Selectie en indeling in categorieën van natuurverbingsgebieden, droge ecologisch infrastructuur van bovenlokaal belang en natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang.

3.2.1 Natuurverbingsgebieden

- Babiliebeek, Babiliebeek (Rumbeke), Bassevillebeek-Korte Keerbeek, Bernardsbeek, Biestbeek, Bontezwartegatbeek, Bornebeek, Broenbeek, Collievijverbeek, Devebeek, Dikkebusvijverbeek, Douvebeek, Fransebeek-Grote Kimmelbeek, Gaverbeek, Hanebeek, Haringbeek, Hazelbeek, Heidebeek, Heidebeek (Vleteren), Hertsbergebeek, Heulebeek, IJzervallei tussen Diksmuide en Nieuwpoort, Jabbeeksebeek, Kamardebeek, Kappellebeek-Vlaagtebeek, Kasteelbeek, Kerkebeek, Klaphullebeek, Koebeek, Kolvebeek, Korversbeek, Krekelbeek, Lekkerboterbeek, Maalbeek-Tjamelsbeek, Mandel, Marialoopbeek-Krommendijkbeek-Peperlaarbeek, Merlebeek, Mouwbeek-Rollewegbeek, Onledebeek-Krommebeek, Oude Mandel, Parochiebeek, Passendalebeek, Plaatsebeek, Pluimbeek, Poekebeek, Polygonebeek-Reutelbeek, Regenbeek, Rekkembeek, Ringbeek, Ringbeek-Veldelesbeek-Strategoedbeek, Rivierbeek, Roobeek, Scheebeek, Scherpenbergbeek, Spanjaardbeek, Speibeek, St.-Jansbeek, Steenbeek, Steenbeek-Zanddambeek, Steenvoordebeek, Veldbeek, Velddambeek, Vleterbeek-Poperingevaart, Waterhoenbeek, Wijtschatebeek-Bollaertbeek-Ieperlee, Zabbeek, Zarrenbeek, Zuidervaartje.
- Clusters kleine landschapselementen en kleine natuurgebieden:
Duinen/duin-polderovergang Koninklijke Baan ten oosten van Oostende; Galgebossen tot de vallei van de Grote Kimmelbeek; Gebied Ettelgem-Bekegem (incl. Rokseput); Gebied Kalesgoed; Gebied Koekelareberg - Eremietshoek; Gebied op plateau van Izenberge; Gebied op rug van Hooglede; Gebied op rug Westrozebeke; Gebied rond de Poelberg en Aarsele; Gebied rond De Rattevalle, Slijpe en Snaaskerke (sloten en vaarten); Gebied rond park van Loppem, de Wulgenbroeken en kasteel Schoonhoeve; Gebied omgeving Aartrijke en Torhout (Kasteel Caloen, Veldbos, Kasteel de Maere, Groenhove en steilrand, Bossen bij Bosserij); Gebied ten noorden van Brugge: Kasteel Ten Berge, Blauwe Toren, Zeveneke, St.-Pietersplas, poldergebied Ter Doest; Gebied ten westen van kanaal Kortrijk-Bossuit: Bellegembos, Argendaalbos, Mortagnebos, Grandvalbos, Kooigembos, oude kleiputten; Gebied ten westen van Leopoldkanaal: Strand Oostdam, Vuurtorenweide, polders langs Leopoldkanaal; Gebied ten zuiden van Oedelem; Gebied tussen Varsenare en Sint-Andries; Gebied tussen Wulpen en Booitshoek; Gebied Vijvekapelle-Sijseleveld; Poldergraslanden nabij Westkapelle; Strand met aangrenzend Warandeduinen, Domein Raversijde en zeereepduin tussen Raversijde en Mariakerke; groene gordel en kastelen rond Brugge.

3.2.2 Droge ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang

Abdijenroute Steenbrugge-Donk; dijk Brugge-Blankenberge; Graaf Jansdijk-Greveningedijk; Oude spoorwegbedding Boezinge-Kortemark; Oude spoorwegbedding Gistel-Torhout; Oude spoorwegbedding Nieuwpoort-Diksmuide; Oude spoorwegbedding Oostende-Gistel; Oude spoorwegbedding Roeselare-Menen; Oude spoorwegbedding Dottignies-Avelgem; Oude spoorwegbedding Kortrijk-Avelgem, Oude spoorwegbedding Vloethemveldzate.

3.2.3 Natte ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang

Bergenvaart, Blankenbergse vaart, Bourgognevaart, Cantelmolinie, Garingatevliet, Grootgeleed, Grote Beverdijkvaart, Hoge Watering, Isabellavaart, Kanaal Brugge-Sluis, Kanaal Gent-Brugge, Kanaal Ieper-IJzer, Kanaal Ieper-Komen, Kanaal Kortrijk-Bossuit, Kanaal Nieuwpoort-Veurne, Kanaal Oostende-Brugge, Kanaal Roeselare-Leie, Kanaal van Plassendale-Nieuwpoort, Kanaal Veurne-Duinkerke, Langgeleed, Lekevaart, Leopoldkanaal, Lissewegevaart, Lokanaal, Maleleie, Moerdijkvaart-Moerdijkbeek, Nieuwe Watergang, Noordede, Oude A-vaart, Oude A-vaart en Koolhofvaart, Proosdijkvaart, Reigersvliet-Engelramsgeleed, Ringsloot (de Moeren), Spermaliegeleed, Steengracht, Vlagsloot-Kasteelbeek-Molenbeek, Zwinnevaart.

3.3 Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur kleinhandel

Selecties en indeling in categorie te herstructureren kleinhandelslint.

3.3.1. Te herstructureren kleinhandelslint

- Kruiskalsijde Lichtervelde (aan N32 Torhout-Roeselare);
- indien niet behorend tot het regionaalstedelijk gebied Brugge: Zuidwege-Veldegem (aan N32 Brugge-Torhout);
- indien niet behorend tot regionaalstedelijk gebied Roeselare: Zilverberg (aan N32 Roeselare-Menen).

3.4 Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie

Selecties en indeling in categorieën van toeristisch-recreatieve netwerken, toeristisch-recreatieve knooppunten en toeristisch-recreatieve lijnelementen.

3.4.1 Toeristisch-recreatieve netwerken

Toeristisch-recreatief netwerk van primair belang: De Panne, Oostende, Bredene, De Haan, Blankenberge, Knokke-Heist, Zuienkerke, delen van Koksijde, delen van Nieuwpoort, delen van Middelkerke, delen van Brugge, delen van Gistel, delen van Oudenburg, delen van Jabbeke, delen van Damme en delen van Veurne.

Landelijke toeristisch-recreatieve netwerken:

- **De Brugse streek:** Zedelgem, Oostkamp, Ichtegem, delen van Brugge, delen van Damme, Beernem, delen van Ruiselede, delen van Wingene, delen van Jabbeke, delen van Gistel, delen van Oudenburg, delen van Torhout.
- **De IJzerstreek:** delen van Koksijde, delen van Nieuwpoort, delen van Middelkerke, delen van Veurne, Diksmuide, Alveringem, delen van Lo-Reninge, delen van Vleteren en delen van Houthulst en Koekelare en delen van Kortemark, delen van Poperinge.
- **De Heuvelstreek:** Ieper, Langemark-Poelkapelle, Heuvelland, Mesen, delen van Zonnebeke, delen van Staden, delen van Houthulst, delen van Vleteren, delen van Lo-Reninge, delen van Wervik, delen van Poperinge.

3.4.2 Toeristisch-recreatieve knooppunten

- **Stedelijke gebieden**
- **Kusthoofddorpen:** De Haan, De Panne, Koksijde-Bad, Nieuwpoort-Bad, Oostduinkerke-Bad, Sint-Idesbald, Wenduine, Bredene-Bad, Middelkerke, Westende-Bad (incl. Westende-dorp en Lombardsijde).
- **Openluchtrecreatieve groene domeinen in provinciaal beheer:** Domein Raversijde, het Zeebos in Blankenberge, het Tillegembos in Brugge, het Fort van Beieren in Brugge, Lippensgoed-Bulskampveld in Beernem, de Gavers in Harelbeke, Bergelen in Wevelgem, 't Veld in Ardoioie, D'Aertrycke in Torhout, het Sterrebos in Roeselare, Wallemote in Izegem, de Baliekouter in Wakken, de Gasthuisbossen en de Palingbeek bij Ieper, de Kemmelberg in Heuvelland.
- **Nieuwe openluchtrecreatieve groene domeinen van provinciaal niveau:** in de verstedelijke Leievallei, in het stedelijk gebied Roeselare en aan de Scheldevallei; Garzebekeveld in De Panne.

- **Andere openluchtrecreatieve groene domeinen van provinciaal niveau** (onder voorbehoud van selectie op Vlaams niveau): de groep (Westhoekreservaat, Calmeynbos en Oosthoek) in De Panne, de Doornpanne in Koksijde, de groep (Duinbos Klemskerke, Duinbos Vlissegem, Duinbos Wenduine en de Zandpanne) in De Haan, de groep (Rodenberg, Douvevallei, Eeuw hout) in Heuvelland, het Rooiveld in Oostkamp, Ryckvelde met het domein van Male in Assebroek-Sijsele-Sint-Kruis, De Blankaart en de IJzerbroeken in Diksmuide, Vloethemveld-Merkemveld in Zedelgem-Jabbeke, het Zwin in Knokke-Heist, Wijnendale (Torhout-Ichtegem), Houthulst-Vrijbos (Houthulst), de Galgenbossen (Ieper), de Doelbossen (Zonnebeke), Lippensgoed-Bulskampveld (Beernem- onder gewestelijk beheer) en Beisbroek-Tudor (Brugge), Vagevuurbos (Wingene-Beernem).
- **Pretparken:** Plopsaland in Adinkerke, Bellewaerde-Park bij Ieper en Dadipark in Dadizele.

3.4.3 Toeristisch-recreatieve lijnelementen

- **Geselecteerde waterlopen:** de IJzer, de Leie, de Schelde, het kanaal Nieuwpoort-Duinkerke, het kanaal Nieuwpoort-Plassendale (tot aan het kanaal Brugge-Oostende), het kanaal Brugge-Oostende (tot aan het kanaal Nieuwpoort-Plassendaele), het kanaal Brugge-Sluis, het Leopoldkanaal, het kanaal Brugge-Gent, het Lokanaal, het kanaal Ieper-IJzer, het kanaal Bossuit-Kortrijk en het kanaal Roeselare-Leie, de Mandelvallei vanaf Oostrozebeke tot de monding in de Leie.
- **Spoorwegbeddingen:** Nieuwpoort-Diksmuide, Oostende-Gistel-Torhout, Boezinge-Langemark-Kortemark, Roeselare-Menen, Kortrijk-Avelgem, Dottignies-Avelgem, Steenbrugge-Maldegem, Vloethemveldzate te Zedelgem.
- **Wegeninfrastructuur:** de Koninklijke Baan (kust).
- **Dijken:** de Graaf Jansdijk in Knokke-Heist, de oude dijk tussen Brugge en Blankenberge.

3.5 Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur verkeer en vervoer

Indeling in beleidscategorieën en overeenstemmende selectie van secundaire wegen, met uitsluiting van die delen die tot de regionaalstedelijk gebieden, structuurondersteunend kleinstedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau zullen behoren na afbakening van de stedelijke gebieden.

3.5.1. Secundaire wegen

Secundaire wegen categorie I

Maas 1 (A18, A10, A17, A14 en A25 Frankrijk)

Nr. weg	Wegvak
N8	Van A18 oprit 1a (Veurne) tot de N38 (Ieper)
N313	Van de N38 (Ieper) tot de N36 (Sleihage-Hooglede)
N369	Van het kruispunt N38 (Ieper) tot de Cardijnlaan (Diksmuide)
N330	Van de A18 oprit 2 tot de N35 (Avekapelle-Veurne)
N35	Van de N330 (Veurne) tot Pervijze (Diksmuide)
N35	Van Pervijze tot de Bloemmolenkaai (Diksmuide)
N35	Van de Rijkswachtstraat (Diksmuide) tot de A17 oprit 9
N36	Van de N313 tot de R32 (Roeselare)
N33	Van de A18 oprit 5 (Gistel) tot de R34 (Torhout)
R32 gedeelte aan te leggen	Van de R32 (Roeselare Noord) tot de A17 oprit 8

Maas 2 (A10, A17, A14)

Nr. weg	Wegvak
N50	Van de N399 (Ingelmunster) tot de R8 (Kortrijk)
N35	Van de N37 (Tielt) tot de N409 (Deinze)
N399	Van de Holdestraat (Tielt) tot de N50 (Ingelmunster)
N382	Van de N43 (Waregem) tot de aansluiting op de N357/N50 (Ingelmunster/Oostrozebeke) (nader te bepalen)
ZW omleiding Tielt, gedeelte aan te leggen	Van de N399 (Pittem) tot de N37 (Tielt)
N357	Van de N50 (Ingelmunster) tot de aansluiting met de N382 (Oostrozebeke/Ingelmunster) (nader te bepalen)
N36	Van kruispunt Krekelmotestraat (Izegem) tot de N43 (Harelbeke)
R8 West	Van de A19 tot de A14 oprit 2 (Kortrijk)

Maas 3 (A10, N31, Ax, A11/N49, R4 west)

Nr. weg	Wegvak
N9	Van de R30 (Brugge) tot de N44a (Maldegem)

Maas 4 (A18,A10,N31,Ax,A11/N49)

Nr. weg	Wegvak
N34g	Van de brug Mercatorsluis tot de N34 (Oostende)
N34	Van het Vuurkruisenplein tot het E. Feysplein (Oostende)
N34	Van kruispunt De Bolle (Oostende) tot het kruispunt N329 (Vosseslag)
N34y	Van het kruispunt N329 (Vosseslag) tot het kruispunt de Smet de Naeyerlaan (Wenduine)
N34	Van het kruispunt de Smet de Naeyer-laan (Wenduine) tot het kruispunt Vredelaan (Blankenberge)
N358	Van de A10 tot de Plassendale brug (Oudenburg)
R31	Van de N34 tot de rotonde Kennedy (Oostende)
N340	Van het Vuurkruisenplein tot de rotonde Kennedy (Oostende)
N9	Van de N34 tot het kruispunt N320 (Bredene)
N320	Van het kruispunt N9 (Bredene) tot de Plassendale Brug (Oudenburg)

Maas 7 (A14,A10,R0,A7,A8)

Nr. weg	Wegvak
N8	Van de R8 (Kortrijk) tot de N391 (Zwevegem)
N391	Van de N8 tot de N8 (Zwevegem)
N8	Van de N391 (Knokke-Zwevegem) tot de N8e (Avelgem)

Secundaire wegen categorie II

Maas 1 (A18,A10,A17,A14 en A25 Frankrijk)

Nr. weg	Wegvak
N8	Van het kruispunt J. en M. Sabbestraat (Menen) tot de R8 (Kortrijk)
N364	Van de N35 (Diksmuide) tot de N308 (Beveren-Alveringem)
N321	Van de R33 (Poperinge) tot de N8 (Vleteren)
N308	Van de R33 (Poperinge) tot de N364 (Beveren-Alveringem)
R33	Van de N308 tot de N38 (Poperinge)
R33	Van de N321 tot de N38 (Poperinge)
N336	Van de N37b (Ieper) tot de N58 (Warneton)
N37	Van de N8 tot de A19 oprit 4 (Ieper)
N37	Van de A19 oprit 4 (Ieper) tot de N332 (Zonnebeke)
N37b	Van de N375 tot de N336 (Ieper)
N37 in aanbesteding	Van de N336 tot de N8 (Ieper)
N332	Van de N37 tot de N303 (Zonnebeke)
N355	Van de N35 (Pervijze-Diksmuide) tot de A18 oprit 3
ZW omleiding Diksmuide, gedeelte aan te leggen	Van de N369 tot de N35 (Diksmuide)
N367	Van Mannekensvere (Middelkerke) tot de N33 (Gistel)
N367	Van de N33 (Gistel) tot de N377a (Jabbeke)
N363	Van de N369 (Beerst-Diksmuide) tot de N33 (Ichtegem)

N301	Van de N313 (Langemark-Poelkapelle) tot de N35 (Esen-Diksmuide)
N303	Van de N313 (Westrozebeke-Staden) tot de A19 (oprit 3)
N36	Van de N35 (Zarren-Kortemark) tot de N313 kruispunt Sleihage (Staden)
N36a	Van de R32 tot de N32 (Roeselare)
N32	Van de N31 (Brugge) tot de R34 (Torhout Noord)
N32	Van de R34 (Torhout Zuid) tot het kruispunt Leopold III-laan (Roeselare Noord)
N32	Van de Westlaan tot de R32 (Roeselare Zuid) (Meensesteenweg)
N32	Van de R32 (Roeselare Zuid) tot de N32b (Menen)
N32c	Van de N32 tot de A19 (afrit 2) (Menen)
Linkervaartoever-Graankaai-Zwaikomstraat	Van de A17 (afrit 7) tot de N37 (Roeselare)
N32c	Van de N8 tot de N366 (Menen)
N366	Van de N32c (Menen) tot de Dronkaardstraat (Menen-Rekkem)
Dronkaardstraat	Van de N366 tot de N58 (Menen-Rekkem)
N58	Van de Dronkaardstraat (Menen-Rekkem) tot de A14 (afrit 1)
N368	Van het kruispunt Nieuwstraat (Oudenburg) tot de A17 oprit 11
N368c	Van de N33 tot de N368 (Eernegem)

Maas 2 (A10, A17, A14)

Nr. weg	Wegvak
N50	Van de N50f Siemenslaan (Oostkamp) tot de N399 (Ingelmunster)
N50	Van de R8 tot de R36 Burgemeester Verduyvenlaan (Kortrijk)
N370	Van de N50 (Hille-Wingene) tot de Scherpestraat (Beernem)
N370	Van de N35b (Lichtervelde) tot de N50 (Wingene)
N37	Van de Pittemse steenweg tot de Ruiseleedsesteenweg, Ringlaan (Tielt)
ZO omleiding Tielt, gedeelte aan te leggen Heilige Sacramentstraat	Van de N35 tot de N327 (Tielt)
N327	Van de N327 tot de N370 (Wingene)
N459	Van de Heilige Sacramentstraat (Wingene) tot de N37 (Tielt)
N43	Van de N35 (Aarsele-Tielt) tot de N43 (Zulte)
N43	Van de Franse grens tot de R36 Tacklaan (Kortrijk)
N8	Van de R8 (Kortrijk) tot de N459 (Olsene)
N323	Van de R8 tot de R36 Noordstraat (Kortrijk)
N382b	Van de N43 tot de A14 oprit 2 (Kortrijk)
R35	Verbindingsweg van de N382 tot de R35 (Waregem)
	Van de N382b tot de N437, Zuiderlaan (Waregem)

Maas 3 (A10, N31, Ax, A11/N49, R4 west)

Nr. weg	Wegvak
Scherpestraat-Beernemstraat	Van de N370 tot de N337 (Beernem)
Sijselestraat-Oedelemsesteenweg	Van de N337 (Oedelem-Beernem) tot de N9 (Sijsele-Damme)
R30b	Van de N9 tot de N376 (Brugge)
R30	Van de N376 tot de N50 (Brugge)
N9	Van de N31 tot de R30b (Brugge)
N50	Van de rotonde Meulestee (Brugge) tot de N50g, Rodenbachstraat (Oostkamp)
N50g	Van de N50 Brugsestraat (Oostkamp) tot de A10 oprit 9
N371	Van de Kolvestraat tot de N31 (Brugge)
N309	Van de N31 tot de N50 (Brugge)
N376	Van de N49 tot de Nederlandse grens (Westkapelle-Knokke-Heist)

Maas 4 (A18, A10, N31, Ax, A11/N49)

Nr. weg	Wegvak
N34	Van het pretpark Plopsaland tot het kruispunt Spreeuwenberg (Nieuwpoort)
N34	Van kruispunt Elisalaan tot de N39 (Nieuwpoort)
N34z	Van de Spreeuwenberg tot de Albert I-laan (Elisalaan, Nieuwpoort)
N34	Van het kruispunt N39 (Nieuwpoort) tot het kruispunt Koninginnelaan (Oostende)
N34, N34c	Van het kruispunt Vredelaan (Blankenberge) tot de N31 (Zeebrugge)
N34a	Van het kruispunt Hullstraat tot het kruispunt Oostelijke Dam (Zeebrugge) (ontdubbeling over de zeesluis)
N34	Van het kruispunt Oostelijke Dam (Zeebrugge) tot het kruispunt Koningslaan (Knokke-Heist)
N35	Van de N34 tot de N396 (de Panne)
N35	Van de N39 tot de N330 (Veurne)
N8	Vanaf de N34 tot de N396 (Koksijde)
N396	Van de N35 (De Panne) tot de N355 (Nieuwpoort)
N355	Van de N34 tot de N396 (Nieuwpoort)
N356	Van de N367 (Sint-Joris-Nieuwpoort) tot de N355 (Ramskapelle-Nieuwpoort)
N367	Van de N380 (Nieuwpoort) tot Mannekensvere
N380	Van de N34 tot de N34 (Nieuwpoort)
N358	Van het kruispunt Vaartstraat tot het kruispunt Zandvoordsestraat (Oudenburg)
N318	Van de N380 (Nieuwpoort) tot kruispunt Petit Paris (Oostende)
N325	Van het kruispunt N324 tot de N318 (Middelkerke)

Oostendeseesteeweg- Gistelseesteeweg Vijfwegestraat-Warvinge N307	Van de spoorwegbedding lijn 62 (Oostende) tot de N358 (Oudenburg) Van de N9 tot de Grotestraat (De Haan) Van het kruispunt N9 (Zuienkerke) tot het kruispunt N34 (Wenduine)
N367	Van de N31 (Brugge) tot de N377a (Jabbeke)
N397	Van de A10 (oprit 7) tot de N31 (Brugge)
N371	Van het kruispunt N335 tot de N34 (Blankenberge)

Maas 7 (A14, A10, R0, A7, A8)

Nr. weg	Wegvak
N323a	Van de A14 oprit 2 tot de N50
N58	Van de A14 oprit 1 tot de N350
N8e	Van de N8 Kortrijkstraat tot de N353 Doornikse steenweg (Avelgem)
N8	Van de N8e Leopoldstraat (Avelgem) tot de N36 (Kerkhove-Avelgem)
N353	Van de N8e (Avelgem) tot de N50 (Warcoing)
N36	Van de N382 (Kaster-Anzegem) tot de N8 (Kerkhove-Avelgem)
N382	Van de A14 oprit 5 tot de N36 (Kaster-Anzegem)

Secundaire wegen categorie III

Maas 1 (A18, A10, A17, A14 en A25 Frankrijk)

Nr. weg	Wegvak
N32	Van het kruispunt Leopold III-laan tot de Noordlaan (Roeselare)
N32	Van de Brugseesteeweg tot de Meenseesteeweg (Noordlaan-Westlaan) (Roeselare)
Spilleboutsdreef, Koning Albert I-laan, Gasstraat, Stationsdreef	Van de N32 zuid tot de Leopold III-laan (Roeselare)

Maas 2 (A10, A17, A14)

Nr. weg	Wegvak
N43	Van de R36 Liebaertlaan tot de R8 (Kortrijk)
N8	Van de R36 Wandelweg tot de R8 (Kortrijk)

Maas 3 (A10, N31, Ax, A11/N49, R4 west)

Nr. weg	Wegvak
R30 Guldenvlieslaan-Koningin Elisabethlaan N9	Van de N351 tot de N376 (Brugge) Van de R30b Sint-Pieterskaai tot de R30 Koningin Elisabethlaan (Brugge)
N50	Van de R30 tot rotonde Meulestee (Baron Ruzettelaan, Brugge)
N367	Van het kruispunt N31 tot de N32 (Brugge)
N32	Van het kruispunt N31 tot de N342 (Brugge)
N342	Van de N32 tot de N397 (Brugge)
N371	Van de N9 tot de Kolvestraat (Brugge)

Maas 4 (A18, A10, N31, Ax, A11/N49)

Nr. weg	Wegvak
N33 Gistelsesteenweg	Van de N318 tot de N341 (Oostende) Van rotonde Kennedy tot de spoorwegbedding lijn 62 (Oostende)

Maas 7 (A14, A10, R0, A7, A8)

Nr. weg	Wegvak
nihil	nihil

3.5.2 Selectie van knooppunten regionaal openbaar vervoer

Maas 1 (A18, A10, A17, A14 en A25 Frankrijk)

Knooppunt regionaal vervoer
Veurne NMBS-station Diksmuide NMBS-station Torhout NMBS-station Lichtervelde NMBS-station Roeselare NMBS-station Ieper NMBS-station Poperinge NMBS-station Menen NMBS-station

Maas 2 (A10, A17, A14)

Knooppunt regionaal vervoer
Tielt NMBS-station Izegem NMBS-station Kortrijk NMBS-station Waregem NMBS-station

Maas 3 (A10, N31, Ax, A11/N49, R4 west)

Knooppunt regionaal vervoer
Brugge NMBS-station

Maas 4 (A18, A10, N31, Ax, A11/N49, A25 Frankrijk)

Knooppunt regionaal vervoer
Oostende NMBS-station Blankenberge NMBS-station Knokke-Heist NMBS-station

Maas 7 (A14, A10, R0, A7, A8)

Knooppunt regionaal vervoer
nihil

3.6 Selectie van de gewenste ruimtelijke structuur landschap

Gave landschappen:

Duinen Oostkust
Uitkerkse Polder
Uitkerkse Polder – Sint-Jan-op-den-Dijk
Oudemaarspolder en kreekrugpolder ten westen van het kanaal
Poldergebied omgeving Hoeve Ter Walle
Poldergebied omgeving Ter Doest
Poldergebied Ramskapelle - Hoeke
Zwin en duinen van Knokke-Heist
Oude Hazegraspolder en Golfplein Knokke-Heist
Zwinpolders tussen Knokke-Heist en Damme
Poldergebied Koolkerke - Dudzele
Poldergebied Klemskerke - Zuienkerke
Graslandgebied Kwetshage
Graslandgebied Zwaanhoek - Oudenburg
Moere van Meetkerke
Kasteelparken te Brugge
Historische polders van Oostende
Duinen Middenkust
Ijzermonding
Duinen Westkust
Poldergebied Oostduinkerke - Wulpen
Poldergebied Pelikaanbrug
Poldergebied Ramskapelle - Allaertshuizen
Poldergebied Tervaetebocht - Oostkerke - Stuivekenskerke
Nieuwlandpolder en Lenspolder
Poldergebieden Leffinge - Slijpe
Akkerlandschap Moere
Plateau van Wijnendale en Aartrijke
Vallei van de Mouwbeek
Vloethemveld
Kasteelparken en bosgebieden Sint-Andries -Varsenare
Wilgenbroeken
Kasteelparken en bosgebied Oostkamp
Vallei van de Rivierbeek en de Hertserbeek
Kampveld
Omgeving Kruiskalseide, Leugaartsbeek en kasteel Sint-Hubertus
Oude veldgebieden, Bulskampveld
Sijseleveld en Maleveld
Spijkerkasteel
Ryckeveld en ruimere omgeving van Sijseleveld
Loweiden, vallei van de Meersbeek, Gemene Weidebeek
Oedelemberg
Maldegemveld
Beverhoutsveld
Slabbaartsbeek
Meersgebieden : Assebroekse Meersen, Chartreusmeersen, Gemene Weiden
Frans-Belgische Moeren

Oude duinen Adinkerke
Plateau van Izenberge
Poldergebied westelijk Oudland Steenkerke
Poldergebied en graslandcomplexen Eggewaartskapelle Lampernisse
Ijzervallei
Broeken en akkerland van Noordschote - Zuidschote
Vallei van de Handzamevaart
Restbossen van Koekelare
Restbossen Achterhoek - Edewalle
Groenhove
Akkerlandschap Klerken
Bos van Houthulst en Vrijbos
Rug van Westrozebeke
Rug Vosseberg - Gitsberg
Sterrebos
Munkebossen
Ringbeek en Veldekens
Meerlandshoek, Willekomkouter, Rijkegemkouter, Pittembergkouter
Omgeving Mevrouwmolen en Artemeersmolen Kanegem
Omgeving Poelbergmolen
Ardooieveld
Vallei Oude Mandelbeek en de Mandelvallei.
Baliekouter
Delen van Leievallei
Hoppeland van Poperinge
Galgebossen en Poperingsevaart
Vallei van de Franse Beek en Pandoenebeek Reningelst
Centrale heuvelrij van de West-Vlaamse Heuvels
Douvevallei
Zuidelijke rug van de West-Vlaamse Heuvels
Land van Nieuwkerke - Leievallei
Vijvergebied Dikkebus
Vijvergebied Zillebeke en vallei van de Wijtschatebeek
Teerlingbos
Kezelberg
Vallei van de Heulebeek
Gavers
Spitaalbossen
Kromme Beek
Haantjeshoek - Weedries
Halendries Kaster
Heuvelstreek Zwevegem - Kooigem - Ingooigem
Scheldevallei en meersen
Kusteiland Testerep
Landschap langs kanaal Brugge-Gent
Graslandgebied Zevekote

4 Selectie van deelruimten

Een deelruimte is een gebied waarin een samenhangend ruimtelijk beleid gevoerd wordt. Volgende deelruimten worden in West-Vlaanderen geselecteerd:

Kustruimte, Westkustruimte, Oostendse ruimte, Brugse ruimte, Oostelijke polderruimte, Westelijke polderruimte, Heuvel-IJzerruimte, Veldruimte, Middenruimte, Leieruimte, Interfluviumruimte.

5 Algemene maatregelen en acties

Maatregelen en acties worden uitgewerkt in overleg met diverse betrokkenen. De Bestendige Deputatie legt telkens de overlegprocedure vast.

5.1 Voor de gewenste nederzettingsstructuur

- Bovenlokale ontwikkelingsperspectieven uitwerken voor de meervoudige hoofdorpen Heuveland-Mesen en Alveringem-Lo-Reninge na voorafgaand overleg met de betrokken gemeenten.
- Kleinere kernen en/of overige woonconcentraties opwaarderen wat betreft de landschappelijke integratie en kwaliteit van de woonomgeving in Heuvel-IJzerruimte en/of Westelijke polderruimte.
- Een provinciaal flankerend beleid uitwerken omtrent kwaliteitsinrichting van openbare ruimten en architecturale kwaliteitsbewaking bij hoogbouw in de Kustruimte.
- De noodzaak van bijkomende woonwagenterreinen, specifiek doortrekkersterreinen onderzoeken in de Kustruimte.

5.2 Voor de gewenste natuurlijke structuur

- Natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang selecteren binnen natuuraandachtszones na de afbakening van GEN, GENO en verwevingsgebieden door het Vlaamse Gewest.
- Pilotprojecten opzetten rond afbakening en inrichtingsvoorstellen van natuurverbindingsgebieden bij waterlopen met provinciale beheersbevoegdheid (tweede categorie), met name Poekebeek (Ruisselede-Tielt), Waterloop zonder naam (Koksijde-Nieuwpoort), Steenbeek (Langemark), Scheebeek (Avelgem), Vleeterbeek (Poperinge)

5.3 Voor de gewenste ruimtelijke agrarische structuur

- Bouwvrije zones afbakenen in de provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen om de grondgebonden landbouw te ondersteunen in delen van de Westelijke polderruimte, Oostelijke polderruimte, Veldruimte, Heuvel-IJzerruimte en Interfluviumruimte.

5.4 Voor de gewenste ruimtelijke structuur bedrijvigheid

- Een locatiebeleid uitwerken voor diverse soorten regionale bedrijventerreinen in kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten.

- Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor regionale bedrijventerreinen in structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden van provinciaal niveau.
- Ruimtelijk-economische ontwikkelingsperspectieven aangeven van specifieke economische knooppunten en provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor regionale bedrijventerreinen in specifieke economische knooppunten.
- Ontwikkelingsmogelijkheden bepalen en zo nodig provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor de bestaande bedrijven van bovenlokaal niveau die zich buiten bedrijventerreinen situeren in gemeenten aangeduid als kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten.

5.5 Voor de gewenste ruimtelijke structuur kleinhandel

- Afbakenen en opmaken van inrichtingsvoorstellen van het te herstructureren kleinhandelslint Zuidwege-Veldegem (indien niet behorend tot het regionaalstedelijk gebied Brugge).

5.6 Voor de gewenste ruimtelijke structuur toerisme en recreatie

- Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken om kleinschalige toeristisch-recreatieve activiteiten mogelijk te maken in de landelijke toeristisch-recreatieve netwerken en in het poldergebied als onderdeel van het toeristisch-recreatief stedelijk netwerk van de Kust.
- Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor nieuwe openluchtrecreatieve groene domeinen in provinciaal beheer in De Panne (Westkuustrimte), regionaalstedelijk gebied Roeselare (Middenruimte), Leievallei (Leieruimte) en Scheldevallei (Interfluviumruimte).
- Inrichtingsplannen over recreatief medegebruik in duingebieden opmaken in samenspraak met hogere overheden.
- Een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (of verordening) opmaken voor strandconstructies.

5.7 Voor de gewenste ruimtelijke structuur van verkeer en vervoer

- Een bovenlokaal fietsroutenetwerk voor woon-werkverkeer opmaken en aanzetten tot de uitvoering van dit netwerk. In het buitengebied aan de kust wil de Provincie, in het kader van het Vlaams en het gemeentelijk mobiliteitsbeleid, de realisatie van bovenlokale, toeristische parkeerinfrastructuur ondersteunen.

5.8 Voor de gewenste ruimtelijke landschappelijke structuur

- De gave landschappen verder uitwerken en bakens in het landschap selecteren.
- Afbakenen en opmaken van inrichtingsvoorstellen over markante terreinovergangen tussen poldergebied en de zandstreek.

- Uitwerken van ruimtelijke concepten in een nieuw landschap over het geheel of delen van de Rug van Westrozebeke.
- Pilotproject opzetten rond de uitwerking en formulering van ontwikkelingsperspectieven en inrichtingsvoorstellen voor een ankerplaats.

6 Specifieke projecten

De specifieke projecten worden uitgewerkt met diverse betrokkenen. De Bestendige Deputatie legt telkens de overlegprocedure vast.

- Ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven aangeven voor en de afbakening van structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden van provinciaal niveau. Het afbakeningsproces zal leiden tot maatregelen en acties op de betrokken beleidsniveaus.
- Strategische projectgebieden in Knokke-Heist, Blankenberge en Nieuwpoort afbakenen en de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven aangeven. Het afbakeningsproces zal leiden tot maatregelen en acties op de betrokken beleidsniveaus.
- Formuleren van een geïntegreerde visie met afbakening en uitwerken van inrichtingsvoorstellen voor volgende lijnelementen: de Graaf Jansdijk en het kanaal Kortrijk-Bossuit.
- Een actieplan “Koninklijke Baan en omgeving” (N34) opmaken binnen de gewenste ruimtelijke structuur.
- Een pilotproject opstarten over integraal waterbeheer in de Heuvel-Ijzerruimte.

**Provinciaal
Ruimtelijk Structuurplan
West-Vlaanderen**

Bijlage

Ministerieel Besluit van 6 maart 2002 houdende goedkeuring van het
Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan West-Vlaanderen



Vlaamse regering

MINISTERIEEL BESLUIT HOUDENDE GOEDKEURING VAN HET RUIMTELIJK
STRUCTUURPLAN VOOR DE PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

DE VLAAMSE MINISTER VAN FINANCIEN EN BEGROTING, INNOVATIE,
MEDIA EN RUIMTELIJKE ORDENING

Gelet op het decreet van 17 december 1997 houdende
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 artikel 24 tot 28 en
artikel 188, gewijzigd bij decreet van 26 april 2000;

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 13 juli 2001
tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse
regering;

Gelet op de omzendbrief RO 96/06 van 7 januari 1997 in verband
met de inhoudelijke taakstellingen voor het provinciaal
ruimtelijk structuurplan;

Gelet op het besluit van de provincieraad van West-Vlaanderen
van 29 juni 2000 tot voorlopige vaststelling van het ontwerp
van ruimtelijk structuurplan voor de provincie West-Vlaanderen;

Gelet op het besluit van de bestendige deputatie van West-
Vlaanderen van 6 juli 2000 tot aankondiging van het openbaar
onderzoek waarbij de begin- en einddatum van het openbaar
onderzoek werd vastgelegd op respectievelijk 21 september en 20
december 2000;

Gelet op de bezwaren, opmerkingen en adviezen resulterend uit het openbaar onderzoek over het ontwerp van ruimtelijk structuurplan voor de provincie West-Vlaanderen;

Gelet op het advies van de regionale commissie van advies voor de streek West-Vlaanderen van 18 april 2001 over de voornoemde bezwaren, opmerkingen en adviezen uit het openbaar onderzoek;

Gelet op het besluit van de provincieraad van West-Vlaanderen van 12 juni 2001 tot definitieve vaststelling van het ruimtelijk structuurplan voor de provincie West-Vlaanderen;

Gelet op het besluit van de provincieraad van West-Vlaanderen van 29 november 2001 waarin bepaalde passages uit het ruimtelijk structuurplan voor de provincie West-Vlaanderen werden ingetrokken en vervangende passages definitief werden vastgesteld;

Overwegende dat het besluit van de provincieraad van 29 november 2001 werd ingegeven door de vaststelling dat de Vlaamse regering nog steeds geen beslissing had genomen omtrent het al dan niet goedkeuren van het provinciaal ruimtelijk structuurplan; dat volgens de provincieraad bij nader inzien bleek dat bepaalde passages van het op 12 juni definitief vastgestelde provinciaal ruimtelijk structuurplan in strijd waren met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; dat de vervanging van bepaalde passages wel gebaseerd is op bezwaren en adviezen, uitgebracht tijdens het openbaar onderzoek over het ontwerp van provinciaal ruimtelijk structuurplan;

Overwegende dat het ruimtelijk structuurplan voor de provincie West-Vlaanderen globaal als een waardevol strategisch beleidsdocument voor de provincie West-Vlaanderen kan worden aanzien; dat het provinciaal ruimtelijk structuurplan als een transparant en overzichtelijk beleidsdocument kan worden aanzien; dat de filosofie van de structuurplanning als methodiek voor het ruimtelijk beleid in het document duidelijk naar voren komt; dat getracht is invulling te geven aan het subsidiariteitsbeginsel; dat een degelijk inhoudelijk planningsproces en een open overleg is gevoerd zowel met de bevolking en de lokale besturen als met de Vlaamse overheid;

Overwegende dat het ruimtelijk structuurplan voor de provincie West-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 informatieve gedeelte, van het richtinggevende gedeelte en van de bindende bepalingen steeds in samenhang met elkaar moeten worden gelezen; dat deze formulering inhoudt dat in het richtinggevende gedeelte de opties uit de deelstructuurbenadering steeds in samenhang moeten worden gelezen met de opties opgenomen in de deelruimtebenadering;

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk structuurplan 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/of al dan niet grondig 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;

Overwegende dat het werken met twee beleidsscenario's voorkomt dat er inhoudelijke tegenstrijdigheden met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ontstaan wat betreft de opties/taakstellingen met betrekking tot wonen en bedrijvigheid; dat één beleidsscenario zich volledig inpast binnen het vigerende Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en onmiddellijk kan worden toegepast; dat het andere beleidsscenario pas in werking kan treden wanneer het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op de in het provinciaal ruimtelijk structuurplan gesuggereerde wijze wordt herzien; dat in dat geval geen herziening van het provinciaal ruimtelijk structuurplan noodzakelijk is om het andere scenario toe te passen; dat de scenario's betrekking hebben op volgende opties:

- de interpretatie van de 67/33-verhouding tussen stedelijke gebieden en buitengebied voor de ruimtelijke verdeling van de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden tot 2007 op fusiegemeentelijke basis; de bindende bepalingen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stellen evenwel dat deze ruimtelijke verdeling wordt gehanteerd op basis van ruimtelijke entiteiten, namelijk de stedelijke gebieden (gehele gemeenten of delen van gemeenten die behoren tot de stedelijke gebieden) en de gemeenten die tot het buitengebied behoren en dat dit voor West-Vlaanderen betekent dat minstens 67 % moet worden gerealiseerd in de stedelijke gebieden; de toepassing van het scenario met de interpretatie van de 67/33-verhouding op fusiegemeentelijke basis zal bijgevolg slechts mogelijk zijn na een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
- de interpretatie dat de bestemmingswijzigingen, noodzakelijk voor de planologisch-juridische bevestiging van bestaande,

vergunde zonevreemde bedrijven, niet moeten worden verrekend in de ruimtebalans voor economische activiteiten en bijgevolg enkel de bestemmingswijzigingen voor de uitbreiding van bestaande, vergunde zonevreemde bedrijven moeten worden verrekend; de richtinggevende ruimteboekhouding uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt evenwel dat de oppervlakte gewestplanbestemmingen voor bedrijvigheid in 2007 met ca. 7.000 ha zal toegenomen zijn ten opzichte van de in de plannen van aanleg op 1/1/1994 bestemde industrieterreinen; deze optie is ook vastgelegd in de bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; de toepassing van het scenario waarin de bestemmingswijzigingen voor de bevestiging van bestaande, vergunde zonevreemde bedrijven niet moeten worden verrekend, zal bijgevolg slechts mogelijk zijn na een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;

Overwegende dat de in het aangepaste specifieke beleidskader voor de gemeentelijke woningbehoefte voorgestelde confrontatie van de woningbehoefte met het juridisch aanbod en de toebedeling van het aantal woongelegenheden voldoende garanties biedt voor de realisatie van de Vlaamse verdeelsleutel 67/33; dat hiermee het noodzakelijke principe van de communicerende vaten met betrekking tot de kwantitatieve ontwikkelingsmogelijkheden van de verschillende types nederzettingen in de provincie voldoende wordt geoperationaliseerd zodat wordt vermeden dat de 33 % voor het buitengebied niet wordt overschreden;

Overwegende dat bij de uitvoering van het provinciaal ruimtelijk beleid voor de volgende inhoudelijke opties evenwel voorzichtigheid is geboden om geen inhoudelijke tegenstrijdigheden met het ruimtelijk beleid van de Vlaamse overheid ter zake te veroorzaken:

- bij de begeleiding en beoordeling van gemeentelijke planningsprocessen en bij de eigen provinciale planningsprocessen kan het hanteren van begrippen uit de begrippenlijst van het provinciaal ruimtelijk structuurplan, en in het bijzonder de begrippen uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen die in het provinciaal ruimtelijk structuurplan een meer specifieke betekenis krijgen (waaronder het begrip 'bedrijventerrein'), niet resulteren in inhoudelijke tegenstrijdigheden met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen;
- het ontwikkelingsperspectief om in de specifieke economische knooppunten in de Leievallei nieuwe activiteiten tot ontwikkeling te laten komen, los van clustervorming of endogene ontwikkeling, wanneer deze gebruik maken van de bestaande gebundelde lijninfrastructuur, kan niet resulteren in nieuwe, ruimtelijk geïsoleerd gelegen bedrijventerreinen;
- het ontwikkelingsperspectief voor de Middenruimte met betrekking tot de vestiging van nieuwe agro-industriële bedrijvigheid kan niet leiden tot geïsoleerde inplantingen in het buitengebied aangezien voor dergelijke bedrijven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geopteerd wordt voor

specifieke regionale bedrijventerreinen in de economische knooppunten;

- het ontwikkelingsperspectief voor de Leieruimte met betrekking tot het specifiek regionaal bedrijventerrein in Wevelgem moet worden afgestemd op de schaal van de luchthaven van Wevelgem, die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen niet werd geselecteerd als internationale of regionale luchthaven maar wordt beschouwd als lokale luchthaven;
- bij de interpretatie van de beleidsdoelstelling met betrekking tot de vestiging van nieuwe kleinhandelszaken in overige woonconcentraties is de vooropgestelde afweging in relatie tot het schaalniveau en de ruimtelijke draagkracht van de nederzetting essentieel om nieuwe ruimtelijk geïsoleerd gelegen, grootschalige kleinhandelszaken te vermijden;
- de ontwikkelingsperspectieven met betrekking tot omleidingen en ontbrekende schakels in het secundair wegennet kunnen niet resulteren in maasverkleiningen in het hoofd- en primair wegennet en moeten, bij de verdere visievorming hierover, worden afgewogen ten aanzien van de structuurbepalende elementen van de natuurlijke en agrarische structuur;
- voor volgende provinciale initiatieven is het essentieel dat voorafgaandelijk een ruimtelijke visie wordt opgebouwd die rekening houdt met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de structuurbepalende elementen van de natuurlijke, agrarische, landschappelijke en nederzettingsstructuur :
 - de operationalisering in een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan of een verordening van de landelijke toeristisch-recreatieve netwerken
 - de provinciale planningsinitiatieven met betrekking tot golf, jachthavens en aanlegplaatsen, motorcross en lawaaierige sporten, weekendverblijven en permanent wonen in gebied voor verblijfsrecreatie; over de zonevreemde (gedeelten) van kampeerterreinen in Koksijde (Noordduinen) en Heuvelland (Douve en Nachtegaal) werd reeds in het kader van de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor de zonevreemde kampeerterreinen op gewestelijk niveau geoordeeld dat een behoud of verdere ontwikkeling ervan niet verenigbaar is met de natuurlijke en agrarische structuur
- vooruitlopend op het nog uit te werken locatiebeleid waartoe de provincie zich bindend engageert, is een actief provinciaal beleid met betrekking tot regionale bedrijvigheid in de kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten slechts mogelijk indien het betrokken stedelijk gebied of economisch knooppunt ruimtelijk-economisch wordt gepositioneerd ten opzichte van de omliggende stedelijke gebieden en economische knooppunten;

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 moeten worden opgevat als een suggestie naar de Vlaamse

overheid; dat deze algemene formulering aldus van toepassing is op alle bepalingen van het informatieve en het richtinggevend gedeelte; dat inzake de vermelde voorstellen voor het uitvoeren van opdrachten of delen van opdrachten van gewestelijk belang slechts initiatieven kunnen worden genomen na overleg en goedkeuring door de Vlaamse overheid; dat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wel als het ruimtelijk referentiekader blijft gelden bij de uitvoering van de opdracht; dat voor beleidsaspecten van de Vlaamse overheid waarover in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geen specifieke uitspraken voor ontwikkeling worden gegeven de algemene visie, de basisdoelstellingen, de ruimtelijke principes hetzij de algemene opties aangegeven in de vier structuurbepalende componenten van toepassing zijn;

Overwegende dat de selectie van de secundaire wegen behoort tot de bevoegdheid van het provinciebestuur; dat het voorliggend provinciaal structuurplan deze selectie bevat; dat ten aanzien van de selectie en categorisering van de verbinding Tielt-Waregem via de Zuid-westelijke tangent op een hoger niveau dan de Zuid-oostelijke tangent evenwel vragen dienen te worden gesteld; dat de Vlaamse overheid er immers dient over te waken dat geen mogelijke tegenstrijdigheden met het RSV ontstaan bij deze selectie; dat door de opgenomen en vermelde selectie van deze Zuid-Westelijke tangent op het niveau secundaire weg 1 een mogelijke maasverkleining bestaat tussen hoofdwegen; dat deze problematiek derhalve, in het kader van de bespreking van de concrete aanleg van deze wegenis in de provinciale auditcommissie, verder dient uitgeklaard, zodat ter zake geen strijdigheden met het ruimtelijke structuurplan Vlaanderen in de feiten tot stand worden gebracht;

Overwegende dat ook binnen de regionaalstedelijke gebieden secundaire wegen bindend worden geselecteerd; dat uit het afbakeningsproces voor deze regionaalstedelijke gebieden een andere rol voor deze wegen kan resulteren; dat dergelijk afbakeningsproces zich op gewestelijk niveau situeert, resulteert in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en bijgevolg vanuit subsidiariteitsoogpunt boven de bindende selectie van het provinciaal ruimtelijk structuurplan staat;

Overwegende dat het provinciaal ruimtelijk structuurplan momenteel slechts een beperkt beleidskader bevat voor de afweging van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van zonevreemde landbouwbedrijven, hoveniersbedrijven, aan de landbouw gerelateerde activiteiten en leegstaande bebouwing in het agrarisch gebied; dat de opmaak van dergelijke beleidskaders die rekening houden met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de structuurbepalende elementen van de natuurlijke, agrarische, landschappelijke en nederzettingsstructuur zeer urgent is met het oog op de begeleiding en beoordeling van gemeentelijke planningsprocessen;

BESLUIT:

Enig artikel. Het bijgaand ruimtelijk structuurplan voor de provincie West-Vlaanderen, bestaande uit een informatief en een richtinggevend gedeelte en uit bindende bepalingen, wordt goedgekeurd.

Brussel, 06 MRT 2002

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Innovatie,
Media en Ruimtelijke Ordening



Dirk VAN MECHELEN

Voor eensluidend afschrift



Hans LEINFELDER
adjunct van de directeur

Colofon

Deze publicatie is uitgegeven in opdracht van de **Bestendige Deputatie** van de Provincieraad van West-Vlaanderen.

Paul Breyne (gouverneur)

Jan Durnez

Patrick Van Gheluwe

Gabriël Kindt

Dirk De fauw

Gunther Pertry

Marleen Titeca-Decraene (gedeputeerden)

Hilaire Ost (provinciegriffier)

De organisatie van het planningsproces en de opmaak van de daarbij behorende documenten werden verzorgd door de **plangroep van de Provinciale Planologische Dienst**.

Grafische vormgeving en druk

Graphic Group Van Damme

Verantwoordelijke uitgever

Hilaire Ost, Provinciegriffier

Provinciehuis Boeverbos

Koning Leopold III-laan 41

8200 Sint-Andries (Brugge)

Depotnummer

D/2002/024/16

Jaar van uitgifte

2002

Beschikbaarheid publicatie

Provincie West-Vlaanderen

Provinciaal Informatiecentrum Tolhuis

Jan Van Eyckplein 2

8000 Brugge

tel.: 050 – 40 74 74

e-mail: provincie@west-vlaanderen.be

Het PRS-WV is ook raadpleegbaar op www.west-vlaanderen.be

Verkoopprijs

10,00 euro voor beide delen samen

deel 1 tekst en deel 2 kaarten worden niet afzonderlijk verkocht

