



Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

s a m e n v a t t i n g



EEN VERNIEUWD RUIMTELIJK BELEID	9
1. Ruimtelijke probleemstellingen	9
2. Tekortkomingen in het bestaande instrumentarium	10
NAAR EEN SAMENHANGENDE EN ACTIEGERICHTE RUIMTELIJKE PLANNING	11
1. Structuurplanning als methode	11
2. Instrumentarium van de structuurplanning	12
2.1. Ruimtelijke structuurplannen	12
2.2. Uitvoeringsinstrumenten	13
DRIE PLANNINGSNIVEAUS IN VLAANDEREN	15
1. Structuurplanning op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau	15
2. Het subsidiariteitsbeginsel	15
2.1. Omschrijving	15
2.2. Werking	16
HET RUIMER KADER VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	19
1. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in nationaal perspectief: de relatie met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met het Waals Gewest	19
2. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in internationaal perspectief	20
DE VOORGESCHIEDENIS VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	21
DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR IN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN (HET RICHTINGGEVEND GEDEELTE)	25
Inleiding	25
HOOFDSTUK I. VISIE OP DE GEWENSTE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING VAN VLAANDEREN	26
1. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding	26
2. Een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen: “Vlaanderen, open en stedelijk”	27
3. Basisdoelstellingen	28
HOOFDSTUK II. RUIMTELIJKE PRINCIPES VOOR DE GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR	29
1. Gedeconcentreerde bundeling	29
2. Poorten als motor voor ontwikkeling	30
3. Infrastructuur als bindteken en als basis voor locatie van activiteiten	31
4. Fysisch systeem ruimtelijk structurerend	32

Inhoud

HOOFDSTUK III. GEWENSTE RUIMTELIJKE STRUCTUUR VOOR VLAANDEREN	33
1. STEDELIJKE GEBIEDEN	35
1.1. Algemene benadering	35
1.2. Doestellingen t.a.v. de stedelijke netwerken	36
1.3. Selectie en afbakening van de stedelijke gebieden; selectie en nadere uitwerking van de stedelijk netwerken	36
1.3.1. Selectie en afbakening van de stedelijke gebieden	36
1.3.2. Selectie en nadere uitwerking van de stedelijke netwerken	39
1.4. Ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijke gebieden	40
1.4.1. Trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden: 60% in de stedelijke gebieden en 40% in de kernen van het buitengebied	40
1.4.2. Minimale woningdichtheden	42
1.4.3. Differentiatie van de woningvoorraad	42
1.4.4. Versterken van multifunctionaliteit	42
1.4.5. Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer	43
1.4.6. Afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied	43
1.4.7. Bundelen van de kleinhandel	43
1.4.8. Optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik	43
1.4.9. Zorgen voor de collectieve en openbare ruimten	44
1.4.10. Behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden	44
1.4.11. Waarborgen voor landbouw in de stedelijke gebieden	44
1.4.12. Behouden en uitbouwen van cultureel-maatschappelijk en historisch waardevolle elementen	45
1.4.13. Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid	45
1.4.14. Gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel	45
1.5. Instrumenten	46
1.5.1. Strategische stedelijke projecten	46
1.5.2. Stadsrenovatie en -vernieuwing	46
2. BUITENGEBIED	47
2.1. Algemene benadering	47
2.2. Doelstellingen t.a.v. het buitengebied	47
2.3. Afbakening van en ontwikkelingsperspectieven voor de natuurlijke structuur	48
2.3.1. Afbakening	48
2.3.2. Ontwikkelingsperspectieven	50
2.4. Afbakening van en ontwikkelingsperspectieven voor de agrarische structuur	51
2.4.1. Afbakening	51
2.4.2. Ontwikkelingsperspectieven	53
2.5. Ontwikkelingsperspectieven voor de nederzettingsstructuur	54

2.5.1.	Differentiatie van de nederzettingsstructuur	54
2.5.2.	Trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden: 60% in het stedelijk gebied en 40% in de kernen van het buitengebied	54
2.5.3.	Wonen en werken concentreren in de kernen van het buitengebied	55
2.5.4.	Selectieve bundeling van groei in bebouwde perifere landschappen	56
2.5.5.	Geen verdere groei van linten en verspreide bebouwing	57
2.6.	Ontwikkelingsperspectieven voor het landschap	57
2.7.	Ontwikkelingsperspectieven voor de andere functies van het buitengebied	58
2.7.1.	Recreatie en toerisme	58
2.7.2.	Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	60
2.7.3.	Waterwinning en ontginning	61
2.8.	Instrumenten	62
2.8.1.	Geïntegreerd plattelandsbeleid	62
2.8.2.	Landinrichting	63
2.8.3.	Ruimtelijke ondersteuning van het integraal waterbeheer	63
2.8.4.	Maatregelen op bouwen in buitengebied	63
2.8.5.	Strategische projecten	63
3.	GEBIEDEN VOOR ECONOMISCHE ACTIVITEITEN	65
3.1.	Algemene benadering	65
3.2.	Doelstellingen t.a.v. gebieden voor economische activiteiten	65
3.3.	Economische knooppunten	66
3.3.1.	Selectie	66
3.3.2.	Ontwikkelingsperspectieven	67
3.3.3.	Instrumenten	73
3.4.	Poorten	73
3.4.1.	Selectie en afbakening	73
3.4.2.	Ontwikkelingsperspectieven	75
4.	LIJNINFRASTRUCTUUR	79
4.1.	Algemene benadering	79
4.2.	Doelstellingen inzake mobiliteit en lijninfrastructuur	81
4.3.	De wegeninfrastructuur	81
4.3.1.	Categorisering van wegen naar gewenste functie	81
4.3.2.	Selectie en ontwikkelingsperspectieven	83
4.3.3.	Instrumenten	88
4.4.	De spoorinfrastructuur	88
4.4.1.	Selectie	89
4.4.2.	Ontwikkelingsperspectieven	90
4.5.	Infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied	92
4.6.	Waterwegeninfrastructuur	93
4.6.1.	Selectie	93
4.6.2.	Ontwikkelingsperspectieven	94

Inhoud

4.7. Pijpleidingen en elektriciteitsleidingen	95
4.7.1. Selectie	95
4.7.2. Ontwikkelingsperspectieven	96
HOOFDSTUK IV. VOORWAARDEN, MAATREGELEN EN INSTRUMENTEN MET EEN ALGEMENE DRAAGWIJDTE	97
HOOFDSTUK V. RUIMTEBOEKHOUDING	99
DE BINDENDE BEPALINGEN VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	101
Bindende bepalingen in verband met de stedelijke gebieden	101
Bindende bepalingen in verband met het buitengebied	105
Bindende bepalingen in verband met de gebieden voor economische activiteiten	107
Bindende bepalingen in verband met de lijninfrastructuur	111
Bindende bepalingen voor grond- en pandenbeleid	115
DE OPERATIONALISERING VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN	117
1. De uitvoeringsinstrumenten voor de ruimtelijke structuurplannen	117
1.1. Uitvoerende plannen	117
1.2. Verordeningen	120
1.3. Andere uitvoeringsinstrumenten	120
2. De operationalisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	121
2.1. Het actieprogramma dat besloten ligt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	121
2.2. Betekenissen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor het ruimtelijk beleid van de provincies en de gemeenten	122

Een vernieuwd ruimtelijk beleid

1. Ruimtelijke probleemstellingen

Ruimte in Vlaanderen is schaars en eindig en verliest aan kwaliteit.

Bij het zoeken naar oplossingen voor een aantal structurele problemen wordt steeds meer van de ruimtelijke ordening verwacht (verkeersonveiligheid, openbaar vervoer, stadsverval, gettovorming, ruimtetekort voor economische activiteiten, ...). Concreet ziet de ruimtelijke ordening zich voor de volgende uitdagingen geplaatst:

- voldoen aan een kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte
- voldoen aan de behoefte aan voldoende, goed uitgeruste bedrijventerreinen voor nieuwe economische activiteiten en de ontwikkelingsmogelijkheden verzekeren van bestaande economische activiteiten
- voorzien in voldoende en kwalitatieve ruimte voor landbouw
- vrijwaring en waar mogelijk versterking van nog onbebouwde ruimte (natuur, bos, landbouw)
- opvangen van een belangrijke mobiliteitsgroei door goed uitgeruste wegen-, waterwegen-, spoor- en pijpleidinginfrastructuur; verzekeren van bereikbaarheid, toegankelijkheid en leefbaarheid van (o.a. economisch) belangrijke centra in Vlaanderen

2. Tekortkomingen in het bestaande instrumentarium

Het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dat werd ontwikkeld op basis van de stedenbouwwet van 29 maart 1962, laat onvoldoende toe een ruimtelijk beleid te voeren dat een antwoord biedt op de gestelde vragen.

- Ruimtelijke ordening kende tot hier toe immers te vaak een ad hoc-probleembepaling. Evoluties in de ruimtelijke behoeften werden opgevangen door ad hoc-wijzigingen van de aanlegplannen. Een regelmatige evaluatie werd niet doorgevoerd. Op Vlaams niveau ontbrak een kader voor afweging van diverse aanspraken op ruimte.
- Door slechts te werken met aanlegplannen die te eenzijdig gericht waren op zonerings- en bestemmingsplanning, werd het passief karakter van het beleid ondersteund: het beperkte zich tot aflevering of weigering van vergunningen. De aanlegplannen werden “blauwdrukplannen” die zelf geen acties aangaven om bestemmingen te realiseren.
- Het instrumentarium van de ruimtelijke ordening getuigde tenslotte tot hier toe van sterk centralisme. Dat is bijvoorbeeld het geval voor de gewestplannen die door hun gebiedsdekkend bodembestemmend karakter detaillistische uitspraken bevatten over elementen van lokaal belang.

Naar een samenhangende en actiegerichte ruimtelijke planning

1. Structuurplanning als methode

In antwoord op de ruimtelijke probleemstellingen en op de tekortkomingen in het bestaande instrumentarium heeft de Vlaamse regering beslist om een ruimtelijk beleid te voeren gebaseerd op structuurplanning.

Structuurplanning:

- maakt een samenhangend ruimtelijk beleid mogelijk; biedt een kader voor afweging van de ruimteaanpakken van de diverse maatschappelijke activiteiten
- is actiegericht
- is een continu en cyclisch proces en maakt daardoor een dynamische ruimtelijke ordening mogelijk

**Ruimtelijke planning overeenkomstig het structuurplanningsproces
doorloopt een aantal stappen:**

- houdt rekening met de bestaande ruimtelijke structuur die wordt bestudeerd aan de hand van de structuurbepalende ruimtelijke componenten voor het betrokken gebied, met de trends in het ruimtegebruik en met de toekomstige ruimtebehoeften van de diverse maatschappelijke activiteiten

-
- formuleert een visie op lange termijn op de ruimtelijke ontwikkeling van het betrokken gebied, formuleert doelstellingen en ruimtelijke principes en tekent langs de structuurbepalende componenten om, een gewenste ruimtelijke structuur uit op basis van een gelijktijdige afweging van de ruimtevragen van de diverse maatschappelijke activiteiten
 - formuleert dwingende taakstellingen en krijtlijnen voor de realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur

De beschreven stappen krijgen hun neerslag in het ruimtelijk structuurplan voor het betrokken gebied. De realisatie van de uitgetekende gewenste ruimtelijke structuur gebeurt via diverse uitvoeringsinstrumenten.

Met het decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996 (het zgn. planningsdecreet) kreeg de structuurplanning in Vlaanderen een decretale basis.

Het planningsdecreet:

- geeft een omschrijving van het begrip “ruimtelijk structuurplan”
- stelt dat er ruimtelijke structuurplannen moeten worden opgemaakt op drie niveaus: Vlaams Gewest, provincies en gemeenten (zie infra in het deel “Drie planningsniveaus in Vlaanderen”)
- regelt de inhoud en de juridische waarde van de ruimtelijke structuurplannen
- regelt de procedure van totstandkoming van de ruimtelijke structuurplannen
- regelt de uitvoering van de ruimtelijke structuurplannen (zie ook het laatste hoofdstuk “Operationalisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen”)

2. Instrumentarium van de structuurplanning

Essentieel is het onderscheid tussen de ruimtelijke structuurplannen enerzijds en de uitvoeringsinstrumenten anderzijds.

2.1. Ruimtelijke structuurplannen

De inhoud van het ruimtelijk structuurplan voor een gebied kwam zonet al aan bod bij de beschrijving van de methode.

Het ruimtelijk structuurplan bevat:

- een informatief deel met de beschrijving van de bestaande ruimtelijke structuur, de trends en de prognoses
- een richtinggevend deel met de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van het betrokken gebied, de ruimtelijke principes en de gewenste ruimtelijke structuur
- de taakstellingen en krijtlijnen voor de realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur, in voor de overheid bindende bepalingen

Het ruimtelijk structuurplan bevat dus essentiële keuzes over de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. Van het richtinggevend deel kan de overheid slechts afwijken op grond van een beperkt aantal motieven. Van de voor de overheid bindende bepalingen kan niet worden afgeweken.

Het ruimtelijk structuurplan levert hierdoor een kader dat samenhang kan brengen in de voorbereiding, vaststelling en uitvoering van beslissingen met ruimtelijke impact.

Het ruimtelijk structuurplan is zelf geen bodembestemmingsplan. Het is dus geen beoordelingsgrond voor de aflevering van vergunningen (bouw- en verkavelingsvergunningen). Het heeft geen verordenende kracht. Het heeft wel een dwingende kracht ten aanzien van de overheid.

2.2. Uitvoeringsinstrumenten

Daartoe horen ruimtelijke uitvoerende plannen en verordeningen. Ze zijn erop gericht de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren. Ze maken het mogelijk de principes voor ruimtegebruik, de essentiële keuzes over de ruimtelijke ontwikkeling en de beslissingen tot actie in de praktijk om te zetten.

Ruimtelijke uitvoerende plannen zijn documenten met kaart- en bijhorend tekstgedeelte. Ze worden opgesteld voor een deel of delen van het grondgebied. Ze regelen bestemming, inrichting e.d. voor de betrokken delen van het grondgebied. Ze hebben verordenende kracht. Ze kunnen voorschriften voor het ruimtegebruik in specifieke delen van het grondgebied bevatten.

Verordeningen kunnen de voorschriften voor het ruimtegebruik aanvullen of detailleren. Ze hebben betrekking op het gehele grondgebied of specifieke delen ervan.

Allerlei andere acties (convenanten, elementen van grondbeleid, ...) kunnen in de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan en de realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur een rol krijgen.

Drie planningsniveaus in Vlaanderen

1. Structuurplanning op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau

Er werd voor geopteerd om de structuurplanning in Vlaanderen op drie niveaus te voeren. Deze drie planningsniveaus werden gekoppeld aan de drie bestuursniveaus in Vlaanderen: het gewest, de provincies en de gemeenten. Het planningsdecreet bevat hiervoor de juridische basis.

Het principe van subsidiariteit speelt een belangrijke rol in de taakverdeling, de samenwerking en de verhouding tussen die drie niveaus. Dit subsidiariteitsbeginsel en de werking ervan worden hierna toegelicht.

2. Het subsidiariteitsbeginsel

2.1. Omschrijving

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

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

2.2. Werking

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

1° Het subsidiariteitsbeginsel is bepalend voor de inhoud van de structuurplannen van de drie niveaus.

Dit sluit niet uit dat een structuurplan (eventueel dwingende) aanwijzingen bevat over de inhoud van de eventuele lagere structuurplannen. Meer in het algemeen raakt het subsidiariteitsbeginsel niet aan de hiërarchie tussen de drie planningsniveaus. Een lager structuurplan kadert binnen het hoger structuurplan.

2° Het subsidiariteitsbeginsel is bepalend voor de taakverdeling m.b.t. de uitvoering van de structuurplannen.

Dit houdt onder meer in dat de overheid die een structuurplan opstelde, de uitvoering van delen ervan kan opdragen aan de eventuele lagere overheden.

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

1° Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

- doet uitspraak over de **structuurbepalende elementen van gewestelijk belang en van bovengewestelijk belang**;
- bevat **aanwijzingen of desgevallend bindende bepalingen over de inhoud van de provinciale (en eventueel gemeentelijke) structuurplannen**, zowel formeel (taakomschrijving) als inhoudelijk (krijtlijnen van de invulling van de taak);
- bevat naast bindende bepalingen over de uitvoering die op gewestelijk niveau moet gebeuren, ook bindende bepalingen over de **uitvoeringstaken** (voor uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) die **aan de provincies (en eventueel de gemeenten)** worden opgedragen.

2° Het provinciaal ruimtelijk structuurplan

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

3° Het gemeentelijk structuurplan

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

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

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

Het planningsdecreet biedt de basis voor de vermelde werking van het subsidiariteitsbeginsel. Het bevat bepalingen over de inhoud van de diverse ruimtelijke structuurplannen en over de verhouding en de hiërarchie tussen de drie niveaus. Ook de verantwoordelijkheid die elk niveau draagt voor de uitvoering van het eigen structuurplan, de mogelijkheid uitvoeringstaken op te dragen aan de eventuele lagere overheden en de bewaking van die uitvoering, vinden steun in het decreet. Tenslotte kunnen de provincies en gemeenten hun belangen bewaken voorzover die worden geraakt door het hogere planniveau. De procedure van totstandkoming van de ruimtelijke structuurplannen voorziet in adviesbevoegdheid.

De bindende bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen zijn noodzakelijk voor de werking van het subsidiariteitsbeginsel. Zij verzekeren mee die werking.

De **bindende bepalingen** bevatten:

- aanwijzingen over de inhoud van de eventuele lagere structuurplannen;
- taakstellingen voor uitvoering op het eigen niveau;
- taakstellingen voor delen van uitvoering door eventuele lagere niveaus.

Het ruimer kader van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

1. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in nationaal perspectief: de relatie met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met het Waals Gewest

Binnen de Belgische federale staatsstructuur voeren Vlaams Gewest, Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Waals Gewest ieder een autonoom ruimtelijk beleid. Inzake ruimtelijke planning heeft de federale overheid noch een eigen bevoegdheid, noch een coördinatiebevoegdheid.

Het is noodzakelijk dat de gewesten hun opties inzake ruimtelijk beleid onderling op elkaar afstemmen. Dat moet gebeuren op basis van gelijkwaardigheid.

De documenten die het kader aangeven voor de ruimtelijke ontwikkeling in de andere gewesten zijn:

- het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GeWOP) voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- het gewestelijk ruimtelijk referentiekader (PRAT) voor het Waals Gewest (in opmaak)

2. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in internationaal perspectief

Noch Benelux, noch Europese Unie hebben de nodige bevoegdheid voor het voeren van een autonoom ruimtelijk beleid.

Toch wordt op elk niveau gewerkt aan een - weliswaar niet dwingend - ruimtelijk referentiekader.

- Binnen het kader van de Benelux Economische Unie beslisten de gewestelijke en nationale beleidsniveaus een ruimtelijk referentiekader op te maken voor aspecten die een bovengewestelijke afweging of een afweging op Benelux-niveau vereisen. De “Tweede Benelux Structuurschets” biedt mogelijkheden voor afstemming van de ruimtelijke beleidsopties. De structuurschets creëert ruimte voor samenwerking ten aanzien van gemeenschappelijke ruimtelijke problematieken
- Op het niveau van de EU gaat het om de documenten “Europa 2000+” van de Europese Commissie en vooral het “Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief “ (EROP) van de ministers bevoegd voor de ruimtelijke ordening. Deze documenten laten toe een standpunt in te nemen over (ruimtelijk) structuurbepalende elementen van internationaal niveau, en bieden de mogelijkheid Europees sectoraal beleid af te stemmen op ruimtelijke beleidsopties.

Daarnaast worden op vrijblijvende basis ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven uitgewerkt in specifieke grensoverschrijdende verbanden (zoals in het kader van MAHL : Maastricht-Heerlen-Hasselt/Genk-Aken-Luik, Zeeuwse en Gentse Kanaalzone, Rijsel/Roubaix/Tourcoing en Kortrijk/Doornik).

De voorgeschiedenis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

- **1975:** In zijn beleidsnota van 30 januari 1975 in verband met de economische expansie, de ruimtelijke ordening en stedenbouw en de huisvesting, pleit Luk Dhooze, staatssecretaris voor Streekeconomie en voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting, voor “een globaal ruimtelijk beleidsplan voor het gewest Vlaanderen”. Daarin moeten de beleidsalternatieven die op het niveau van het gewest Vlaanderen op het vlak van stedenbouw en ruimtelijke ordening moeten worden genomen, worden uitgewerkt.
- **1978:** Tijdens begrotingsbesprekingen in het parlement, op 10 februari 1978, legt staatssecretaris Mark Eyskens de nadruk op het belang van een ruimtelijk beleidsplan op het niveau Vlaanderen. Hij pleit voor coördinatie in de ruimtelijke ordening en een benadering van de problematiek van de ruimtelijke evolutie vanuit een globale visie. Het beoogde “programmaplan” moet een document worden dat regelmatig wordt bijgestuurd. Ook de Gewestelijke Economische Raad voor Vlaanderen is voorstander van de opmaak van een “Structuurschets voor Vlaanderen”. In uitvoering van een beslissing van staatssecretaris Eyskens (d.d. 30 juni 1978) wordt een stuurgroep opgestart, belast met die opmaak.
- **1979 - 1981:** De Vlaamse Executieve stelt in haar beleidsverklaring van 15 mei 1979 dat bij hoogdringendheid werk zal worden gemaakt van een globaal ruimtelijk plan voor het Vlaamse Gewest. Staatssecretaris Akkermans neemt initiatieven terzake. Er komen diverse documenten; een ruime werkgroep wordt opgericht.

-
- **1982 - 1984:** De beleidsverklaring van de nieuwe Vlaamse Executieve herneemt dat een structuurplan voor Vlaanderen zal worden opgesteld. Gemeenschapsminister Akkermans gunt een dubbele studieopdracht aan deskundigen van buiten de administratie. Resultaat hiervan zijn twee “conceptnota’s” van de zgn. externe plangroep. De eerste nota (24.08.1983) omschrijft vooral het kader waarbinnen het Structuurplan Vlaanderen zich situeert. De tweede (eind 1984) geeft een inhoudelijke aanzet voor het totstandkomen van het Structuurplan (voorlopige omschrijving van de ruimtebepalende elementen en de ruimtelijke problemen op niveau Vlaanderen). Een tekstvoorstel van Akkermans om te komen tot een vernieuwd algemeen decreet op de ruimtelijke ordening, o.a. als basis voor de structuurplanning, raakt niet door de Executieve.
 - **1985:** Op 22 mei 1985 krijgt een studiebureau de opdracht om, in nauwe samenwerking met de administratie, een ontwerp “Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen” op te stellen in het kader van de voorbereiding van het structuurplan Vlaanderen. Het voornaamste doel van het document is te tonen hoe een structuurplan Vlaanderen er zou kunnen uitzien. Het rapport wordt wel ingeleid bij de Executieve, maar krijgt geen verder gevolg.
 - **1985 - 1988:** Onder de ministers Pede en Beysen wordt het structuurplan Vlaanderen wel opgenomen in beleidsverklaringen maar er komen geen echt concrete resultaten.
 - **1989-1991:** Minister Walt Niel neemt op voorstel van de administratie de draad terug op en geeft het studiebureau dat in ‘85 het ontwerp “Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen” had opgesteld, de opdracht het document te actualiseren en verder te onderbouwen. De resultaten worden voorgelegd in februari ‘91. Een tweede opdracht (juni 1991) aan een extern deskundige betreft de voorbereiding van een ontwerp van beleidsbrief “Naar een Ruimtelijk Structuurplan voor Vlaanderen”. De beleidsbrief wordt op 16 december 1991 voorgelegd aan de Executieve, die echter op dat moment ontslagnemend is. Een poging van Walt Niel om te komen tot een vernieuwd decreet op de ruimtelijke ordening, lukt niet.
 - **1992 - 1995:** In de regeringsverklaring van 30 januari ‘92 wordt het Structuurplan Vlaanderen opnieuw opgenomen en wordt een decretale onderbouwing ervan in het vooruitzicht gesteld. Minister Kelchtermans gunt een opdracht aan twee externe deskundigen om in overleg met de administratie een voorontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen op te stellen. Er wordt een plangroep samengesteld die haar eindrapport aflevert eind februari 1995. Het deel dat de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen uittekent, krijgt een beleidsmatige vertaling: “De gewenste ruimtelijke structuur in Vlaanderen - voorstel van ontwerp structuurplan Vlaanderen”, d.d. 9 maart 1995. De Vlaamse regering beslist er voorlopig het toetskader voor de wijzigingen van de plannen van aanleg van te maken. Die beslissing wordt later nog bevestigd. Een omvattend tekstvoorstel voor een vernieuwd algemeen decreet ruimtelijke ordening haalt echter de Vlaamse Raad niet.

- **1995 - 1996:** Onder Minister Baldewijns wordt het voorontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen verder afgewerkt. Omdat het voorontwerp in een eindfase komt en een vernieuwd algemeen decreet op de ruimtelijke ordening op korte termijn niet haalbaar blijkt, wordt geopteerd voor een decreet van beperktere omvang om het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en ruimtelijke structuurplannen op provinciaal en gemeentelijk niveau een juridische basis te geven. Voor de uitvoering van de structuurplannen zal met de aanlegplannen uit de stedenbouwwet van '62 en met verordeningen worden gewerkt. Aan de stedenbouwwet wordt als dusdanig niets gewijzigd. Het zgn. planningsdecreet, voluit "decreet houdende de ruimtelijke planning", wordt door het Vlaams Parlement goedgekeurd en door de Vlaamse regering op 24 juli 1996 bekrachtigd en afgekondigd. Op dezelfde dag stelt de regering het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorlopig vast. Op 1 december 1996 wordt het openbaar onderzoek over het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gestart.
- **1997:** Na afloop van het openbaar onderzoek op 28 februari 1997 behandelt de Vlaamse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening alle reacties. Op 23 juni 1997 brengt ze bij het Vlaams Parlement en bij de Vlaamse regering een gemotiveerd advies uit over het ontwerp-Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het Vlaams Parlement formuleert haar standpunt over het ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bij resolutie op 10 juli 1997. Op 23 september 1997 stelt de Vlaamse regering het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen definitief vast. Ze houdt daarbij rekening met de reacties uit het openbaar onderzoek en met de adviezen van de Vlaamse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening en van het Vlaams Parlement. Op 19 november 1997 bekrachtigt het Vlaams Parlement de bindende bepalingen. Het bekrachtigingsdecreet draagt de datum van de afkondiging ervan door de Vlaamse regering: 17 december 1997.

De gewenste ruimtelijke structuur in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (het richtingsgevend gedeelte)

Inleiding

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevat:

- een algemene inleiding
- deel 1: “Bestaande Ruimtelijke Structuur (deel 1A) en Prognoses (deel 1B) - informatief gedeelte”
- deel 2: “Gewenste Ruimtelijke Structuur- richtingsgevend gedeelte”
- deel 3 “Bindende bepalingen”

Het **richtingsgevend gedeelte** is als volgt opgebouwd:

- Inleiding
- Visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen
- Ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen
- Gewenste Ruimtelijke Structuur
De Gewenste Ruimtelijke Structuur wordt behandeld langs vier structuurbepalende componenten om:
 - de stedelijke gebieden
 - het buitengebied
 - de gebieden voor economische activiteiten
 - de lijninfrastructuur
- Voorwaarden, maatregelen en instrumenten met een algemene draagwijdte
- Ruimteboekhouding
- Begrippenlijst in bijlage

In de tekst die volgt, wordt het richtingsgevend gedeelte samengevat. In het daaropvolgend onderdeel worden de bindende bepalingen integraal weergegeven.

Hoofdstuk I. Visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen

1. Duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding

In een document van de Verenigde Naties (“Agenda 21”) wordt **duurzame ontwikkeling** als volgt gedefinieerd:

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

Met deze definitie als basis wordt het begrip duurzame ontwikkeling ook in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gehanteerd en geïnterpreteerd. Duurzame ontwikkeling :

- veronderstelt een samenhangende benadering van economische, sociaal-culturele, ecologische en ruimtelijke aspecten;
- noodzaakt een lange-termijnvisie;
- vertrekt vanuit de bestaande context (ruimtelijk, maatschappelijk, historisch) en vraagt dan ook een afweging van stabiliteit van structuren tegenover de noodzaak van veranderingen en vernieuwingen.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen ligt het accent wel op ruimtelijke aspecten. Daarom spreken we hier van duurzame ruimtelijke ontwikkeling

In het streven naar duurzame ruimtelijke ontwikkeling kiest het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor een ruimtelijke ordening van de draagkracht en voor ruimtelijke kwaliteit. Deze twee principes moeten duurzame ruimtelijke ontwikkeling concreet gestalte geven.

- **Ruimtelijke draagkracht** wordt gedefinieerd als het vermogen van de ruimte om, nu en in de toekomst, menselijke activiteiten op te nemen zonder dat de grenzen van het ruimtelijk functioneren worden overschreden. Vertrekken vanuit de draagkracht van de ruimte betekent behoedzaamheid in de relatie menselijke

activiteiten - ruimtelijke ontwikkeling. Bij duurzaam gebruik van de ruimte brengt men een maximaal toelaatbare belasting in rekening. Er worden voorwaarden opgelegd aan het ruimtegebruik. Draagkracht is evenwel plaats-, situatie- en soms tijdsgebonden.

- **Ruimtelijke kwaliteit** heeft alles te maken met de waardering van de ruimte. Ruimtelijke kwaliteit wordt niet in de eerste plaats bepaald door de kenmerken en de hoedanigheid van de ruimte op zich. De waardering van de ruimte wordt in belangrijke mate mee bepaald door de betrokkenheid van beoordelaar (bewoner, doelgroep, gemeenschap, ...). Die waardering is sociaal-cultureel bepaald en dus tijdsafhankelijk.

Het nastreven van duurzame ruimtelijke ontwikkeling ligt aan de basis van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen.

2. Een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen: “Vlaanderen, open en stedelijk”

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt kernachtig verwoord in de metafoor “Vlaanderen open en stedelijk”.

Deze **ruimtelijke visie** op Vlaanderen vertrekt van:

- de bestaande ruimtelijke structuur die voortkomt uit de historisch-maatschappelijke ontwikkeling
- de maatschappelijk-economische dynamiek van de samenleving
- de bedreigingen die negatief inwerken op de ruimtelijke structuur in Vlaanderen
- de ruimtelijke potenties in Vlaanderen
- de uitgangshouding van duurzame (ruimtelijke) ontwikkeling

In Vlaanderen zijn open en stedelijke ruimten niet duidelijk gescheiden maar sterk met elkaar verweven. Spreiding van functies en activiteiten (o.a. door de suburbanisering) en typische lintbebouwing zorgden in Vlaanderen voor een sterk bebouwd landschap.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen stelt daar een streven naar duidelijke openheid én stedelijkheid tegenover.

Het is deze visie die aan de basis ligt van de in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uitgetekende gewenste ruimtelijke structuur.

3. Basisdoelstellingen

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen leidt tot vier basisdoelstellingen:

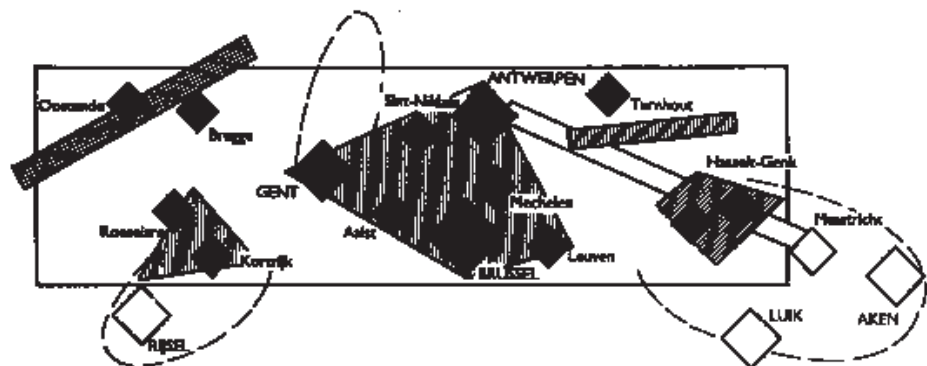
- selectieve uitbouw van stedelijke gebieden met:
 - gerichte verweving en bundeling van functies en voorzieningen
 - zo goed mogelijk gebruik en beheer van de bestaande stedelijke structuur
- behoud en waar mogelijk versterking van het buitengebied met een bundeling van wonen en werken in de kernen van buitengebied
- selectieve concentratie van economische activiteiten op die plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur van Vlaanderen
- optimalisering van de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur met
 - creatie van de ruimtelijke condities ter verbetering van het collectief vervoer
 - locatie van vervoersgenererende activiteiten op punten die worden ontsloten door openbaar vervoer

Hoofdstuk II.

Ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen wordt geconcretiseerd door vier ruimtelijke principes.

1. Gedeconcentreerde bundeling



Bundeling duidt erop dat men een selectieve concentratie nastreeft van de groei van het wonen, het werken en de andere maatschappelijke functies in de stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied.

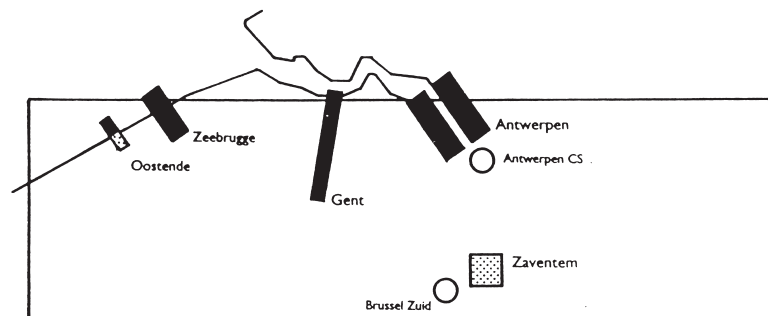
Het gaat om gedeconcentreerde bundeling omdat er rekening wordt gehouden met het bestaande spreidingspatroon van functies in Vlaanderen (m.a.w. met de bestaande deconcentratie) en met de dynamiek van de functies in Vlaanderen.

Gedeconcentreerde bundeling:

- gaat in tegen ongebreidelde spreiding (suburbanisatie) en versnippering
- biedt mogelijkheden voor:
 - het draagvlak van stedelijke gebieden en kernen van het buitengebied
 - een (haalbare) organisatie van het collectief vervoer
 - het behoud van de verscheidenheid van landschappen
- kan schaalvoordelen opleveren

2 Ruimtelijke principes

2. Poorten als motor voor ontwikkeling

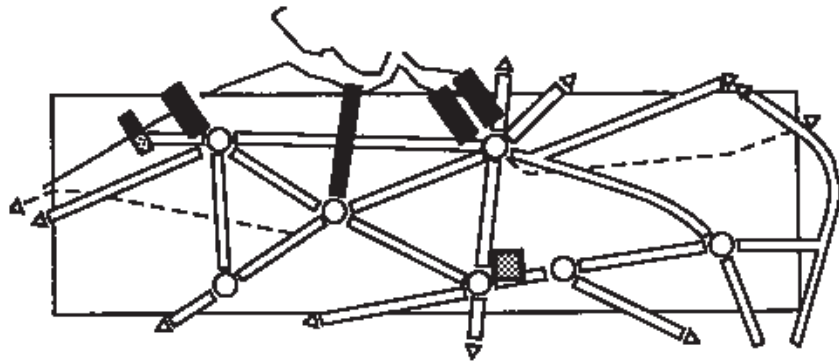


De poorten voor Vlaanderen zijn:

- de zeehavens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende (in samenhang met de regionale luchthaven) inclusief de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken
- het station voor de hoge-snelheidstrein in Antwerpen (en in Brussel)
- de internationale passagiers- en vrachtluchthaven van Zaventem

Zij zijn omwille van hun bestaande of potentiële positie in internationale context de motor voor de (economische) ontwikkeling van Vlaanderen.

3. Infrastructuur als bindteken en als basis voor locatie van activiteiten



Het grotendeels bestaande stelsel van spoor-, water- en autosnelwegen verbindt de Vlaamse stedelijke gebieden onderling en met stedelijke gebieden buiten Vlaanderen.

Dit stelsel vormt de basis voor een locatiebeleid waarbij het mobiliteitsprofiel van elke activiteit wordt afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel van de plaats.

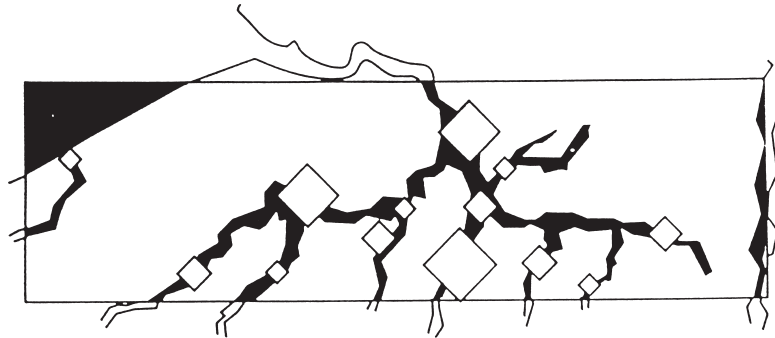
2 Ruimtelijke principes

4. Fysisch systeem ruimtelijk structurerend

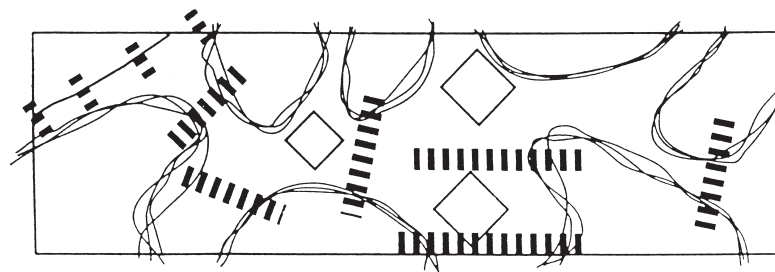
Het fysisch systeem is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water. In ruimtelijke context zijn vooral de bodemeigenschappen en -processen en het watersysteem van belang. Het fysisch systeem is ruimtelijk structurerend voor de natuurlijke structuur (inclusief de bosstructuur), de agrarische structuur, de nederzettingsstructuur en het landschap. Ruimtelijk structurerend betekent dat de huidige, intrinsieke kenmerken van het bestaand fysisch systeem het richtinggevend kader zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de structuurbepalende functies natuur, bos, landbouw en wonen en werken op het niveau van het buitengebied. De mate waarin en de wijze waarop dit kader wordt ingezet, wordt gebiedsspecifiek bepaald.

Belangrijke structurerende componenten voor Vlaanderen zijn:

- het netwerk van beek- en riviervalleien



- de grote, aaneengesloten gebieden van het buitengebied en de open-ruimteverbindingen ertussen



De grote, aaneengesloten gebieden van het buitengebied overheersen de rand van Vlaanderen. Het vrijwaren en versterken van de open-ruimteverbindingen ertussen is essentieel voor de continuïteit binnen het buitengebied.

De visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen en de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur worden weergegeven in de schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen. (zie kaart 1)

Hoofdstuk III.

Gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen

Op basis van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen, de basisdoelstellingen en de ruimtelijke principes wordt een gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen uitgewerkt. Dat gebeurt langs vier ruimtelijk structuurbepalende componenten om:

- de stedelijke gebieden
- het buitengebied
- de gebieden voor economische activiteiten
- de lijninfrastructuur

Die uitwerking naar ruimtelijk structuurbepalende componenten is noodzakelijk voor de samenhang in

- de doelstellingen voor de ruimtelijke ontwikkeling
- het ruimtelijk beleid
- de ontwikkelingsperspectieven voor het ruimtegebruik van de diverse maatschappelijke activiteiten (sectorale ontwikkelingen)

3.1

Stedelijke gebieden

1. Stedelijke gebieden

De stedelijke gebieden zijn die gebieden waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen verschillende menselijke activiteiten (wonen, diensten, werken, recreëren, ...), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Stedelijk gebied is aldus een beleidsmatig begrip.

1.1. Algemene benadering

In de jongste eeuw heeft de traditionele stad niet alleen in Vlaanderen, maar in heel West-Europa zowel morfologisch als functioneel belangrijke wijzigingen ondergaan. Door spreiding van functies (wonen, werken, distributie, ...) treedt een sterke fragmentatie van de ruimte op. Men maakt gebruik van de ruimte als een netwerk van losse, uit elkaar gelegde functies. Vanuit de plaats waar men woont, kan men gebruik maken van de verschillende elementen van de uiteengelegde stad.

Tegenover die stedelijke ontwikkeling wordt een geëigende aanpak gesteld waarbij:

- de structurerende gebieden van het stedelijk conglomeraat worden bepaald
- een grotere consistentie en interne kwaliteit van de fragmenten wordt nagestreefd

Er is nood aan een beleid dat in die uiteengelegde ruimte die gebieden bepaalt waar intense ruimtelijke, culturele en socio-economische samenhang en verweving bestaat tussen verschillende menselijke activiteiten (wonen, diensten, werken, recreëren, ...), waar dichte bebouwing overheerst en waar het wenselijk is ontwikkelingen te stimuleren en te concentreren. Die gebieden worden als stedelijke gebieden aangemerkt. Het begrip stedelijk gebied heeft dus een beleidsmatige inhoud.

In die stedelijke gebieden wil men een stedelijk-gebiedbeleid voeren. Uitgangspunten daarvan zijn:

- ontwikkeling
- concentratie
- verdichting

Daarbij wordt wel steeds rekening gehouden met de draagkracht van het stedelijk gebied.

Door hun ligging en hun functioneren zijn bepaalde stedelijke gebieden een onderdeel van een groter geheel: een stedelijk netwerk. Een stedelijk netwerk is een samenhangend geheel van stedelijke gebieden en van structuurbepalende elementen van het buitengebied die verbonden zijn door infrastructuur. De onderdelen van het netwerk zijn complementair. De stedelijke netwerken zijn ruimtelijk structuurbepalend.

Dergelijke stedelijke netwerken moeten beleidsmatig als één geheel worden behandeld en nader worden uitgewerkt.

3.1 Stedelijke gebieden

1.2. Doelstellingen t.a.v. de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken

De hoofddoelstellingen van het beleid ten aanzien van de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken zijn de leefbaarheid en attractiviteit ervan. Daaruit worden de volgende meer specifieke doelstellingen afgeleid:

- stimuleren en concentreren van activiteiten (dit vindt steun in het principe van de gedeconcentreerde bundeling); dit moet een versterking van de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken opleveren; uitgangspunten daarbij zijn een gericht en doordacht verweven en bundelen van functies en activiteiten en een goed gebruik en beheer van de bestaande stedelijke voorzieningen en infrastructuur
- stedelijke vernieuwing, onder meer door strategische stedelijke projecten
- een gedifferentieerde samenstelling van de stedelijke bevolking door het ontwikkelen van nieuwe woningtypologieën en kwalitatieve woonomgevingen
- het leefbaar en bereikbaar houden door het stimuleren van andere vormen van stedelijke mobiliteit en door locatiebeleid; de automobiliteit moet in bepaalde delen van de stedelijke gebieden verminderen
- vermindering van het ongeordend uitzwermen van functies

1.3. Selectie en afbakening van de stedelijke gebieden; selectie en nadere uitwerking van de stedelijke netwerken (zie kaart 2)

Een essentiële voorwaarde voor het voeren van een specifiek beleid ten aanzien van de stedelijke gebieden is dat ze worden geselecteerd en afgebakend. Ook de stedelijke netwerken moeten worden geselecteerd. De selectie gebeurt op basis van het functioneel belang, de rol en de plaats in de ruimtelijke structuur van Vlaanderen en in een ruimere Europese context. Hiervoor worden onder meer de resultaten gehanteerd van een wetenschappelijke studie naar de hiërarchie van de stedelijke kernen in Vlaanderen. Er wordt evenzeer rekening gehouden met de bestaande structuur, met de aanwezigheid van een stedelijke dynamiek, met de trends in de stedelijke ontwikkeling, met de ruimtelijke potenties van bepaalde gebieden, met de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur (in het bijzonder met de gedeconcentreerde bundeling) en met de taakstellingen in verband met de verdeling van bijkomende woningen en bedrijventerreinen.

1.3.1. selectie en afbakening van de stedelijke gebieden

De selectie en indeling in categorieën van de stedelijke gebieden is als volgt:

- **Het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel**
(delen van de gemeenten Asse (Zellik), Beersel, Dilbeek, Drogenbos, Grimbergen, Kraainem, Linkebeek, Machelen, St.-Genesius-Rode, St.-Pieters-Leeuw, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppeem en

Zaventem)

- **Grootstedelijke gebieden**

Antwerpen (delen van de gemeenten Aartselaar, Antwerpen, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hemiksem, Hove, Kontich, Lint, Mortsel, Niel, Schelle, Wijnegem, Wommelgem en Zwijndrecht),

Gent (delen van de gemeenten Evergem, De Pinte, Destelbergen, Gent, Melle en Merelbeke),

- **Regionaalstedelijke gebieden**

Aalst (delen van Aalst en Denderleeuw), Brugge (delen van Brugge, Damme, Jabbeke, Oostkamp en Zedelgem), Hasselt-Genk (delen van Diepenbeek, Hasselt, Genk en Zonhoven), Kortrijk (delen van Deerlijk, Harelbeke, Kortrijk, Kuurne, Wevelgem en Zwevegem), Leuven (delen van Leuven), Mechelen (delen van Mechelen en St.-Katelijne Waver), Oostende (delen van Bredene, Middelkerke en Oostende), Roeselare (delen van Ingelmunster, Izegem en Roeselare), St.-Niklaas (delen van St.-Niklaas), Turnhout (delen van Beerse, Turnhout, Oud-Turnhout en Vosselaar)

- **Structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden**

Aarschot, Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geel, Halle, Herentals, Ieper, Knokke-Heist Lier, Lokeren, Mol, Oudenaarde, Ronse, St.-Truiden, Tielt, Tienen, Tongeren, (Vilvoorde in Vlaams stedelijk gebied rond Brussel), Waregem

- **Kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau**

Asse (Asse), [Beringen], Beveren, Bilzen, Blankenberge, Boom, Bree, Geraardsbergen, Leopoldsburg, Maaseik, Maasmechelen, Menen, Neerpelt-Overpelt, Ninove, Temse, Torhout, Veurne, Wetteren, Diksmuide, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Lommel, Poperinge, Zelzate, Zottegem

(toegevoegd bij herziening van 12 december 2003)

In de grootstedelijke gebieden zal een belangrijk aandeel van de groei inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten worden opgevangen. Ook de regionaalstedelijke gebieden hebben grote potenties om - weliswaar op een lager niveau - in kwantitatief en kwalitatief opzicht een belangrijk aandeel van de groei op te vangen. In de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden zal het ruimtelijk beleid gericht zijn op het consolideren en versterken van de stedelijke kern en het stedelijk functioneren door het creëren van een bijkomend aanbod aan woningbouw, stedelijke voorzieningen en economische activiteiten. Dit aanbod kan ook worden ingeplant op plaatsen binnen het stedelijk gebied die vandaag nog weinig stedelijkheid bezitten. Het ruimtelijk beleid in de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau zal gericht zijn op een doorgedreven kernversterking met alle prioriteit naar inbreiding en de valorisering van de bestaande stedelijke potenties en op een complementair beleid in de concurrerende aangrenzende goed uitgeruste kernen.

De afbakening van stedelijke gebieden moet toelaten dat binnen de aangegeven grenzen een specifiek beleid wordt gevoerd om de wenselijke kwalitatieve en

3.1 Stedelijke gebieden

kwantitatieve groei op te vangen. De afbakening gebeurt in ruimtelijke uitvoerende plannen en is ruimtelijk-functioneel. De grens van het stedelijk gebied zal hierdoor meestal niet overeenstemmen met een administratieve gemeentegrens. Mogelijks zullen (delen van) gemeenten uit de hierboven vermelde indicatieve opsomming in het afbakeningsproces op basis van de visie op het stedelijk gebied niet in het stedelijk gebied worden opgenomen, terwijl bepaalde delen van gemeenten die niet indicatief zijn opgesomd wel tot het stedelijk gebied kunnen behoren.

Het afbakeningsproces bevat een formeel engagement van de betrokken bestuursniveaus en overheidssectoren om het in de afbakening opgenomen ruimtelijk beleids- en actieprogramma uit te voeren. De afbakening van de groot- en regionaalstedelijke gebieden gebeurt door het Vlaams Gewest, de afbakening van de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en van de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau gebeurt door de provincie.

In de **eerste stap** van het afbakeningsproces worden de structuurbepalende elementen van Vlaams of bovenlokaal belang beschreven, evenals de rol en de positie in de bestaande en de gewenste ruimtelijke structuur van Vlaanderen of de provincie. In de wordt vertrokken vanuit het Vlaams of provinciaal schaalniveau en worden vanuit de natuurlijke en de agrarische structuur en vanuit de landschappelijke elementen grenzen gesteld aan de stedelijke ontwikkeling. Verder worden de kwantitatieve taakstellingen inzake woningbouw en bedrijventerreinen voor het betrokken stedelijk gebied geformuleerd. In de **derde stap**, die gelijktijdig verloopt met de tweede stap maar die vertrekt vanuit het stedelijk schaalniveau, wordt een hypothese met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied opgesteld. Deze hypothese wordt opgesteld vanuit een analyse van de bestaande toestand, een analyse van sectorale aspecten op schaal van het stedelijk gebied en een analyse van de ruimtelijke potenties. Een confrontatie van de hypothese met de grenzen en taakstellingen op Vlaams of provinciaal niveau resulteert in een bijgewerkte hypothese. In de **vierde stap** wordt in het voorstel van afbakening een vertaling gemaakt van de bijgewerkte hypothese naar concrete acties inzake het ruimtelijk beleid voor het stedelijk gebied. Het voorstel tot afbakening bevat:

- een grenslijn of een grensgebied met een schematisch overzicht van de hieraan verbonden acties en maatregelen
- de acties om de vooropgestelde hypothese met betrekking tot de gewenste ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied te realiseren (voorstellen voor bestemmingswijziging en/of inrichting, acties inzake grond- en pandenbeleid, verder onderzoek, initiatieven inzake strategische stedelijke projecten, andere (sectorale) acties)

1.3.2. Selectie en nadere uitwerking van de stedelijke netwerken

De selectie en typering van de stedelijke netwerken is als volgt:

- **Stedelijk netwerk op internationaal niveau;** limitatieve selectie: de Vlaamse Ruit

Deze bevat evenwaardige economische en ruimtelijke potenties als concurrentiële gebieden in Noordwest-Europa (Randstad, Ruhr) omwille van de aanwezigheid van:

- het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel en grootstedelijke gebieden met internationaal belang, uitstraling en omvang
- een hoogwaardige handels- en dienstensector
- universiteiten en bijhorende onderzoekscentra
- poorten op internationaal niveau (zeehavens, internationale luchthaven, HST-station)
- een uitgerust en volledig net van lijninfrastructuur van internationaal niveau

Het beleid ten aanzien van de Vlaamse Ruit moet gericht zijn op:

- een selectieve invulling van activiteiten die de geboden internationale potenties optimaal benutten
- het veiligstellen van de internationale positie inzake bereikbaarheid
- het aantrekken van activiteiten en investeringen van internationaal belang door een samenhangend en sturend aanbodbeleid

Dit beleid mag er niet toe leiden dat de Vlaamse Ruit één grootstedelijk gebied wordt. Binnen de Vlaamse Ruit moet het inplanten van nieuwe activiteiten conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling gebeuren. De kwantitatieve opties op Vlaams niveau met betrekking tot de verdeling van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden en bedrijventerreinen kunnen op basis van de nadere uitwerking worden gedifferentieerd binnen de vastgestelde verhoudingen. Complementair is het aangewezen het buitengebiedbeleid in de Vlaamse Ruit veeleer aan te scherpen dan af te zwakken.

- **Stedelijke netwerken op Vlaams niveau;** limitatieve selectie:

– de Kust

Het beleid moet ondermeer gericht zijn op:

- de toeristisch-recreatieve ontwikkeling
- de (maritieme) transportfunctie

– de Kempische as

Het beleid moet ondermeer gericht zijn op:

- de industrieel-economische functie
- de ontwikkeling van complementaire (intensieve) toeristisch-recreatieve activiteiten (landschappelijke troeven)

– het Limburgs Mijngedebied

Het beleid moet ondermeer gericht zijn op versterking van de stedelijke en economische structuur, onder meer door een ruimtelijke reconversie

– de regio Kortrijk

Het beleid moet ondermeer rekening houden met de rol van de regio in het

3.1 Stedelijke gebieden

grensoverschrijdend stedelijk netwerk

- **Grensoverschrijdende stedelijke netwerken;** niet-limitatieve selectie:
Kortrijk-Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Moeskroen
Maastricht-Heerlen-Hasselt/Genk-Aken-Luik
Gent-Terneuzen (tegelijk ook een economisch netwerk)

Het gaat hier om grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden; de ruimtelijke ontwikkelingen in die gebieden moeten dan ook in functie van hen grensoverschrijdend karakter worden bekeken

- **Stedelijke netwerken op provinciaal niveau**

De nadere uitwerking van de stedelijke netwerken is noodzakelijk om de potentieiten van de afzonderlijke elementen beter te benutten, complementaire ontwikkelingen te stimuleren en een ruimtelijke afstemming tussen de verschillende onderdelen te bekomen. De uitwerking moet evenwel een invulling blijven van het ruimtelijk principe van de gedeconcentreerde bundeling. Ontwikkelingsperspectieven moeten worden uitgewerkt zowel voor de stedelijke gebieden als voor het buitengebied en dat in sterke onderlinge samenhang. Het uit te werken buitengebiedbeleid is gericht op het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit binnen het stedelijk netwerk.

Die nadere uitwerking:

- gebeurt voor de stedelijke netwerken op internationaal en Vlaams niveau en voor de grensoverschrijdende stedelijke netwerken door het Vlaams Gewest
- gebeurt voor de stedelijke netwerken op provinciaal niveau door de provincie

1.4. Ontwikkelingsperspectieven voor de stedelijk gebieden

1.4.1. Trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden: 60 % in [de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren en 40 % in de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren]

(gewijzigd bij de herziening van 12 december 2003)

Op basis van het principe van de gedeconcentreerde bundeling wordt ervoor geopteerd om de verhouding van de woningvoorraad in 1991 tussen de gemeenten die geheel of gedeeltelijk gelegen zijn in de stedelijke gebieden en de gemeenten die tot het buitengebied worden gerekend, te hanteren als een te realiseren beleidskeuze naar 2007 toe. Door voor de lokalisatie van bijkomende woningen deze verhouding aan te houden, wordt een trendbreuk gerealiseerd aangezien tot op heden de groei in het buitengebied groter was. De bewuste verhouding bedraagt 60% voor [de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren] tegen 40 % in [de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren].

(gewijzigd bij herziening 12 december 2003)

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

De differentiatie van deze verhouding per provincie, op basis van het bestaande nederzettingspatroon en de huidige woningdichtheden in het buitengebied, is als volgt:

	stedelijk gebied	kernen buitengebied
Antwerpen	65%	35%
Limburg	57%	43%
Oost-Vlaanderen	61%	39%
Vlaams-Brabant	50%	50%
West-Vlaanderen	67%	33%
VLAANDEREN	60%	40%

De uitwerking van een kwantitatieve optie per stedelijk gebied gebeurt door het Vlaams Gewest of door de provincie, alnaargelang de bevoegdheid tot selectie en afbakening.

De uitwerking van een verdeling over gemeenten van buitengebied gebeurt in de provinciale ruimtelijke structuurplannen.

Lokalisatie van nieuw te bouwen woningen met fasering en na te streven minimale en maximale dichtheden zal worden aangegeven in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en uitgewerkt in gemeentelijke ruimtelijke uitvoerende plannen.

De kwantitatieve opties waarvan zonet sprake, zullen bepaald worden op basis van de totale Vlaamse behoefte aan bijkomende woonegelegenheden (men kan in ieder geval niet spreken van een behoefte aan evenveel bouwlocaties). De behoefte voor Vlaanderen wordt geraamd op 400.000 bijkomende woonegelegenheden tegen 2007.

De verdeling daarvan over de provincies gebeurt op basis van het huidig procentueel aandeel in de woningvoorraad en een aantal andere factoren waaronder de bevolkingsevolutie.

Antwerpen	26%
Limburg	17%
Oost-Vlaanderen	22%
Vlaams-Brabant	17%
West-Vlaanderen	18%
VLAANDEREN	100%

De behoefte aan bijkomende woonegelegenheden tot 2007 kan in de totaliteit van de woongebieden in de gewestplannen worden opgevangen. “Verschuivingen” tussen en binnen de gewestplannen zijn daarbij wel mogelijk. Voor de op de bestaande bestemmingsplannen afgebakende woongebieden zal moeten worden afgewogen of zij geografisch juist zijn gesitueerd om aan het trendbreukscenario te voldoen. Binnen het totaal aanbod aan woongebieden op het gewestplan kan een

3.1 Stedelijke gebieden

uitbreiding van de oppervlakte woongebied in de stedelijke gebieden plaatsvinden om het aanbodbeleid in de stedelijke gebieden te ondersteunen. Dit moet worden gebaseerd op de visievorming in het kader van het afbakeningsproces, de gemeentelijke woningbehoeftestudies, de ruimtelijke draagkracht in het stedelijk gebied en de beperkingen van de ruimteboekhouding.

Naast de behoefte aan bijkomende woongelegenheden wordt ook een renovatie- en vernieuwbouwbehoefte verwacht van ca. 300.000 woningen (dat is 15% van de voorraad).

1.4.2. Minimale woningdichtheden

De trend naar een steeds grotere gemiddelde perceelsoppervlakte moet worden omgekeerd door het vooropstellen van na te streven minimale woningdichtheden, uitgedrukt op een ruimtelijk samenhangend geheel. Een ruimtelijk samenhangend geheel wordt gekenmerkt door een eigen verschijningsvorm en/of structuur ten opzichte van het omliggende. Voorbeelden van ruimtelijk samenhangende gebieden zijn een historische dorpskern, een nieuwbouwwijk, een stationsbuurt.

De ruimteconsumptie in het buitengebied moet worden beperkt en de bestaande stedelijke infrastructuur en de aanwezige bouw mogelijkheden moeten beter worden benut.

1.4.3. Differentiatie en verbetering van de woningvoorraad

Om het wonen in stedelijke gebieden te stimuleren en attractief te maken, moet daar worden gestreefd naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad. Die differentiatie betreft grootte en type. Ze vereist het ontwikkelen van nieuwe woning- en woonomgevingsconcepten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de gezinsverdunding. Specifieke doelgroepen zijn jonge mensen en nieuwe gezinnen.

1.4.4. Versterken van multifunctionaliteit

In de stedelijke gebieden moeten diverse functies hun plaats vinden (wonen, werken, kleinhandel, stedelijk groen, ...). Verweving is een belangrijk principe.

Verweven is het in elkaars nabijheid brengen van functies en activiteiten op een dusdanige manier dat dit gunstige gevolgen heeft:

- ruimtelijke meerwaarde
- vormen van synergie
- complementariteit

Hoe en in hoeverre verweven haalbaar is, wordt bepaald door:

- hinder of positieve effecten van de nabijheid van bepaalde functies
- de bestaande ruimtelijke structuur
- de ruimtelijke draagkracht
- de mate waarin de activiteit de ruimtelijke structuur wijzigt

1.4.5. Kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer

Omdat kantoren grote verkeersstromen teeweegbrengen, moeten ze zoveel mogelijk worden geconcentreerd aan belangrijke knooppunten van openbaar vervoer.

1.4.6. Afstemmen van voorzieningen op het belang van het stedelijk gebied

Het niveau en de reikwijdte van gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (ziekenhuizen, hogescholen, openbare administraties, culturele centra, ... en waterzuivering, afvalverwerking, ...) moeten worden afgestemd op het belang van het betrokken stedelijk gebied.

1.4.7. Bundelen van de kleinhandel

Steeds meer winkels wijken uit naar kruispunten en invalswegen in suburbane gebieden. Vestigingen van KMO's en baanwinkels groeien uit tot linten.

Kleinhandel is nochtans bij uitstek een stedelijke functie en moet deel uitmaken van het functioneren van het stedelijk gebied. Verweving van kleinhandel met andere functies is essentieel.

Kleinhandelslinten zijn niet verenigbaar met de principes van gedeconcentreerde bundeling en verweving van functies. Een verderzetting van de huidige trend kan dus niet. De bestaande kleinhandelslinten en -concentraties worden in hun feitelijke erkend en beter gestructureerd. Bestaande, verspreide inplantingen moeten gevalsmatig worden behandeld.

Voor de herstructurering van bestaande kleinhandelslinten en -concentraties en voor de inplanting van nieuwe kleinhandelszaken gelden volgende principes:

- creatie van interessante locatievoorwaarden na onderzoek in het kader van het afbakeningsproces van stedelijke gebieden (of in de kernen van het buitengebied)
- creatie van kleinhandelszones (specifieke regionale bedrijventerreinen) binnen stedelijke gebieden en in economische knooppunten, op goed ontsloten plaatsen (ook voor collectief vervoer), voor handelszaken die behoefte hebben aan grote verkoopsoppervlakte
- geen kleinhandel op bedrijventerreinen die niet als kleinhandelszone werden aangewezen

1.4.8. Optimalisering van recreatieve en toeristische voorzieningen en medegebruik

Toeristisch-recreatieve voorzieningen zijn een essentieel element van de stedelijke gebieden. Daarnaast bepalen recreatie en toerisme in belangrijke mate de ontwikkeling van een aantal stedelijke netwerken.

De bestaande toeristisch-recreatieve structuur in de stedelijke gebieden en in het buitengebied moet in grotere mate en meer optimaal worden benut. Er moet ook worden gezocht naar vormen van medegebruik door toerisme en recreatie van

3.1

Stedelijke gebieden

infrastructuur die voor andere activiteiten is uitgebouwd.

Het is niet wenselijk om grootschalige voorzieningen uit te breiden of nieuw in te planten in het buitengebied. Enkel in de stedelijke gebieden, de stedelijke netwerken en die gebieden die in provinciale ruimtelijke structuurplannen als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van primair belang worden aangeduid, zijn nieuwe voorzieningen met bijkomend ruimtegebruik mogelijk. De omvang van de voorzieningen moet in ieder geval worden afgestemd op de draagkracht en het belang van het stedelijk gebied, het knooppunt of het netwerk en moet rekening houden met het locatiebeleid.

1.4.9. Zorgen voor de collectieve en openbare ruimten

Een fundamentele herwaardering van de openbare ruimten in het stedelijk gebied is een belangrijk element in de stedelijke vernieuwing. Het is een voorwaarde om het stedelijk wonen terug aantrekkelijk te maken.

1.4.10. Behoud en ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden

Tot de **stedelijke natuurelementen** behoren de gebieden van de natuurlijke structuur die doordringen tot in het stedelijk gebied en de onderdelen van de ecologische infrastructuur zoals tuinen, bermen, oevers en beplantingen. Stedelijke natuurelementen hebben verschillende maatschappelijke functies. Ze zijn ecologisch, esthetisch, sociaal en psychologisch belangrijk. Ze zijn stadslandschapvormend.

Randstedelijke groengebieden zijn gebieden met een open en multifunctioneel karakter. Zij komen in aanmerking voor de aanleg van bossen, de uitbouw van stedelijke groenprojecten, natuurbouw en -ontwikkeling.

Stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden moeten worden behouden en ontwikkeld.

1.4.11. Waarborgen voor landbouw in de stedelijke gebieden

De landbouw in stedelijke gebieden moet de nodige ontwikkelingsmogelijkheden behouden. Ze draagt bij tot het beheer van het randstedelijk groen, levert een positieve bijdrage tot de stedelijke ecologie en laat recreatief medegebruik toe. Anderzijds is het stedelijk gebied een afzetmarkt voor de landbouw en biedt het een hoogwaardige infrastructuur aan. In stedelijke gebieden zijn onder meer vormen van hoogtechnologische landbouw mogelijk en is er ruimte voor deeltijdse en/of hobby-land- en tuinbouw, kinderboerderijen, volkstuintjes, ...

Indien de aanwezige landbouwgebieden moeten worden gevrijwaard voor de beroepslandbouw, dan worden zij opgenomen in de kwantitatieve optie van 750.000 ha agrarisch gebied als bestemming in ruimtelijke uitvoerende plannen.

1.4.12. Behouden en uitbouwen van cultureel-maatschappelijk en historisch waardevolle elementen

Het behoud en de uitbouw van cultureel-maatschappelijk en historisch waardevolle elementen dragen bij tot het algemeen streven naar een kwalitatieve en duurzame ontwikkeling.

1.4.13. Stedelijke mobiliteit en locatiebeleid

Een verzwaring van de problematiek inzake automobilititeit in de stedelijke gebieden moet worden vermeden. Dit kan door:

- concentratie en verweving
- een locatiebeleid waarbij het mobiliteitsprofiel van de activiteit wordt afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel van locatie
- de creatie van autoarme delen in stedelijke gebieden
- een gericht parkeerbeleid (o.a. randstadparkings, selectieve beperking van nieuwe parkeerplaatsen, ruimtelijk gedifferentieerde parkeertarieven)
- een grotere uitwisseling tussen vervoersmodi in knooppunten (o.a. randstedelijk parkeren, park-and-ride, bike-and-ride, kiss-and-ride)
- vrijwaring en realisatie van openbaar-vervoerslijnen
- het stimuleren van zachte vormen van vervoer in regionaal- en kleinstedelijke gebieden

1.4.14. Gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven voor het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel

Het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel is een gebied met eigen karakteristieken en met eigen behoeften. Hiervoor worden gebiedsspecifieke ontwikkelingsperspectieven geformuleerd. Het is belangrijk het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel niet als een “rand” op te vatten, maar uit te gaan van de eigen specifieke kenmerken zoals de aanwezigheid van stedelijke voorzieningen in goed uitgeruste stedelijke kernen en van een groene gordel. De druk in de onmiddellijke omgeving van Brussel kan worden opgevangen in een aantal kleinere stedelijke kernen die verder van de grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gesitueerd zijn.

- uitgangspunt is een niet-afwentelingsprincipe van een aantal van de stedelijke functies van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel
- het grootstedelijk vestigingsmilieu moet optimaal worden benut, o.a. door de aanduiding van “specifiek te ontwikkelen gebieden”
- het stedelijk gebied moet beperkt blijven tot de huidige aaneengesloten agglomeratie (concentratie en verdichting, behoud van de groene gordel)
- er kunnen geen of slechts zeer beperkte bestemmingswijzigingen naar harde functies worden aanvaard
- lokalisatie van woonfunctie is mogelijk door reconversie, invullen van onbebouwde percelen en verhoging van dichtheid met behoud van woonkwaliteit

3.1 Stedelijke gebieden

- vestiging van nieuwe bedrijvigheid is mogelijk door sanering van gebouwen en/of terreinen en verdichting op bedrijventerreinen
- met uitzondering van de ontsluiting van een beperkt aantal toplocaties kan geen bijkomende wegeninfrastructuur die automobilititeit genereert, worden aanvaard
- in het afbakeningsproces van het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel zal prioritair worden rekening gehouden met de doelstellingen van Vlabinvest en zullen specifieke ontwikkelingsperspectieven inzake bouwen (hoogte, dichtheid, functies) worden uitgewerkt.

1.5. Instrumenten

1.5.1. Strategische stedelijke projecten

Strategische stedelijke projecten zijn erg belangrijk als impuls voor stedelijke vernieuwing en voor het stedelijk-gebiedbeleid. Ze moeten de potenties van de stedelijke gebieden snel en overtuigend illustreren. Voldoende aandacht moet gaan naar het stimuleren van economische activiteiten en naar andere vormen van stedelijke mobiliteit. Strategische stedelijke projecten worden gekenmerkt door:

- een structurerende werking
- een functionele, ruimtelijke en administratief-institutionele complexiteit
- een integraal karakter

Strategische stedelijke projecten kunnen belangrijke effecten hebben:

- economische effecten
- effecten op de woonfunctie
- ruimtelijke effecten

De strategische projecten moet eerst en vooral opgestart worden in de grootstedelijke en de regionaalstedelijke gebieden.

1.5.2. Stadsrenovatie en -vernieuwing

Stadsvernieuwing is het geëigende instrument voor de opvang van de renovatie- en vernieuwbouwbehoefte en voor het herbestemmen van verlaten en/of verwaarloosde bedrijfsgebouwen.

Principes voor een **dynamische stadsvernieuwing** zijn:

- een projectsgewijze aanpak
- gerichte, continue en vlotte inzet overheidsmiddelen
- een nieuwe overheidsrol in actieve samenwerking met particuliere sectoren
- betrokkenheid van de bewoners

2. Buitengebied

2.1. Algemene benadering

Door suburbanisatie van het wonen en van economische activiteiten zijn een aantal functies van het buitengebied in het gedrang gekomen: landbouw, natuur, ...

Dit vraagt om een geëigende beleidsmatige aanpak die sectoroverschrijdend is en complementair is met de aanpak voor de stedelijke gebieden.

Ook het ruimtelijk begrip “**buitengebied**” heeft dus een beleidsmatige inhoud.

Buitengebied is - op het niveau van Vlaanderen bekeken - het gebied waarin de open (onbebouwde) ruimte overweegt. Elementen van bebouwing en infrastructuur die in functionele samenhang zijn met de niet-bebouwde ruimte maken er onderdeel van uit en kunnen plaatselijk overwegen.

De ruimtelijke structuur van het buitengebied wordt bepaald door :

- de natuurlijke structuur (inclusief de bosstructuur)
- de agrarische structuur
- de nederzettingsstructuur
- de infrastructuur

De wisselwerking tussen die structuren resulteert in specifieke landschappen. De onderlegger van deze structuren is het fysisch systeem. Dit is het geheel van eigenschappen, processen en onderlinge relaties van klimaat, lucht, bodem en water. Structuurbepalende functies en activiteiten van het buitengebied zijn natuur en bos, landbouw en wonen en werken.

Andere functies en activiteiten zijn recreatieve en toeristische activiteiten, sommige gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, waterwinning en ontginningen. Ze kunnen weliswaar in bepaalde gebieden van het buitengebied de hoofdfunctie zijn, maar worden niet als structurerend voor het volledige buitengebied opgevat.

2.2. Doelstellingen t.a.v. het buitengebied

Ten aanzien van het buitengebied worden de volgende doelstellingen gesteld:

- vrijwaren van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de structuurbepalende functies en activiteiten van buitengebied (landbouw, bos, natuur, wonen en werken op het niveau van het buitengebied)
- tegengaan van versnippering van het buitengebied
- bundelen van de ontwikkeling in de kernen van het buitengebied (wonen, verzorgende activiteiten)
- streven naar goed gestructureerde gehelen voor landbouw-, natuur- en bosfunctie
- nastreven van gebiedsgerichte kwaliteit door middel van ruimtelijke kwaliteits-

3 Buitengebied

objectieven

- afstemmen van ruimtelijk beleid en milieubeleid met het fysisch systeem als uitgangspunt
- bufferen van natuurfunctie in het buitengebied ten opzichte van eraan grenzende functies

De doelstelling te komen tot landbouw-, natuur- en bosfunctie in goed gestructureerde gehelen is erg belangrijk. Dit streven moet resulteren in afbakening en differentiatie van gehelen van kwaliteitsvolle gebieden voor landbouw en natuur (inclusief bos) in ruimtelijke uitvoerende plannen.

2.3. Afbakening van en ontwikkelingsperspectieven voor de natuurlijke structuur

2.3.1. Afbakening

De **natuurlijke structuur** wordt gevormd door:

- het samenhangend geheel van
 - rivier- en beekvalleien
 - grotere natuur- en boscomplexen
 - andere gebieden waar voor de natuur structuurbepalende elementen en processen tot uiting komen

en daarop aanvullend

- de **ecologische infrastructuur**
 - lijn-, punt- en vlakvormige natuurelementen
 - kleinere natuur- en boscomplexen
 - parkgebieden

De natuurlijke structuur overlapt met andere structuren in het buitengebied, en omvat ook delen die in de stedelijke gebieden gelegen zijn (stedelijke natuurelementen).

De **bosstructuur** is een deelstructuur van de natuurlijke structuur, met een aantal eigen karakteristieken.

Die bosstructuur wordt gevormd door:

- het samenhangend geheel van gebieden waar bossen worden behouden en ontwikkeld omwille van:
 - socio-economische doelstellingen
 - ruimtelijke doelstellingen
 - ecologische doelstellingen

De belangrijkste doelstellingen met betrekking tot de bosstructuur zijn het versterken van de multifunctionaliteit van de bossen, het tegengaan van versnippering van bestaande bossen, het verhogen van de bebossingsindex en bosuitbreiding (vooral in bosarme streken).

Diverse types gebieden van de natuurlijke structuur worden afgebakend. Die afbakening moet toelaten de interne samenhang en het functioneren van de natuurfunctie te versterken.

De afbakening is een ruimtelijk-functionele begrenzing van gebieden waar vanuit de ruimtelijke ordening beleidsmatige garanties kunnen worden gegeven voor de realisatie van de doelstellingen geformuleerd voor de natuurlijke structuur.

Volgende **gebiedscategorieën** worden gehanteerd:

- **Grote eenheden natuur (GEN)**

Een grote eenheid natuur is een aaneengesloten gebied waar de natuurfunctie bovengeschied is aan de andere functies. Er is een overwegend hoge biologische waarde of ze is potentieel aanwezig. De biologische waarde van het gebied kan toenemen door aangepast natuurbeheer. Het gebied kan een duurzame instandhouding van ecotopen garanderen.

In de grote eenheden natuur is het beleid gericht op de ruimtelijke ondersteuning van het behoud en de ontwikkeling van de bestaande ecotopen.

De grote eenheden natuur worden door het Vlaams Gewest afgebakend.

- **Grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO)**

Een grote eenheid natuur in ontwikkeling is een aaneengesloten gebied waar de natuurfunctie, zoals in de grote eenheden natuur, bovengeschied is aan de andere functies of waar de biologische waarde gering is of sterk versnipperd voorkomt. De biologische waarde kan aanzienlijk toenemen door het gebruik en het beheer van de grond in functie van de kenmerken van het fysisch systeem. Ze kunnen op die manier evolueren tot GEN.

In de grote eenheden natuur in ontwikkeling is het beleid gericht op de ruimtelijke ondersteuning van het behoud van de bestaande ecotopen en het herstel of de ontwikkeling van gewenste ecotopen.

De grote eenheden natuur in ontwikkeling worden door het Vlaams Gewest afgebakend.

- **Natuurverbindingsgebieden**

Natuurverbindingsgebieden zijn gebieden waar de natuurfunctie ondergeschikt is aan andere functies. Het zijn kleine landschapselementen en kleinere natuurgebieden die er de natuurfunctie vorm geven. De natuurfunctie kan er verbeteren en toenemen door ontwikkeling van die elementen om verbindingen te realiseren tussen grote eenheden natuur, grote eenheden natuur in ontwikkeling en natuurverwevingsgebieden.

Het beleid in de bewuste gebieden is gericht op de ruimtelijke ondersteuning van de hoofdfunctie in het gebied en op de ontwikkeling van de vermelde natuurelementen met hun verbindingsfunctie.

Natuurverbindingsgebieden worden door de provincie afgebakend.

- **Natuurverwevingsgebieden**

Een natuurverwevingsgebied is een aaneengesloten gebied waar de functies landbouw, bosbouw en natuur nevensgeschikt zijn en andere functies ondergeschikt zijn, waar ook voor de toekomst voor verweving wordt gekozen en waar

3 Buitengebied

een duurzame instandhouding van specifieke ecotopen kan worden gegarandeerd door het opleggen van randvoorwaarden aan de functies in het gebied. Elke functie kan worden behouden zonder andere functies te verdringen of door andere functies te worden verdrongen.

Het beleid in die natuurverwevingsgebieden is gericht op de ruimtelijke ondersteuning van de verweving tussen de functies (ruimtelijke randvoorwaarden voor behoud, herstel en ontwikkeling van ecotopen, ruimtelijke ondersteuning van verzoenbare land- en bosbouwactiviteiten).

De natuurverwevingsgebieden worden afgebakend door het Vlaams Gewest.

• **Bosgebied en bosuitbreidingsgebied**

Heel wat beboste gebieden, als deel van de bosstructuur, zullen opgenomen zijn in de GEN, GENO en vooral in de natuurverwevingsgebieden en de natuurverbindingengebieden. Daarnaast zal in ruimtelijke uitvoerende plannen bosgebied en bosuitbreidingsgebied worden afgebakend waar het beleid zal gericht zijn op uitbreiding van het bosareaal.

De afbakening van de bosgebieden en van de bosuitbreidingsgebieden komt voor rekening van het Vlaams Gewest.

Op Vlaams niveau is het niet mogelijk (en niet wenselijk) de ecologische infrastructuur ruimtelijk af te bakenen. Wel gelden de ruimtelijke kwaliteitsobjectieven die voor de natuurlijke structuur worden vooropgesteld, ook voor de ecologische infrastructuur die er immers deel van uitmaakt. Het behoud en de ontwikkeling ervan wordt vooral gewaarborgd door de bestaande aanlegplannen, door de maatregelen die provincies en gemeenten nemen in hun ruimtelijke uitvoerende plannen, door verordeningen en door het vergunningenbeleid.

De kwantitatieve opties die bij de afbakeningen in rekening zullen worden gebracht zijn de volgende:

- 125.000 GEN + GENO in overdruk
- 150.000 natuurverwevingsgebied in overdruk, waarvan maximaal 70.000 ha tegelijkertijd behoort tot de agrarische structuur
- 10.000 ha ecologisch verantwoorde bosuitbreiding die vooral moet worden gerealiseerd:
 - in aansluiting bij bestaande bossen
 - als buffer
 - in functie van natuurontwikkeling en -verbinding
 - in de nabijheid van stedelijke gebieden

2.3.2. Ontwikkelingsperspectieven

Belangrijke accenten voor het beleid ten aanzien van de gebieden van de natuurlijke structuur zijn:

- ontwikkeling van beken en rivieren in relatie met de omgevende vallei; dit betekent ondermeer ruimtelijke ondersteuning van het integraal waterbeheer
- het nastreven van een basiskwaliteit (ruimtelijk-ecologisch) voor de ecologische

infrastructuur

- herwaardering van de bestaande bossen

Voor een aantal gebieden van de natuurlijke structuur worden gebiedsspecifieke ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven geformuleerd, omwille van hun belang in de natuurlijke structuur. Het gaat om de kustmilieus, het Schelde-estuarium en de Maasvallei.

- De waardevolle ecosystemen van het kustmilieu staan onder zware druk. De ecologische waarden van het kustgebied moeten daarom optimaal worden versterkt
- De natuurlijke potentie van het **Schelde-estuarium** moet optimaal worden beschermd en ontwikkeld. Daarbij moet rekening worden gehouden met de functie voor de scheepvaart en voor het integraal waterbeheer.
- In de **Maasvallei** moeten de ecologische waarden worden versterkt, moeten inpasbare vormen van landbouw en recreatie worden ontwikkeld en moet de afbouw van de grindwinning ruimtelijk worden ingekaderd. Belangrijk is ook de creatie van waterbergend vermogen in de vallei.

2.4. Afbakening van en ontwikkelingsperspectieven voor de agrarische structuur

2.4.1. Afbakening

De agrarische structuur is het samenhangend geheel van gebieden die het duurzaam functioneren van de landbouw verzekeren.

De beroepsmatige landbouwbedrijfsvoering moet zowel kwalitatief als kwantitatief in stand worden gehouden.

De gebieden van de agrarische structuur worden door het Vlaams Gewest afgebakend. Die afbakening is een ruimtelijk-functionele begrenzing met als doel vanuit de ruimtelijke planning de landbouwfunctie beleidszekerheid en beleidscontinuïteit te bieden.

In de afgebakende gebieden

- wordt gestreefd naar een betere landbouwstructuur
- wordt vermeden dat andere functies de landbouw op termijn gaan bemoeilijken (dit betekent o.a. het weren van nieuwe niet-agrarische functies zoals hobbyland- en tuinbouw)
- worden de ruimtelijke condities gecreëerd voor inzet van sectorale beleidsinstrumenten (sectorale instrumenten zoals de aanleg van specifieke infrastructuur, gezamenlijke waterzuivering, ruilverkaveling, ...)

De afbakening van de gebieden van de agrarische structuur en die van de gebieden van de natuurlijke structuur moet gelijktijdig en op gelijkwaardige basis gebeuren. Natuurlijke structuur en agrarische structuur overlappen elkaar immers in bepaalde gebieden (natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden).

3 Buitengebied

De kwantitatieve optie voor de afbakening van de agrarische structuur gaat uit van de economische behoeften van de landbouwsector en van de invloed van externe factoren op de sector (het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid binnen de EU, de wereldhandelsovereenkomsten (GATT) de milieuproblematiek en het consumentengedrag). Uitgaande van de oppervlakte die momenteel effectief in landbouwgebruik is en de ligging van de huidige agrarische bestemmingen op de bestemmingsplannen, wordt de oppervlakte met bestemming agrarisch gebied op 750.000 ha gebracht, in gewestelijke ruimtelijke uitvoerende plannen afgebakend en ruimtelijk bestemd voor beroepslandbouw.

Maximaal 70.000 ha. van de gebieden van de agrarische structuur wordt in natuurverwevingsgebied gesitueerd en behoort tegelijkertijd tot de natuurlijke structuur. Verder zal de overheid zich inspannen om in de gebieden van de agrarische structuur 10.000 ha bosuitbreiding te realiseren in het kader van de EG-verordening 2080/92.

Bij de afbakening zal een differentiatie naar agrarische bebouwingmogelijkheden worden doorgevoerd. Die differentiatie past in een streven naar een optimale benutting van de ruimtelijke kwaliteiten en potenties van de gebieden van de agrarische structuur. In een aantal gebieden van de agrarische structuur draagt de huidige ruimtelijke structuur van de landbouwbedrijfsvoering bij tot het optimaal functioneren van de landbouw (externe landbouwstructuur). Inplantingen van nieuwe landbouwbedrijfszetels of van niet-agrarische functies zouden in die gebieden de gunstige ruimtelijke structuur kunnen verstoren. Bepaalde delen van gebieden van de agrarische structuur vrijwaren van dergelijke nieuwe implantaties is dus zinvol. Dit betekent niet dat uitbreidingen van bestaande agrarische bedrijven die gebeuren in relatie tot de externe landbouwstructuur, niet zouden kunnen. Voordeel van een differentiatie naar bebouwingmogelijkheden is ook dat de spreiding van bebouwing in de hand wordt gehouden.

Binnen de gebieden die als gebieden van de agrarische structuur worden afgebakend, bakent het Vlaams Gewest daarom bouwvrije zones af. Nieuwe bebouwing is daarin niet toegelaten. In die zones worden echter geen bestaande bedrijfszetels opgenomen (verbouwing en uitbreiding worden er niet door geregeld). De bouwvrije zones zijn samenhangende zones die veeleer beperkt zijn in oppervlakte.

De ontwikkelingsmogelijkheden van aan de landbouw gerelateerde bedrijven moeten worden bekeken in functie van hun ruimtelijk-functionele relatie met de landbouw:

- **bestaande agrarische bedrijven in hoofd- en nevenberoep** kunnen zich in principe uitbreiden en nieuwe kunnen zich in principe inplanten in de gebieden van de agrarische structuur (behalve in de bouwvrije zones en natuurverwevingsgebieden), op agrarische bedrijvenzones en in stedelijke landbouwgebieden
- **lokale en regionale toeleverende en verwerkende bedrijven** met een ruimtelijk-functionele relatie met de landbouw horen in principe respectievelijk thuis op lokale bedrijventerreinen of op gemengde regionale bedrijventerreinen, bedrijventerreinen voor agro-industrie of bedrijventerreinen voor historisch gegroeide

bedrijven

- voor de **kleinhandelsbedrijven** die land- en tuinbouwproducten en/of -grondstoffen verdelen (tuincentra), gelden dezelfde ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven als voor de kleinhandel in de stedelijke gebieden ; dit houdt in dat de kleinhandel een wezenlijk deel moet uitmaken van het functioneren van de woon- en werkstructuur
- voor de verdere ontwikkeling van vormen van **dienstverlening** aan de land- en tuinbouw (veeartsen, proefbedrijven, dierenasielen, ...) geldt het principe van de gedeconcentreerde bundeling

Agrarische (bedrijfs)gebouwen die uit de agrarische bedrijfsvoering worden uitgestoten, kunnen bepaalde nieuwe functies krijgen (aan de landbouw dienstverlenende bedrijvigheid, laagdynamische recreatie, bestendiging van het wonen).

2.4.2. Ontwikkelingsperspectieven

Volgende ontwikkelingsperspectieven voor de agrarische structuur kunnen worden vooropgesteld.

Erkenning en ondersteuning van de agrarische macrostructuur

- Op Vlaams niveau onderscheidt men een sectorale macrostructuur van regio's met concentratie en specialisatie van grondloze veehouderij, regio's met concentratie en specialisatie van intensieve grondgebonden tuinbouw in open lucht, regio's met gemengde landbouw en regio's met concentratie en specialisatie van tuinbouw onder glas of plastic.
Deze sectorale macrostructuur maakt een gericht en ondersteunend beleid mogelijk. De macrostructuur heeft geen impact op het vergunningenbeleid.
- Ontwikkeling van agrarische bedrijvzones
Om ongeordende ontwikkeling van concentraties aan agrarische bedrijven te voorkomen, kan het in sommige gevallen aangewezen zijn nieuwe inplantingen van grondloze agrarische bedrijven te verwijzen naar specifiek hiervoor te ontwikkelen agrarische bedrijvzones. Bij de ontwikkeling van dergelijke bedrijvzones moeten de sanitaire risico's een belangrijk aandachtspunt zijn. De afbakening ervan en de mate waarin het sectoraal en ruimtelijk beleid zullen worden afgestemd op deze afbakening, zullen voorwerp uitmaken van voorafgaandelijk overleg met de betrokken beroepssector. Aangezien agrarische bedrijvzones geen deel uitmaken van de oppervlakte aan bijkomende bedrijventerreinen, is het ook niet de bedoeling op deze terreinen toeleverende of verwerkende bedrijven in te planten.

2.5. Ontwikkelingsperspectieven voor de nederzettingsstructuur

De nederzettingsstructuur is het samenhangend geheel van bebouwing in het buitengebied. Ze staat in nauwe relatie met de andere structuurbepalende elementen van het buitengebied en met het landschap.

De nederzettingsstructuur is gericht op het duurzaam functioneren van wonen en werken, maar staat in ondergeschikte relatie tot de natuurlijke en de agrarische structuur.

Voor de nederzettingsstructuur worden volgende ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld.

2.5.1. Differentiatie van de nederzettingsstructuur

Om een gedifferentieerd ruimtelijk beleid voor de nederzettingsstructuur te voeren, worden in die nederzettingsstructuur de volgende ruimtelijke (beleids)categorieën onderscheiden:

- **de kernen**

Tot de kernen worden de hoofddorpen en de woonkernen gerekend. Een hoofddorp is een woonkern die over een voldoende uitrustingsgraad beschikt.

- **bebouwd perifeer landschap**

Met bebouwd perifeer landschap worden die gebieden bedoeld waar bebouwing fragmentarisch voorkomt in een ongedefinieerd patroon van allerhande types van bebouwing en infrastructuur. De onbebouwde ruimte, hoewel sterk aanwezig, is versnipperd.

- **linten**

Bebouwde omgeving aan één of beide zijden van een straat met typische lineaire structuur wordt als lint aangemerkt wanneer ze niet als woonkern is geselecteerd.

- **verspreide bebouwing**

Tot de verspreide bebouwing worden alle vormen van bebouwing gerekend die niet onder één van de vorige beleidscategorieën vallen.

De bindende selectie van woonkernen en hoofddorpen gebeurt in de provinciale ruimtelijke structuurplannen. Overleg met de gemeenten is noodzakelijk.

2.5.2. Trendbreuk in de verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden: 60 % in [de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren en 40 % in de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren]

(gewijzigd bij de herziening van 12 december 2003)

Op basis van het principe van de gedeconcentreerde bundeling wordt ervoor geopteerd om de verhouding van de woningvoorraad in 1991 tussen de gemeenten die

geheel of gedeeltelijk gelegen zijn in stedelijke gebieden en de gemeenten die tot het buitengebied worden gerekend, te hanteren als een te realiseren beleidskeuze naar 2007 toe. Door voor de lokalisatie van bijkomende woningen deze verhouding aan te houden, wordt een trendbreuk gerealiseerd aangezien tot op heden de groei in het buitengebied groter was. De verhouding in het woningbestand bedraagt 60% voor [de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren] tegenoveren 40 % in de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren].

(gewijzigd bij de herziening van 12 december 2003)

De differentiatie van deze verhouding per provincie, op basis van het bestaande nederzettingspatroon en de huidige woningdichtheden in het buitengebied, is als volgt:

	stedelijk gebied	kernen buitengebied
Antwerpen	65%	35%
Limburg	57%	43%
Oost-Vlaanderen	61%	39%
Vlaams-Brabant	50%	50%
West-Vlaanderen	67%	33%
VLAANDEREN	60%	40%

De procentuele verdeling van de totale geraamde behoefte (400.000 bijkomende woonegelegenheden tegen 2007) over de provincies werd reeds aangegeven bij de behandeling van de stedelijke gebieden.

Voor de gemeenten waar een buitengebiedbeleid moet worden gevoerd, wordt de verdeling verder uitgewerkt in de provinciale ruimtelijke structuurplannen. Die verdeling gebeurt op basis van een aantal specifieke gegevens (waaronder de bestaande woningvoorraad en de diverse ontwikkelingsperspectieven).

Lokalisatie van nieuw te bouwen woningen met fasering en na te streven minimale en maximale dichtheden wordt aangegeven in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en nader uitgewerkt in de gemeentelijke ruimtelijke uitvoerende plannen.

2.5.3. Wonen en werken concentreren in de kernen van het buitengebied

De kernen moeten worden versterkt. De kwaliteit ervan moet worden behouden en verhoogd. Zoals in de stedelijke gebieden moet de woonfunctie in de kernen attractief zijn, en moet worden gestreefd naar een gedifferentieerde woningvoorraad en een voldoende woningdichtheid. De bestaande huisvestingsmogelijkheden moeten maximaal worden gebruikt (inbreiding, renovatie, omvormen tot woningen van gebouwen die hun functie hebben verloren, ...). De woonomgeving moet aantrekkelijk worden gemaakt (inrichting van dorpscentra, landschapszorg, aandacht voor rust en verkeersleefbaarheid, ...).

Zoals in de stedelijke gebieden moeten ook in de kernen van het buitengebied multifunctionele ontwikkeling en verweving van functies voorop staan. Bijkomende ruimte in het buitengebied voor o.m. dienstverlening, kleinhandel en lokale eco-

3 Buitengebied

nomie wordt daarom aansluitend bij de kern gerealiseerd. Wel moet het belang en de reikwijdte van die functies afgestemd zijn op het niveau van de kern. In de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen worden onder meer de ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande en nieuwe economische activiteiten behandeld. Eén en ander wordt vastgelegd in gemeentelijke ruimtelijke uitvoerende plannen.

De kernen van het buitengebied worden wel niet alsdusdanig afgebakend in gemeentelijke ruimtelijke uitvoerende plannen. In het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan wordt schematisch aangeduid hoe en waar de bundeling van wonen en werken in de kern wordt voorzien. Tevens worden de ruimtelijke randvoorwaarden weergegeven die de natuurlijke en agrarische structuur en het landschap kunnen stellen ten aanzien van de ontwikkelingsmogelijkheden van de betrokken kern.

Voor de locatie van bedrijventerreinen in het buitengebied gelden de volgende principes. Een lokaal bedrijventerrein moet worden afgestemd op de plaatselijke behoefte aan lokale bedrijven. Lokale bedrijventerreinen sluiten in principe aan bij de hoofddorpen. Bedrijventerreinen voor historische gegroeide bedrijven zijn ook bij woonkernen mogelijk of aansluitend bij een huidige bedrijfsvestiging.

Uitbreidingsmogelijkheden voor lokale bedrijven worden gegarandeerd, maar een eventuele uitbreiding moet steeds (op gemeentelijk niveau) worden geëvalueerd in functie van de ruimtelijke ontwikkeling van de kern.

Een kwaliteitsvolle aanleg en voldoende uitrusting van lokale bedrijventerreinen en bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven is noodzakelijk. Realisatie van een lokaal bedrijventerrein is principieel een taak voor de gemeentelijke overheid. Dat vereist van de gemeente wel een voldoende economisch en financieel draagvlak

Voorzieningen moeten bereikbaar worden gehouden. Dit ontwikkelingsperspectief moet in rekening worden gebracht voor het aanbieden van voorzieningen. Het aanbieden van een vorm van collectief vervoer aangepast aan het niet geconcentreerd voorkomen van de vervoersvraag en de organisatie van collectief vervoer door de voorziening zelf zijn mogelijke instrumenten die ondermeer in het kader van de mobiliteitsconvenanten kunnen worden onderzocht.

Bijkomende ruimte voor voorzieningen (sportaccommodatie, jeugdvoorzieningen, serviceflats, ...) moet conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling worden voorzien in de hoofddorpen en woonkernen.

2.5.4. Selectieve bundeling van groei in bebouwde perifere landschappen

Sommige bebouwde perifere landschappen zijn bepalend voor de nederzettingsstructuur in het buitengebied op Vlaams niveau (o.a. het gebied ten noordoosten van Antwerpen, het gebied ten oosten van Mechelen en het gebied ten zuiden van Brussel). Ze worden door het Vlaams Gewest afgebakend.

In die bebouwde perifere landschappen moet de dynamiek van wonen en werken worden gebundeld in die plaatsen waar functionele en morfologische concentratie en verdichting bestaat of wenselijk is (dorpen, historische kernen, centra van wij-

ken, stationsomgevingen, ...). De eigen identiteit van de diverse fragmenten moet worden versterkt (interne samenhang, functionele positionering). De fragmentarisch voorkomende onbebouwde ruimte moet worden beschermd. Er moeten mogelijkheden worden gecreëerd voor meer intensieve landbouw. Het wegennet wordt naar functie gedifferentieerd, met speciale aandacht voor een net van verbindingen voor lokaal en fiets- en voetgangersverkeer.

2.5.5. Geen verdere groei van linten en verspreide bebouwing

Conform het principe van de gedeconcentreerde bundeling kan een verdere groei van linten en een toename van verspreide bebouwing niet worden aanvaard. Motieven zijn o.m. de vrijwaring van de resterende onbebouwde ruimte van versnippering en aantasting, het terugdringen van de hoge maatschappelijke kosten van het verspreid wonen en werken (aanleg nutsvoorzieningen, onveiligheid wegen, organisatie collectief vervoer, ...), en het duurzaam functioneren van buitengebied-functies (landbouw, natuur en bos).

2.6. Ontwikkelingsperspectieven voor het landschap

Het landschap is het resultaat van een dynamische wisselwerking tussen de fysische omstandigheden (het abiotisch milieu), het biotisch milieu en de menselijke activiteiten. Het wordt gekenmerkt door een specifiek ecologisch functioneren, een specifieke visuele beleving en een specifiek menselijk ruimtegebruik.

Bij de (ruimtelijke) afweging van ruimtelijke ingrepen kunnen de gevolgen voor het landschap randvoorwaarden opleveren. Uitgangspunt is het behoud en de ontwikkeling (versterking) van de diversiteit en herkenbaarheid van landschappen in Vlaanderen

Om de gevolgen voor het landschap in rekening te kunnen brengen, moet het begrip landschap worden geoperationaliseerd. Dat kan via twee sporen:

- een indicatieve selectie van structurerende landschapselementen en -componenten van de verschillende landschappen in Vlaanderen
 - Een indicatieve selectie van die structurerende elementen en componenten in ruimtelijke structuurplannen kan als referentie worden gebruikt voor de beoordeling van de landschappelijke impact van ruimtelijke ingrepen.
- de formulering van gedifferentieerde ontwikkelingsperspectieven voor af te bakenen karakteristieke elementen en componenten van het landschap, gave landschappen en open-ruimteverbindingen.
 - In bepaalde gevallen is het landschap zo waardevol dat het behoud en de verdere ontwikkeling ervan moeten worden verzekerd.
 - Op elk planningsniveau kunnen karakteristieke elementen en componenten van het landschap, gave landschappen en open-ruimteverbindingen worden geselecteerd met opgave van specifieke ontwikkelingsperspectieven.

3 Buitengebied

Volgende types kunnen worden onderscheiden:

- karakteristieke elementen: **bakens** (visuele blikvangers zoals torens, ...); ontwikkelingsperspectieven zijn de visuele vrijwaring en versterking en de eventuele toevoeging van nieuwe bakens aan het landschap
- karakteristieke componenten: **structurerende reliëfcomponenten** (cuesta's, steilranden, ...) en **markante terreinovergangen** (overgang tussen twee duidelijk verschillende landschappen); ontwikkelingsperspectieven zijn beklemtoning en versterking van de herkenbaarheid
- **Gave landschappen**: landschappen waarvan de samenhang slechts in een beperkte mate is gewijzigd door ingrepen; ontwikkelingsperspectief is behoud en versterking van de structurerende landschapselementen en -componenten
- **Open-ruimteverbindingen**: op Vlaams niveau de niet of weinig bebouwde ruimten in de buurt van sterk bebouwde gebieden die de essentiële verbindingen vormen tussen de grote aaneengesloten gebieden van het buitengebied in Vlaanderen; hun rol ligt in het voorkomen van het aaneengroeien van bebouwde gebieden en het verzorgen van een verbindingsfunctie tussen de gebieden van de natuurlijke en de agrarische structuur.

2.7. Ontwikkelingsperspectieven voor de andere functies van het buitengebied

In het buitengebied worden structurerende functies en activiteiten (natuur, landbouw, bosbouw, wonen en werken) onderscheiden van andere of meekoppelende functies en activiteiten (recreatie en toerisme, gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, waterwinningen en ontginningen).

Laatstgenoemde functies van het buitengebied kunnen als hoofdfunctie voorkomen, maar zijn niet structuurbepalend voor buitengebied. Aan deze functies van het buitengebied worden vanuit de structuurbepalende functies voorwaarden gesteld.

2.7.1. Recreatie en toerisme

Een aantal algemene principes voor de ontwikkeling van recreatieve en toeristische infrastructuur werden reeds aangegeven bij de behandeling van de stedelijke gebieden.

Voor toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied worden een aantal globale ontwikkelingsperspectieven vooropgesteld.

- Uitgangspunt bij de ontwikkeling van toeristisch-recreatieve activiteiten in het buitengebied is het recreatief medegebruik met respect voor de draagkracht van het gebied. Enkel op basis van een integrale ruimtelijke visie op een bepaald gebied van het buitengebied kan het recreatief medegebruik worden geregeld. Bij tijdelijke of eenmalige toeristisch-recreatieve activiteiten is het van belang

dat de activiteit het ruimtelijk functioneren van de structuurbepalende functies niet aantast.

- De toeristisch-recreatieve aanbodelementen in het buitengebied en in de stedelijke gebieden worden met elkaar verbonden en op elkaar afgestemd. Er moet naar complementariteit worden gestreefd. Paden en routes worden in het kader van de uitbouw van een netwerk met elkaar verbonden en uitgerust als een samenhangend toeristisch-recreatief produkt.
- Bestaande hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur in het buitengebied moet gelegen zijn in een gebied dat in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen wordt aangeduid als toeristisch-recreatief knooppunt of netwerk van toeristisch-recreatief belang. Er gelden strikte uitbreidingsvoorwaarden.

Nieuwe **hoog-dynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur** in buitengebied is slechts in bepaalde gevallen mogelijk:

- binnen specifieke randvoorwaarden gesteld door de structuurbepalende functies natuur, landbouw en bos
 - in gebieden die in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen worden aangeduid als zone van primair toeristisch belang
 - er moet een reële behoefte aan de infrastructuur bestaan
 - de schaal van de infrastructuur moet aansluiten bij de schaal van het landschap
 - de infrastructuur moet een ruimtelijke meerwaarde inhouden voor de natuur-, landbouw- en/of bosfunctie
- Permanente bewoning van infrastructuur voor tijdelijk en recreatief gebruik ondermijnt de recreatieve en toeristische productwaarde van het buitengebied en is ruimtelijk niet aanvaardbaar. Door naar een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad te streven in de stedelijke gebieden en in de kernen van het buitengebied, wordt een kader gegeven waarbinnen een huisvestingsbeleid met aandacht voor specifieke woonvormen en woningtypologieën kan worden gevoerd (o.m. voor kansarme en minder begoede gezinnen). Sommige terreinen kunnen eventueel, op termijn en onder bepaalde voorwaarden, worden ingericht als volwaardig woongebied en deel gaan vormen van een stedelijk gebied of een buitengebied-kern.

Naast de bovenstaande globale ontwikkelingsperspectieven kunnen nog ontwikkelingsperspectieven worden geformuleerd voor specifieke toeristisch-recreatieve infrastructuur die een uitspraak op Vlaams niveau behoeft. Omwille van de ruimtelijke impact en de complexiteit is er inderdaad toeristisch-recreatieve infrastructuur waarvoor op Vlaams niveau de gewenste ruimtelijke ontwikkeling moet worden bepaald. Dat is het geval voor terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven (kampeerverblijfparken, kampeerterreinen en vakantieparken), individuele weekendverblijven, golfterreinen en U.L.M.- en sportvliegvelden.

3 Buitengebied

- Ontwikkelingsmogelijkheden voor openluchtrecreatieve verblijven en individuele weekendverblijven
Alle terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven en individuele weekendverblijven (ongeacht de bestemming op het gewestplan) moeten worden geëvalueerd i.f.v. de ruimtelijke draagkracht van het betrokken gebied. Deze benadering vertrekt van de feitelijke toestand, waarbij het zone-eigen of zonevreemd karakter en het tijdstip waarop het openluchtrecreatief verblijf of weekendverblijf is gerealiseerd aspecten zijn bij de afweging.
- Realisatie van golfterreinen in of nabij stedelijke gebieden
Golfterreinen moeten door hun lokalisatie en inplanting een ruimtelijke en maatschappelijke meerwaarde creëren. Ze moeten zoveel mogelijk worden opengesteld voor bepaalde vormen van recreatief medegebruik.
- Geen bijkomende terreinen voor recreatie- en scholingsvliegen (ULM- en sportvliegen)

2.7.2. Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen

De aan het wonen gekoppelde gemeenschaps- en nutsvoorzieningen (ziekenhuizen, scholen, culturele centra, welzijnszorg, ...), worden geconcentreerd in de kernen van het buitengebied. Het niveau en de reikwijdte ervan wordt in overeenstemming gebracht met het belang van de kern. Er wordt gestreefd naar verweving. Bereikbaarheid van mobiliteitsgenererende activiteiten wordt door een locatie- en mobiliteitsbeleid gegarandeerd.

De niet aan het wonen gekoppelde gemeenschaps- en nutsvoorzieningen moeten voldoen aan de volgende ruimtelijke voorwaarden:

- de schaal van de voorziening sluit aan bij de schaal van het landschap
- de omvang van de voorziening tast de structuur en de functie van de structuur-bepalende functies van het buitengebied niet aan.

Met betrekking tot de infrastructuur voor afvalbeheer worden een aantal specifieke ontwikkelingsperspectieven geformuleerd. Inzake de afvalproblematiek wordt preventie als de meest duurzame oplossing onderschreven. In tweede orde komen hergebruik en recyclage. Indien die niet mogelijk zijn, moeten de afvalstoffen worden verbrand. Storten komt in laatste instantie.

Er wordt geopteerd voor het lokaliseren van afvalstoffenverwerkings- en inzamelingsinstallaties op lokale, regionale (eventueel specifiek in te richten) bedrijventerreinen. Mestverwerkende bedrijven - met uitzondering van de bedrijfsgebonden verwerking op het bedrijf zelf- moeten in principe op lokale of regionale bedrijventerreinen worden gelokaliseerd. Kleinschalige mestverwerkende bedrijven kunnen onder strikte voorwaarden worden toegelaten in de gebieden van de agrarische structuur. Containerparken en kringloopcentra worden in het kader van het gemeentelijk structuurplanningsproces gesitueerd in de kern of op een bedrijventerrein dat aansluit bij de kern.

Vanuit landbouw, bos, natuur, landschap en mobiliteit worden strikte voorwaar-

den gesteld voor locaties voor nieuwe stortplaatsen en uitbreidingen. Nabestemming en herinrichting moet worden ingeschreven in het vooropgesteld ruimtelijk beleid voor het gebied.

Afhankelijk van het type stortmateriaal worden opties vooropgesteld.

- **Huishoudelijke afvalstoffen:** geen nieuwe stortplaatsen; uitbreidingen onder voorwaarden
- **Industriële en gelijkgestelde afvalstoffen:** momenteel geen nieuwe stortplaatsen
- **Inerte afvalstoffen:** afwerking van de bestaande stortplaatsen; nieuwe stortplaatsen onder voorwaarden
- **Monostortplaatsen:** nieuwe monostortplaatsen (o.m. voor baggerspecie) slechts indien er geen mogelijkheden zijn voor recyclage, hergebruik of verwerking ; bij de ontwikkeling en inrichting van baggerslibstortplaatsen moet worden uitgegaan van de niet-afwenteling van de huidige slibproblematiek buiten het betrokken ruimtelijk systeem, zoals buiten de riviervallei

Nieuwe infrastructuur voor de zuivering van industrieel afvalwater moet worden gelokaliseerd op het bedrijventerrein. De zuivering van huishoudelijk afvalwater is gebonden aan de kernen. Binnen de technische mogelijkheden (gravitatieprincipe, lozing in nabije waterloop) moet de locatiekeuze uitgaan van het principe van de gedeconcentreerde bundeling, de schaal van het landschap en de structuur en het functioneren van natuur, bos en landbouw. Nieuwe rioleringen en collectoren moeten zoveel mogelijk worden gebundeld met lijninfrastructuur.

2.7.3. Waterwinning en ontginning

2.7.3.1. Ontwikkelingsperspectieven voor waterwinningsinfrastructuur

In het waterwinningsbeleid moet het streven naar een rationeel waterverbruik door individuele verbruikers (huishoudens) en industriële afnemers centraal staan. Een gediversifieerd aanbod van water van verschillende kwaliteit, geschikt voor verschillende toepassingen (industrieel proceswater, koelwater, beregeningswater, ...), zal bijdragen tot een duurzamer gebruik van de eindige grondstof water.

Bij locatiekeuze van nieuwe waterwinningen moeten de waterkwaliteit en -kwantiteit van een waterwinning worden afgewogen tegen de andere functies van het buitengebied. De invloed van de winning op andere gebieden en op de daarin aanwezige functies moeten in rekening worden gebracht. Zo kunnen specifieke locaties worden uitgesloten, kan de omvang van de waterwinning worden beperkt en/of kunnen specifieke voorwaarden aan de waterwinningen worden gesteld.

De waterkwaliteit van het voor drinkwaterproductie bestemde grond- of oppervlaktewater moet worden gevrijwaard door voorwaarden t.a.v. functies en activiteiten die zich in het impactgebied van de waterwinning situeren.

De bestaande waterwinningsinfrastructuur (spaarbekkens, pompstations) moet worden geoptimaliseerd, rekening houdend met aanwezige natuur- en landschapswaarden en landbouwpotentialiteiten

3 Buitengebied

2.7.3.2. Ontginning

Ontginning van een specifieke delfstof moet deel uitmaken van een door de overheid ruimtelijk afgewogen programmatie van delfstoffenwinning, met vaststelling van locaties en nabestemmingen per samenhangend delfstoffengebied. Het opmaken van gebiedsgerichte visies gebeurt in overleg met alle betrokken overheidssectoren en wordt gekaderd in het ruimtelijk beleid voor het gebied.

Ontginningen zijn tijdelijke activiteiten. Daarom is de ontginningsfunctie op lange termijn ondergeschikt aan de structuurbepalende functies van het buitengebied.

Locatie, inrichting en keuze en realisatie van de nabestemming van ontginningen moeten conform de doelstellingen van het buitengebied gebeuren.

Principes m.b.t. de locatiekeuze kunnen onder meer zijn:

- afstemming op het beleid van de andere overheidssectoren in het buitengebied
- afstemming op nabestemmingsmogelijkheden en dus op de ruimtelijke potenties van het gebied
- afstemming tussen het mobiliteitsprofiel van de ontginningsactiviteit en het bereikbaarheidsprofiel van de locatie

Ten aanzien van ontginningen in voor natuur, landbouw en bos belangrijke gebieden kunnen specifieke voorwaarden worden opgelegd (reële behoefte, schaal, niet-aantasting van structuurbepalende component, ...).

Principes in verband met de **nabestemming en de herinrichting** kunnen onder meer zijn:

- afstemming op de nabestemming van andere ontginningsgebieden binnen dezelfde delfstoffenzone
- afstemming op de bestaande natuurlijke en agrarische structuur en desgevallend op de stedelijke structuur (stadsrandfunctie) en op de bevolkingsconcentratie (recreatiefunctie)
- afstemming van diepte en oppervlakte van de ontginning op de nabestemming
- het minstens behouden of ontwikkelen van de algemene natuur- en landschapswaarden bij elke nabestemming
- nabestemming kan bijdragen tot versterking van structuurbepalende functies (structurering van de ruimte, creatie van een landschap met ruimtelijke kwaliteit)

2.8. Instrumenten

2.8.1. Geïntegreerd plattlandsbeleid

Uitgaande van de dynamiek van het gebied is het plattlandsbeleid er op gericht om de leefbaarheid van het buitengebied te garanderen. Het plattlandsbeleid is gebiedsgericht en integreert zowel ruimtelijke als sociaal-culturele en economische maatregelen.

In het kader van dit plattelandsbeleid moeten sectorale normen worden geëvalueerd in functie van hun impact op het buitengebied (o.a. aangepaste normen voor collectief vervoer). Desgevallend moeten ze worden afgestemd op de eigenheid van het gebied.

2.8.2. Landinrichting

Landinrichtingsprojecten bieden een formeel overlegkader tussen de sectoren en hebben een gestructureerd systeem van inspraak. Daarmee is het mogelijk te zoeken naar een geïntegreerde oplossing of ontwikkelingsrichting voor beter ruimtegebruik. Het zijn de verschillende overheden bevoegd voor de aanwezige functies die de maatregelen uitvoeren.

2.8.3. Ruimtelijke ondersteuning van het integraal waterbeheer

Integraal waterbeheer zorgt ervoor dat het watersysteem zodanig wordt beheerd dat het voldoet aan alle functies (toevoer, afvoer, vervoer, recreatie, ecologisch functioneren, watervoorziening, ...). Ruimtelijk beleid ondersteunt dit integraal waterbeheer (beperking van de hoeveelheid verharde oppervlakte in infiltratiegebieden, valleien vrijwaren van bebouwing met het oog op natuurlijke overstromingsmogelijkheden en het vermijden van potentiële conflicten tussen wonen en water, ...). Het Vlaams Gewest formuleert gebiedsgerichte ruimtelijke kwaliteitsobjectieven, die dan worden vertaald in ruimtelijke uitvoerende plannen en verordeningen.

2.8.4. Maatregelen op bouwen in buitengebied

De maatregelen geven aan waar en hoe in het buitengebied kan worden gebouwd. Ze kunnen vervat zijn in de afbakening en differentiatie in de ruimtelijke uitvoerende plannen en in verordeningen.

2.8.5. Strategische projecten

Strategische projecten in het buitengebied zijn projecten die een voorbeeldfunctie kunnen vervullen voor een samenhangende uitwerking van de natuurlijke structuur (inclusief bosstructuur), de agrarische structuur, het landschap en de nederzittingsstructuur.

Naast de landinrichting kunnen **sectorale inrichtingsinstrumenten** in strategische projecten worden ingezet:

- regionale landschappen
- ecologische impulsgebieden
- ruilverkavelingen
- Europees Regionaal Beleid (doelstelling 5b-gebieden)

3.3

Gebieden economische activiteiten

3. Gebieden voor economische activiteiten

3.1. Algemene benadering

Om ook op lange termijn concurrentieel te blijven, moet Vlaanderen ruimte en economie beter op elkaar afstemmen. De uitbouw van een moderne kwalitatieve infrastructuur is daarbij essentieel. Met het formuleren van een aantal ruimtelijke randvoorwaarden moeten de Vlaamse economische potenties worden versterkt. Die troeven liggen in de concentratiegebieden voor economische activiteiten, en meer bepaald in de economische knooppunten (stedelijke gebieden, gemeenten gelegen in het netwerk van het Albertkanaal, specifieke economische knooppunten) en in de poorten (zeehavens, internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, internationale luchthaven en HST-station).

De economische activiteiten zijn in de economische knooppunten geconcentreerd op goed uitgeruste regionale bedrijventerreinen en lokale bedrijventerreinen of komen verweven voor met andere functies.

De economische knooppunten zijn van essentieel belang voor het aantrekken van nieuwe investeringen. Ze worden door een gericht beleid optimaal uitgebouwd en krijgen de nodige groeimogelijkheden.

De poorten zijn de motor van de economische ontwikkeling in Vlaanderen. De uitbouw van de poorten en de bereikbaarheid ervan moeten worden gegarandeerd door de afbakening van de poorten in ruimtelijke uitvoerende plannen en door de verbetering van de bestaande en de aanleg van ontbrekende infrastructuur.

3.2. Doelstellingen t.a.v. gebieden voor economische activiteiten

Volgende doelstellingen gelden ten aanzien van de gebieden voor economische activiteiten.

- **Bundeling van economische activiteiten**

Er wordt voor geopteerd om nieuwe economische activiteiten van regionaal belang te concentreren in de economische knooppunten. Hetzelfde principe geldt bij herlokalisatie van bestaande regionale bedrijven. Lokale bedrijventerreinen vangen de nieuwe en de te herlokaliseren lokaal verzorgende bedrijven op (stedelijke gebieden en kernen van het buitengebied).

- **Ondersteuning van de economische sterkte van iedere subregio**

Het ruimtelijk beleid ondersteunt de economische eigenheid van iedere subregio en optimaliseert de economische sterkte ervan. Een belangrijke

3.3 Gebieden economische activiteiten

taak is hier weggelegd voor de provincie bij de opmaak van het provinciaal ruimtelijk structuurplan.

- **Afstemming tussen economisch ontwikkelingsbeleid en ruimtelijk beleid**
Het ruimtelijk beleid zorgt voor een effectief en gedifferentieerd aanbod aan bedrijventerreinen, het economisch ontwikkelingsbeleid verzorgt de ontwikkeling ervan (prijzetting, uitgifte, ...)

3.3. Economische knooppunten (zie kaart 3)

Het Vlaamse gewest selecteert economische knooppunten die voor Vlaanderen structuurbepalend zijn. Door in die knooppunten economische ontwikkelingen te concentreren en te stimuleren, worden de economische potenties geoptimaliseerd binnen de bestaande economische structuur.

3.3.1. Selectie

Gezien hun belang voor Vlaanderen worden de economische knooppunten door het Vlaams Gewest geselecteerd. Niet alle economische knooppunten hebben eenzelfde uitstraling en eenzelfde economisch belang. Bij hun ontwikkeling moet dan ook een gedifferentieerd beleid worden gevoerd. Het voorzien in een bijkomend aanbod aan regionale bedrijventerreinen in een economisch knooppunt moet bovendien worden afgewogen op basis van een ruimtelijke visie en een gewenste ruimtelijke structuur voor het economisch knooppunt of voor het stedelijk gebied (dat op zich een economisch knooppunt is). Vanuit een dergelijke visie kan de aanleg van een bedrijventerrein worden verantwoord in een gemeente direct aansluitend bij het stedelijk gebied maar zelf niet geselecteerd als economisch knooppunt.

Volgende economische knooppunten worden geselecteerd.

- **De stedelijke gebieden**

Alle stedelijke gebieden worden als geheel geselecteerd als economisch knooppunt. Dit betekent echter niet dat er in alle gemeenten die potentieel geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied kunnen behoren, een bijkomend aanbod aan regionale bedrijventerreinen kan worden gerealiseerd. In functie van de afbakening van het stedelijk gebied zal terzake een ruimtelijke visie op de gewenste ruimtelijke en de gewenste economische structuur van het stedelijk gebied moeten worden uitgewerkt.

- **De gemeenten gelegen in het netwerk van het Albertkanaal**

Het Albertkanaal is van doorslaggevende betekenis voor de economische structuur van Vlaanderen. Het is de basis van een economisch netwerk op Vlaams niveau. Alle gemeenten langs het kanaal worden als economisch knooppunt geselecteerd. Dat zijn enerzijds de gemeenten die langs het kanaal liggen en genoemd zijn als (ten dele) behorend tot de stedelijke gebieden Antwerpen, [Beringen], Bilzen, Geel, Hasselt-Genk en Herentals. Anderzijds zijn dat de gemeenten [...], Grobbendonk, Ham, Heusden-Zolder, Laakdal, Lanaken, Lummen, Meerhout, Olen, Ranst, Schilde,

Schoten, Tessenderlo, Westerlo, Zandhoven en Zutendaal

(gewijzigd bij de herziening van 12 december 2003)

• De specifieke economische knooppunten

Buiten de gemeenten in de stedelijke gebieden en langs het Albertkanaal zijn ook nog andere gemeenten belangrijk voor de economische structuur van Vlaanderen. Ze vervullen een belangrijke rol voor de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid en voor de kansen die hieraan verbonden zijn voor de betrokken subregio.

Op basis van een aantal criteria, met name totale tewerkstelling, industriële tewerkstelling en arbeidsbalans, werden de volgende gemeenten geselecteerd: Aalter, Alken, Anzegem, Ardoioie, Arendonk, Bornem, Duffel, Hooglede, Houthalen-Helchteren, Kortemark, Londerzeel, Malle, Nazareth, Puurs, Staden, Ternat, Wielsbeke, Willebroek, Wingene en Zele.

Omwille van de relatie tussen het ruimtelijk beleid en het economisch ontwikkelingsbeleid wordt ook rekening gehouden met het Europees regionaal economisch beleid, in het bijzonder met de doelstelling-2-gebieden, de doelstelling-5b-gebieden en de bufferzones t.o.v. de doelstelling-1-gebieden. Dit levert de selectie op van Avelgem, Balen, Dilsen-Stokkem, Kluisbergen, Maldegem, Nieuwpoort, Oplabbeek en Wervik.

Tenslotte worden de gemeenten Meulebeke en Hamont-Achel als economisch knooppunt geselecteerd omdat de bestaande economische structuur toelaat er een sterkere bundeling van economische activiteiten te realiseren.

In de gemeenten die niet als economisch knooppunt zijn geselecteerd, blijven voor de bestaande economische activiteiten ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden gegarandeerd door

- de ontwikkeling van een lokaal bedrijventerrein in de hoofddorpen, geheel of gedeeltelijk bestemd voor de herlokalisatie van bestaande lokale bedrijven
- de opmaak van een gemeentelijk ruimtelijk uitvoerend plan ("sectoraal BPA" in afwachting van het geplande nieuw decreet op de ruimtelijke ordening) voor de ontwikkeling en uitbreiding ter plaatse van bestaande bedrijven
- de ontwikkeling van bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

3.3.2. Ontwikkelingsperspectieven

3.3.2.1. Gefaseerde ontwikkeling van bedrijventerreinen

Structurele economische veranderingen en de afhankelijkheid van de Vlaamse economie van internationale ontwikkelingen maken het quasi onmogelijk exact aan te geven hoe de Vlaamse economie er zal uitzien in 2007 en hoe de behoefte aan bedrijventerreinen zal evolueren.

Omwille van de grote graad van onzekerheid wordt een gecontroleerde flexibiliteit vooropgesteld o.a. via daadwerkelijk af te bakenen gebieden enerzijds en via reservegebieden anderzijds. De controle gebeurt via inventarisatie. De flexibiliteit krijgt gestalte in een faseringsstelsel en in criteria die moeten toelaten een eventuele extra

3.3 Gebieden economische activiteiten

vraag naar bedrijventerreinen objectief af te wegen (bezettingsgraad, ontsluiting, ...). De behoefte tot 2007 aan uit te rusten bedrijventerreinen wordt geraamd op 10.000 ha. Daarvan worden 6.000 ha beschouwd als bedrijventerrein en 4.000 ha als reserve-bedrijventerrein. Realisatie van die reservegebieden is slechts onder voorwaarden mogelijk.

De berekende vraag werd geconfronteerd met het bestaande aanbod aan bedrijventerreinen. Rekening gehouden met de oppervlakte aan niet in gebruik genomen industrieterreinen zoals aangegeven in de aanlegplannen per 1/1/1994, worden voor geheel Vlaanderen 6.964 ha bijkomende bedrijventerreinen in ruimtelijke uitvoerende plannen afgebakend.

De spreiding over de provincies is als volgt:

Antwerpen	2.927 ha tekort
Limburg	532 ha overschot
Oost-Vlaanderen	1.715 ha tekort
West-Vlaanderen	1.504 ha tekort
Vlaams-Brabant	1.350 ha tekort

De **bevoegdheid** tot afbakening van bedrijventerreinen is verdeeld.

- Het Vlaams Gewest bakent de regionale bedrijventerreinen af in de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden en in het economisch netwerk van het Albertkanaal.
- De provincie bakent de regionale bedrijventerreinen af in de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden, in de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau en in de specifieke economische knooppunten.
- Het Vlaams Gewest bakent, in overleg met de provincie en de gemeente, de bedrijventerreinen af voor de herlokalisatie en uitbreiding van historisch gegroeide bedrijven buiten de economische knooppunten.
- De gemeente bakent de lokale bedrijventerreinen af.

Om het beschikbare aanbod aan bedrijventerreinen op elk moment te kennen, stelt de Vlaamse regering een dynamische inventaris van de beschikbare terreinen op. Die inventaris moet niet alleen gegevens bevatten over de oppervlakte en dergelijke (kwantitatieve gegevens), maar ook over de leegstand van gebouwen, de toestand van het terrein en dergelijke (kwalitatieve gegevens). Een systematische controle en actualisatie zijn in dit kader noodzakelijk. De inventaris biedt belangrijke informatie inzake het prioritaire hergebruik van bestaande bedrijfsruimte. Ze geeft ook een beeld van de relatie tussen het hergebruik en de aansnijding van bijkomende ruimte voor economische activiteiten. Een dynamisch ontwikkelingsbeleid moet ervoor zorgen dat verlaten bedrijfsgebouwen (gelegen op bedrijventerreinen) opnieuw als bedrijfsruimte ter beschikking kunnen worden gesteld en dat terreinen kunnen worden aangekocht en beschikbaar gesteld tegen concurrentiële prijzen. Tijdelijk en definitief niet-realiseerbare terreinen en gebouwen moeten op termijn worden gedesaffecteerd.

3.3.2.2. Concentratie van bedrijventerreinen in economische knooppunten

Bij het verdelen van de bijkomende bedrijventerreinen geldt het ruimtelijk principe van de gedeconcentreerde bundeling. Dat betekent dat de bestaande ruimtelijke verdeling van de werkgelegenheid gehandhaafd blijft of dat desgevallend een sterkere concentratie wordt nagestreefd.

De bestaande spreiding van tewerkstelling vertoont voor Vlaanderen globaal een verhouding van 80 tot 85 % in de economische knooppunten (waaronder de stedelijke gebieden) tegenover 15 tot 20 % erbuiten.

Er wordt dus voor de bijkomende bedrijventerreinen gewerkt met volgende **verdeling**:

- 80 tot 85 % van de bijkomende bedrijventerreinen worden lokale en regionale bedrijventerreinen in economische knooppunten (waaronder de stedelijke gebieden)
- 15 tot 20 % van de bijkomende terreinen worden lokale bedrijventerreinen in gemeenten buiten economische knooppunten
- bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven kunnen voorkomen binnen beide groepen

Bij een verdere verfijning van het globaal pakket aan bedrijventerreinen worden volgende stappen gezet.

- **stap 1:** De 80-85/20-15 verhouding wordt gespecificeerd naar de provincies toe.

De bestaande spreiding van tewerkstelling verschilt van provincie tot provincie. De provincie kan zelf een verhouding voorstellen die een meer uitgesproken concentratie inhoudt, doch nooit een verhouding met een grotere spreiding dan de huidige als gevolg.

De bestaande verhoudingen in de diverse provincies zijn de volgende:

Antwerpen	83-88	17-12
Limburg	84-89	16-11
Oost-Vlaanderen	77-82	23-18
Vlaams-Brabant	71-76	29-24
West-Vlaanderen	76-81	24-19

- **stap 2:** Het Vlaamse niveau deelt elk provinciaal pakket op in 4 deelpakketten. Daarbij wordt rekening gehouden met de (provinciaal gespecificeerde) 80-85/20-15 verhouding:

binnen de “80-85 %”:

- pakket 1 : bedrijventerreinen in groot- en regionaalstedelijke gebieden
- pakket 2 : bedrijventerreinen in het economisch netwerk van het Albertkanaal
- pakket 3 : bedrijventerreinen in kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten

binnen de “20-15 %”:

- pakket 4 : lokale bedrijventerreinen in hoofddorpen buiten de stedelijke gebieden, de gemeenten in het economisch netwerk van het

3.3 Gebieden economische activiteiten

Albertkanaal en de specifieke economische knooppunten

- **stap 3:** De vier pakketten per provincie worden verder verdeeld naar ieder stedelijk gebied en iedere gemeente toe:
 - voor de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden gebeurt dit door het Vlaamse niveau.
 - voor de kleinstedelijke gebieden, voor de specifieke economische knooppunten en voor de gemeenten buiten de economische knooppunten gebeurt dit door de provincie.

3.3.2.3. Differentiatie van bedrijventerreinen

Op basis van de kenmerken van het terrein en rekening houdend met de aard van de (toekomstige) bedrijfsactiviteiten kunnen voor bestaande en nieuwe bedrijventerreinen specifieke vestigings- en ontwikkelingsperspectieven worden geformuleerd. Op die manier kunnen aan de bedrijven ook de ruimtelijk het best geschikte terreinen worden aangeboden.

Bestaande en nieuwe bedrijventerreinen (behalve terreinen in de zeehavens en de internationale luchthaven Zaventem) worden daarom gedifferentieerd.

De basisindeling is de indeling naar regionale bedrijventerreinen enerzijds en lokale bedrijventerreinen anderzijds.

Onder de regionale bedrijventerreinen zijn er vooreerst de gemengde regionale bedrijventerreinen. Ze zijn bestemd voor de vestiging van industriële bedrijven, inclusief bouwnijverheid en transport. Er kunnen dienstverlenende bedrijven worden toegelaten.

Daarnaast zijn er de specifieke regionale bedrijventerreinen. Diverse types bedrijven vragen aangepaste infrastructuur. Daarom wordt er als volgt gedifferentieerd:

- wetenschapspark
- transport- en distributiezone
- watergebonden bedrijventerrein
- luchthavengebonden bedrijventerrein
- kleinhandelszone
- kantoor- en dienstzone
- bedrijventerrein voor agro-industrie
- zone voor afvalverwerking en recyclage

De differentiatie laat toe de ruimtelijke potenties van iedere locatie optimaal te benutten en specifieke hoogwaardige gemeenschappelijke diensten en uitrusting selectief aan te bieden.

Naast de regionale bedrijventerreinen zijn er de lokale bedrijventerreinen. Ze zijn bestemd voor lokaal verzorgende bedrijven, met uitsluiting van zuivere kleinhandelsbedrijven. Lokaal verzorgende bedrijven zijn beperkt van omvang, hebben een verzorgend karakter t.a.v. de omgeving en sluiten qua schaal aan bij hun omgeving. Een laatste categorie bedrijventerreinen valt niet onder de hoofdindeling regionaal-

lokaal. Het gaat om de bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven. Een historisch gegroeid bedrijf kan worden omschreven als een regionaal bedrijf dat morfologisch en ruimtelijk verweven is met de omgeving en dat een specifieke sociaal-economische relatie heeft met de omgeving. Bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven worden afgebakend om de herlokalisatie of uitbreiding mogelijk te maken van historische gegroeide bedrijven binnen gemeenten die niet als economisch knooppunt werden geselecteerd. Onder de nieuw af te bakenen bedrijventerreinen kunnen er voor Vlaanderen als geheel maximum 500 ha worden afgebakend als bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

3.3.2.4. Realisatie van bedrijventerreinen in handen van de overheid

De realisatie van bedrijventerreinen dient in handen te zijn van de overheid omwille van het realiseren van de differentiatie van bedrijventerreinen, het vergroten van een reversibel ruimtegebruik, het vermijden van speculatie, het vermijden van ongewenste functiewijzigingen, het realiseren van een betere fasering en het beschikbaar houden van voldoende betaalbare percelen.

3.3.2.5. Optimale lokalisatie en kwaliteitsvolle inrichting van lokale, gemengd regionale en specifiek regionale bedrijventerreinen

De overheid moet de inrichtingsprincipes voor bedrijventerreinen vastleggen (perceelsindeling, eenheid in aanleg, bufferzone, integratie van natuurlijke en landschappelijke elementen, ...).

Zuinig ruimtegebruik moet voorop staan (dichtheid, meerdere bouwlagen indien mogelijk, gezamenlijke voorzieningen, beperken van reserve in eigendom van bedrijven, ...). De afgebakende terreinen moeten voor 50 % effectief bezet zijn vooraleer reservebedrijventerreinen worden uitgerust en bouwrijp worden gemaakt. Effectieve bezetting houdt in dat de activiteit ook effectief op de locatie wordt uitgevoerd.

Hierna worden specifieke lokalisatie- en inrichtingsprincipes aangegeven voor de diverse categorieën bedrijventerreinen.

- **Nieuwe regionale bedrijventerreinen**, die alleen kunnen worden gelokaliseerd in economische knooppunten (waaronder de stedelijke gebieden), worden bij voorkeur ontwikkeld aansluitend bij bestaande bedrijventerreinen. Ze worden verantwoord vanuit een globale ruimtelijke visie op het economisch knooppunt en de positie ervan in Vlaanderen en in de provincie. Ze passen in een gewenste ruimtelijk-economische structuur die voor ieder economisch knooppunt wordt uitgewerkt. De oppervlakte van het bedrijventerrein wordt afgestemd op de reikwijdte en het belang van het economisch knooppunt. De terreinen worden maximaal uitgerust (algemene uitrusting zoals telecom, water, gas, elektriciteit, waterzuivering en riolering, en daarnaast specifieke uitrusting voor de specifieke regionale bedrijventerreinen). Het mobiliteitsprofiel van de bedrijven en het bereikbaarheidsprofiel van de locatie moeten op elkaar afgestemd worden. De ontsluiting van de terreinen wordt verzorgd door secundaire of primaire wegen.

3.3 Gebieden economische activiteiten

- **Nieuwe lokale bedrijventerreinen** worden ontwikkeld in hoofddorpen of in economische knooppunten, aansluitend bij de kern of een bestaand bedrijventerrein. Ze worden verantwoord vanuit een globale ruimtelijke visie op de gemeente (verwoord in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan), en uitgewerkt in gemeentelijke ruimtelijke uitvoerende plannen. Omdat gemeenten meerdere hoofddorpen kunnen tellen, zijn eventueel meerdere lokale bedrijventerreinen mogelijk. De oppervlakte van een lokaal bedrijventerrein is beperkt tot 5 ha per hoofddorp en de kaveloppervlakte wordt afgestemd op lokale bedrijven. De ontsluiting wordt verzorgd door gemeentelijke verzamelwegen die rechtstreeks toegang geven tot primaire of secundaire wegen. Op lokale bedrijventerreinen kunnen geen zuivere kleinhandelsbedrijven worden gesitueerd.
- **De bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven** moeten aansluiten bij de bestaande bedrijfsvestiging en/of bij de kern.

Binnen het kader zoals vastgelegd op Vlaams en provinciaal niveau vullen de gemeenten zelf het ruimtelijk beleid in ten aanzien van de economische activiteiten van lokaal belang.

3.3.2.6. Ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden voor bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen

Om een aantal redenen (rol inzake vergunningen, kennis van de plaatselijke toestand, ...) komt het aan de gemeente toe de ontwikkelingsperspectieven te formuleren voor bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen. Die ontwikkelingsperspectieven worden vooral bepaald door de aard van het bedrijf zelf en nog meer door de ruimtelijke draagkracht van de omgeving.

Ze moeten kaderen in een samenhangende visie op de lokale economie (uitgewerkt in een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, of in afwachting daarvan in een sectorale studie). Die visie wordt concreet gemaakt in ruimtelijke uitvoerende plannen. In afwachting van het geplande algemeen nieuw decreet op de ruimtelijke ordening wordt in het zogenaamde “sectoraal BPA” voor het volledige grondgebied van de gemeente of voor een gedeelte ervan aangegeven wat de uitbreidingsmogelijkheden zijn voor de aldaar gevestigde bedrijven. De uitbreidingsmogelijkheden worden vastgelegd met specifieke verordenende voorschriften. De afgebakende oppervlakte voor uitbreiding wordt opgenomen in de ruimtebalans tussen vraag en aanbod voor bedrijventerreinen voor de betrokken gemeente.

In ieder geval gelden volgende algemene principes bij de beoordeling van de ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden van bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen:

- er wordt gestreefd naar maximale verweving met naburige activiteiten
- de ontwikkelingsmogelijkheden op de bestaande locatie worden uitputtend aangewend
- de ruimtelijke implicaties van herlokalisatie worden afgewogen tegenover die van ontwikkeling op de bestaande locatie
- de ruimtelijke draagkracht wordt niet overschreden

- de economische activiteit krijgt maximale beleidszekerheid en -continuïteit in ruimte en tijd

3.3.3. Instrumenten

Het Vlaams Gewest werkt het economisch netwerk van het Albertkanaal als één ruimtelijk geheel nader uit in overleg met de betrokken overheidssectoren. De uitwerking wordt gerealiseerd in ruimtelijke uitvoerende plannen.

3.4. Poorten

De term “poorten” wordt gebruikt als een verzamelterm voor de zeehavens, de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken, de internationale luchthaven van Zaventem en het HST-station Antwerpen-Centraal.

3.4.1. Selectie en afbakening

Deze poorten zijn strategische plaatsen in de economische structuur van Vlaanderen. Ze worden daarom geselecteerd en afgebakend. Bij die selectie en afbakening wordt rekening gehouden met de ligging, de ruimtelijke principes voor gewenste ruimtelijke structuur en de aard van de economische activiteiten.

De ontwikkeling van de zeehavens en de internationale luchthaven van Zaventem wordt gegarandeerd, weliswaar binnen de totaliteit van de in het gewestplan voorziene bedrijventerreinen.

3.4.1.1. De zeehavens

De havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende worden als zeehavens geselecteerd.

Bij de afbakening moet rekening worden gehouden met de ruimtelijke voorzieningen voor de uitbouw van de zeehavens tot 2007. Die voorzieningen hangen onder meer af van de verwachte trafiekontwikkeling, de vereiste toegankelijkheid en de investeringspolitiek van de Vlaamse overheid. Die investeringspolitiek moet voor de vier zeehavens wel complementair worden bekeken.

Het is belangrijk de afgebakende zeehavengebieden exclusief voor te behouden voor zeehavengebonden industriële, distributie-, opslag-, overslag en logistieke activiteiten (zgn. zeehavenactiviteiten). Daarom worden de zeehavengebieden ruimtelijk afgebakend.

Bij de afbakening van zeehavengebieden worden onder meer de volgende criteria gehanteerd:

- de bestaande zeehavenactiviteiten
- de gewenste activiteiten (zeehavenactiviteiten)
- de juridische toestand (gewestplan) : er moet worden nagegaan welke delen van de als industriegebied ingekleurde terreinen moeten worden afgebakend als zeehavengebied en welke als regionaal bedrijventerrein

3.3 Gebieden economische activiteiten

- de ontwikkelingsperspectieven m.b.t. de stedelijke gebieden, het buitengebied, de economische knooppunten en de lijninfrastructuur.

Op basis van die criteria wordt thans voor de afbakening van de vier zeehavengebieden al het volgende vooropgesteld.

- De af te bakenen oppervlakte aan zeehavengebied in Antwerpen stemt nagenoeg overeen met de oppervlakte van de haven zoals aangegeven in het Koninklijk Besluit waarmee de havens werden overgedragen van de Belgische Staat aan het Vlaamse Gewest (2 februari 1993). Voor Antwerpen-Linkeroever moet worden nagegaan of een deel als regionaal bedrijventerrein kan worden afgebakend. Verder lijkt een gefaseerde ontwikkeling van het havenuitbreidingsgebied aangewezen.
- Het af te bakenen zeehavengebied in Zeebrugge stemt overeen met de oppervlakte voorzien in de vigerende gewestplannen en het hierboven vermelde Koninklijk Besluit.
- Voor de zeehaven van Gent wordt van de oppervlakte aan industriegebied, voorzien in het gewestplan, het grootste gedeelte als zeehavengebied afgebakend. De rest wordt als (specifiek) regionaal bedrijventerrein afgebakend.
- Voor de zeehaven van Oostende moet in de ruimtelijke uitvoerende plannen worden aangegeven welke delen van de in het gewestplan voorziene oppervlakte zeehavengebied zijn en welke (specifiek) regionaal bedrijventerrein (zeehavengebonden en luchthavengebonden). Van de oppervlakte voorzien in het gewestplan is op dit moment slechts één derde bezet.

In ruimtelijke uitvoerende plannen moeten ook de ruimtelijke inrichting, de reservering van gebieden en specifieke bestemmingen van bepaalde gronden worden vastgelegd. Daarbij moet interne zonering de milieuhinder naar nabijgelegen bebouwing minimaliseren en moeten bufferzones en ontsluitingsinfrastructuur worden aangegeven. Structurele natuurelementen moeten gevrijwaard blijven. De ecologische infrastructuur moet kunnen blijven functioneren. De totale oppervlakte ecologische infrastructuur in de zeehavengebieden mag echter niet meer dan 5 % van de oppervlakte van alle zeehavengebieden samen bedragen. De lokalisatie van de ecologische infrastructuur moet zo gebeuren dat de havenactiviteiten niet worden gehinderd.

3.4.1.2. De internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken

Transport wordt in toenemende mate een hoog gekwalificeerde vorm van dienstverlening. Logistieke parken zijn daarvan de ruimtelijke uitdrukking.

De internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken moeten worden onderscheiden van de meer gespecialiseerde bimodale transportzones die niet alle vervoersmodi bevatten.

De hoge bereikbaarheidseisen maken dat de internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken best zo dicht mogelijk bij het internationale infrastructuurnetwerk worden gevestigd. Omwille van de gerichtheid van die logistieke par-

ken op lange-afstandsvervoer (van goederen) en rekening houdend met de potenties van de Vlaamse zeehavens en de internationale luchthaven wordt ervoor geopteerd de multimodale parken in de zeehavengebieden of luchthavengebieden te vestigen. Ze worden in ruimtelijke uitvoerende plannen afgebakend. Volgende locaties worden geselecteerd:

- Beveren-Verrebroek (zeehavengebied Antwerpen)
- Hoevenen ten westen van A12-havenweg (zeehavengebied Antwerpen)
- een locatie in het zeehavengebied Gent
- een locatie in het zeehavengebied Zeebrugge
- een locatie in het luchthavengebied van de internationale luchthaven Zaventem.

Een eventuele locatie in het luchthavengebied of het zeehavengebied van Oostende kan worden overwogen.

3.4.1.3. De internationale luchthaven

Een internationale luchthaven wordt gekenmerkt door

- de bediening door een breed gamma van internationale en intercontinentale lijnen, charters en zakenvluchten
- de verwerking van een groot aantal bezoekers en/of vrachten

Een dergelijke luchthaven heeft een belangrijke ruimtelijke impact. Ze vraagt aangepaste infrastructuur en ontsluitingsvoorzieningen. Ze brengt een grote ruimte-vraag met zich mee vanuit luchthaven- en luchtvaartgebonden voorzieningen en bedrijvigheden. De aanwezigheid van de internationale luchthaven maakt de omgeving tot een attractief vestigingsklimaat voor internationale bedrijvigheden.

Voor Vlaanderen wordt ervoor geopteerd de internationale geregelde vluchten voor vracht- en personenvervoer te concentreren in de luchthaven van Zaventem. Deze wordt dus als poort geselecteerd.

Naast de in het gewestplan voorziene oppervlakte aan luchthaventerreinen worden geen bijkomende terreinen ingenomen omdat de huidige uitbreidingsplannen voldoende capaciteit bieden om tot in 2007 aan de vraag te voldoen. Erbuiten kunnen gebieden als specifiek regionaal bedrijventerrein worden afgebakend.

3.4.1.4. Het H.S.T.-station Antwerpen-centraal

Het H.S.T.-station te Antwerpen-centraal wordt als poort geselecteerd.

3.4.2. Ontwikkelingsperspectieven

3.4.2.1. Garanderen van de ontwikkelingsmogelijkheden van de zeehavens

Belangrijk in de ontwikkeling van de zeehavens zijn:

- de vaststaande havenprojecten, door de Vlaamse regering beslist, en projecten die nog in onderzoek zijn
- de optimalisering van de verkeersafwikkeling naar de achterlandverbindingen

3.3 Gebieden economische activiteiten

- het zoeken naar een milieu-ecologisch en ruimtelijk verantwoorde oplossing voor de problematiek van het baggerslib waarbij het probleem niet wordt afgewenteld op gebieden buiten het betrokken zeehavengebied

3.4.2.2. Garanderen van de ontwikkelingsmogelijkheden voor de internationale luchthaven Zaventem

De ontwikkelingsmogelijkheden van de internationale luchthaven Zaventem moeten worden gegarandeerd. Dat betekent onder meer het volgende:

- er wordt geen verdere ruimtelijke ontwikkeling van de woonfunctie toegelaten in de kernen die binnen de lawaaicorridors gelegen zijn
- er moeten maatregelen worden genomen ter beperking van de milieuhygiënische impact van de luchthaven
- de bereikbaarheid vanuit de belangrijkste concentratiegebieden voor economische activiteiten en vanuit de belangrijkste stedelijke gebieden in Vlaanderen wordt gegarandeerd; in ruimtelijke uitvoerende plannen wordt het nodige voorzien voor een goede ontsluiting: nieuwe toegangen voor het wegverkeer (vanaf E40 en E19) en voor het spoorverkeer (vanaf lijn 25 Brussel-Antwerpen en lijn 36 Brussel-Leuven, en een snelle, frequente en kwalitatief hoogstaande verbinding met het HST-station Brussel-Zuid)
- een strikte selectiviteit t.a.v. de vestiging van bedrijfsactiviteiten is nodig om latere ontwikkelingskansen niet te hypothekeren; een systeem van publiek beheer is onontbeerlijk

3.4.2.3. Optimaliseren van de regionale luchthavens Deurne en Oostende

De luchthaven van Deurne wordt niet als poort op Vlaams niveau geselecteerd. Zij heeft een regionale roeping met beperkte reikwijdte en een specialisatie in een beperkte niche. De regionale rol wordt erkend en geoptimaliseerd, maar de luchthaven wordt niet uitgebreid omwille van de ligging in het centrum van het stedelijk gebied Antwerpen. De inrichting van de luchthaven van Deurne komt aan bod in de ruimtelijke uitvoerende plannen voor dit stedelijk gebied.

In Oostende wordt de poort op Vlaams niveau gevormd door de zeehaven in samenhang met de regionale luchthaven. De luchthaven wordt als dusdanig niet als poort op Vlaams niveau geselecteerd. De regionale rol wordt erkend en geoptimaliseerd, maar de luchthaven wordt niet uitgebreid omwille van de ligging in het centrum van het stedelijk gebied Oostende. De ontwikkeling van een luchthavengebonden bedrijventerrein is zinvol om de ontwikkeling van luchtvrachtrafiek en de mogelijkheden voor vliegtuigonderhoud te benutten. De inrichting van de luchthaven van Oostende en de ontwikkeling van een luchthavengebonden bedrijventerrein komen aan bod in de ruimtelijke uitvoerende plannen voor dit stedelijk gebied.

3.4.2.4. Garanderen van ontwikkelingsmogelijkheden voor het H.S.T.-station Antwerpen-Centraal

Een H.S.T.-station heeft een belangrijke (ruimtelijke) impact (wijziging van de

ruimtelijke structuur van de omgeving en van het stedelijk gebied, wijziging van structuur en functioneren van het stedelijk openbaar-vervoersnet). Dit noodzaakt een integrale en samenhangende visie op ontwikkeling en uitbouw van station en omgeving. Aandacht wordt besteed aan:

- reorganisatie en optimalisering van de bereikbaarheid, met speciale aandacht voor de openbaar-vervoerslijnen
- mogelijkheden voor een stedelijk vernieuwingsproject Antwerpen-Centraal en omgeving
- mogelijkheden voor verdere functionele en bouwtechnische herwaardering van het stationsgebouw
- de capaciteitsverhoging van het station

3.4

Lijninfrastructuur

4. Lijninfrastructuur

4.1. Algemene benadering

Het overgrote gedeelte van de personenkilometers en het grootste deel van de tonkilometers vinden op heden plaats via de weg.

Het mobiliteitsbeleid ziet zich geconfronteerd met twee problemen: afnemende bereikbaarheid en afnemende verkeersleefbaarheid. Bereikbaarheid is de mate waarin een plaats gemakkelijk kan worden bereikt. Verkeersleefbaarheid betreft de mate van veiligheid en beperking van hinder door het verkeer.

Gelet op de verwachte groei van personen- en goederenvervoer, zullen de genoemde problemen nog toenemen.

De mobiliteit moet kaderen binnen duurzame ruimtelijke ontwikkeling. In het mobiliteitsbeleid worden de economische, sociale en ecologische componenten ten volle onderkend. De algemene ruimtelijke visie op mobiliteit voor Vlaanderen wordt omschreven langs de volgende elementen:

- het garanderen van de noodzakelijke bereikbaarheid van en in Vlaanderen
- het garanderen van de leefbaarheid
- het vergroten van de verkeersveiligheid
- het afremmen van de groei van de automobilititeit door kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van ruimtelijke condities voor alternatieve vervoerswijzen (grotere multimodaliteit)
- het optimaliseren van de grotendeels bestaande infrastructuur

Het mobiliteitsbeleid gaat uit van een geïntegreerde benadering van ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur. Het mobiliteitsbeleid waarvoor wordt geopteerd, staat voor het vrijwaren van de verplaatsingsbehoeften binnen de samenleving. Een selectieve verbetering en uitbouw van de verplaatsingsmogelijkheden met openbaar, collectief en niet-gemotoriseerd vervoer is daarbij een belangrijk uitgangspunt.

In ieder geval zijn de algemene ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen sturend voor het mobiliteitsbeleid.

- Het ruimtelijke principe van de gedeconcentreerde bundeling leidt tot een ruimtelijke bundeling van de verplaatsingsbehoefte. Ruimtelijke bundeling is ook een noodzakelijke voorwaarde voor collectief vervoer. Door de ruimtelijke concentratie van herkomst en bestemming is een totale inperking van het verkeersvolume eveneens mogelijk.
- Ook het belang dat wordt gehecht aan de poorten en het ruimtelijk principe “infrastructuur als bindteken en basis voor locatiebeleid” hebben doorwerking. Op basis ervan worden voor het geheel van de lijninfrastructuur op Vlaams niveau (de zgn. hoofdinfrastructuur) een drietal specifiekere ruimtelijke principes vooropgesteld.

3.4

Lijninfrastructuur

Drie ruimtelijke principes voor de hoofdinfrastructuur sturen het mobiliteitsbeleid.

- Verbindingen tussen de poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland

De poorten worden ontsloten voor alle vervoersmodi naar elk van hun hinterlands. Tussen de Vlaamse zeehavens wordt een wegverbinding voorzien en worden de spoor- en waterverbindingen verbeterd. Via Schelde en Leie wordt een rechtstreekse aansluiting op het Noord-Franse waterwegennet uitgebouwd. De aansluiting op het Duitse spoorwegennet en de verbinding met het Ruhrgebied wordt verzekerd via de IJzeren Rijn. De poortfunctie wordt versterkt door de inplanting van internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken. De internationale luchthaven wordt rechtstreeks aangesloten op het internationaal netwerk van spoor- en wegverbindingen voor personen. Het HST-station wordt ingepast in het internationaal netwerk van hoge-snelheidslijnen voor personenvervoer.

- Verbindingen tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden in een samenhangend netwerk met grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen

Tussen de grootstedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en Gent en meer algemeen in het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit worden vervoerssystemen met een hoge capaciteit uitgebouwd. Hetzelfde geldt voor de verbindingen tussen de stedelijke netwerken op internationaal niveau. Dit samenhangend netwerk op internationaal niveau wordt in Vlaanderen vervolledigd met bestaande weg- en spoorverbindingen voor personenvervoer tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden. Het netwerk van hoofdinfrastructuur wordt in principe niet aangevuld met bijkomende wegeninfrastructuur maar wordt optimaal uitgerust. Voor de interne ontsluiting van de stedelijke netwerken op internationaal en Vlaams niveau en van de groot- en regionaalstedelijke gebieden worden voor verschillende vervoersmodi voorzieningen ontwikkeld met een belangrijk aandeel aan collectief personenvervoer.

- Fijnmazige ontsluiting van de overige stedelijke gebieden en economische knooppunten naar het samenhangend hoofdinfrastructuurnetwerk

Deze ontsluiting wordt multimodaal verzorgd met specifieke systemen van collectief personenvervoer en goederenvervoer. Deze complementaire ontsluitende infrastructuur is beperkt in omvang.

Activiteiten die veel personen- en/of goederenmobiliteit veroorzaken worden gelokaliseerd in de stedelijke gebieden en economische knooppunten nabij het samenhangend netwerk van de hoofdinfrastructuur.

4.2. Doelstellingen inzake mobiliteit en lijninfrastructuur

Op basis van de visie op mobiliteit en de ruimtelijke principes worden een aantal concrete doelstellingen geformuleerd.

- Een mobiliteitsbeleid gericht op beheer van het verkeer
Voorbeelden hiervan zijn parkeerbeleid, bedrijfsvervoerplannen en het aanwenden van telematica.
- Optimalisering door categorisering van het wegennet
In het beleid ten aanzien van het autoverkeer wordt ervoor geopteerd het bestaande wegennet te optimaliseren. Een plaatselijke verder afwerking kan noodzakelijk zijn. De optimalisering houdt in ieder geval een categorisering van het wegennet in. De categorisering gaat uit van de functie die de diverse wegen hebben en is gebaseerd op het selectief prioriteit geven aan ofwel de bereikbaarheid, ofwel de leefbaarheid. Die prioriteit uit zich ruimtelijk in de aanleg en inrichting van de wegen.
- Versterking van de alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer
Voor wat het personenverkeer betreft zijn het verkeer te voet en per fiets en het openbaar en collectief vervoer de alternatieven voor autoverkeer. Voor het goederenvervoer zijn dat het spoor en het water. Zowel de mogelijkheden voor de uitbouw van de noodzakelijke infrastructuur als de ruimtelijke condities (verdichting bij stations, locatiebeleid, ...) moeten worden ontwikkeld.

4.3. De weginfrastructuur

4.3.1. Categorisering van wegen naar gewenste functie (zie kaart 4)

De wegen worden ingedeeld in categorieën. Het uitgangspunt voor de indeling is de gewenste functie van de weg. Daarbij worden bereikbaarheid en leefbaarheid in rekening gebracht.

Er worden een drietal functies onderscheiden:

- het **verbinden** van herkomst- en bestemmingsgebieden
- het **verzamelen** binnen de herkomstgebieden en het distribueren binnen de bestemmingsgebieden
- het **geven van rechtstreekse toegang** tot de aanpalende percelen

Afhankelijk van de functie moet een duidelijke en consequente keuze worden gemaakt naar inrichting (vorm) en gebruikskarakteristieken.

De categorisering van de wegen volgt een hiërarchie binnen het wegennet. De hiërarchische niveaus zijn gebaseerd op het belang van de wegen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het internationaal niveau, het Vlaams niveau en het boven-

3.4

Lijninfrastructuur

lokaal en lokaal niveau.

De gebruikte categorieën zijn de volgende.

- De **hoofdwegen** zijn wegen met een internationale en gewestelijke verbinding-functie. Ze verbinden de Vlaamse grootstedelijke en regionaalstedelijke gebie-den onderling en met de grootstedelijke en regionaalstedelijke gebieden in de andere Belgische gewesten en in de buurlanden. Ze verzorgen ook de verbinding tussen de zeehavens en de internationale luchthaven onderling en met het ach-terland.
- De **primaire wegen** zijn wegen met verbinding-functie en verzamelfunctie op Vlaams niveau. Afhankelijk van welke van beide functies primeert, wordt een onderscheid gemaakt.

Voor de primaire wegen I primeert de verbinding-functie op Vlaams niveau. Ze complementeren het net van hoofdwegen. Ze vormen schakels tussen de hoofdwegen daar waar omrijden langs de hoofdwegen een te lang traject betekent, of waar de omvang van de vervoersstromen om een tussenschakel vraagt. Ze hebben echter geen functie als doorgaande, internationale ver-binding.

Voor de primaire wegen II primeert de verzamelfunctie voor gebieden en /of concentraties van activiteiten van gewestelijk belang. In de grootstedelijke gebieden, de zeehavens en de internationale luchthaven verzorgen de pri-maire wegen II de aansluiting naar hoofdwegennet en de primaire wegen I.

- De **secundaire wegen** zijn wegen met een verbinding-functie en verzamelfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau. Ze ontsluiten gebieden naar de primaire wegen en de hoofdwegen (verzamelfunctie op bovenlokaal niveau). Ze staan daarnaast ook op lokaal niveau in voor de bereikbaarheid van diverse activiteiten langs-heen de weg (toegang geven). Ze zijn niet van gewestelijk belang.
- De **lokale wegen** zijn wegen met als belangrijkste functie het toegang geven. Ze zijn niet van gewestelijk belang.

Uitgaande van de hiërarchie worden een aantal principes vooropgesteld bij de opbouw van het wegennet en de categorisering van de wegen.

- Verkeerswisselaars moeten functioneren tussen wegen van opeenvolgende niveaus. Een secundaire of lokale weg wordt in principe niet rechtsreeks op het hoofdwegennet aangesloten.
- Het hoofdwegennet moet samenhangend zijn.
- Wegen van Vlaams, bovenlokaal en lokaal niveau hoeven geen samenhangend netwerk te vormen op hun respectievelijke niveaus (ze vormen wel een samenhangend netwerk in combinatie met wegen van hoger niveau).
- De wegen van elk niveau moeten worden voorbehouden voor het geëigende ver-keer (geen belasting van onderliggend wegennet door doorgaand verkeer, geen belasting van het wegennet van hoger niveau door verkeer op een ondergeschikte relatie).

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de categorieën wegen met hun gewenste functie. De vermelde inrichting komt hierna aan bod bij de behandeling van de ontwikkelingsperspectieven voor de wegen.

CATEGORIE	HOOFDFUNCTIE	Aanvullende functie	INRICHTING
HOOFDWEG	VERBINDEN op internationaal niveau	Verbinden op Vlaams niveau	Autosnelweg, naar Europese normen
PRIMAIRE WEG Categorie I	VERBINDEN op Vlaams niveau	Verzamelen op Vlaams niveau	Autosnelweg/stedelijke autosnelweg Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
PRIMAIRE WEG Categorie II	VERZAMELEN op Vlaams niveau,	Verbinden op Vlaams niveau	Autoweg (2x2 of 2x1) Weg (2x2 of 2x1) met gescheiden verkeersafwikkeling
SECUNDAIRE WEG	Verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau	Toegang geven	Weg (2x1 of 2x2) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling Doortochten in bebouwde kom
LOKALE WEG	Toegang geven		Weg (2x1) met gemengde verkeersafwikkeling

4.3.2. Selectie en ontwikkelingsperspectieven

Met een selectie van de wegen en een indeling in categorieën overeenkomstig de functie wordt beleidscontinuïteit gegarandeerd. Hierdoor wordt het mogelijk gericht en eenduidiger te investeren in de wegeninfrastructuur.

Voor elke categorie worden telkens principes voor tracering en ruimtelijke inrichting geformuleerd (ontwikkelingsperspectieven).

3.4 Lijninfrastructuur

4.3.2.1. Het hoofdwegennet

De hiernavolgende wegvakken worden als hoofdweg geselecteerd. De selectie is limitatief.

R0		van A7 (Drogenbos)	tot A7 (Ittre)
R1		van A1 (Ekeren)	tot A14 (Linkeroever)
R2		van N49/A11 (Beveren)	tot A12 (Stabroek)
A1	(E19)	van R1(Ekeren)	naar Breda
A1	(E19)	van R0 (Machelen)	tot R1 (Berchem)
A2	(E314)	van A3 (Bertem)	tot Nederlandse grens
A3	(E40)	van R0 (Kraainem)	naar Luik
A4	(E411)	van R0 (Hoeilaart)	naar Namen
A7	(E19)	van R0 (Drogenbos)	naar Bergen
A8	(E429)	van R0 (Halle)	naar Doornik
A10	(E40)	van A18 (Jabbeke)	tot R0 (Groot-Bijgaarden)
A11/N49		van A18 (Westkapelle)	tot A14 (Linkeroever)
A12		van A1 (Ekeren)	naar Bergen op Zoom
A13		van R1 (Wijnegem)	naar Luik
A14	(E17)	van R1 (Antwerpen-LO)	naar Rijsel
A17		van A10 (Oostkamp)	tot A8 (Doornik)
A18	(E40)	van A10 (Jabbeke)	naar Duinkerke
A21	(E34)	van A13 (Ranst)	naar Eindhoven
A25	(E25)	van Maastricht	naar Luik
A102: te ontwerpen		van R1(Merksem)	tot A13 (Wommelgem)
AX: te ontwerpen		van N31 (Brugge-Blauwe Toren)	tot N49/A11 (West-kapelle)

Er wordt voor geopteerd de AX niet te verlengen tussen N31 (Brugge-Blauwe Toren) en A18/E40 (Jabbeke). De afwikkeling van het toeristisch verkeer van en naar de oostkust tussen Oostende en Zeebrugge via de als primair II geselecteerde wegen N377 (Jabbeke-N9), N9 (Bredene-Brugge) en N371 (Blankenberge-Blauwe Toren) wordt verbeterd door specifieke maatregelen.

Reservatiestroken in de bestaande plannen van aanleg voor de aanleg van hierboven niet geselecteerde hoofdtransportassen en achterlandverbindingen, worden geschrapt. Dit belet echter niet dat aan de gereserveerde tracés een andere functie en bestemming kan worden gegeven, bv. voor pijpleidingen.

Omwille van de relatieve veiligheid en de (in vergelijking tot de overige wegen) relatief lage ruimtelijke en ecologische impact wordt de verkeerskwaliteit van het hoofdwegennet hoger gehouden dan op de primaire, secundaire en lokale wegen. Dit vermijdt afwenteling van verkeer.

Om een aantal redenen moet de verkeersafwikkelingskwaliteit voor het hoofdwegennet beter zijn dan voor de primaire wegen (een maatstaf voor de afwikkelingskwaliteit is de kans op files).

Het hoofdwegennet wordt dus uitgebouwd als een volwaardig autosnelwegennet.

De volgende **aanleg- en inrichtingsprincipes** worden daarom gehanteerd:

- de ontwerpssnelheid moet hoger zijn dan 100 km/u

- de kans op files voor lange afstandsverkeer moet kleiner zijn dan 5%, de filekans voor vrachtverkeer op een hoofdtransportas mag maximaal 2% bedragen
- het aantal aansluitingen wordt beperkt gehouden, de tussenafstand is minstens 8 à 10 km
- de hoofdwegen zijn enkel toegankelijk voor gemotoriseerde weggebruikers
- de kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers
- er zijn geen toegangsmogelijkheden tot particuliere terreinen
- buiten de stedelijke gebieden en de kernen wordt een bouw- en gebruiksvrije zone ingesteld van minimum 100 m (vanaf de berm), met het oog op de bundeling van infrastructuur
- binnen het invloedsgebied van grootstedelijke gebieden wordt gestreefd naar scheiding van stedelijk verkeer (lokaal) en doorgaand verkeer (internationaal en gewestelijk)
- op achterlandverbindingen wordt een maximale omrijfactor van 1,3 aangehouden, op de andere verbindingen een factor 1,4; een netwerk van verbindingen met een maximale maaswijdte van 40 km zou dit moeten toelaten.

4.3.2.2. De primaire wegen I

De volgende wegvakken worden als primaire weg I geselecteerd. De selectie is limitatief.

R4-West en B402 N423	van A10 (Drogen) van N49/A11 (Zelzate) aansluitend op R4-Oost	tot A11/N49 (Zelzate) tot de Nederlandse grens (Tractaatweg)
R4 Oost A3	van aansluiting 16 A10 (Merelbeke) van R0 (Kraainem)	tot A14/E17 tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest
A10 A12	van A18 (Jabbeke) van R1 (Antwerpen)	tot R31 (Oostende- rondpunt) tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Strombeek-Bever)
N16 N16 N31 N44	van A14 (Sint-Niklaas) van A1 (Mechelen) van aansluiting 8 A10 (Brugge) van A10 (Aalter)	tot A12 (Willebroek-Noord) tot A12 (Willebroek-Zuid) tot N34 (Zeebrugge Haven) tot A11/N49 (Maldegem)
N60 : gedeelte te ontwerpen N74 N19	van A14 (Zevergem) van A2 (Houthalen) van aansluiting 23 A13 (Geel)	tot grens met Waals Gewest tot Nederlandse grens tot R14 (Geel)
N71 : gedeelte te ontwerpen A201	van N19 - R14 (Geel) van R0	tot N74 (Neerpelt) tot parking luchthaven Zaventem
Aansluiting luchthaven Zaventem: te ontwerpen Aansluiting luchthaven Zaventem: te ontwerpen noordelijke sluiting Ring (R1) : te ontwerpen	van aansluiting 12 (A1) van A3 van A11/N49	tot parking in het westen tot parking in het oosten R1

De N31 wordt zodanig ingericht dat de maximale scheiding van het doorgaande verkeer van en naar het zeehavengebied en het lokale verkeer voor het stedelijk gebied

3.4

Lijninfrastructuur

Brugge wordt gerealiseerd. Hiertoe dienen de kruisingen tussen de N31 en de in- en uitvalswegen van het stedelijk gebied Brugge ongelijkvloers te worden heringericht.

De reservatiestroken in de bestaande plannen van aanleg voor de aanleg van verbindingswegen van Vlaams niveau die niet geselecteerd zijn als primaire weg I worden geschrapt. Dit belet echter niet dat aan de gereserveerde tracés een andere functie en bestemming kan gegeven worden, bv. voor pijpleidingen.

Maatregelen worden genomen om de gewestelijke verbindingfunctie te optimaliseren. De volgende **aanleg- en inrichtingsprincipes** worden daarom gehanteerd:

- de uitvoeringsvorm van de primaire wegen I is in principe die van een autoweg (2x2 of 2x1) of een stedelijke autosnelweg (verkeersregime zelfde als op autosnelwegen, maar lagere ontwerp-standaard)
- de ontwerpsnelheid is 100 km/u of lager
- de afstand tussen aansluitingen bedraagt 3-5 km bij een stedelijke autosnelweg, en minder bij een autoweg
- de filekans moet kleiner zijn dan 5 %
- enkel gemotoriseerde weggebruikers worden toegelaten
- kruispunten zijn ongelijkvloers of hebben een verkeerslichtenregeling, eventueel een rotonde of een voorrangswegregeling
- er zijn geen rechtstreekse toegangsmogelijkheden tot particuliere terreinen
- buiten de stedelijke gebieden en desgevallend de kernen van het buitengebied wordt een bouw- en gebruiksvrije zone ingesteld van minimum 30 m (vanaf de berm of langsgracht)
- in vele gevallen zullen wegen geselecteerd als primaire weg I, omwille van bestaande erffuncties en belasting met lokaal verkeer, moeten worden omgebouwd tot 2x1 autoweg, met parallel ernaast rijbanen voor erffuncties en lokaal verkeer, of tot stedelijke autosnelweg

4.3.2.3. De primaire wegen II

Naast wegvakken die een verzamel functie hebben voor de stedelijke gebieden, de stedelijke en economische netwerken, de zeehavens en de internationale luchthavens, en de verbinding ervan verzorgen met de hoofd- of primaire wegen I, worden ook aansluitpunten (op- en afrittencomplexen) geselecteerd, die een verzamel functie hebben voor kleinstedelijke gebieden, specifieke economische knooppunten, stedelijke en economische netwerken van internationaal en Vlaams niveau.

De selectie in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is niet limitatief.

Om de gewenste functie te ontwikkelen en/of te optimaliseren, worden volgende aanleg- en inrichtingsprincipes gehanteerd:

- er wordt een volledige scheiding van verkeerssoorten bewerkstelligd (inrichting als autoweg of weg met gescheiden verkeersafwikkeling)
- kruispunten zijn ongelijkvloers of hebben een verkeerslichtenregeling, een rotonde of een voorrangswegregeling
- er komen geen nieuwe rechtstreekse toegangen tot particuliere terreinen

- buiten de stedelijke gebieden wordt een bouw- en gebruiksvrije zone ingesteld van 30 m vanuit de as van de weg

In vele gevallen zullen wegen geselecteerd als primaire weg II, omwille van bestaande erffuncties en gemengde verkeersafwikkeling, moeten worden omgebouwd zodat o.a. scheiding van verkeerssoorten mogelijk is.

4.3.2.4. De secundaire wegen

De secundaire wegen worden door de provincies geselecteerd in de provinciale ruimtelijke structuurplannen. De provincies hebben ook een belangrijke rol in het bepalen van de inrichting van de secundaire wegen.

Niettemin worden een aantal wegen door het Vlaams Gewest indicatief als secundaire weg geselecteerd. Het gaat om enkele verbindingen tussen kleinstedelijke gebieden en het hoofdwegennet. Hoewel de bewuste wegen eigenlijk als primaire weg zouden moeten worden beschouwd, kunnen ze om ruimtelijke redenen die functie niet vervullen. De inrichting van die wegen zal vooral gericht moeten zijn op de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Er worden ook een aantal algemene principes in verband met de inrichting van de secundaire wegen geformuleerd:

- de inrichting gaat uit van de verbindingfunctie op lokaal of bovenlokaal niveau, van het gebruik als toegangverlenende weg voor aanpalende bestemmingen, en van de eisen van leefbaarheid en ruimtelijke inpassing
- de uitvoering is in het algemeen die van een weg met gemengde verkeersafwikkeling, met doortochtenconcept in bebouwde kom en een ontwerpsnelheid binnen die bebouwde kom van 50 km/u of minder

Meerdere voormalige “steenwegen” moeten worden omgebouwd om tegemoet te komen aan die principes. In uitzonderlijke gevallen kunnen er, mits een aantal voorwaarden, omleidingen worden aangelegd om de verkeersleefbaarheid te verbeteren, niet om de verbindingfunctie te optimaliseren.

4.3.2.5. De lokale wegen

Toegang geven is de belangrijkste functie van lokale wegen. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid gaan voor op de afwikkelingssnelheid van het verkeer.

4.3.2.6. De bouw- en gebruiksvrije stroken langs hoofd- en primaire wegen

Deze zones van erfdiensbaarheid worden opgelegd met het oog op de bundeling van infrastructuur en de optimale inrichting van de bestaande weg in functie van bereikbaarheid en/of leefbaarheid. Alle huidige functies en activiteiten die vandaag in deze strook aanwezig zijn, blijven functioneren en bestaan zolang zij de aanleg van de gebundelde infrastructuur niet hinderen. Er wordt wel een bouwverbod ingesteld. Bij de vaststelling van de strook in een ruimtelijk uitvoerend plan wordt rekening gehouden met historische, legale bebouwing en met de uitbreidingsmogelijkheden van bestaande bedrijven.

3 4

Lijninfrastructuur

4.3.3. Instrumenten

Tot de instrumenten voor het beleid ten aanzien van de lijninfrastructuur behoren de provinciale multimodale verkeers- en vervoersmodellen. Ze leveren een evaluatie van de structuur en de kenmerken van de lijninfrastructuur vanuit verkeers- en vervoersoogpunt. De resultaten ervan worden gebruikt bij een definitieve selectie van primaire wegen II.

4.4. De spoorinfrastructuur

Een belangrijk deel van de toekomstige mobiliteit moet worden gerealiseerd door het bevorderen van het treingebruik.

Er wordt geopteerd voor een versterking van de netvorming en de verbetering van de spoorinfrastructuur tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden en poorten in Vlaanderen en met de buurlanden. Dit betekent onder andere dat ruimte moet worden gereserveerd voor nieuwe en te verbeteren verbindingen, ook internationale. Daarnaast moet de kwaliteit van het treinverkeer worden verhoogd (hogere frequentie, hogere snelheid, meer comfort).

Voor het bevorderen van het treingebruik moeten ook in de stationsomgevingen de ruimtelijke condities worden gecreëerd, onder andere door verdichting, intensief ruimtegebruik, het aantrekkelijker maken van de stationsomgeving en verbetering van voor- en natransport.

Voor de internationale verbindingen neemt de Hoge Snelheidstrein een belangrijke plaats in voor wat betreft het personenvervoer. De HST verbindt op snelle en efficiënte wijze de stedelijke netwerken op internationaal niveau (waaronder de Vlaamse Ruit) met elkaar. Hij zorgt ook voor een vlotte en snelle verbinding tussen de belangrijkste stedelijke gebieden binnen die netwerken. Door de hoge capaciteit wordt tegemoetgekomen aan de grote vervoersbehoeften binnen de stedelijke netwerken. De HST biedt ook relatieve voordelen ten aanzien van andere vervoerswijzen inzake ruimtegebruik, energiegebruik en veiligheid.

Door het uitbouwen van Antwerpen-Centraal en Brussel-Zuid als HST-stations worden de ruimtelijke kwaliteiten van de Vlaamse Ruit in internationaal verband optimaal gevaloriseerd en wordt de ruimtelijke structuur van Vlaanderen als zodanig versterkt. Het is belangrijk het bereikbaarheidsvoordeel van de HST-stopplaatsen over een ruimer invloedsgebied te spreiden. Dat kan door inpassing van die stopplaatsen in een globaal stedelijk en regionaal vervoersnetwerk

Wat het goederenspoorvervoer betreft doen zich belangrijke verschuivingen voor op internationaal vlak. Er komt een grotere nadruk te liggen op gesloten treinen (bloktreinen) en op shuttle-treinen tussen belangrijke intermodale terminals. De NMBS opteert om enerzijds het aantal goederenkoeren en spooransluitingen te beperken, en om anderzijds multifunctionele centra op te richten. Daardoor is een fundamenteel andere organisatie van het goederenvervoer mogelijk en wordt aan de strenge snelheids- en betrouwbaarheidsmaatstaven in internationale context voldaan.

4.4.1. Selectie

Slechts door op selectieve manier het spoorvervoer te verbeteren en de infrastructuur uit te breiden, kunnen de ruimtelijke doelstellingen en de doelstellingen met betrekking tot de mobiliteit worden gehaald.

4.4.1.1. Het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer (zie kaart 5)

Het hoofdspoorwegennet voor het personenvervoer bevat:

- het **HST-net** met de volgende trajecten:
 - een nieuwe spoorlijn Rijsel-Brussel (parallel aan lijn 94)
 - de opgewaardeerde en bestaande lijn Antwerpen-Brussel
 - de opgewaardeerde lijn Brussel-Leuven en een nieuwe spoorlijn Bierbeek-Luik (parallel aan A3/E40)
 - de opgewaardeerde lijn Antwerpen-Luchtbal en een nieuwe spoorlijn Luchtbal-Breda (parallel aan A1/E19)
- **het net van de internationale verbindingen en de verbindingen van Vlaams niveau:**
 - Brussel-Antwerpen-Roosendaal (Amsterdam)
 - Brussel-Oostende
 - Brussel-Luik(-Keulen)
 - Brussel-Kortrijk
 - Brussel-Dendermonde-St.-Niklaas
 - Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel
 - Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel
 - Brussel-Leuven-Landen/Aarschot-Hasselt-Genk
 - Antwerpen-Lier-Aarschot-Hasselt
 - Brussel-Mechelen-Lier-Turnhout
 - Brussel-Luxemburg
 - Brussel-Zaventem luchthaven

Deze selectie is limitatief. Er moet wel worden onderzocht of de te verlengen en te herwaarderden IJzeren Rijn in aanmerking kan komen als hoofdspoorwegverbinding voor personenvervoer.

4.4.1.2. Het hoofdspoorwegennet voor het goederenvervoer (zie kaart 6)

Het hoofdspoorwegennet voor het goederenvervoer bevat limitatief:

- de te herwaarderden en te verlengen IJzeren Rijn (Duinkerken-Antwerpen-Neerpelt-Ruhrgebied)
- het net van internationale verbindingen:
 - Zeebrugge-Brugge-Gent-Moeskroen-Rijsel
 - Zeebrugge-Gent-Denderleeuw-Aat-Parijs
 - Zeebrugge-Gent-Dendermonde-Mechelen-Leuven-Ottignies-Luxemburg
 - Antwerpen-Rotterdam
 - Antwerpen-Bergen-op-Zoom
 - Antwerpen-Lier-Hasselt-Montzen
 - Antwerpen-Leuven-Ottignies-Luxemburg

3 4

Lijninfrastructuur

4.4.1.3. Het regionaal spoorwegennet

Tot het regionaal spoorwegennet voor personen- en goederenvervoer wordt alle overige spoorinfrastructuur gerekend. Het fungeert als een toevoernet naar het hoofdspoorwegennet. De indeling in hoofd- en regionaal spoorwegennet doet geen afbreuk aan de mogelijke en noodzakelijke kwalitatieve uitbouw en versterking van het regionaal net. Bij de nadere uitwerking van de stedelijke netwerken en in de provinciale ruimtelijke structuurplannen wordt voor die infrastructuur een ruimtelijke visie ontwikkeld in functie van het openbaar en collectief vervoer in het betrokken gebied. Vooral de stations in de kleinstedelijke gebieden kunnen een belangrijke rol vervullen als knooppunten voor het personenvervoer.

4.4.1.4. De vormingsstations

Antwerpen-Noord en Merelbeke worden geselecteerd als vormingsstations.

4.4.1.5. De hoofdstations

Antwerpen-Centraal wordt geselecteerd als internationaal HST-station (ook het HST-station van Brussel-Zuid is structuurbepalend voor Vlaanderen maar niet gelegen in het Vlaams Gewest).

Daarnaast worden de volgende hoofdstations geselecteerd omdat ze structuurbepalend zijn voor Vlaanderen: Antwerpen-Berchem en Gent-Sint-Pieters aangevuld door Gent-Dampoort.

De volgende hoofdstations worden geselecteerd omdat ze structuurbepalend zijn voor het regionaalstedelijk gebied waarin ze gelegen zijn: Aalst, Brugge, Oostende, Kortrijk, Hasselt, Leuven, Mechelen, Mechelen-Nekkerspoel, Roeselare, St.-Niklaas, Turnhout en Genk.

4.4.2. Ontwikkelingsperspectieven

4.4.2.1. Terreinreserving voor nieuwe spoorinfrastructuur

Er wordt voorgesteld om beperkt nieuwe spoorinfrastructuur te realiseren. De hierna opgesomde spoorvakken komen daarvoor in aanmerking. Voor de weerhouden infrastructuur worden terreinen gereserveerd in ruimtelijke uitvoerende plannen.

Voor het personenvervoer:

- een verbinding Leuven-Luik langsheen E40
- een verbinding tussen de lijn Brussel-Antwerpen en de lijn Brussel-Luik voor ontsluiting van de luchthaven van Zaventem en omgeving
- een HST-lijn Antwerpen-Nederland langsheen A1/E19
- een noord-zuidverbinding onder Antwerpen
- een bocht tussen de lijn Leuven-Hasselt en de lijn Brussel-Luik te Leuven

Voor het goederenvervoer:

- een verbinding tussen de lijn Antwerpen-Noord/Noordlandbrug en de lijn

Goes/Bergen-op-Zoom langsheen A12

- een tweede spoortoegang tot de zeehaven van Antwerpen
- een capaciteitsverhoging tussen de zeehaven en de omgeving van Lier
- een spoortunnel onder Schelde (ter hoogte van de Liefkenshoektunnel)
- de doortrekking van de spoorlijn op de oostelijke oever van het kanaal Gent-Terneuzen naar Zeeuws-Vlaanderen
- een bocht tussen de lijn Brugge-Knokke en de lijn Brugge-Zeebrugge
- een bocht tussen de lijn Antwerpen-Gent en de ontsluiting van Antwerpen-Linkeroever

De uitvoering en termijnen van uitvoering van de weerhouden projecten worden vastgelegd in een overeenkomst tussen het Vlaams Gewest en de NMBS.

4.4.2.2. Opwaardering en verlenging van de Ijzeren Rijn

Het inschakelen van de Ijzeren Rijn in het hoofdspoorwegennet is voor het goederenvervoer in Vlaanderen prioritair als verbetering van de achterlandverbindingen van de Vlaamse zeehavens. De bestaande lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt moet worden opgewaardeerd en er moet een uitbreiding komen enerzijds richting Mönchen-Gladbach, anderzijds richting Noord-Franse zeehavens en de Chunnel. Tussen Gent en de Chunnel zijn twee alternatieve trajecten mogelijk (over Kortrijk en Rijsel of over Tielt, Lichtervelde en De Panne)

4.4.2.3. Verbetering van de bestaande spoorinfrastructuur

Voor het personenvervoer wordt geopteerd voor capaciteitsuitbreiding en snelheidsverhoging op een beperkt aantal bestaande verbindingen.

Voor het goederenvervoer moet bepaalde delen van hoofd- en secundair spoorwegennet worden aangepast voor een hogere snelheid.

4.4.2.4. Bebouwingsvrij houden van trajecten voor toekomstige spoorverbindingen

Voor mogelijke toekomstige spoorverbindingen worden bepaalde trajecten vrijgehouden van bebouwing. Het gaat om:

- Turnhout-Tilburg
- Bilzen-Maastricht
- Hasselt-Neerpelt/Achel (Eindhoven)
- Beringen-Eisden ("kolenspoor")
- Dendermonde-Puurs-Boom-Antwerpen
- Zeebrugge-Antwerpen-LO langs A11/N49
- Gent-Noord-Moerbeke, Moerbeke-Stekene-St.-Gillis-Waas

Dit laatste traject wordt vrijgehouden van bebouwing, doch niet i.f.v. nieuw aan te leggen verbindingen.

4.4.2.5. Uitbouw van een regionaal spoorwegennet voor goederen tot een verzamelnet

Het goederenvervoer per spoor richt zich meer en meer op internationaal lange-

3.4

Lijninfrastructuur

afstandsvervoer. Daarom wordt voor Vlaanderen het regionaal spoorwegennet ontwikkeld tot verzamelnet vanuit de belangrijkste concentratiegebieden voor economische activiteiten en de groot- en regionaalstedelijke gebieden naar de vormingsstations Merelbeke en Antwerpen.

4.4.2.6. Uitbouw van vormingsstations en multimodale centra

Voor een goede ontwikkeling van de formule van bloktreinen en shuttle-treinen voor het goederenvervoer per spoor, is de uitbouw van vormingsstations en multimodale centra, met name spoor/wegterminals voor gecombineerd vervoer, van groot belang. In de zeehavens van Antwerpen en Zeebrugge zijn reeds terminals en/of uitgebreide los- en laadfaciliteiten aanwezig. Te Muizen (Mechelen) en Genk zijn er mogelijkheden voor de aanleg van een multimodaal centrum.

4.4.2.7. Herbestemming van niet meer bediende spoorlijnen en -terreinen

De herbestemming van vrijgekomen gronden gebeurt in ruimtelijke uitvoerende plannen.

4.4.2.8. Verdichting in stationsomgevingen

In de stedelijke gebieden en de stedelijke netwerken hebben stationsomgevingen een strategische ligging. Rond de hoofdstations wordt een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoegerichte activiteiten nagestreefd. Dat betekent onder andere dat de verwachte toename van kantoren, handel en diensten prioritair in die stationsomgevingen wordt opgevangen. Daarbij moet wel de leefbaarheid van het gebied in acht worden genomen. Hoogwaardig collectief en openbaar vervoer is een belangrijk voor- en natransportmiddel en brengt verder gelegen werklocaties binnen bereik.

Voor andere stations dan hoofdstations worden in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen de mogelijkheden aangegeven voor verdichting en intensivering van het ruimtegebruik. Voor- en natransport voor verschillende vervoersmodi moeten zo goed mogelijk worden uitgebouwd.

4.5. De Infrastructuur voor voorstedelijk vervoer en voor collectief vervoer in het buitengebied

Het net voor openbaar vervoer in en rond de grootstedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en Gent moet zodanig worden uitgebouwd dat het voldoende attractief wordt voor kleinere verplaatsingen van en naar het stedelijk gebied of de centrale delen ervan.

Voor Brussel kan een "Gewestelijk Expressnet Brussel" worden ontwikkeld. Die mogelijkheid wordt erkend door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, De Lijn en de andere Belgische vervoersmaatschappijen. Met dit Gewestelijk Expressnet Brussel zou een verbinding kunnen worden verzorgd over een afstand van 30 km. De aan-

leg van een tangentiële verbinding met openbaar vervoer kan perspectieven bieden voor de concentratie van activiteiten in het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Voor Antwerpen bieden het spoor (na ondergrondse doortrekking) en aanvullende (snel)tramlijnen perspectieven voor collectief vervoer in noord-zuidrichting. Wat de oost-westrichting betreft biedt de uitbouw van een sneltramnet de mogelijkheid om in het bebouwd perifeer landschap ten noordoosten van Antwerpen en in het oostelijk en zuidelijk gefragmenteerd gebied een ruimtelijke bundeling te realiseren. Die opties moeten nader worden onderzocht.

De mogelijkheden voor voorstedelijk vervoer in Gent en in de regionaalstedelijke gebieden moeten worden onderzocht.

Het collectief en openbaar vervoer in het buitengebied wordt ondersteund door bundeling van ontwikkelingen in hoofddorpen en woonkernen. Op die manier wordt het ruimtelijk draagvlak vergroot voor de uitbouw van een systeem van stamlijnen door de Lijn en de NMBS, waarop een minimaal aanbod kan gerealiseerd blijven. Dit net van stamlijnen wordt dan aangevuld met zgn. toevoervoorzieningen (aanvoersystemen zoals bijv. gewone bus, buurtbus, belbus, beltaxi, lijntaxi, ...).

4.6. Waterwegeninfrastructuur

De rivieren en kanalen hebben een functie voor wateraan- en afvoer, goederen-transport, waterbeheersing, proceswatervoorziening, economische activiteiten, drinkwatervoorziening, natuurontwikkeling en watergebonden recreatie. Ze zijn structurerend voor het omgevende gebied.

Op basis van het belang en de hoofdfunctie van de waterwegen, wordt het net ingedeeld in een hoofdwatwegennet en een secundair waterwegennet. Dit laat onder andere toe de verbeteringen aan de verbindingen en de capaciteitsuitbreidingen efficiënt te richten.

4.6.1. Selectie (zie kaart 7)

4.6.1.1. Hoofdwatwegennet

Het hoofdwatwegennet heeft een internationale verbindende functie. Daarnaast ontsluit het de belangrijkste economische knooppunten zoals de zeehavens van Antwerpen en Gent, het economische netwerk van het Albertkanaal, het Kortrijkse, ... Alleen de zeehavens van Oostende en Zeebrugge zijn onvoldoende op dit waterwegennet aangesloten.

Het hoofdwatwegennet bestaat uit volgende waterwegen:

- het Albertkanaal
- het Kanaal Gent-Terneuzen
- de Schelde-Rijnverbinding en de dokken te Antwerpen
- de Zeeschelde en de Bovenschelde

3.4

Lijninfrastructuur

- het Kanaal Brussel-Schelde/Brussel-Charleroi
- de Ringvaart Gent
- de Leie en afleidingskanaal

Daarnaast wordt ook de aansluiting van de zeehavens Oostende en Zeebrugge op het hoofdwaterwegennet beschouwd als hoofdwaterweg.

Belangrijk voor het hoofdwaterwegennet is de wegwerking van lokale knelpunten. De investeringen in waterbouwkundige werken moeten prioritair worden gericht op het hoofdwaterwegennet. Projecten in dit verband zijn:

- het wegwerken van de knelpunten op de sectie Wijnegem-Antwerpen op het Albertkanaal, inclusief Royerssluis, en de verbreding van het Albertkanaal in het waterscheidingsgebied tussen Schelde en Maas te Eigenbilzen
- de bouw van de sluis en toegangen tot het kanaal Charleroi-Brussel-Antwerpen te Hingene
de modernisering van het kanaalvak te Willebroek en de modernisering van het kanaal Brussel-Charleroi ten zuiden van Brussel
- de modernisering van de traverse van de Leie te Kortrijk
- de kwaliteitsverbetering van de verbinding voor de binnenvaart op de Zeeschelde tussen Gent en Dendermonde

De potenties van de kustvaart tussen de vier zeehavens moeten ook in rekening worden gebracht.

4.6.1.2. Secundair waterwegennet

Tot het secundair waterwegennet worden alle overige kanalen en waterwegen gerekend. Voor dit net is het belangrijk te streven naar maximale integratie van alle functies (vervoer, recreatie, landschap, waterwinning). De vervoersfunctie blijft daarbij wel richtinggevend.

4.6.2. Ontwikkelingsperspectieven

4.6.2.1. Verbeteringen aan en plaatselijke capaciteitsuitbreidingen van het hoofdwaterwegennet

De lokale knelpunten in het hoofdwaterwegennet worden op korte termijn weggevoerd om het net zijn internationale verbindingfunctie te geven. Investeringen in waterbouwkundige werken worden prioritair besteed aan het hoofdwaterwegennet. Deze prioriteitsstelling mag echter geen afbreuk doen aan de verdere rendabilisering van reeds gedane investeringen in het secundair waterwegennet.

4.6.2.2. Maximale integratie van de vervoersfunctie met andere functies in het secundair waterwegennet

Als is de vervoersfunctie op het secundair waterwegennet richtinggevend ten opzichte van de recreatieve, de landschappelijke en de waterwinningsfunctie, toch moet de maximale integratie van alle functies hier worden nagestreefd.

4.6.2.3. Reservatie van trajecten voor nieuwe waterwegen

Om in de toekomst een waterweg met een internationale verbindingfunctie tussen de zeehavens van Zeebrugge en het hoofdwaterwegennet mogelijk te maken, worden drie mogelijke trajecten gereserveerd:

- een verbetering van het kanaal Gent-Brugge
- een verruiming van het Schipdonkkanaal tussen Zeebrugge en het Kanaal Gent-Terneuzen
- de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding

Voor de beoordeling van de drie alternatieven moeten voorafgaandelijk de ruimtelijke en economische opportuniteiten worden onderzocht en de prioriteiten worden bepaald.

Voor de volgende projecten worden trajecten gevrijwaard:

- het Cabergkanaal (Lanaken-Maastricht)
- het Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet; alternatief hiervoor is een reservatiezone langsheen het Albertkanaal in het vak Antwerpen-Wijnegem

4.6.2.4. Grotere selectiviteit voor watergebonden bedrijven

Voor bestaande en nieuwe watergebonden bedrijventerreinen moet een grote(re) selectiviteit aan de dag worden gelegd ten aanzien van de aard en het type van bedrijvigheid dat zich er in de toekomst kan vestigen.

4.7. Pijpleidingen en elektriciteitsleidingen

Voor het elektriciteitsnet en voor de pijpleidingen wordt in de toekomst nog een belangrijke groei verwacht. Oorzaken daarvan zijn de groeiende vraag naar (kwalitatief hoogwaardige) energie en naar goedkoop transport van grondstoffen.

Binnen technische grenzen is het vervoer van goederen via pijpleidingen een te stimuleren duurzamer alternatief voor vervoer over de weg.

4.7.1. Selectie

Inzake de pijpleidingen worden op Vlaams niveau de hoofdtransportleidingen in ruimtelijke uitvoerende plannen vastgelegd. Tot de hoofdtransportleidingen behoren:

- de internationale transitleidingen op het grondgebied van het Vlaams Gewest
- de transportleidingen op het grondgebied van het Vlaams Gewest die een rechtstreekse aansluiting vormen op de internationale transitleidingen
- de transportleidingen die de poorten, de economische knooppunten en de economische netwerken onderling verbinden.

De elektriciteitsleidingen van 150 kV en meer worden geselecteerd als leidingen van een hoofdnet. Ze worden in gewestelijke ruimtelijke uitvoerende plannen vastgelegd.

3 4

Lijninfrastructuur

4.7.2. Ontwikkelingsperspectieven

Er worden leidingstroken voor pijpleidingen gereserveerd in ruimtelijke uitvoerende plannen.

Om een aantal redenen wordt ervoor geopteerd (nieuwe) pijpleidingen en elektriciteitsleidingen maximaal te bundelen met lijninfrastructuur van Vlaams niveau (hoofdwegen, primaire wegen, hoofdwaterwegen, bestaande hoofdtransportleidingen, ...).

De totale lengte van het bovengrondse net van 150 kV-elektriciteitsleidingen wordt niet uitgebreid (stand-still-principe).

Hoofdstuk IV.

Voorwaarden, maatregelen en instrumenten met een algemene draagwijdte

Om het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen te operationaliseren en de Gewenste Ruimtelijke Structuur te realiseren moet aan een aantal noodzakelijke voorwaarden worden voldaan.

- het creëren van een breed maatschappelijk draagvlak;
- het creëren van structurele vormen van samenwerking en onderlinge ondersteuning;
- het voeren van een aangepast en effectief grond- en pandenbeleid;
- het versterken van de ruimtelijke-ordeningsadministraties in de verschillende bestuursniveaus en het ondersteunen van de andere overheidssectoren die voor de doorwerking een verantwoordelijkheid dragen;
- het integraal benaderen van de ruimtelijke-, de economische-, de milieu-, de mobiliteits- en de sociaal-culturele aspecten van maatschappelijke activiteiten met een ruimtelijke impact;
- het opmaken van ruimtelijke uitvoerende plannen vanuit een gelijktijdige en gelijkwaardige benadering van de ruimtebehoeften van de maatschappelijke activiteiten;
- het vernieuwen van het wettelijk kader inzake het ruimtelijke-ordeningsbeleid;
- het uitvoeren en implementeren van beleidsgericht wetenschappelijk onderzoek inzake het ruimtelijke-ordeningsbeleid.

Hoofdstuk V.

Ruimteboekhouding

TOTAAL					
Bestemming wonen	Bestemming bedrijven- terrein	Bestemming N- en R-gebied	Bestemming bosgebied	Bestemming groengebied, parkgebied, buffer, ...	Bestemming agrarisch gebied
227.500 ha bestaand: 227.500	62.000 ha bestaand: 55.000 plus: 7.000	150.000 ha bestaand: 112.000 plus: 38.000	53.000 ha bestaand: 43.000 plus: 10.000	34.000 ha bestaand: 34.000	750.000 ha bestaand: 806.000 min: 56.000

Beleidsmatig wordt er geopteerd om de oppervlakte op het gewestplan voor recreatie tegen 2007 te vermeerderen met 1.000 ha.

Voor de overige functies en activiteiten wordt de oppervlakte op het gewestplan constant gehouden.

Bindende bepalingen

De bindende bepalingen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Bindende bepalingen in verband met de stedelijke gebieden

1. Selectie en indeling in categorieën van de stedelijke gebieden

De volgende stedelijke gebieden worden geselecteerd en ingedeeld zoals aangegeven. De selectie is limitatief. De naamgeving verwijst naar de centrale gemeente binnen het stedelijk gebied en het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. Stedelijke gebieden kunnen één of meer gemeenten of delen ervan bevatten.

1.1. Vlaams stedelijk gebied rond Brussel

1.2. Grootstedelijke gebieden

Antwerpen en Gent.

1.3. Regionaalstedelijke gebieden

Aalst, Brugge, Hasselt-Genk, Kortrijk, Leuven, Mechelen, Oostende, Roeselare, Sint-Niklaas, Turnhout.

Bindende bepalingen

1.4. Structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden

Aarschot, Deinze, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geel, Halle, Herentals, Ieper, Knokke-Heist, Lier, Lokeren, Mol, Oudenaarde, Ronse, Sint-Truiden, Tielt, Tienen, Tongeren, Waregem.

1.5. Kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau

Asse, [Beringen], Beveren, Bilzen, Blankenberge, Boom, Bree, Diksmuide, Geraardsbergen, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Leopoldsburg, Lommel, Maaseik, Maasmechelen, Menen, Neerpelt-Overpelt, Ninove, Poperinge, Temse, Torhout, Veurne, Wetteren, Zottegem.

(toegevoegd bij herziening van 12 december 2003)

2. Afbakening van de stedelijke gebieden

De grootstedelijke en de regionaalstedelijke gebieden worden door het Vlaams Gewest in samenspraak met de betrokken bestuursniveau's in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend.

De structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau worden in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend of op voorstel en op vraag van de betrokken provincie en in samenspraak met de betrokken bestuursniveau's door het Vlaams Gewest in de gewestplannen afgebakend.

3. Selectie en indeling in categorieën van de stedelijke netwerken

De volgende stedelijke netwerken worden geselecteerd en ingedeeld zoals aangegeven.

3.1. Stedelijk netwerk op internationaal niveau

Vlaamse Ruit

3.2. Stedelijke netwerken op Vlaams niveau

Kust, Kempische As, Limburgs Mijngedebied, Regio Kortrijk

4. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woonegelegenheden in de stedelijke gebieden

Wat betreft de ruimtelijke verdeling van de geraamde behoefte aan bijkomende woonegelegenheden tot 2007, moet de verdeling anno 1991 in het woonegelegenhedenbestand [tussen gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

behoren en de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren] ten minste gehandhaafd worden. Dit betekent dat van de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden een minimum aantal in de [gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren] moet worden gerealiseerd. Binnen de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen wordt voor de [gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren] per provincie de volgende procentuele verdeling aangehouden:

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

Provincie	Minimum percentage te realiseren [in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren]
Antwerpen	65 %
Vlaams-Brabant	50 %
West-Vlaanderen	67 %
Oost-Vlaanderen	61 %
Limburg	57 %
Vlaanderen (gemiddelde)	60 %

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

De provincie stelt in het provinciaal ruimtelijk structuurplan een kwantitatieve taakstelling op inzake woongelegenheden naar de geselecteerde structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau.

Bindende bepalingen

Bindende bepalingen in verband met het buitengebied

1. Omschrijving van het buitengebied

Als buitengebied worden beschouwd de gebieden die niet als stedelijk gebied worden afgebakend.

2. Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en de agrarische structuur

2.1. Grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling

Het Vlaams Gewest bakt in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen in overdruk 75.000 tot 100.000 ha als grote eenheden natuur en 25.000 tot 50.000 ha als grote eenheden natuur in ontwikkeling. De gezamenlijke oppervlakte van grote eenheden natuur en grote eenheden natuur in ontwikkeling bedraagt 125.000 ha.

Ten aanzien van de oppervlakte met bestemming natuur- en reservaatgebied op de gewestplannen (112.000 ha), betekent dit een toename van 38.000 ha tot een totaal van 150.000 ha.

2.2. Agrarisch gebied

Het Vlaams Gewest bakt in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen 750.000 ha agrarisch gebied, ruimtelijk bestemd voor de beroepslandbouw, af.

Binnen de 750.000 ha worden bouwvrije zones aangeduid. Bouwvrije zones zijn samenhangende zones die veeleer beperkt zijn in oppervlakte.

2.3. Bosuitbreidingsgebied

Het Vlaams Gewest bakt in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen 10.000 ha als bijkomend bosgebied of bosuitbreidingsgebied af waarbinnen ecologisch verantwoorde bosuitbreiding plaatsvindt.

Ten aanzien van de oppervlakte met bestemming bosgebied op de gewestplannen (43.000 ha), betekent dit een toename van 10.000 ha tot een totaal van 53.000 ha.

2.4. Natuurverwevingsgebied

Het Vlaams Gewest bakt in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen 150.000 ha in overdruk als natuurverwevingsgebied af.

Bindende bepalingen

3. Differentiatie van de nederzettingsstructuur

In het buitengebied worden qua nederzettingsstructuur de volgende beleidscategorieën onderscheiden:

- kernen : hoofddorpen en woonkernen;
- linten;
- bebouwd perifeer landschap;
- verspreide bebouwing.

De provincie selecteert in het provinciaal ruimtelijk structuurplan in bindende bepalingen de hoofddorpen en de woonkernen.

4. Verdeling van de behoefte aan bijkomende woongelegenheden in het buitengebied

Wat betreft de ruimtelijke verdeling van de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden tot 2007, moet de verdeling in het woongelegenhedenbestand anno 1991 [tussen gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijke gebied behoren en de kernen van de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren] ten minste gehandhaafd worden. Dit betekent dat van de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden slechts een maximum aantal in [de kernen van gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren] mogen worden gerealiseerd. Binnen de geraamde behoefte aan bijkomende woongelegenheden in Vlaanderen wordt voor [de kernen van gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren] per provincie de volgende procentuele verdeling aangehouden:

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

Provincie	maximum percentage te realiseren in [de kernen van de kernen van gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren]
Antwerpen	35 %
Vlaams-Brabant	50 %
West-Vlaanderen	33 %
Oost-Vlaanderen	39 %
Limburg	43 %
Vlaanderen (gemiddeld)	40 %

(gewijzigd bij herziening van 12 december 2003)

De provincie stelt in het provinciaal ruimtelijk structuurplan een kwantitatieve taakstelling inzake de bijkomende woongelegenheden op naar de gemeenten die tot het buitengebied behoren.

Bindende bepalingen in verband met de gebieden voor economische activiteiten

1. Selectie van economische knooppunten

De volgende economische knooppunten worden geselecteerd. Deze selectie is limitatief.

1.1. Stedelijke gebieden

Alle geselecteerde stedelijke gebieden (grootstedelijke gebieden, regionaalstedelijke gebieden, structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau) zijn economische knooppunten. Stedelijke gebieden kunnen één of meer gemeenten of delen ervan bevatten.

1.2. Economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal

Volgende gemeenten zijn economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal.

Naast de gemeenten reeds genoemd binnen de stedelijke gebieden Antwerpen, Bilzen, Geel, Hasselt-Genk en Herentals, worden ook de gemeenten [...], Grobbendonk, Ham, Heusden-Zolder, Laakdal, Lanaken, Lummen, Meerhout, Olen, Ranst, Schilde, Schoten, Tessenderlo, Westerlo, Zandhoven en Zutendaal als economisch knooppunt geselecteerd. ([15] gemeenten)

(geschrapt respectievelijk vervangen bij herziening van 12 december 2003)

1.3. Economische knooppunten buiten de stedelijke gebieden en buiten het economisch netwerk van het Albertkanaal

Naast de stedelijke gebieden en de economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal worden de volgende gemeenten weerhouden als economisch knooppunt: Aalter, Alken, Anzegem, Ardooi, Arendonk, Bornem, Duffel, Hamont-Achel, Hooglede, Houthalen-Helchteren, Kortemark, Londerzeel, Malle, Meulebeke, Nazareth, Puurs, Staden, Ternat, Wielsbeke, Willebroek, Wingene en Zele.

In het kader van het Europees regionaal beleid worden aanvullend volgende gemeenten als economisch knooppunt geselecteerd: Avelgem, Balen, Dilsen-Stokkem, Kluisbergen, Maldegem, Nieuwpoort, Opglabbeek en Wervik. (30 gemeenten)

Indien blijkt na onderzoek dat de taakstelling met betrekking tot de invulling van de bedrijventerreinen in een specifiek economisch knooppunt niet afdoende kan gerealiseerd worden, dan kan deze taakstelling verder ingevuld worden op nabijgelegen zones in een aangrenzende gemeente.

Bindende bepalingen

2. Selectie van poorten

De volgende poorten worden geselecteerd.

2.1. Zeehavens

Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende; deze laatste in samenhang met de regionale luchthaven.

2.2. Internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken

De locaties Hoevenen en Beveren in het zeehavengebied Antwerpen, een locatie in het zeehavengebied Gent, een locatie in het zeehavengebied Zeebrugge en een locatie in het luchthavengebied van de internationale luchthaven van Zaventem. Onderzoek zal plaatsvinden naar een mogelijke locatie in het luchthavengebied of zeehavengebied van Oostende

2.3. Internationale luchthaven

Zaventem.

2.4. Station voor de hoge-snelheidstrein

Antwerpen-Centraal.

3. Differentiatie van bedrijventerreinen

Voor bestaande en nieuwe bedrijventerreinen wordt een differentiatie doorgevoerd op basis van de terreinlocatie en de aard van de bedrijfsactiviteiten die er zich kunnen vestigen. Hierbij wordt er aandacht besteed aan de afstemming van het mobiliteitsprofiel van de bedrijven op het bereikbaarheidsprofiel van het bedrijventerrein. De bedrijventerreinen, exclusief deze gelegen in de poorten, worden als volgt gedifferentieerd:

- gemengde regionale bedrijventerreinen;
- specifieke regionale bedrijventerreinen, als volgt aangeduid:
 - * wetenschapspark;
 - * transport- en distributiezone;
 - * watergebonden bedrijventerrein;
 - * luchthavengebonden bedrijventerrein;
 - * kleinhandelszone;
 - * kantoor- en dienstenzone;
 - * bedrijventerrein voor agro-industrie;
 - * zone voor afvalverwerking en recyclage;

De (kwantitatieve) invulling van de differentiatie vindt plaats bij de afbakening van de regionale bedrijventerreinen door de respectievelijke bestuursniveaus.

- * lokale bedrijventerreinen;
- * bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven.

4. Afbakening van bedrijventerreinen

De behoefte aan uit te rusten bedrijventerreinen wordt vastgesteld op 10.000 ha tot 2007. Hiervan zal in aanlegplannen 6.000 ha worden afgebakend als bedrijventerrein en 4.000 ha als reservebedrijventerrein. [...]

(geschrapt bij herziening van 12 december 2003)

De verhouding naar categorie en naar locatie van de af te bakenen nieuwe bedrijventerreinen is als volgt:

- 80-85 % als lokale en regionale bedrijventerreinen of bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven in de economische knooppunten
- 15-20 % als lokale bedrijventerreinen en als bedrijventerrein voor historisch gegroeide bedrijven in gemeenten buiten de economische knooppunten

In gemeenten buiten de economische knooppunten kunnen maximaal 500 ha als bedrijventerrein voor historisch gegroeide bedrijven worden afgebakend.

De verdeling binnen iedere provincie van de bovenvermelde verhouding is als volgt:

Antwerpen	83-88	12-17
Limburg	84-89	11-16
Oost-Vlaanderen	77-82	18-23
Vlaams-Brabant	71-76	24-29
West-Vlaanderen	76-81	19-24
Vlaanderen	80-85	15-20

De regionale bedrijventerreinen in de grootstedelijke- en de regionaalstedelijke gebieden en in de economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal, en de bedrijventerreinen voor historisch gegroeide bedrijven worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend.

De regionale bedrijventerreinen in de structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden en de kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau en in de overige economische knooppunten worden in provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen afgebakend of op voorstel en op vraag van de provincie door het Vlaams Gewest in de gewestplannen afgebakend.

5. De zeehavens, de luchthaven van Zaventem en de logistieke parken

5.1. De zeehavens

Voor de zeehavens bakent het Vlaamse Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen als zeehavengebied af.

Bindende bepalingen

5.2. De luchthavens

Voor de internationale luchthaven van Zaventem bakt het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen als luchthavengebied af.

De regionale luchthavens van Oostende en Deurne worden als luchthavengebied afgebakend binnen de afgebakende stedelijke gebieden.

5.3. De internationaal georiënteerde multimodale logistieke parken

Voor de geselecteerde multimodale internationaal georiënteerde logistieke parken bakt het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen als multimodaal internationaal georiënteerd logistiek park af. Deze terreinen worden afgebakend binnen de als zeehavengebied of luchthavengebied afgebakende terreinen.

[6. Vertaling van de kwantitatieve opties met betrekking tot economische activiteiten in de ruimteboekhouding

De oppervlakte aan bestemde industrieterreinen in plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen kan ten opzichte van de in de plannen van aanleg op 1/1/1994 bestemde industrieterreinen toenemen met een maximum van 7000 ha tot een totaal van 62 000 ha.]

(toegevoegd bij herziening van 12 december 2003)

Bindende bepalingen in verband met de lijninfrastructuren

1. Wegeninfrastructuur

1.1. Categorisering van de wegen naar functie

De bestaande en nieuwe wegen worden onderverdeeld naar functie in vijf categorieën:

- hoofdwegen met hoofdfunctie verbinden op internationaal niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau;
- primaire wegen categorie I met hoofdfunctie verbinden op Vlaams niveau en aanvullende functie verzamelen op Vlaams niveau;
- primaire wegen categorie II met hoofdfunctie verzamelen op Vlaams niveau en aanvullende functie verbinden op Vlaams niveau;
- secundaire wegen met hoofdfunctie verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau en aanvullende functie toegang geven;
- lokale wegen met hoofdfunctie toegang geven.

De algemene principes inzake de vormgeving en de uitrusting van de verschillende categorieën van wegen (zoals uiteengezet in het indicatief gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen) kunnen voor wat betreft bestaande wegen niet opgevat worden als bindende norm en moeten steeds geëvalueerd worden vanuit de bestaande historisch gegroeide structuur van de omgeving waarin deze weg gelegen is.

1.2. Selectie van de hoofdwegen

Het Vlaams Gewest selecteert volgende wegvakken als hoofdweg :

R1		van A1 (Ekeren)	tot A14 (Linkeroever)
R0		van A7 (Drogenbos)	tot A7 (Ittre)
R2		van N49/A11 (Beveren)	tot A12 (Stabroek)
A1	(E19)	van R1(Ekeren)	naar Breda
A1	(E19)	van R0 (Machelen)	tot R1 (Berchem)
A2	(E314)	van A3 (Bertem)	tot Nederlandse grens
A3	(E40)	van R0 (Kraainem)	naar Luik
A4	(E411)	van R0 (Hoeillaart)	naar Namen
A7	(E19)	van R0 (Drogenbos)	naar Bergen
A8	(E429)	van R0 (Halle)	naar Doornik
A10	(E40)	van A18 (Jabbeke)	tot R0 (Groot-Bijgaarden)
A11/N49		van A18 (Westkapelle)	tot A14 (Linkeroever)
A12		van A1 (Ekeren)	naar Bergen op Zoom
A13	(E313)	van R1 (Wijnegem)	naar Luik
A14	(E17)	van R1 (Antwerpen-LO)	naar Rijsel
A17		van A10 (Oostkamp)	tot A8 (Doornik)
A18	(E40)	van A10 (Jabbeke)	naar Duinkerke
A21	(E34)	van A13 (Ranst)	naar Eindhoven
A25	(E25)	van Maastricht	naar Luik
A102 : te ontwerpen		van R1(Merksem)	tot A13 (Wommelgem)
AX: te ontwerpen		van N31 (Brugge - Blauwe Toren)	tot N49/A11 (West-kapelle)

Bindende bepalingen

Het Vlaams Gewest duidt deze wegvakken aan in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Voor de nieuw aan te leggen wegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

1.3. Selectie van de primaire wegen categorie I

Het Vlaams Gewest selecteert volgende wegvakken als primaire weg categorie I :

R4-West en B402 N423	van A10 (Drongen) van N49/A11 (Zelzate) aansluitend op R4-Oost van aansluiting 16 A10 (Merelbeke)	tot A11/N49 (Zelzate) tot de Nederlandse grens (Tractaatweg)
R4 Oost A3	van R0 (Kraainem)	tot A14/E17 tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest
A10 A12	van A18 (Jabbeke) van R1 (Antwerpen)	tot R31 (Oostende- rondpunt) tot grens met Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Strombeek-Bever)
N16 N16 N31 N44	van A14 (Sint-Niklaas) van A1 (Mechelen) van aansluiting 8 A10 (Brugge)	tot A12 (Willebroek-Noord) tot A12 (Willebroek-Zuid) tot N34 (Zeebrugge Haven)
N60 : gedeelte te ontwerpen	van A10 (Aalter) van A14 (Zevergem)	tot A11/N49 (Maldegem) tot grens met Waals Gewest
N74 N19 N71 : gedeelte te ontwerpen	van A2 (Houthalen) van aansluiting 23 A13 (Geel) van N19 - R14 (Geel)	tot Nederlandse grens tot R14 (Geel) tot N74 (Neerpelt)
A201 Aansluiting luchthaven Zaventem: te ontwerpen	van R0 van aansluiting 12 (A1)	tot parking luchthaven Zaventem tot parking in het westen
Aansluiting luchthaven Zaventem: te ontwerpen	van A3	tot parking in het oosten
noordelijke sluiting Ring (R1) : te ontwerpen	van A11/N49	R1

Het Vlaams Gewest duidt deze wegvakken aan in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Voor de nieuw aan te leggen wegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

1.4. Selectie van de primaire wegen categorie II

Het Vlaams Gewest duidt de primaire wegen categorie II in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen aan. Voor de nieuw aan te leggen wegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

1.5. Secundaire wegen

De secundaire wegen worden behandeld in de provinciale ruimtelijke structuurplannen.

1.6. Lokale wegen

De lokale wegen worden behandeld in de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen.

2. Spoorweginfrastructuur

Het Vlaams Gewest selecteert de bestaande spoorwegvakken die als hoofdspoorweg in aanmerking komen. Het Vlaams Gewest duidt deze spoorwegvakken in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen aan. Voor de nieuw aan te leggen spoorwegvakken worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

2.1. Hoofdspoorwegen voor het personenvervoer

Het net van de Hoge-Snelheids-Lijnen (HSL-net) met de volgende trajecten :

- Rijsel-Brussel op een nieuwe spoorlijn parallel aan lijn 94 (Halle-Doornik);
- Antwerpen-Brussel over de opgewaardeerde en bestaande lijn 25 (Brussel-Antwerpen);
- Brussel-Luik tot Leuven grotendeels op de opgewaardeerde lijn 36 (Brussel-Leuven) en vanaf Bierbeek op een nieuwe spoorlijn parallel aan de A3/E40 (Brussel-Leuven-Luik);
- Antwerpen-Rotterdam op de opgewaardeerde lijn 12 tot Luchtbal en vanaf Luchtbal op een nieuwe spoorlijn parallel aan de A1/E19 (Antwerpen-Breda).

Het net van de (inter)nationale verbindingen en de verbindingen van Vlaams niveau :

- Brussel-Antwerpen-Roosendaal (Amsterdam);
- Brussel-Oostende;
- Brussel-Luik-(Keulen);
- Brussel-Kortrijk;
- Brussel-Dendermonde-Sint-Niklaas;
- Antwerpen-Gent-Kortrijk-Rijsel;
- Oostende-Brugge-Kortrijk-Rijsel;
- Brussel-Leuven-Landen/Aarschot-Hasselt-Genk;
- Antwerpen-Lier-Aarschot-Hasselt;
- Brussel-Mechelen-Lier-Turnhout;
- Brussel-Luxemburg;
- Brussel-Zaventem luchthaven.

Onderzoek zal plaatsvinden naar de mogelijkheid om de westelijke verlenging van de IJzeren Rijn via De Panne in te schakelen in het hoofdspoorwegennet voor personenvervoer.

2.2. Hoofdspoorwegen voor het goederenvervoer

- De te herwaarderende IJzeren Rijn (Duinkerken-Antwerpen-Neerpelt-Ruhrgebied);
- Het net van (inter)nationale verbindingen :
 - * Zeebrugge-Brugge-Gent-Moeskroen-Rijsel;
 - * Zeebrugge-Gent-Denderleeuw-Aat-Parijs;
 - * Zeebrugge-Gent-Dendermonde-Mechelen-Leuven-Ottignies-Luxemburg;

Bindende bepalingen

- * Antwerpen-Rotterdam;
- * Antwerpen-Bergen-op-Zoom;
- * Antwerpen-Lier-Hasselt-Montzen;
- * Antwerpen-Leuven-Ottignies-Luxemburg.

3. Waterwegeninfrastructuur

3.1. Selectie van de hoofdwaterwegen

Het Vlaams Gewest selecteert de bestaande waterwegen die als hoofdwaterweg in aanmerking komen en duidt deze in de gewestplannen aan. Voor de nieuw aan te leggen of te verbeteren hoofdwaterwegen worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen terreinen gereserveerd.

De volgende waterwegen worden als hoofdwaterweg geselecteerd:

- het Albertkanaal;
- het Kanaal Gent-Terneuzen;
- de Schelde-Rijnverbinding en de dokken te Antwerpen;
- de Zeeschelde en de Bovenschelde;
- het kanaal Brussel-Schelde / Brussel-Charleroi;
- de Ringvaart (Gent);
- de Leie en afleidingskanaal.

De aansluiting van de zeehavens van Oostende en Zeebrugge op het hoofdwaterwegennet, wordt beschouwd als zijnde een hoofdwaterweg. Onderzoek zal plaatsvinden naar drie mogelijke alternatieven voor deze internationale verbinding-functie:

1. de verbetering van het kanaal Gent-Brugge;
2. de verbinding tussen Zeebrugge en het kanaal Gent-Terneuzen;
3. de uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding.

Voor de beoordeling van de drie alternatieve trajecten moeten de ruimtelijke en de economische opportuniteiten voorafgaandelijk en gezamenlijk onderzocht en de prioriteiten bepaald worden.

3.2. Terreinreserveringen voor te verbeteren hoofdwaterwegen

Voor een aantal projecten ter verbetering van het hoofdwaterwegennet worden door het Vlaams Gewest in de gewestplannen terreinen gereserveerd.

Bindende bepaling voor grond- en pandenbeleid

Het Vlaams Gewest neemt maatregelen om het grond- en pandenbeleid verder decretaal uit te bouwen.

De operationalisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

1. De uitvoeringsinstrumenten voor de ruimtelijke structuurplannen

Voor de uitvoering van de ruimtelijke structuurplannen wordt overeenkomstig het decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996 (het planningsdecreet) met uitvoerende plannen, verordeningen en andere passende instrumenten gewerkt.

1.1. Uitvoerende plannen

1.1.1. Regeling in een overgangsfase

Met het planningsdecreet werd ervoor geopteerd in een eerste fase de plannen van aanleg, zoals ze zijn opgevat in de stedenbouwwet van 1962 (nu het decreet betreffende de ruimtelijke ordening, gecoördineerd op 22 oktober 1996), als uitvoerende plannen voor de diverse ruimtelijke structuurplannen te gebruiken. Nieuwsoortige uitvoeringsplannen zullen pas een basis krijgen in het geplande

Operationalisering

algemeen nieuw decreet op de ruimtelijke ordening. Het planningsdecreet brengt inderdaad alsdusdanig geen wijzigingen aan in de stedenbouwwet; met de invoering van ruimtelijke structuurplannen wordt natuurlijk wel een (op essentiële punten dwingend) kader boven de bestaande plannen gezet.

De uitvoering via de aanlegplannen is als volgt geregeld:

- als uitvoerende plannen voor het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen gelden de gewestplannen
- als uitvoerende plannen voor het provinciaal ruimtelijk structuurplan gelden eveneens de gewestplannen; overeenkomstig het decreet richt de provincieraad een gemotiveerd verzoek tot gewestplanwijziging aan de Vlaamse regering
- de gemeente gebruikt de gemeentelijke aanlegplannen (APA en BPA) als uitvoerende plannen

De inzet van de aanlegplannen als uitvoerende plannen voor de ruimtelijke structuurplannen kan niet zonder meer. Bepaalde maatregelen in verband met de aanlegplannen zullen nodig zijn om ze ervoor geschikt te maken. Het zijn vooral de gewestplannen die in hun huidige vorm en met de huidige gebiedscategorieën niet afdoende geschikt zijn om uitvoering te geven aan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en de provinciale ruimtelijke structuurplannen. Een aanvulling van het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 “betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen” dringt zich op. De bindende bepalingen van het huidige ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevatten bijvoorbeeld een aantal opdrachten tot opmaak en herziening van gewestplannen, waarbij echter sprake is van gebiedscategorieën, die op dit moment niet in de gewestplannen worden gebruikt. Als voorbeeld kan de nieuwe gebiedscategorie “stedelijke gebieden” worden vermeld. De taak tot afbakening vraagt een nieuwe kaartaanduiding (voor dit concreet voorbeeld zal dat een kaartaanduiding zijn die onderliggende zoneringen niet uitsluit en die dus een ander karakter heeft dan heel wat bestaande gewestplancategorieën).

Overeenkomstig artikel 11, paragraaf 1 van het planningsdecreet kan de Vlaamse regering alle passende initiatieven nemen ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De memorie van toelichting vermeldt expliciet een mogelijke aanvulling van het Koninklijk Besluit van 1972. De Vlaamse regering kan dus in het Koninklijk Besluit van 1972 de lijst met bestaande gebiedscategorieën en -elementen voor de gewestplannen aanvullen of verfijnen, en zij kan voor nieuw ingevoerde gebiedscategorieën bijhorende voorschriften opstellen.

De bijstelling van het Koninklijk Besluit is noodzakelijk, maar biedt geen definitieve oplossing. Er blijven een aantal hinderpalen voor een efficiënte uitvoering van de structuurplannen in het algemeen indien niet in nieuwe uitvoeringsplannen wordt voorzien. Ten eerste is een regeling waarbij de provincie voor de uitvoering van haar ruimtelijk beleid in grote mate op het gewest is aangewezen, slechts op korte termijn houdbaar. Ten tweede verschillen de aanlegplannen van karakter met de uitvoeringsplannen zoals opgevat in de structuurplanningsmethode. Tenslotte doorkruisen de gewestplannen door hun gebiedsdekkend en

detaillistisch bodembestemmend karakter de inhoudelijke materies die met toepassing van het subsidiariteitsbeginsel aan de drie planningsniveaus toekomen. De gewestplannen regelen zo op vrij definitieve wijze bijv. een aantal materies die aan het laagste niveau zouden moeten toekomen.

Om die redenen is het invoeren van nieuwe uitvoeringsplannen gewenst.

1.1.2. Regeling in de uiteindelijke fase

Het nieuw decreet op de ruimtelijke ordening zal in principe een basis leveren voor de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen op de drie planningsniveaus. Voor die uitvoeringsplannen zal bepaald worden dat ze worden opgemaakt in uitvoering van de respectieve ruimtelijke structuurplannen. Daarmee is eigenlijk al een inhoudelijke verdeling van materies over de drie niveaus gevestigd aangezien die verdeling reeds is gebeurd voor de ruimtelijke structuurplannen in het planningsdecreet. Dit biedt dus een garantie op subsidiariteit. Een doorgedreven materiële inhoudsomschrijving van de uitvoeringsplannen zal dus niet nodig zijn. De uitvoeringsplannen zullen allerlei voorschriften voor het ruimtegebruik bevatten. Daarbij zal wel de scheiding tussen ruimtelijke ordening en de sectoren worden gerespecteerd. Dat houdt in dat ruimtelijke ordening niet verder gaat dan bestemming (d.i. de afweging van de ruimteaanpak) en ruimtelijke begeleiding van inrichting en beheer.

De ruimtelijke uitvoeringsplannen zullen in principe kunnen worden opgemaakt voor gelijk welk deel of delen van het grondgebied waarvoor de betrokken overheid bevoegd is.

Zo kunnen bijv. gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgemaakt voor een aaneensluitend geheel van het grondgebied met verschillende soorten gebieden (bedrijventerrein, natuurgebied, landbouwgebied, ..), maar evenzeer voor uiteenliggende delen van het grondgebied die echter van dezelfde gebiedssoort zijn (enkele natuurgebieden). Ook bijv. een plan dat slechts betrekking zou hebben op één grote lijninfrastructuur (bijv. een nieuw stuk spoorlijn) behoort tot de mogelijkheden. In dit opzicht verschillen de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen van de oorspronkelijke gewestplannen (voor de 25 Vlaamse gewesten werd telkens één gebiedsdekkend plan opgemaakt), maar veel minder van de huidige gewestplanwijzigingen.

Het is niet de bedoeling dat èn gewest, èn provincie, èn gemeente elk ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken zodat hun gehele grondgebied door eigen plannen is gedekt.

Het is wel belangrijk dat op elk planningsniveau die plannen worden gemaakt die de materies betreffen die best op het bewuste niveau hun beslag krijgen (toepassing van het subsidiariteitsbeginsel). In die zin zal bijv. het gewest selectiever zijn wat betreft de onderwerpen die aan bod komen in de eigen ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Het feit dat de drie niveaus niet telkens gebiedsdekkend zullen optreden, betekent

Operationalisering

dan weer niet dat er juridische vacuüms ontstaan. De nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen vervangen de bestaande aanlegplannen als instrument, maar uiteraard vervallen de voorschriften van de “oude” plannen niet zonder meer. Er ontstaan geen vacuüms in die zin dat een bepaald deel van het grondgebied niet langer een statuut zou hebben op basis van “oude” plannen maar ook nog geen statuut op basis van “nieuwe” plannen. De voorschriften van de oude plannen vervallen slechts als (en in de mate dat) ze worden vervangen door voorschriften uit nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen. Naarmate de tijd vordert, zullen dus steeds grotere stukken van het Vlaamse grondgebied worden bedekt en bijgevolg worden gereguleerd door voorschriften uit nieuwe plannen.

Aan de nieuwe gewestelijke uitvoeringsplannen zal in ieder geval een “algemeen tekstgedeelte” verbonden zijn dat gelijkaardig is met het Koninklijk Besluit van 28 december 1972 inzake de gewestplannen.

1.2. Verordeningen

Het planningsdecreet stelt dat op elk niveau verordeningen kunnen worden vastgesteld ter uitvoering van het ruimtelijk structuurplan van het betrokken niveau. Een beperking naar mogelijke inhoud is er niet (vergelijk met de stedenbouwwet die het over bouwverordeningen heeft). Met verordeningen kunnen specifieke thema's worden geregeld of kunnen de voorschriften die verbonden zijn aan gebiedscategorieën uit de uitvoerende plannen worden aangevuld of gedetailleerd.

Deze verordeningen van het planningsdecreet en de bouwverordeningen van de stedenbouwwet zullen wellicht niet naast elkaar blijven bestaan. In de memorie van toelichting bij het planningsdecreet wordt gesteld dat in het geplande nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening naar een coherente regeling zal worden gezocht met betrekking tot het gebruik van verordeningen in het kader van de ruimtelijke ordening.

1.3. Andere uitvoeringsinstrumenten

Diverse initiatieven zijn mogelijk. Voor wat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen betreft, werden in de samenvattende tekst over de Gewenste Ruimtelijke Structuur reeds diverse instrumenten vermeld: strategische projecten, maatregelen van grondbeleid, ...

2. De operationalisering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

2.1. Het actieprogramma dat besloten ligt in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is niet alleen een referentiekader voor zich aandienende ingrepen met ruimtelijke impact. Het vormt tegelijkertijd een motor voor acties die essentieel worden geacht om de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen te sturen vanuit de visie “Vlaanderen, open en stedelijk”, de basisdoelstellingen en de ruimtelijke principes voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het is met name in het actieprogramma dat de meer actieve rol van de ruimtelijke ordening ten aanzien van de toekomstige ontwikkelingen tot uiting moet komen. Hierin ligt ook een belangrijk verschil met de doorwerking van het ontwerp van Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat slechts als een referentiekader voor wijzigingen in de aanlegplannen kon gelden.

Zowel in het richtinggevende gedeelte als het bindend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zijn acties opgenomen. Dit actieprogramma moet het ruimtelijk beleid dat voor ieder van de vier ruimtelijke componenten wordt voorgestaan, - voor de stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor de economische activiteiten en de lijninfrastructuur - vorm geven.

Het actieprogramma opgenomen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen omvat enerzijds acties die door de ruimtelijke ordening kunnen worden geïnitieerd en die kunnen worden uitgevoerd met het instrumentarium dat de ruimtelijke ordening ter beschikking staat. Het betreft met name maatregelen inzake ruimtegebruik zoals bestemming, inrichting en beheer voor zover het over ruimtelijke aspecten gaat. Voorbeelden zijn de afbakeningsplannen voor de stedelijke gebieden of de ruimtelijke uitvoerende plannen voor de zeehavens.

Anderzijds zijn acties beschreven waarvan de uitvoering bij de sectoren wordt gelegd. De ruimtelijke ordening creëert met name de ruimtelijke randvoorwaarden waarbinnen de sector de uitvoering kan verzorgen. Deze benadering eigen aan een facetmatige materie zoals de ruimtelijke ordening, vergt evenwel een sterke horizontale coördinatie. Voorbeelden zijn de maatregelen inzake mobiliteitsbeheersing of inzake woningbouw.

Daarnaast bevat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen acties die weliswaar op Vlaams niveau kunnen worden geïnitieerd of waarvoor op het Vlaamse niveau de nodige randvoorwaarden worden gesteld maar waarvan de uitwerking op een

Operationalisering

ander bestuurlijk niveau - provinciaal of gemeentelijk - haar beslag moet krijgen. De effecten hiervan op het ruimtelijk beleid zullen slechts merkbaar zijn afhankelijk van de mate van doorwerking in het ruimtelijk beleid van het betrokken bestuursniveau. Deze benadering vergt opnieuw op Vlaams niveau een sterke verticale coördinatie. Voorbeelden van dergelijke acties zijn de opmaak van gemeentelijke ruimtelijke uitvoerende plannen voor de ontwikkeling van lokale bedrijventerreinen of voor de ontwikkeling van bestaande bedrijven buiten de bedrijventerreinen.

Dit zijn, in hoofdlijnen, de belangrijkste acties die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen besloten liggen:

- afbakening van de stedelijke gebieden
- uitwerking van de stedelijke netwerken
- opzetten van strategische stedelijke projecten en strategische projecten in het buitengebied
- afbakening van de gebieden van de natuurlijke en de agrarische structuur en van de karakteristieke elementen van het landschap.
- uitwerking van een ruimtelijke visie op het economisch netwerk van het Albertkanaal en op de specifieke economische knooppunten.
- opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de zeehavens en de internationale luchthaven Zaventem
- tracering en reservering van lijninfrastructuur

2.2. Betekenis van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor het ruimtelijk beleid van de provincies en de gemeenten

2.2.1. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als kader voor de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat hiërarchisch boven de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Die relatie is verwoord in de artikelen 12 en 19 van het planningsdecreet. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen functioneert inderdaad ook als kader voor die ruimtelijke structuurplannen. Het bevat heel wat algemene principes waarvan een concrete gebiedsgerichte invulling op bovenlokaal of lokaal niveau gebeurt. Dit is niet in strijd met het subsidiariteitsbeginsel. Het is veeleer een correcte toepassing ervan. Het is precies omdat een aantal lokale en bovenlokale (maar niet gewestelijke) ruimtelijke vraagstukken gemeenschappelijk zijn voor alle Vlaamse gemeenten en provincies of voor bepaalde delen van Vlaanderen, dat de algemene principes die voor de aanpak ervan moeten gelden, van Vlaams belang zijn. Voorbeelden zijn: principes in verband met lokale bedrijventerreinen, de inrichting van woongebieden (gemeentelijke niveau), natuurverbingsgebieden (provinciaal niveau), en dergelijke meer. Meer in het algemeen kunnen op lokaal en bovenlokaal niveau geen ruim-

telijke beslissingen worden genomen die algemene gewestelijke beleidslijnen doorkruisen.

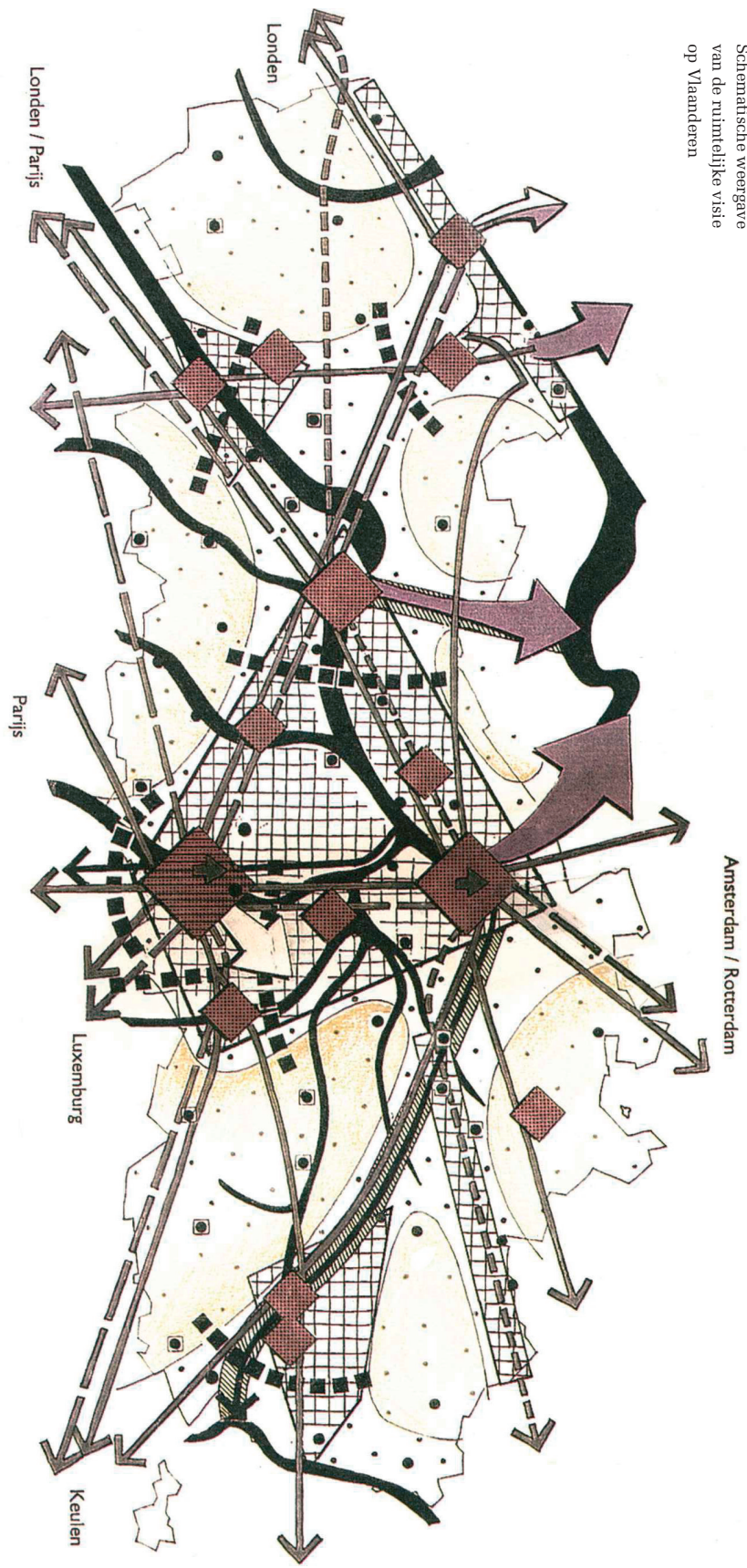
Doordat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als kader werkt ten aanzien van provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen, werkt het uiteraard ook onrechtsreeks door naar de uitvoeringsmaatregelen die gemeenten en provincies nemen ter uitvoering van de structuurplannen.


















Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bevat trouwens op een aantal plaatsen concrete aanwijzingen over de inhoud van de provinciale en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. Zo stellen de bindende bepalingen inzake buitengebied dat de provincie in haar ruimtelijk structuurplan de selectie moet maken van zogenaamde hoofddorpen en woonkernen.

2.2.2. Uitvoeringstaken die aan de provincie worden opgedragen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen draagt in de bindende bepalingen een aantal uitvoeringstaken aan de provincie op. De artikelen 6 en 7 van het planingsdecreet scheppen die mogelijkheid. Ook dat gebeurt in toepassing van het subsidiariteitsbeginsel. Dit beginsel is niet alleen bepalend voor de inhoud van de ruimtelijke structuurplannen van de drie niveaus, maar ook voor de taakverdeling met betrekking tot de uitvoering van die structuurplannen. Indien een bepaalde uitvoeringstaak beter kan waargenomen worden op een lager niveau, dan kan het ruimtelijk structuurplan een taakstelling bevatten. In concreto bevat het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voor de provincie de volgende taken: de afbakening van bepaalde stedelijke gebieden, onderdelen van de toedeling van de te realiseren nieuwe woongelegenheden en de afbakening van bepaalde regionale bedrijventerreinen.

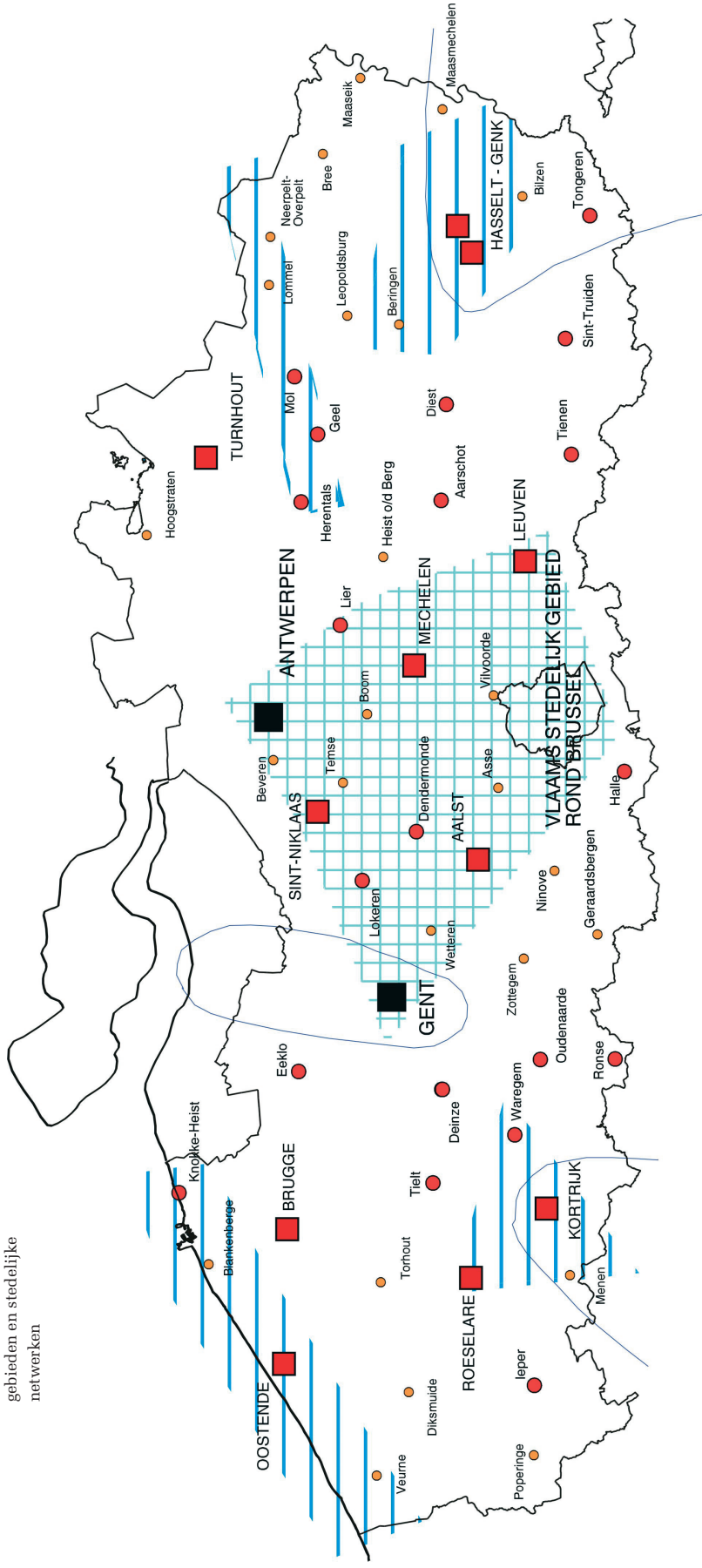
Schematische weergave van de ruimtelijke visie op Vlaanderen



- | | | | | | |
|---|--|--|--|---|--------------------------|
|  | Stedelijk gebied |  | Economisch netwerk |  | Hoofdweg |
|  | Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied |  | Rivier- en beekvallei |  | Zeehaven |
|  | kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau |  | Groot aaneengesloten gebied van het buitengebied |  | Luchthaven |
|  | Stedelijk netwerk Vlaamse Ruit |  | Buitengebied verbinding |  | HST - station |
|  | Stedelijk netwerk |  | Kern van het buitengebied |  | Internationale spoorlijn |
| | | | |  | Ijzeren rijl |
| | | | |  | Hoofdwaterweg |

Kaart 2

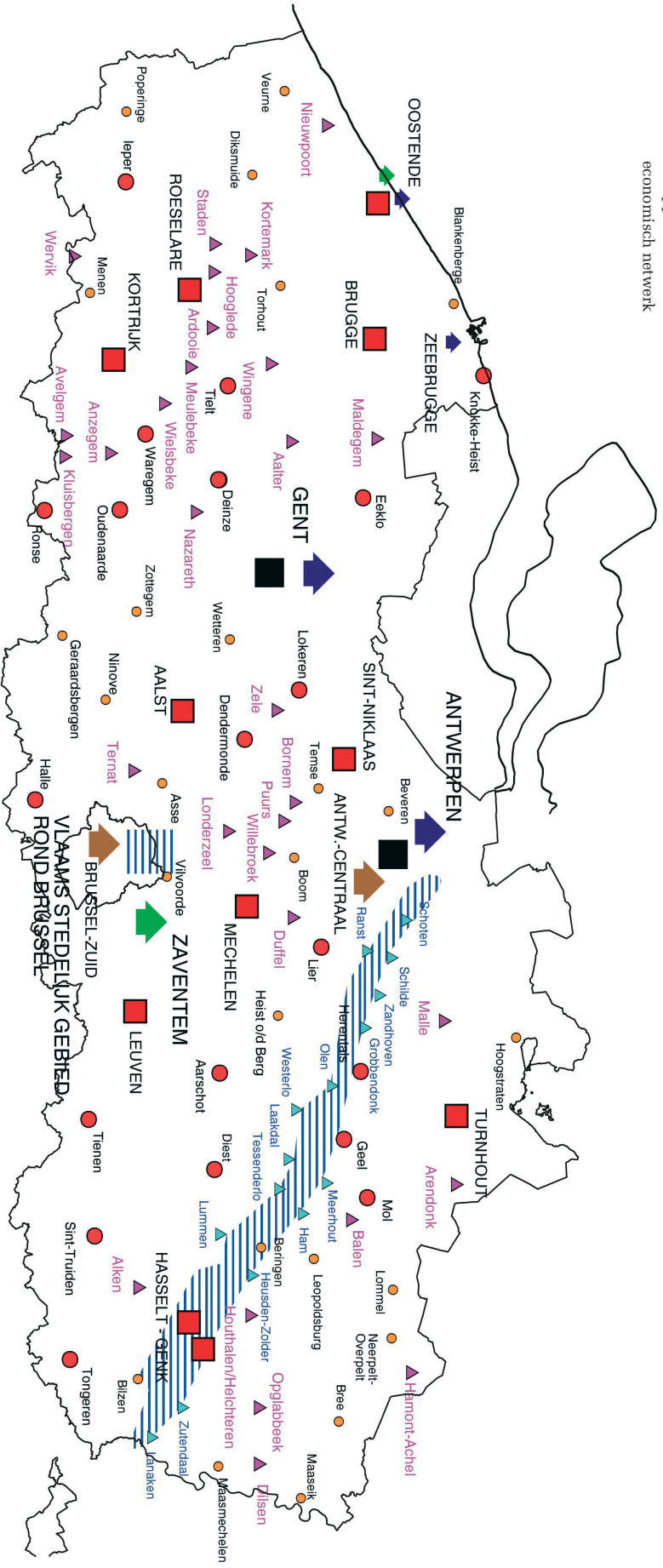
Selectie stedelijke gebieden en stedelijke netwerken



SELECTIE STEDELIJKE GEBIEDEN EN STEDELIJKE NETWERKEN

- Grootstedelijk gebied / VI. stedelijk gebied rond Brussel
- Regionaalstedelijk gebied
- Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied
- Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau
- Stedelijk gebied van internationaal niveau
- Stedelijk gebied van Vlaams niveau
- Grensoverschrijdend stedelijk netwerk

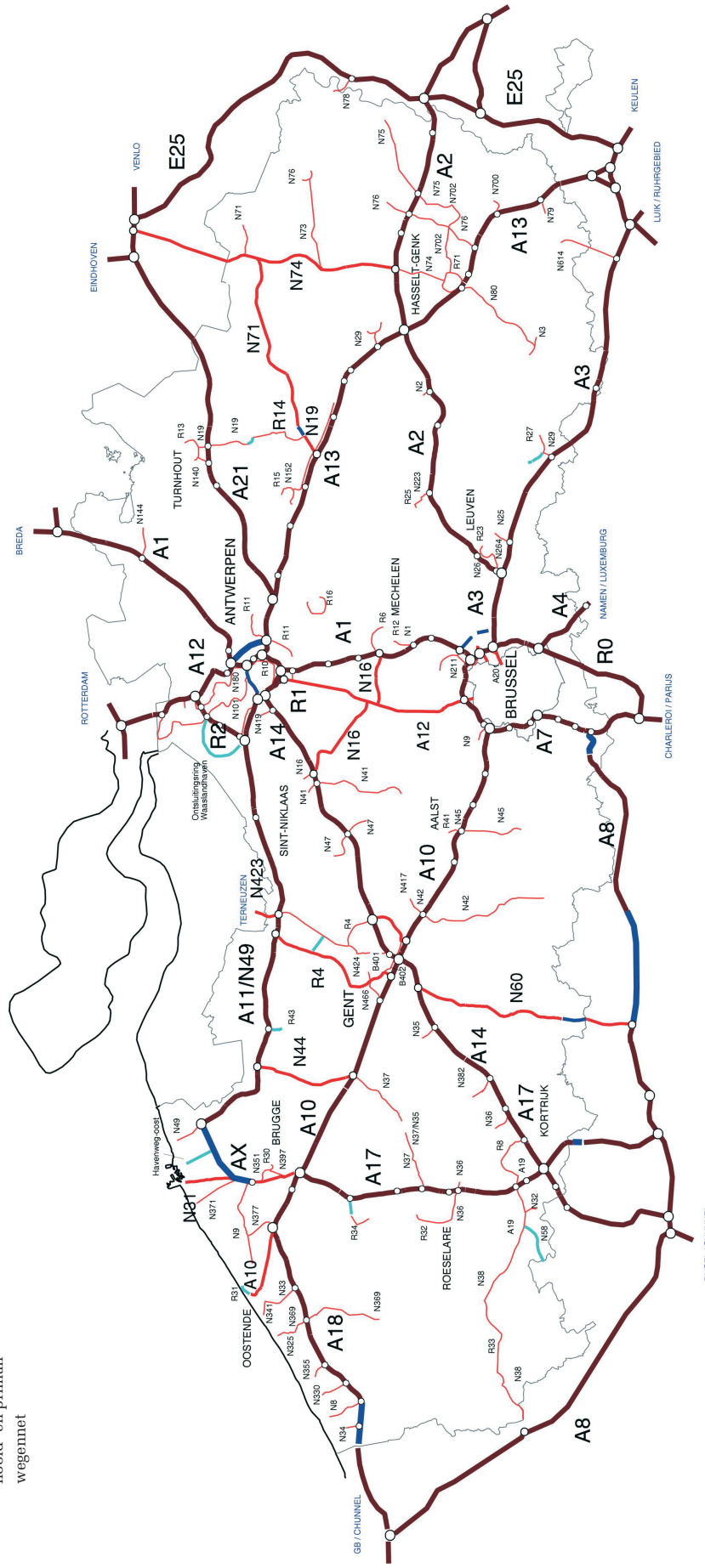
Selectie economische knooppunten en economisch netwerk



SELECTIE ECONOMISCHE KNOOPPUNTEN EN ECONOMISCHE NETWERKEN

- Stedelijke gebieden
- Economisch knooppunt buiten stedelijke gebieden en buiten economische netwerken
- Economisch knooppunt in stedelijke gebieden en buiten economische netwerken
- Economisch netwerk
- Poort (zeehaven, luchthaven, HST-station)

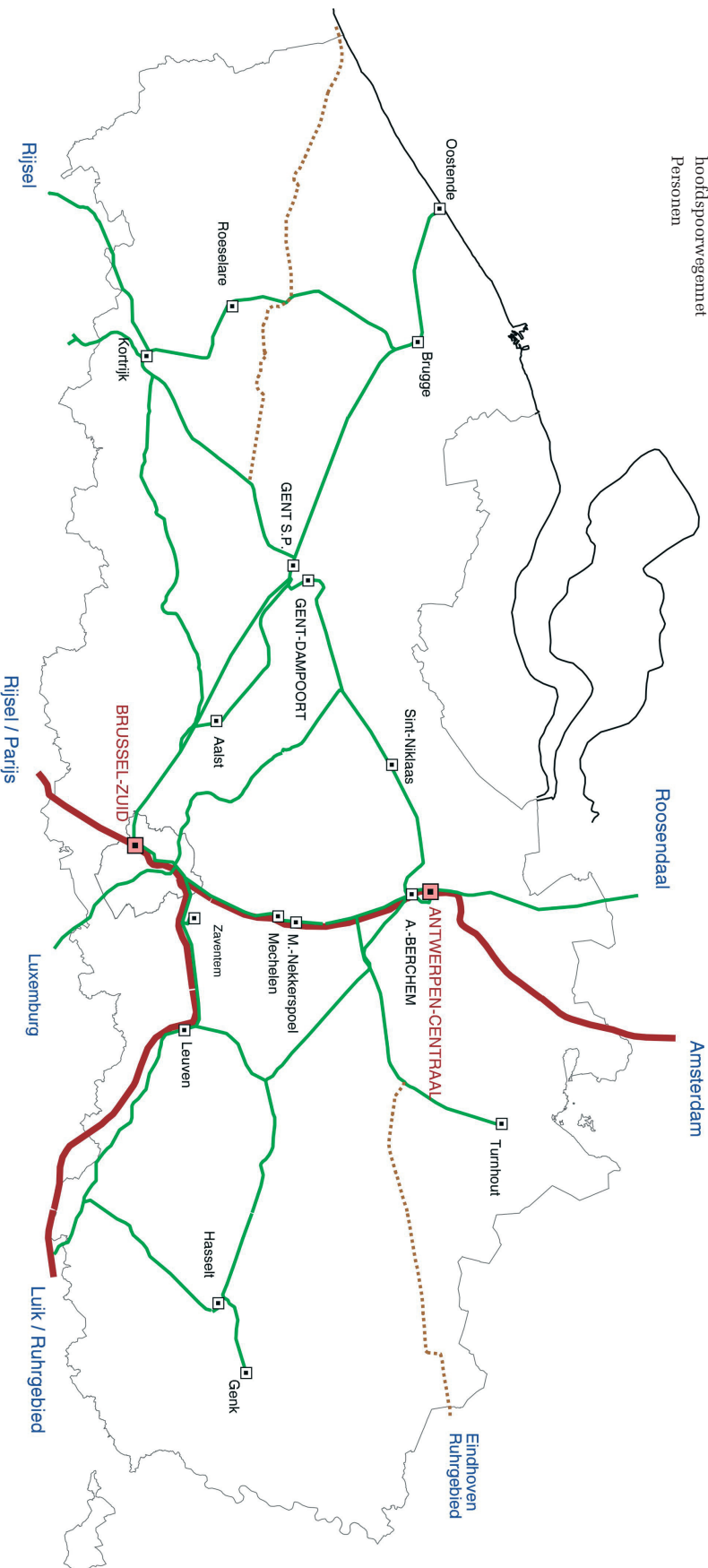
Categorisering
hoofd- en primair
wegennet






CATEGORISERING HOOFD- EN PRIMAIR WEGENNET

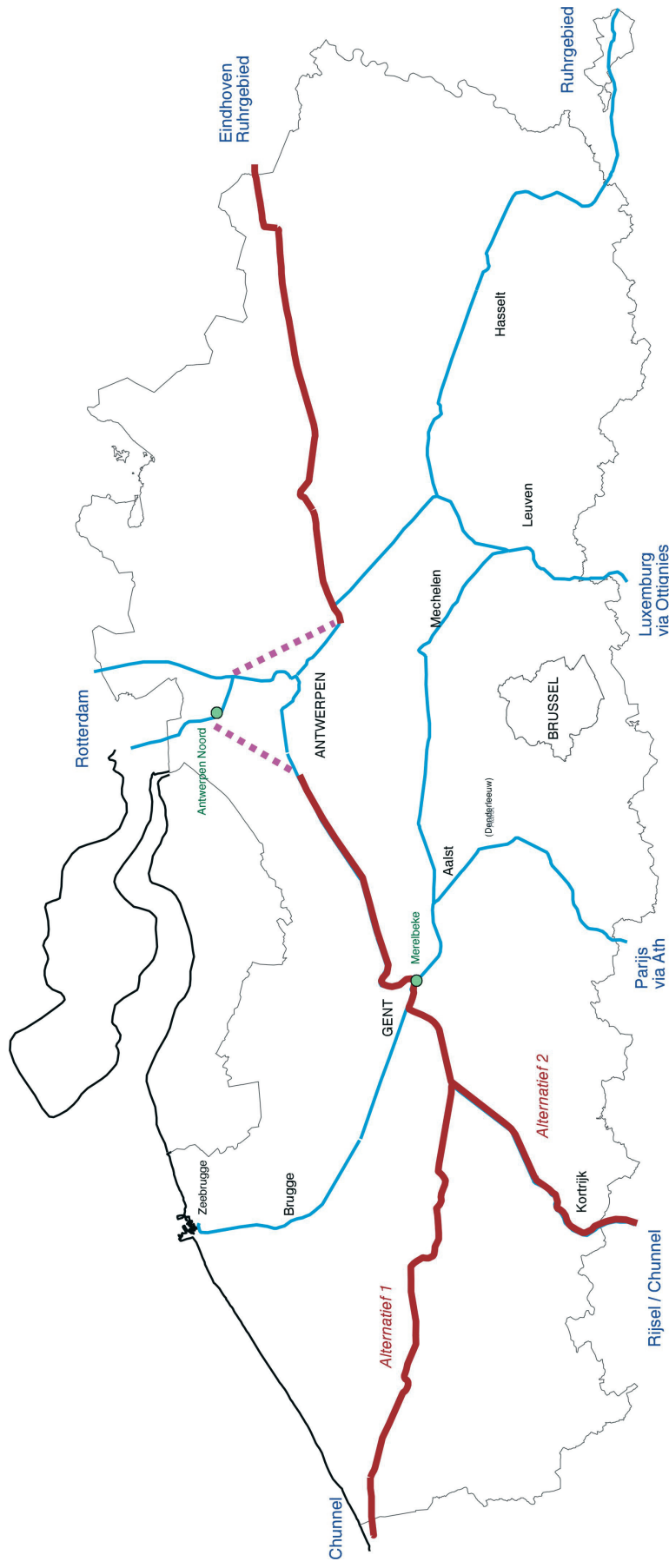
-  Hoofdweg / te ontwerpen hoofdweg
-  Primaire weg I / te ontwerpen primaire weg I
-  Primaire weg II / te ontwerpen primaire weg II

Selectie
hoofdspoorwegennet
Personen



SELECTIE HOOFDSPOORWEGENNENET Personen

-  H.S.L. (en H.S.L. station)
-  Hoofdspoorweg (en hoofdstation)
-  Te onderzoeken verbinding

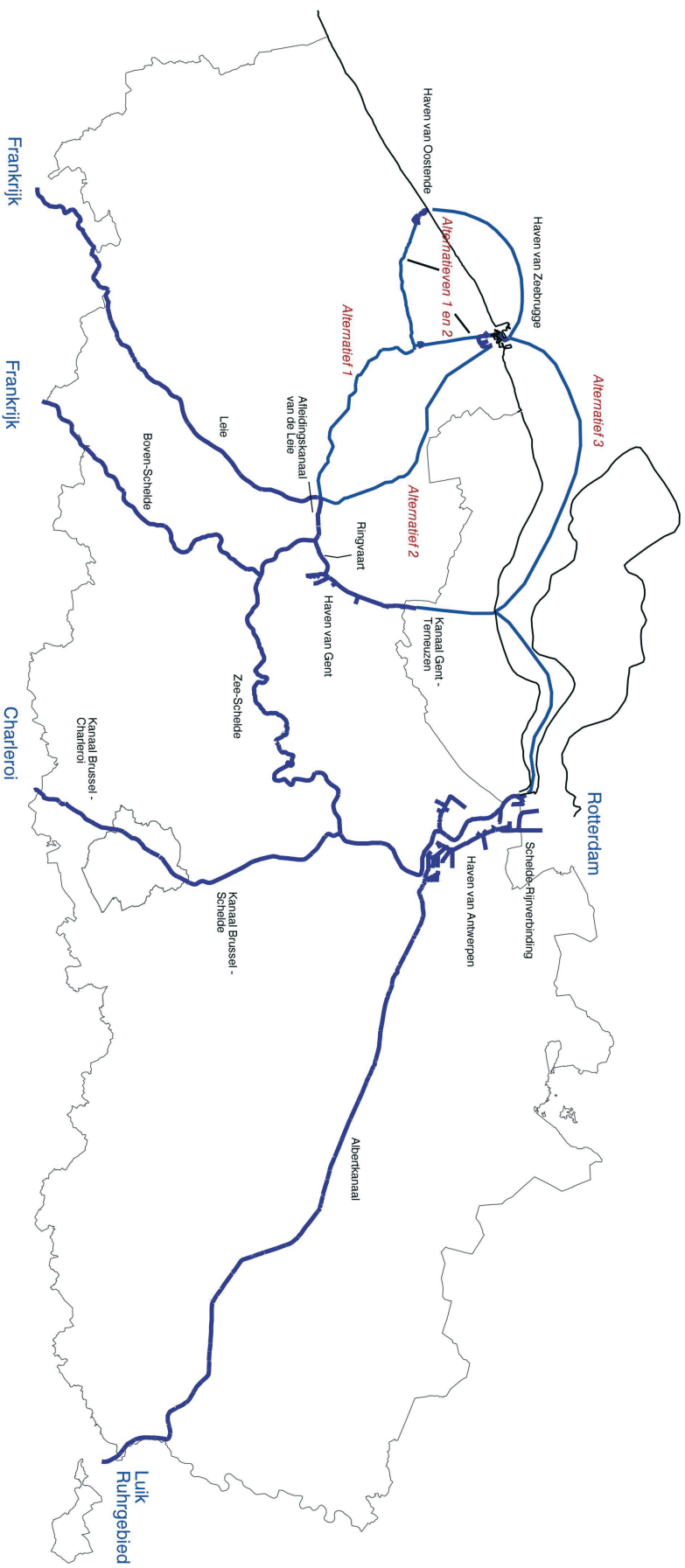


Schaal 1 : 1.000.000

SELECTIE HOOFDSPOORWEGENNENET Goederen

- Ijzeren Rijn
- Hoofdspoorweg
- Vormingsstation

Selectie
hoofdwaterwegennet



SELECTIE HOOFDWATERWEGENNET

- Hoofdwaterwegennet
- Alternatieven ontsluiting havens van Zeebrugge en Oostende

Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Dit is een uitgave van :



Afdeling Ruimtelijke Planning
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting,
Monumenten en Landschappen
Koning Albert II-laan 20
1000 Brussel

www.ruimtelijkeordering.be

D/2004/3241/156