



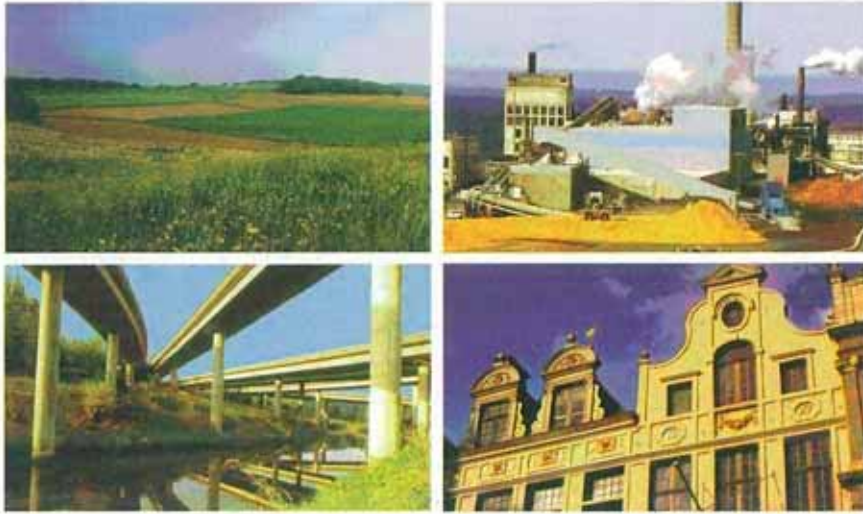
**Krijtlijnen voor een  
nieuwe generatie.**

**Ontdek het  
Structuurplan  
Vlaanderen**

*Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap*



b r o c h u r e



# Ontdek het Structuurplan Vlaanderen

Krijtlijnen voor een nieuwe generatie





## Krijtlijnen voor een nieuwe generatie

Vanuit de lucht ziet Vlaanderen eruit als een lappendeken van woningen, bedrijven, wegen en hier en daar nog een stuk ongeschonden natuur. Heel wat landbouwgronden, bossen en braakgronden werden opgeofferd aan woon- en nijverheidszones, recreatiegebieden en nutsvoorzieningen omdat de samenleving hierom vroeg.

Zo steeg de vraag naar nieuwe woongebieden door de toename van de bevolking en het kleiner worden van de gezinnen. Ook de moderne productieprocessen maakten het aansnijden van nieuwe ruimte noodzakelijk. Bovendien steeg de nood aan recreatie en ontspanning, en ook hiervoor was weer ruimte nodig. En bij dit alles werden we zeer mobiel. We trokken steeds verder om te wonen, te werken en te ontspannen. Het dichtste wegennet van de wereld was hiervan het gevolg. Al deze maatschappelijke ontwikkelingen hebben duidelijk geleid tot een verlies aan ruimtelijke kwaliteit.

Om een trendbreuk in de ruimtelijke ordening te realiseren, kende de Vlaamse regering op 23 september 1997 het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) goed. Het RSV legt de ruimtelijke ordening van Vlaanderen voor de toekomst vast. Het verschilt dan ook fundamenteel van alle vroegere beleidsplannen voor ruimtelijke ordening. Voor de eerste keer is immers een algemeen ruimtelijk referentiekader gecreëerd voor het hele Vlaamse grondgebied. Nieuw is dat wordt uitgegaan van het schaarse aanbod van de ruimte, en niet van de vraag ernaar. Alleen zo kunnen de ruimtelijke draagkracht en de kwaliteit worden verzekerd. Het RSV is dus de basis voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling in en van Vlaanderen, waar ook de volgende generaties de ruimte vinden om te wonen, te werken.

Het RSV wil Vlaanderen open en tegelijk stedelijk maken. Hiervoor werden 4 basisdoelstellingen uitgewerkt. In de eerste plaats zullen de stedelijke gebieden selectief worden uitgebouwd. Daarnaast zal de

open ruimte worden behouden en waar mogelijk versterkt. Ook zullen economische activiteiten en de bestaande verkeers- en vervoersinfrastructuur zoveel mogelijk worden geoptimaliseerd.

Het RSV biedt hiervoor het ruimtelijk kader dat beslissingen op lange termijn mogelijk maakt. Het RSV legt dan ook geen bestemmingen en tracés vast, en wordt dus niet gebruikt als basis voor vergunningen.

Eén van de belangrijke principes in het RSV is dat de beslissingen worden genomen op het niveau waarop ze best thuishoren. Nu het RSV definitief is vastgesteld, kunnen de provinciale en gemeentelijke structuurplannen verder worden uitgebouwd. Het provinciaal ruimtelijk structuurplan zal een gebiedsdekkend plan zijn, waarin de grote functies worden aangegeven. Voor de gemeente blijft er nog beleidsruimte over inzake de planning van ambachtelijke zones, lokale wegen, differentiatie van woonzones, inrichting van de open ruimte, ...

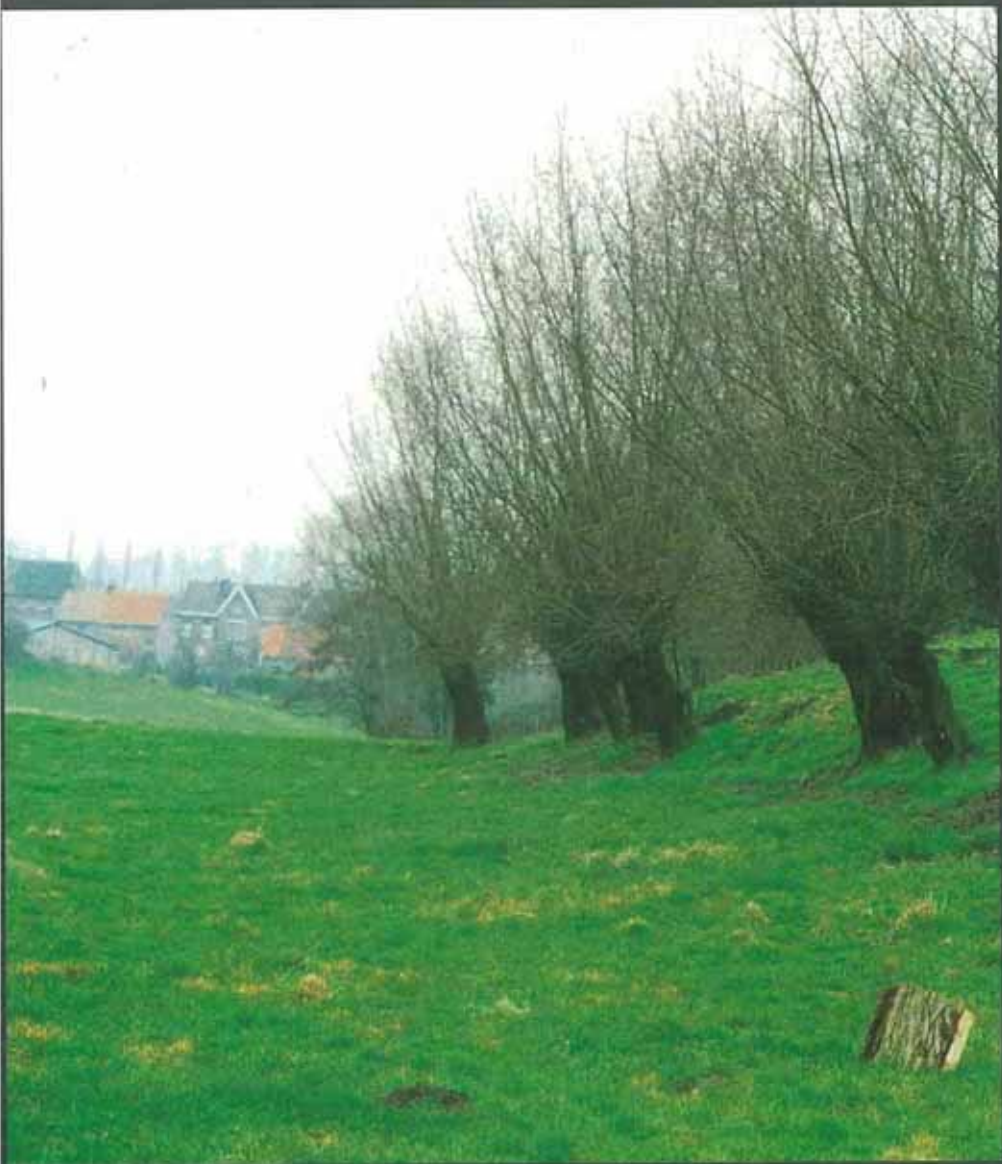
In de toekomst zullen trouwens steeds meer zeer belangrijke beslissingen op tussenliggende niveaus worden genomen. Het RSV is immers geen eindpunt. Het komt er nu ook op aan het ook op het terrein waar te maken; en hiervoor de nodige middelen aan te wenden en zonodig te creëren.

*Eddy Baldewijns*

**Vlaamse minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening**

<b>Hoofdstuk 1 : Dit is geen plan</b>	<b>p.8</b>
Meer samenhang in het beleid	
Het structuurplan als basis voor grensoverschrijdend overleg	
<b>Hoofdstuk 2 : Een drieledige opbouw</b>	<b>p.10</b>
Voldoende beleidsruimte	
<b>Hoofdstuk 3 : Van een volgend naar een sturend beleid</b>	<b>p.12</b>
Verouderde gewestplannen	
Een volgend versus een sturend beleid	
De gemeenschap betaalt	
Een taak voor het hele beleid	
<b>Hoofdstuk 4 : Problemen, behoeften en prognoses</b>	<b>p.16</b>
Wonen	
Werken	
Verplaatsen	
Landbouw, natuur en bos	
<b>Hoofdstuk 5 : Vlaanderen, open en stedelijk</b>	<b>p.18</b>
Duurzame ruimtelijke ontwikkeling	
Versterken van steden én open ruimte	
<b>Hoofdstuk 6 : Van visie naar beleid</b>	<b>p.20</b>
Gedeconcentreerde bundeling	
... en andere principes	
<b>Stedelijke gebieden en stedelijke netwerken</b>	<b>p.22</b>
De Vlaamse Ruit : internationaal en stedelijk	
Stad versus stedelijk gebied	
Naar een trendbreuk	
Aantrekkelijk voor jonge gezinnen	
Creatieve vernieuwing	
Selectie en afbakening	
<b>Het buitengebied</b>	<b>p.27</b>
Spiegelbeeld van stedelijke gebieden	
Wonen en werken in de kernen	
De open ruimte beschermen	
Ruimte voor landbouw	
Meer natuur en meer bos	
Andere functies	
<b>De gebieden voor economische activiteiten</b>	<b>p.31</b>
Werken in de knooppunten	
Bedrijventerreinen	
<b>De lijninfrastructuur</b>	<b>p.34</b>
Een duurzame mobiliteit	
Een internationaal netwerk	
Een hiërarchie van wegen	

<b>Hoofdstuk 7 : Ruimteboekhouding</b>	<b>p.38</b>
<b>Hoofdstuk 8 : Op het terrein</b> Uitvoering via het bestaande instrumentarium ... en via nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen	<b>p.40</b>
<b>Hoofdstuk 9 : Provincies en gemeenten</b> Een belangrijke verantwoordelijkheid Mogelijkheden voor een eigen beleid	<b>p.42</b>
<b>Hoofdstuk 10 : Een lange voorgeschiedenis</b> Van beleidsintentie tot ontwerp Openbaar onderzoek Na vijf jaar een evaluatie	<b>p.44</b>



h o o f d s t u k 1 .

**M**ensen willen comfortabel wonen in een veilige omgeving. Bedrijven willen groeien en de snel aanzwellende verkeersstromen moeten worden gekanaliseerd. Vlaanderen wil met zijn centrale ligging toegankelijk en leefbaar zijn. Omwille van landbouw en natuur moet er voldoende open ruimte blijven. Voor talloze verzuchtingen (verkeersongeviligheid, openbaar vervoer, stadsverval, ruimtetekort voor economische activiteiten,...) wordt veel verwacht van een goede ruimtelijke ordening.

# Dit is geen plan

Een structuurplan is geen plan waarop elk perceel een bodembestemming krijgt. Met het Structuurplan Vlaanderen legt de Vlaamse overheid de doelstellingen van het ruimtelijk beleid voor de komende jaren vast.





De Vlaamse overheid wil, vanuit ruimtelijk oogpunt, een antwoord formuleren op die vaak tegenstrijdige verlangens. Structuurplanning is een manier om op een kwalitatieve en samenhangende manier met de ruimte om te gaan. Het resultaat van een structuurplanningsproces wordt vastgelegd in een ruimtelijk structuurplan. Met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (voortaan: structuurplan) kiest de Vlaamse overheid voor een visie op lange termijn. De overheid moet de ruimte immers als een goede huisvader beheren. Ze moet ook inspelen op de behoeften van de maatschappij.

Vandaag legt de Vlaamse overheid de doelstellingen van het ruimtelijk beleid voor de komende tien jaar vast. Uitgangspunt is de duurzame ruimtelijke ontwikkeling (zie ook: hoofdstuk 5). De huidige generatie moet op zo'n manier met de ruimte omgaan, dat ze de kansen van de komende generaties niet hypothekeert.

Een structuurplan is geen plan waarop elk perceel grond een bodembestemming krijgt. Gewestplannen en (bijzondere of algemene) plannen van aanleg leggen wél bestemmingen vast. Het ruimtelijk structuurplan doet dat niet. Wie, bijvoorbeeld, wil weten waar kan worden gebouwd, zal in een structuurplan vergeefs om een antwoord zoeken.

## Meer samenhang in het beleid

Het structuurplan Vlaanderen *biedt een visie* op hoe de Vlaamse overheid met de ruimte wil omgaan. Het plan vertrekt van de bestaande toestand en streeft naar kwaliteit in de ruimtelijke omgeving. Met het structuurplan maakt de Vlaamse overheid maatschappelijke keuzes over hoe het verder moet met de ruimte. Het structuurplan berekent behoeften, brengt problemen in kaart, legt doelstellingen vast, formuleert principes en laat ruimte voor de concrete invulling.

Structuurplanning is een *dynamisch proces*. De toekomstvisie wordt bijgevolg regelmatig aangepast en bijgewerkt in functie van nieuwe maatschappelijke en economische ontwikkelingen en behoeften.

Het structuurplan is *actiegericht*: het plan zegt niet alleen hoe de Vlaamse ruimte er in 2007 theoretisch zou kunnen uitzien, maar stelt ook concrete maatregelen voor. In het plan wordt uiteengezet welke middelen en instrumenten de overheid moet inzetten.

Dankzij het Vlaams structuurplan weet de overheid, van hoog tot laag, van Vlaams Gewest tot gemeente, welke principes er in de ruimtelijke ordening worden gehanteerd. Dat moet leiden tot een meer samenhan-

gend beleid. Daardoor vermindert de kans op willekeur en vergroot dus de rechtszekerheid voor burger en ondernemer.

## Basis voor grensoverschrijdend overleg

Nu Vlaanderen eindelijk een eigen visie op de ruimte heeft ontwikkeld, stapt het met het structuurplan Vlaanderen in het grensoverschrijdend overleg met de nationale (Brussel, Wallonië) en internationale burens (Nederland, Frankrijk...).

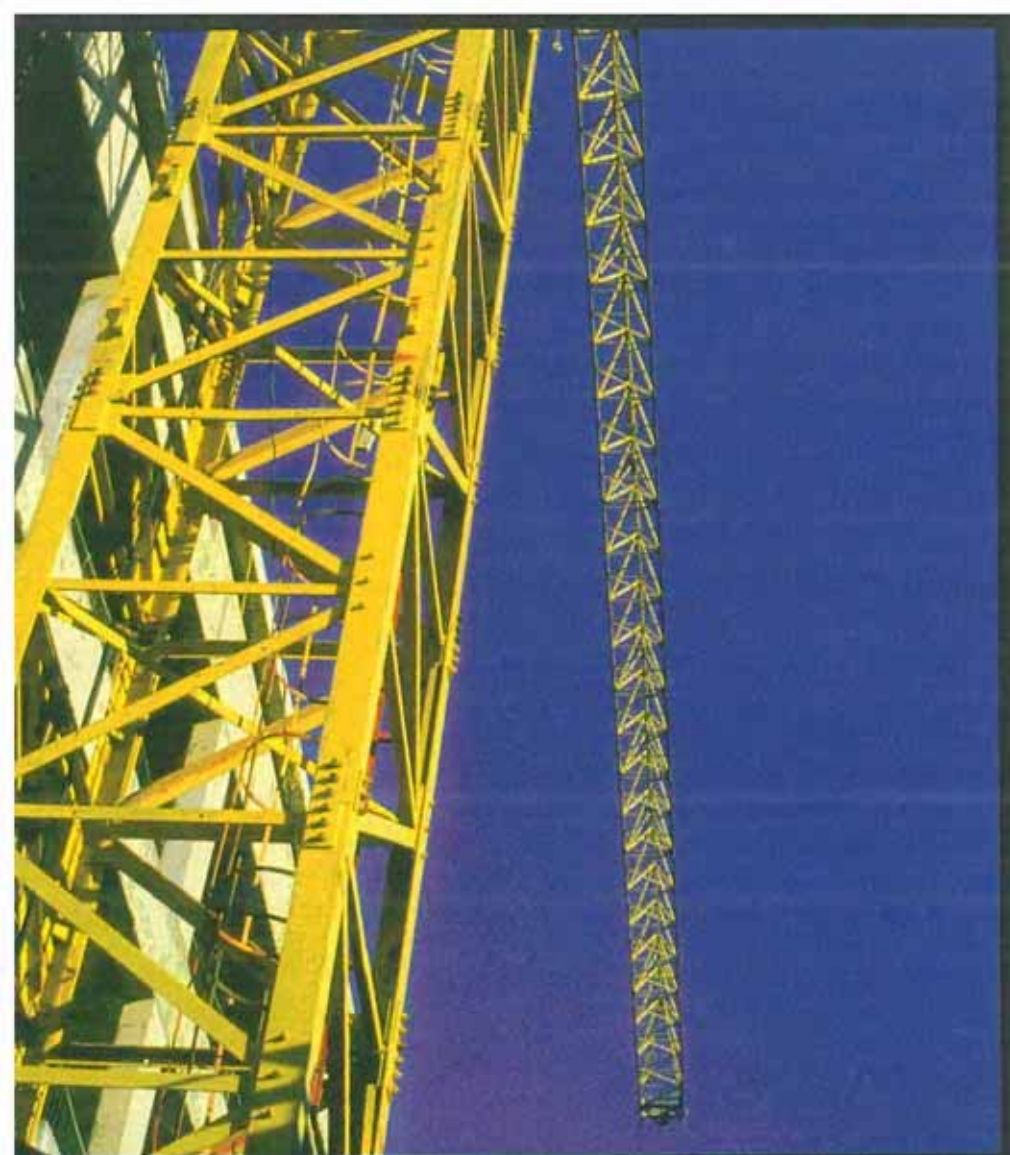
De Tweede Benelux Structuurschets biedt een kader voor internationaal overleg tussen België, Nederland en Luxemburg (Benelux). Zo'n overleg is er nodig over, bijvoorbeeld, grensoverschrijdende infrastructuren of over de leefbaarheid van het platteland. De Benelux is ook het geschikte niveau om een gemeenschappelijke visie op het Rijn-Scheldedeltagebied te ontwikkelen. Voor Vlaanderen vormt het structuurplan de basis voor dit overleg.

Op het niveau van de Europese Unie (EU) werken de ministers van Ruimtelijke Ordening van de lidstaten aan een gemeenschappelijke ruimtelijke visie: het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (Erop). Ook hier vertrekt Vlaanderen van het eigen structuurplan.

## Principes

Dankzij het Vlaams structuurplan weet de overheid, van hoog tot laag, welke principes er in de ruimtelijke ordening worden gehanteerd.





h o o f d s t u k 2 .

**A**lle structuurplannen volgen eenzelfde, drieledige opbouw. Structuurplannen vertrekken van de feitelijke toestand. Ze brengen de problemen in kaart, situeren de trends, maken prognoses en proberen daarop een beleid voor de toekomst te enten.

# Een drieledige opbouw

De gewenste ruimtelijke structuur is de leidraad voor het dagdagelijkse ruimtelijk beleid van de overheid. Bindende bepalingen zijn de spil tussen de gewenste ruimtelijke structuur en de concrete uitvoering.



Een eerste, informatief gedeelte geeft een beschrijving van de bestaande toestand en berekenen de ruimtelijke behoeften voor de komende 15 jaar.

De gewenste ruimtelijke structuur is het tweede deel van een structuurplan. Het bevat de uitgewerkte visie van de overheid op de ruimtelijke toekomst. Dit deel is de leidraad voor het dagdagelijkse ruimtelijk beleid van de overheid. De overheid kan er slechts van afwijken op basis van dringende budgettaire en sociaal-economische redenen of onvoorziene maatschappelijke ontwikkelingen.

Een derde deel bevat een beperkt aantal bindende bepalingen. Bindende bepalingen zijn de spil tussen de gewenste ruimtelijke structuur en de concrete uitvoering. Ze bezorgen die uitvoering een dwingend kader. Voor algemene beschouwingen is in de bindende bepalingen geen plaats. Bindende bepalingen zijn meet- en vaststelbaar. De overheid kan niet afwijken van deze bepalingen.

### Voldoende beleidsruimte

Er zijn structuurplannen mogelijk op drie bestuursniveaus: het Vlaams ge-

west, de provincies en de gemeenten. Provincies en gemeenten maken dus hun eigen structuurplan op. Ze spelen immers, elk op hun niveau, een belangrijke rol in de ruimtelijke ordening. De plannen van gewest, provincie en gemeenten moeten wel in elkaar passen. Ze mogen niet tegenstrijdig zijn.

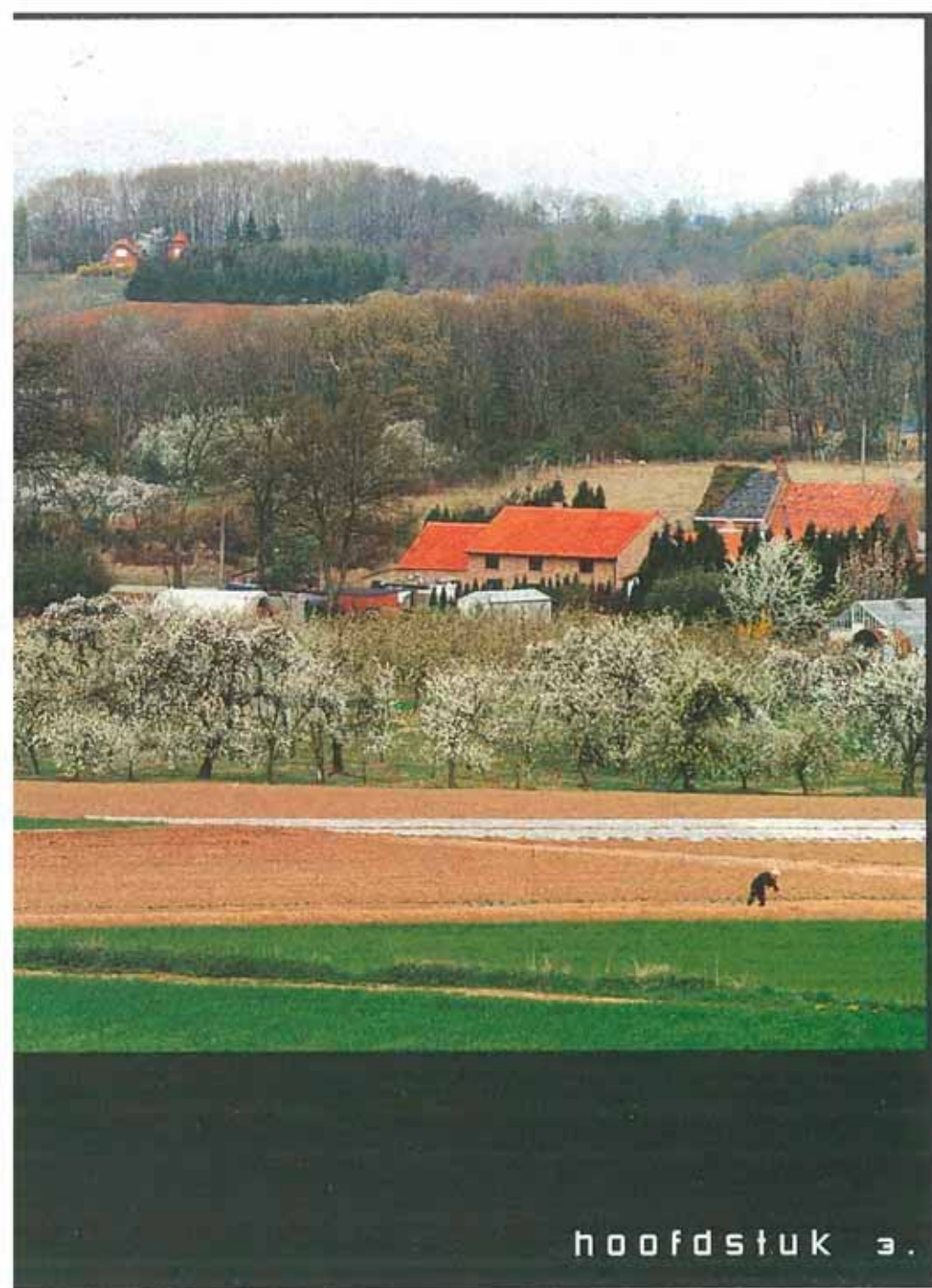
Het structuurplan vertrekt hier van het principe van de zogeheten *subsidiariteit*: Beslissingen moeten op het meest geschikte niveau worden genomen. Zaken die louter van lokaal of gemeentelijk belang zijn, moeten niet door de Vlaamse overheid beslist worden.

Precies het gebrek aan visie en overzicht op Vlaams niveau was één van de zwakheden van het ruimtelijk beleid. Daarom maakt de Vlaamse overheid met het structuurplan een inhaalbeweging. Het Vlaamse plan is de toetssteen voor de provinciale en gemeentelijke plannen. Maar binnen dat Vlaams kader blijft er voldoende beleidsruimte over voor de provincies en de gemeenten. De verhouding tussen de drie niveaus van structuurplanning is vastgelegd in hetzelfde decreet dat de opmaak van de structuurplannen regelt (decreet houdende de ruimtelijke planning van 24 juli 1996).

### Toetssteen

Het Vlaamse structuurplan is de toetssteen voor de provinciale en gemeentelijke plannen.





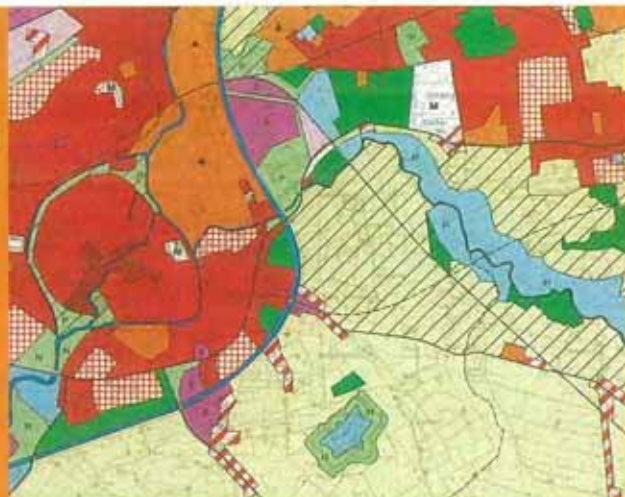
h o o f d s t u k 3 .

**D**e Vlaamse ruimte is versnipperd. De kernen van dorpen en steden zijn uitgehold. Wonen, werken, winkelen en zelfs school lopen zijn er niet meer zo vanzelfsprekend geconcentreerd. Dat is het gevolg van een lange evolutie. Veel kernen of gehuchten zijn historisch als linten gegroeid. Nergens ter wereld is er wellicht zoveel lintbebouwing als in Vlaanderen. Maar de jongste kwarteeuw rukt de verspreide bebouwing in versneld tempo op.

# Van een volgend naar een sturend beleid

De gewestplannen konden onvoldoende soepel inspelen op de maatschappelijke veranderingen.

12





Huizen, bedrijfsgebouwen en grote winkels werden massaal buiten de bestaande kernen ingeplant. Elke gemeente wilde haar eigen bedrijventerrein. Projectontwikkelaars sneden almaar nieuwe gronden aan voor verkavelingen in almaar grotere percelen. Er werd dus allerm minst zuinig met de schaarse ruimte omgesprongen. Meer zelfs: er werd met de ruimte gemorst, en niet alleen voor de woningbouw, maar ook voor de industrie. Op bedrijventerreinen kwamen winkels en hotels. Lege bedrijventerreinen kregen geen nieuwe bestemming. Terwijl er driftig werd gezocht naar almaar nieuwe terreinen, bleven elders verlaten bedrijfsgebouwen verkommeren.

## Verouderde gewestplannen

De stedenbouwwet van 29 maart 1962 wordt als een degelijk juridisch werkstuk beschouwd. Maar het duurde meer dan vijftien jaar voor de in de wet voorziene gewestplannen er kwamen. In de aanloop naar de wet van 1962 en in afwachting van de definitieve goedkeuring van de gewestplannen, veranderden in extremis nog veel gronden van bestemming. Bovendien vertrokken de gewestplannen van de scheiding van de functies. Wonen, werken en recreatie werden

ruimtelijk uit elkaar gehaald - het tegendeel, het mengen van functies, heet verweving. Die scheiding had voordelen. De zwaarder hinderende industriële activiteiten werden zo bijvoorbeeld van de woonomgeving gescheiden. Die scheiding van functies had ook nadelen. De scheiding van wonen en werken bv. werkte de uitdijning van de stad (suburbanisatie) en toenemend autoverkeer in de hand.

De gewestplannen bleken na verloop van tijd een te statisch instrument. Dat is logisch, want na tien jaar zouden ze worden herzien. Maar dat gebeurde niet en dus konden de verouderende gewestplannen onvoldoende soepel op de maatschappelijke veranderingen inspelen. Vanuit alle hoeken van de samenleving kwamen er vragen om de bestemmingen in een of andere zin aan te passen. Om aan deze uiteenlopende vragen te voldoen werden de gewestplannen dan ook dikwijls aangepast, waardoor de aanvankelijke visie verwaterde.

Op lokaal niveau maakten de gemeenten weinig gebruik van de planologische mogelijkheden van de wet van 1962. Lang niet in alle gemeenten kwamen er bijzondere plannen van aanleg (BPA's), bijna nergens werd met algemene plannen van aanleg (APA's) gewerkt. BPA's en APA's zijn gemeentelijke bestemmingsplannen die voorzien zijn in de stedenbouwwet van '62

om de gewestplannen te verfijnen. De meeste gemeenten vonden dat niet nodig omdat de gewestplannen reeds vrij gedetailleerd waren opgevat. Bovendien leggen plannen van aanleg heel wat aspecten te definitief vast. Het is moeilijk om er nieuwe inzichten of nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen in te verwerken. Het plan zegt vooral wát moet, maar zelden hoe of wanneer.

Her en der kwamen wel gemeentelijke structuurplannen tot stand, zonder dat daarvoor evenwel een juridisch kader was uitgewerkt. Maar in het algemeen verslaptte, na de opmaak van de gewestplannen, de politieke aandacht voor ruimtelijke planning. Erger: veel lokale bestuurders beschouwden het als een politiek project om de bestemmingen van het gewestplan zo snel mogelijk te realiseren. De hogere overheid bracht hen niet op andere gedachten. De vraag of die realisatie op dat moment (ook ruimtelijk) verantwoord was, was daarbij zelden aan de orde.

## Een volgend versus een sturend beleid

Een sturend ruimtelijk beleid was onbestaande. Van de ontwikkeling van een visie op basis waarvan een actief

Een sturend ruimtelijk beleid was onbestaande. De overheid probeerde slechts, zo goed en zo kwaad het kon, de vraag van de markt te volgen.



ruimtelijk beleid kon gevoerd worden, was geen sprake. De overheid probeerde slechts, zo goed en zo kwaad het kon, de vraag van de markt te volgen (een ruimtelijke ordening van de vraag). Ze beperkte zich tot de controle van vergunningsaanvragen en de aanpassing van normen of bestemmingen. Er was met andere woorden vooral sprake van een passief en volgend beleid.

Zelf gebruikte de overheid de instrumenten van de ruimtelijke ordening voor de economische expansie en de aanleg van infrastructuur. Toch hadden de gesprekspartners (privé-sector, gewone burgers...) dikwijls de indruk dat diezelfde overheid onbetrouwbaar en wispelturig was. Er werd geklaagd over onvoldoende rechtszekerheid en vooral: het ontbrak de overheid aan een coherente langetermijnvisie.

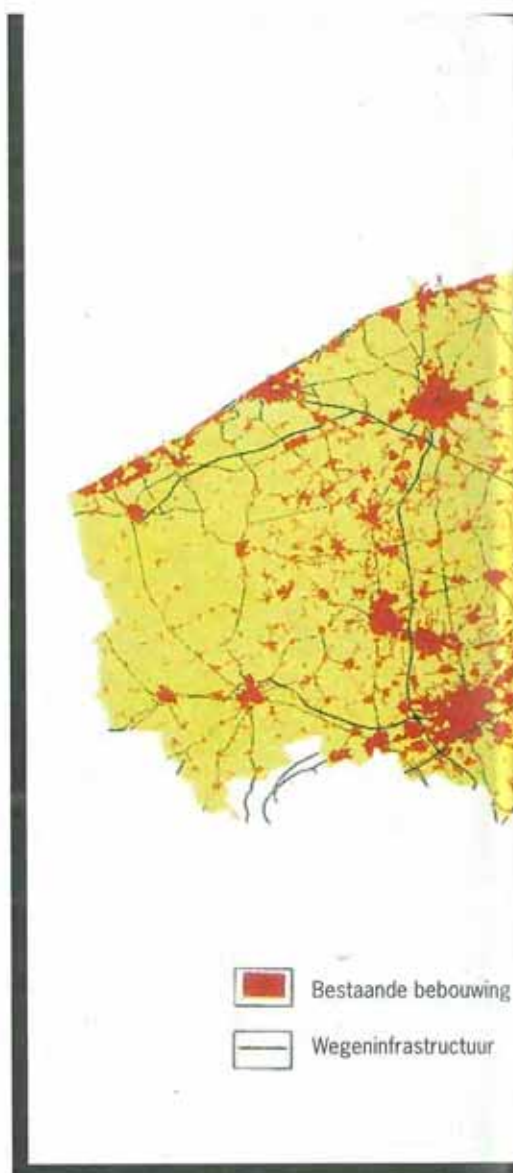
Daardoor kon de overheid in het verleden onvoldoende reageren op nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen en de daarmee samenhangende ruimtelijke problemen. Die ontwikkelingen zijn trouwens nog altijd bezig. De stadskernen lopen leeg. Mensen trekken er weg omdat de woonomstandigheden niet aan de behoeften van de tijd zijn aangepast. Ze worden gelokt door het groen aan de rand van de stad. Dat groen is op termijn op zijn beurt gedoemd om te verdwijnen, precies omdat almaar meer mensen de stad ruilen voor de rand. Die rand ver-

stedelijkt in sneltempo. Mensen gaan zich bijgevolg nog verder van de steden vestigen, in een nieuwe groene gordel. Op een aangepaste schaal speelt zich hetzelfde af rond de kleinere gemeenten. Bijna altijd wordt landbouwgrond omgezet in bouwgrond.

De opkomst van de auto zorgde na de Tweede Wereldoorlog voor een versnelde spreiding van wonen, werken en school lopen. Omdat die ruimtelijke expansie ongecontroleerd plaatsvond, nam op zijn beurt vooral het autogebruik nog verder toe. Veel wijken en bedrijven zijn alleen met de wagen bereikbaar. Ouders brengen hun kinderen met de auto naar school omdat de schoolomgeving door overmatig autogebruik onveilig is geworden. De groeiende automobiliteit bedreigt verder de leefbaarheid van de steden en de bereikbaarheid van de hele regio. Dat zou zware economische gevolgen kunnen hebben.

## De gemeenschap betaalt

De versnippering van de ruimte kost de gemeenschap en dus de belastingbetaler handenvol geld. De aanleg van nutsvoorzieningen (kabeltelevisie, riolering, gas, water, elektriciteit...) is in lintbebouwing en ver-



spreide bebouwing relatief gezien aanzienlijk duurder dan in steden of woonkernen. Omdat de afstanden tussen de huizen groter zijn, loopt ook de rekening van de dienstverlening (post, huisvuilophaling...) er hoger op.

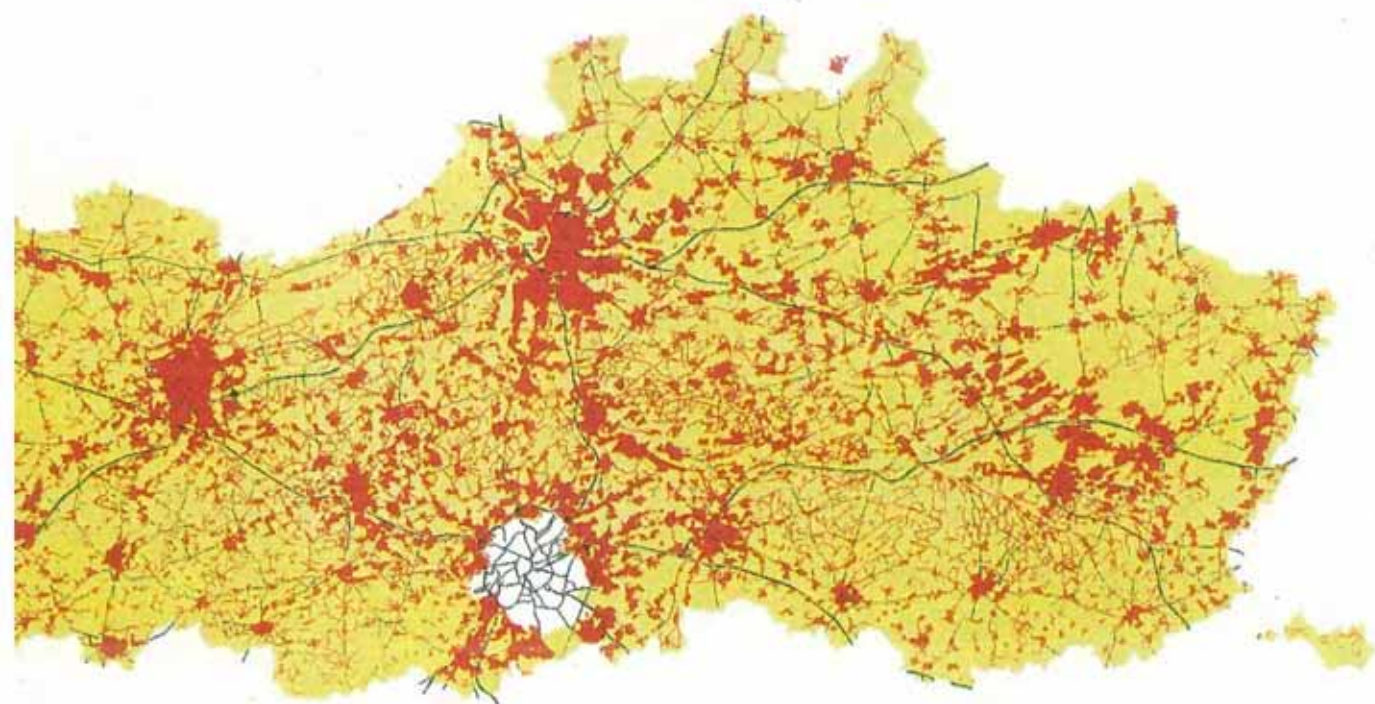
Ter illustratie: Vlaanderen begon enkele jaren geleden aan een inhaalbeweging voor de zuivering van huishoudelijk afvalwater. Maar de spreiding van woningen en bedrijven jaagt de factuur de hoogte in. Meer nog. Onze ruimtelijke ordening maakt een volledige waterzuivering gewoonweg



## De auto

De opkomst van de auto zorgde na de Tweede Wereldoorlog voor een versnelde spreiding van wonen, werken en school lopen.





excl. verspreide bebouwing)

## Beeld van de bebouwde ruimte in Vlaanderen

onmogelijk. Ook de organisatie van hoogwaardig openbaar vervoer is in een versnipperd landschap duur tot onbetaalbaar.

De versnippering van het landschap leidt tenslotte vanzelfsprekend tot verlies aan natuurwaarde. Wanneer de belangrijkste autowegen met bedrijven en grootwinkels worden afgezoomd en langs elke kleine weg woningen kunnen worden gebouwd, dan blijft er van het ooit zo gevarieerde Vlaamse landschap nog weinig over. Wat rest, zit verborgen achter de bebouwing. Gave,

ongeschonden landschappen zijn schaars geworden. Kleine landschapselementen (poelen, rietkragen, bomenrijen,...) worden stilaan een kostbaar goed, de verbindingen tussen de nog bestaande natuurgebieden verdwijnen.

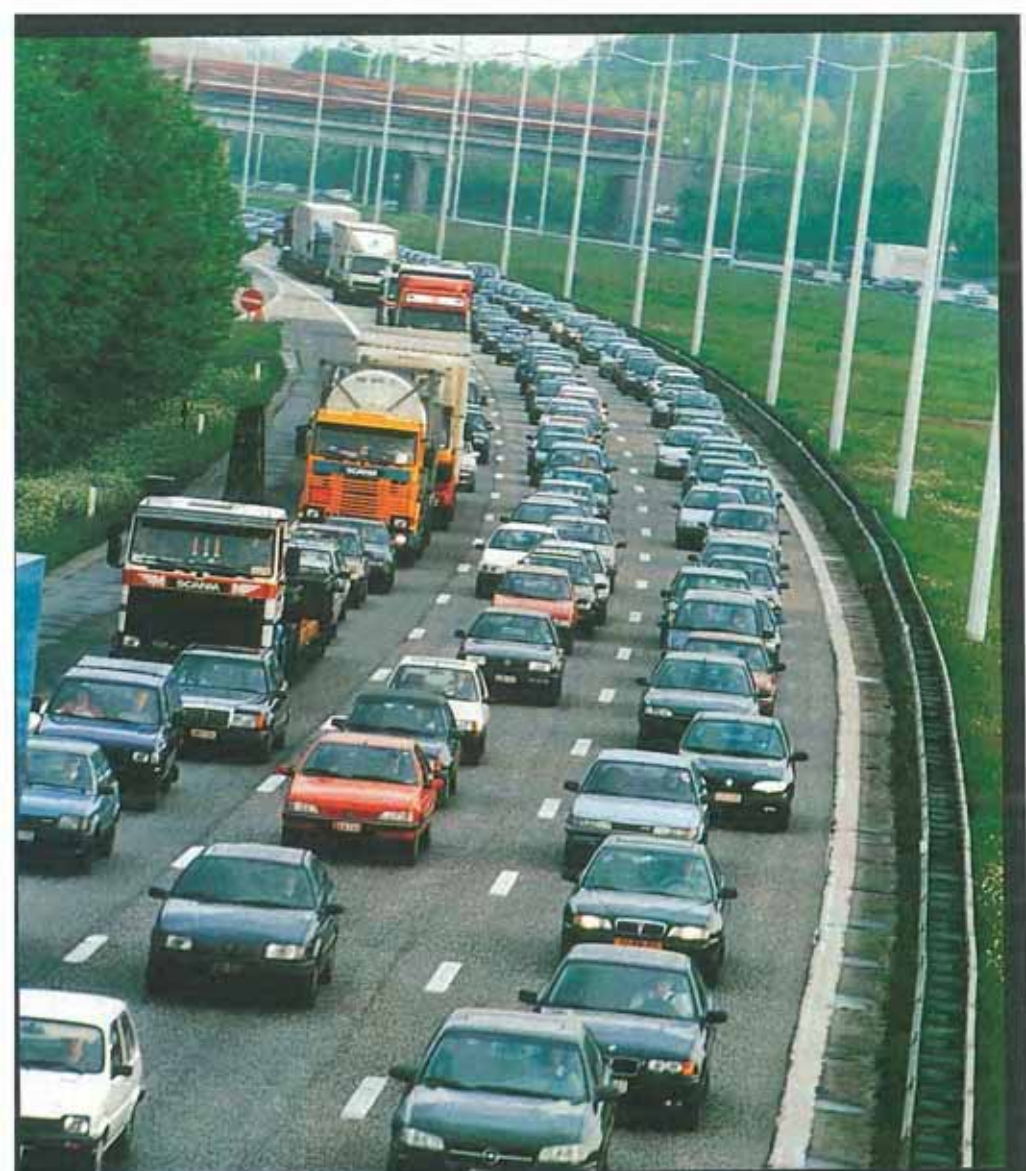
### Een taak voor het hele beleid

Vanuit verschillende hoeken wordt er vandaag veel, misschien wel te veel,

van de ruimtelijke ordening verwacht. Het is een illusie om te denken dat ruimtelijke ordening een antwoord vindt op alle vragen die haar worden gesteld inzake, bijvoorbeeld, mobiliteit of de leefbaarheid van de steden. Dat is een taak voor het hele beleid. Maar zonder een trendbreuk in onze ruimtelijke ordening zal er op vele beleidsterreinen weinig of geen verandering mogelijk zijn.

Wanneer de belangrijkste autowegen met bedrijven en grootwinkels worden afgezoomd en langs elke kleine weg woningen kunnen worden gebouwd, dan blijft er van het ooit zo gevarieerde Vlaamse landschap nog weinig over. Wat rest, zit verborgen achter de bebouwing.





h o o f d s t u k 4 .

**M**et het structuurplan wil de overheid actief inspelen op de nieuwe ontwikkelingen. Ze wil de ruimtelijke ontwikkelingen niet ondergaan maar sturen. Dat kan alleen als de overheid over voldoende betrouwbare informatie beschikt. Ze moet weten welke evoluties ze de komende jaren mag verwachten. Een sturend beleid vertrekt van goed onderbouwde prognoses.

# Problemen, behoeften en prognoses

Vlaanderen is een transitland, een belangrijk kruispunt in Europa. Maar het verkeersinfarct dreigt.



## Wonen

In 1991 woonden er in Vlaanderen 5.820.000 mensen, in 2007 zullen er dat naar verwachting 6.070.000 zijn. Dat is een bevolkingstoename van 4 procent. Het aantal gezinnen zal in diezelfde periode 1992-2007 veel sterker groeien, wellicht met een kleine twintig procent. Dat komt door de gezinsverduunning.

Gemiddeld zal een huishouden in 2007 2,3 leden tellen. Die dubbele evolutie naar meer en kleinere gezinnen komt er vooral door het toenemend aantal alleenstaanden. De Vlamingen worden ook ouder. In 2010 zal één Vlaming op vier ouder dan zestig zijn. De bevolking vergrijsd. De gezinsverduunning en de vergrijzing doen vooral de vraag naar kleinere woningen stijgen.

## Werken

Ook zonder dat er jobs bijkomen, zal de industrie in de periode tot 2007 bijkomende oppervlakte blijven innemen. Nu al heeft ze, per werknemer, ruim drie keer meer ruimte nodig dan de dienstensector. Volgens de trend zou de kantoorruimte tegen 2007 verdubbelen. Die verdubbeling zou voor vier vijfde in de steden plaatsvinden.

Almaar meer winkels vestigen zich op kruispunten in het suburbane gebied net buiten de stadscentra. Er ontstaan linten van kleine en middelgrote on-

dernemingen (KMO's) en zogeheten baanwinkels. Die slorpen veel grond op. Ze halen winkelen, een bij uitstek stedelijke functie, uit de centra. Als de lintbebouwing van de winkels zich ongewijzigd zou doorzetten, dan palmt ze tegen 2007 meer dan 3.500 ha grond in. Ter vergelijking: in 1982 werd 4.700 ha grond voor handelszaken gebruikt. In 1992 was dat al 7.000 ha.

## Verplaatsen

Vlaanderen is een transitland, een belangrijk kruispunt in Europa. Maar het verkeersinfarct dreigt. Vlaanderen loopt het risico dicht te slijben. Volgens officiële prognoses zal het autoverkeer tussen 1992 en 2007 met 35 à 60 procent toenemen. Het vrachtwagenverkeer zou zelfs verdubbelen. Volgens deze trend zal het aandeel van de verplaatsingen met het openbaar vervoer, te voet en per fiets nog dalen. De enorme investeringen in een fijnmazig autowegennet hebben niet geleid tot een grotere bereik- en leefbaarheid. Almaar nieuwe wegen trekken almaar nieuw verkeer aan. Vooral in de grote steden is de bereikbaarheid er zelfs op achteruitgegaan. De onveiligheid nam toe, de milieu- en geluidshinder steeg, de ruimte werd door nieuwe infrastructures verder ver-snipperd.

## Landbouw, natuur en bos

Sinds de Tweede Wereldoorlog is het landbouwareaal voortdurend gekrompen. Ook goede landbouwgrond werd aan bebouwing en infrastructuur opge-offerd. Tussen 1980 en 1994 groeide de bebouwde oppervlakte aan met maar liefst vijftig procent. Op die manier verdween jaarlijks de oppervlakte van een gemiddelde Vlaamse gemeente. De bebouwde oppervlakte per inwoner steeg tussen 1980 en 1992 van 238 m<sup>2</sup> naar 335 m<sup>2</sup>. Aan dat tempo wordt tegen 2007 een kwart tot een derde van de nu nog onbebouwde ruimte ingenomen.

Deze grondinname kan de toekomst van de landbouw hypothekeren. Aan de andere kant gingen door de schaalvergroting van de landbouw veel kleine landschapselementen (hagen, poelen, bomenrijen,...) verloren. Het landschap werd daardoor opener en uniformer. In de plaats kwamen dikwijls imposante stallen voor de intensieve veeteelt. Met de landbouw verbonden bedrijven vestigden zich in de nabijheid van de landbouwbedrijven, maar niet altijd op de ruimtelijk meest verantwoorde plaats.

Tussen 1970 en 1983 verdubbelde de oppervlakte van de Vlaamse natuurre-servaten. Maar tussen 1983 en 1992 groeiden die reservaten met slechts 12% aan, tot nu ruim 10.000 ha. Zonder trendbreuk blijft die groei dus beperkt. In Vlaanderen is 8% van de oppervlakte bebost. In België is dat 20%, in de Europese Unie (EU) gemiddeld 24%.

## Woningbehoefte

De gezinsverduunning en de vergrijzing doen de vraag naar (kleinere) woningen stijgen.





hoofdstuk 5.

**H**et structuurplan is meer dan een inventaris van de problemen van het verleden. Het reikt verder dan de opsomming van de ruimtelijke gevolgen van de nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen. Het structuurplan formuleert beleidsopties, het zoekt oplossingen. Dat gebeurt met een visie.

# Vlaanderen, open en stedelijk

Kwaliteit, draagkracht en duurzame ruimtelijke ontwikkeling zijn belangrijke begrippen in het structuurplan.



Met het structuurplan wil de overheid op een actieve manier inspelen op de maatschappelijke evoluties. Ze streeft naar meer kwaliteit in de ruimtelijke ordening. Dat is nodig, in één van de dichtstbevolkte gebieden van de wereld. Ook al omdat de oppervlakte beperkt is, wil de overheid zelf formuleren wat de Vlaamse ruimte de komende jaren kan verdragen. Ze vertrekt van een ruimtelijke ordening van het aanbod en de draagkracht. Draagkracht en duurzame ruimtelijke ontwikkeling zijn daarom belangrijke begrippen in het structuurplan.

### Duurzame ruimtelijke ontwikkeling

De Verenigde Naties definiëren duurzame ontwikkeling als: "Een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generaties zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar te brengen ook in hun behoefte te voorzien." Duurzame ontwikkeling is als concept op wereldschaal bruikbaar, maar leidt alleen tot resultaat als alle beleidsniveaus, en dus ook het Vlaamse, volgen.

Ruimtelijke draagkracht vertaalt het principe van de duurzame ruimtelijke

ontwikkeling naar de Vlaamse ruimtelijke ordening: wat en hoeveel kan een bepaald gebied verdragen? Het antwoord op die vraag is zelden eenvoudig en varieert, ook binnen Vlaanderen en van gebied tot gebied. Voor de Antwerpse stationsbuurt was de terugkeer van een groot bioscoopcomplex een zegen. Voor een woonstraat is de komst van een bioscoop een bedreiging. Filmzalen trekken onvermijdelijk auto's en horecazaken aan en brengen dus overlast in een omgeving waar die niet thuishoort.

Draagkracht vertrekt dus van de bestaande situatie en houdt rekening met de eindigheid van de ruimte. Dat betekent niet dat een bestaande situatie wordt bevroren. De wereld verandert voortdurend en Vlaanderen moet de huidige en toekomstige ontwikkelingen kansen bieden.

### Versterken van steden én open ruimte

De steden en de open ruimte zijn twee belangrijke elementen in de Vlaamse ruimte. In de loop van de jaren is de scheiding tussen stad en platteland veel vager geworden. De lint-

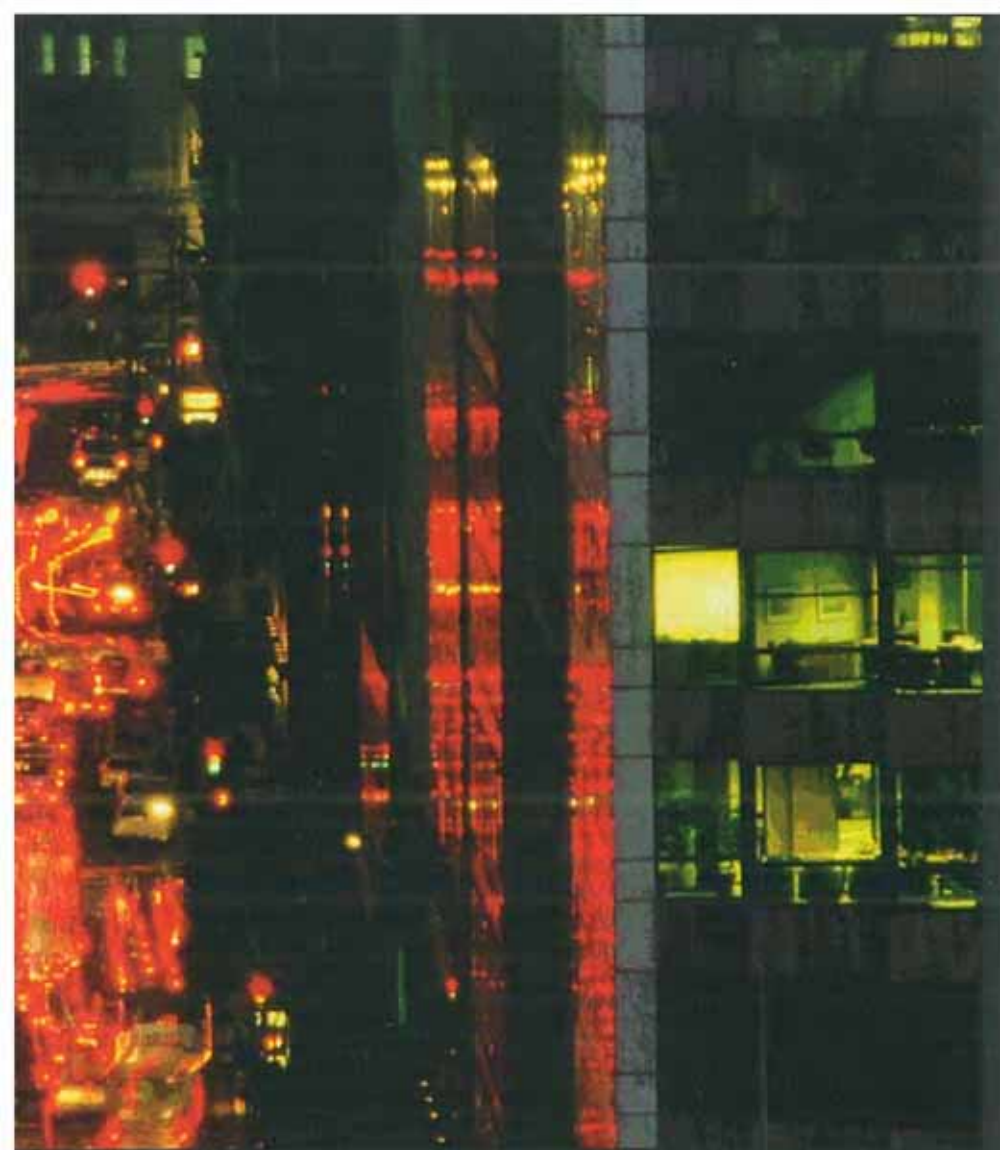
bebouwing, de spreiding van wonen en werken, en de uitwaaiing van winkels en distributie wekken de indruk dat Vlaanderen is volgebouwd. De overheid wil hier omwille van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling en vanuit de ruimtelijke draagkracht tegen in gaan. Ze stelt daarom het herwaarderen van het stedelijk weefsel en het maximaal vrijwaren van de open ruimte als concrete uitgangspunten voorop. Vandaar dat de visie van het structuurplan Vlaanderen kan worden geformuleerd en samengevat als : "Vlaanderen open en stedelijk"



### Uitgangspunten

De overheid stelt het herwaarderen van het stedelijk weefsel en het maximaal vrijwaren van de open ruimte als concrete uitgangspunten voorop.





h o o f d s t u k 6 .

**H**et structuurplan kiest dus voor een "open en stedelijk" Vlaanderen. Het wil aan de hand van een aantal principes komen tot een gewenste ruimtelijke structuur, waarmee oplossingen kunnen gevonden worden voor de bestaande problemen en waarmee gewerkt kan worden aan een open en stedelijk Vlaanderen.

# Van visie naar beleid

## Vier componenten

In de gewenste ruimtelijke structuur worden de principes uitgewerkt voor vier ruimtelijke gebiedsgehelen in Vlaanderen : de stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuur.



## Gedeconcentreerde bundeling

Het principe van gedeconcentreerde bundeling is een eerste concretisering van de visie Vlaanderen open en stedelijk. Gedeconcentreerde bundeling betekent dat nieuwe ruimte voor wonen, werken of andere functies daar dient te komen waar vandaag reeds een concentratie van deze functies bestaat. Zo zullen nieuwe woningen bij voorkeur gebouwd worden in de bestaande woonkernen (hetzij in de stad, hetzij buiten de stad). Bijkomende ruimte voor bedrijven zal gezocht worden op die plaatsen en in die gemeenten waar reeds een belangrijke concentratie aan bedrijventerreinen aanwezig is.

De toepassing van dit principe biedt een dubbel voordeel : enerzijds wordt door een bundeling van functies de resterende niet-bebouwde ruimte maximaal open gehouden. Anderzijds biedt een bundeling veel meer mogelijkheden en kansen voor betaalbare diensten en voorzieningen. Openbaar vervoer bv. krijgt meer kans wanneer de bebouwing meer geconcentreerd en minder verspreid is, de kosten voor afvalwaterzuivering en andere diensten en nutsvoorzieningen zullen aanzienlijk dalen. Ook voor bedrijven biedt een bundeling van economische activiteiten een belangrijk voordeel.

Hoogwaardige voorzieningen als glasvezelkabel bv. kunnen zo op een meer verantwoorde manier aangelegd worden.

## ... en andere principes

Gedeconcentreerde bundeling is een sleutelprincipe in het structuurplan. De andere principes zijn : het respecteren van het netwerk van rivier- en beekvalleien; het open houden van de grote aaneengesloten en weinig bebouwde gebieden in Vlaanderen; het erkennen van de Vlaamse zeehavens, de luchthaven van Zaventem en het H.S.T.-station te Antwerpen als belangrijke motoren voor de economische ontwikkeling; en het beter benutten van de bestaande verkeersinfrastructuur en van de goede bereikbaarheid van steden en zeehavens voor allerlei nieuwe activiteiten.

In de gewenste ruimtelijke structuur worden de principes uitgewerkt voor vier ruimtelijke gebiedsgehelen in Vlaanderen : de stedelijke gebieden, het buitengebied, de gebieden voor economische activiteiten en de lijninfrastructuur. Voor elk van deze onderdelen wordt een specifiek ruimtelijk beleid naar voor gebracht.

Gedeconcentreerde bundeling biedt een dubbel voordeel : enerzijds wordt de niet-bebouwde ruimte maximaal open gehouden. Anderzijds biedt bundeling veel meer mogelijkheden en kansen voor betaalbare diensten en voorzieningen.



## Stedelijke gebieden

# S

tedelijke gebieden kunnen omschreven worden als dicht bebouwde gebieden met een grote interne samenhang en waar het wenselijk is een bijkomend aanbod aan woningen en bedrijventerreinen te voorzien.

## Stedelijke gebieden en stedelijke netwerken

### De Vlaamse Ruit : internationaal en stedelijk

In de Noord-West-Europese ruimte spelen grote steden als Parijs en Londen en stedelijke netwerken als de Randstad (Nederland), het Roergebied (Duitsland) en Rijsel-Roubaix-Tourcoing (Noord-Frankrijk) een belangrijke rol. In de toekomst zullen die ste-

delijke netwerken als groeipolen van de economie nog aan belang winnen. Vlaanderen doet er dan ook goed aan zijn eigen internationaal stedelijk netwerk te versterken. Het structuurplan geeft dat netwerk een naam: de Vlaamse Ruit.

Zoals de stedelijke netwerken in de buurlanden bevat de Vlaamse Ruit verschillende steden. Antwerpen, Gent, Brussel, Leuven, Mechelen, Aalst en Sint-Niklaas bv. behoren tot de Ruit. Daar is een internationaal gerichte handel- en dienstensector actief en er zijn grote universiteiten en onderzoekscentra. Deze steden zijn op allerlei manieren met elkaar verbonden en op elkaar aangewezen. De Vlaamse Ruit is goed uitgerust met internationale verbindingen over de weg, het water en het spoor. Er zijn de grote zeehavens en er is de luchthaven van Zaventem (samen "de poorten").

Het structuurplan wil de mogelijkheden van dit stedelijk netwerk maximaal benutten. Het beleid wil sturend optreden om internationale investeringen aan te trekken. Vanuit ruimtelijk oogpunt betekent dat, bijvoorbeeld, zorgen voor voldoende en hoogstaande bedrijventerreinen met goede telematica. Of: werken aan de kwaliteit van de steden. De Ruit moet zeker ook bereikbaar blijven. Dat de Vlaamse Ruit een stedelijk netwerk is, betekent niet dat er geen plaats zou zijn voor natuur of landbouw. Zij maken inte-

gendeel integraal deel uit van zo'n netwerk.

Binnen de Vlaamse Ruit neemt Brussel een speciale plaats in. Vlaanderen is niet bevoegd voor de ruimtelijke ordening in het hoofdstedelijk gewest, wel daarrond. Het structuurplan beschouwt het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel niet als een "rand". Het is een gebied met stedelijke kernen en een belangrijke groene gordel. Dat groen is niet alleen belangrijk voor het Vlaams-Brabants stedelijk gebied. De gordel blijft cruciaal als buffer tegen het verder uitdijen van het hoofdstedelijk gewest.

### Stad versus stedelijk gebied

De grenzen tussen stad en platteland zijn reeds lang vervaagd. De grenzen van een stad zijn dan ook steeds moeilijker te bepalen, ze vallen in geen geval samen met de huidige gemeentegrenzen van een stad. Omdat het structuurplan de stad vanuit ruimtelijk oogpunt wil benaderen kiest ze ervoor om te werken met een ruimtelijk begrip met een beleidsmatige betekenis: de stedelijke gebieden. Stedelijke gebieden kunnen omschreven worden als dicht bebouwde gebieden met een grote interne samenhang en waar het wenselijk is een bijkomend aanbod







aan woningen en bedrijventerreinen te voorzien.

In veel gevallen zullen deze stedelijke gebieden kleiner zijn dan de gemeentegrenzen van een gemeente die stad heet, in andere gevallen zullen deze stedelijke gebieden verder reiken dan de centrumgemeente van de stad. Het structuurplan wil de stedelijke gebieden versterken. Zoals in de Vlaamse Ruit moeten wonen en werken waar mogelijk weer samengaan in de stedelijke gebieden.

## Naar een trendbreuk

In Vlaanderen staan er ongeveer 2,2 miljoen woningen (huizen, appartementen, studio's,...). Uit de prognose

blijkt dat er in de periode 1992-2007 nog ongeveer 400.000 woningen moeten bijkomen. Dat zijn er 18% meer dan in 1991. Nog eens 300.000 wooneenheden zijn aan renovatie toe zijn. Volgens verwachting zal de behoefte aan nieuwe en te renoveren woningen jaar na jaar afnemen.

Om de verstedelijking van het platteland tegen te gaan en om de dorpskernen en vooral de stedelijke gebieden nieuw leven in te blazen, kiest het structuurplan ervoor om minimum 60% van de nieuwe woongelegenheden (huizen, appartementen, studio's,...) in het stedelijk gebied te concentreren. In de woonkernen buiten de stedelijke gebieden is plaats voor 40% van de nieuwbouw. Vooral de beter uitgeruste dorpskernen kunnen die groei opvangen.

De verdeling 60-40 is een beleidskeuze en vindt haar oorsprong in het totale bestaande aandeel van woongelegenheden in stedelijke gebieden. Het aandeel van de woongelegenheden in de stedelijke gebieden is steeds gedaald. In 1991 bevond zich nog ca. 60% van de woongelegenheden in de gemeenten die geheel of gedeeltelijk tot het stedelijk gebied behoren. Door deze 60% voortaan als minimumpercentage voor bijkomende woongelegenheden in stedelijke gebieden te nemen, wordt beoogd de dalende trend in het aandeel van wonen in stedelijke gebieden te stoppen. Op die manier wordt dus ook een trendbreuk gerealiseerd. Nog minder woningen buiten de stedelijke gebieden bouwen en de verhouding bijvoorbeeld op 70-30 brengen, was niet haal-

Om de verstedelijking van het platteland tegen te gaan en om de dorpskernen en vooral de stedelijke gebieden nieuw leven in te blazen, kiest het structuurplan ervoor om minimum 60% van de nieuwe woongelegenheden (huizen, appartementen, studio's,...) in het stedelijk gebied te concentreren. In de woonkernen buiten de stedelijke gebieden is plaats voor 40% van de nieuwbouw.



baar. De bestaande plannen van aanleg bevatten namelijk nog zeer veel mogelijkheden om buiten de stedelijke gebieden te bouwen. Voor Vlaanderen is het al een hele uitdaging om de bestaande 60-40 verhouding op peil te houden.

Deze trendbreuk mag echter niet alleen afgedwongen worden met minimum- en maximumpercentages. De stedelijke gebieden moeten ook en vooral weer aantrekkelijk worden gemaakt zodat meer mensen opnieuw vanzelf voor wonen in de stedelijke gebieden gaan kiezen.

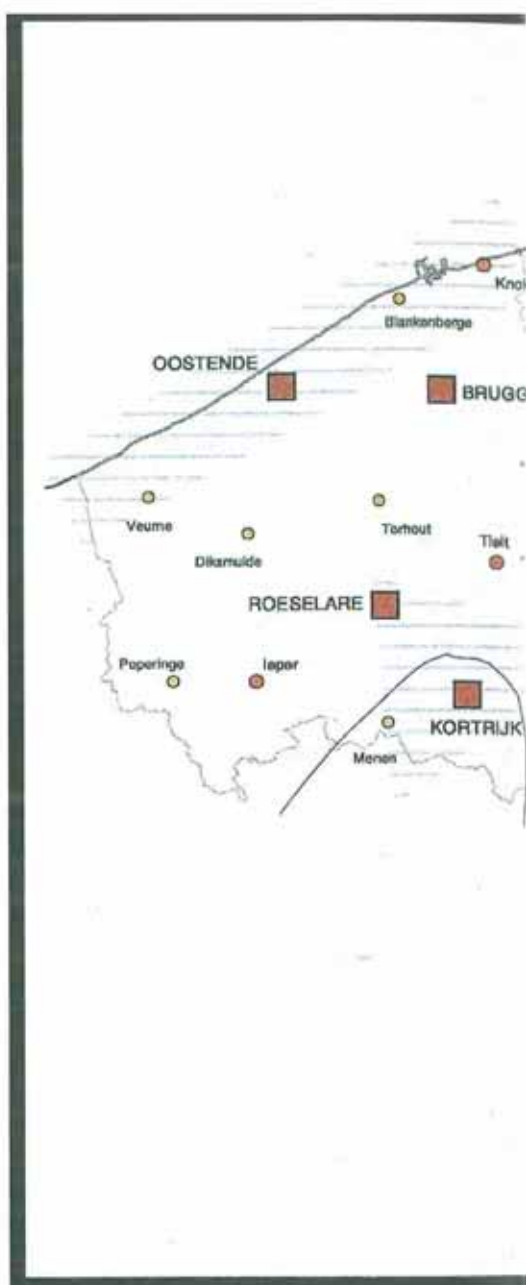
## Aantrekkelijk voor jonge gezinnen

Door de stedelijke gebieden aantrekkelijker te maken, springt het structuurplan in elk geval zuiniger om met de ruimte. Een sterkere concentratie van wonen en werken spaart de open ruimte. Concentratie drukt de kosten voor nutsvoorzieningen (kabel, rioleering, ...) en dienstverlening (huisvuilophaling, post, ...). In de stedelijke gebieden kunnen mensen ook gemakkelijker de auto aan de kant laten. Andere vormen van mobiliteit (fietsen, lopen, openbaar vervoer) moeten er dan ook meer kansen krijgen. Het terugdringen van het auto-

verkeer verhoogt dan weer de leefbaarheid, de veiligheid en de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden.

Het structuurplan wil de stedelijke gebieden nieuw leven inblazen. In het stedelijk gebied moeten meer woningen komen. De kwaliteit van de woonomgeving moet verbeteren, onder meer door in voldoende buitenruimte (privé en publiek) te voorzien. Ook de herwaardering van de openbare ruimte is essentieel voor de stedelijke vernieuwing. Er moet ook meer groen in en rond de stedelijke gebieden komen. Bestaande parken en natuurelementen moeten worden bewaard. Waar het kan moet er ruimte voor speelbossen en parken worden gemaakt. Zo'n pakket van maatregelen voor een opgefriste openbare ruimte maakt de stedelijke gebieden weer aantrekkelijk voor jonge gezinnen. Die zoeken voldoende grote woningen, betaalbaar en met een gemakkelijke toegang tot tuin of park. De omgeving moet verkeersveilig en toch goed bereikbaar zijn.

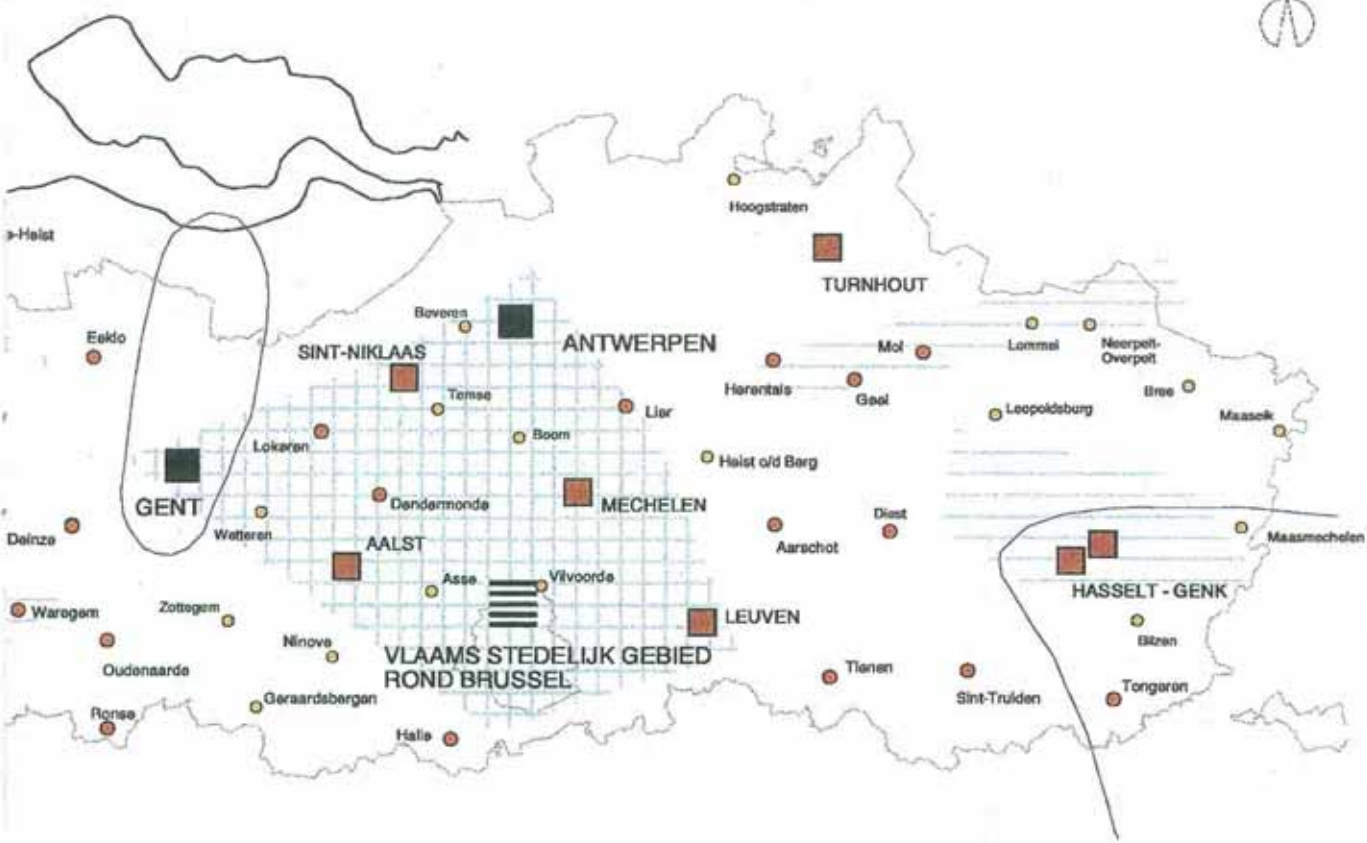
Het structuurplan steunt de stedelijke gebieden in hun poging om jonge gezinnen met kinderen aan te trekken. Maar armere en sociaal zwakkere groepen mogen daar niet het slachtoffer van worden. Om deze sociale verdringing tegen te gaan, is er nood aan voldoende betaalbare en kwalitatieve huurwoningen.



## Creatieve vernieuwing

Om de mogelijkheden van de stedelijke gebieden beter te benutten, moeten die creatief worden vernieuwd. Verstandig hergebruik van bestaande kazernegebouwen, niet langer gebruikte spoorweggronden of leegstaande fabrieksgebouwen kan het





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

**Selectie Stedelijke gebieden en stedelijke netwerken**

woningaanbod van een moderne stad versterken. Uitbreiding van de woningvoorraad moet in de stedelijke gebieden en woonkernen met deze vorm van inbreiding gepaard gaan. Maar het is ook de bedoeling om meer werkplaatsen in de stedelijke gebieden te concentreren. Ook daarvoor is er een coherente overheidsvisie nodig (zie: Werken in de knooppunten, blz. 32). Weloverwogen strategische

projecten kunnen als voorbeelden dienen voor de reconversie van terreinen en gebouwen in stedelijke gebieden. Zowel woningen als bedrijfsgebouwen kunnen daarvan het resultaat zijn.

Het structuurplan wil het winkelen in de centra van de stedelijke gebieden bevorderen. De lintbebouwing van kleinhandelszaken aan de rand van de stedelijke gebieden past niet in die vi-

sie. De linten mogen niet langer worden. Buiten de kernen is er ook geen plaats meer voor nieuwe, geïsoleerde kleinhandel. Kleinhandel hoort immers in stedelijke gebieden en economische knooppunten thuis. Ze moeten bereikbaar zijn, ook met het openbaar vervoer, en mogen de leefbaarheid van de omgeving niet aantasten.

**Openbare ruimte**

De herwaardering van de openbare ruimte is essentieel voor de stedelijke vernieuwing.





## Selectie en afbakening

Om een ruimtelijk beleid te kunnen voeren, specifiek gericht op de stedelijke gebieden, moeten de stedelijke gebieden worden omschreven. Ze moeten worden aangeduid en er moet een lijn worden getrokken om aan te duiden waar de grenzen van het stedelijk gebied liggen. Deze grenzen zullen niet samenvallen met gemeentegrenzen. Gemeentegrenzen zijn administratieve grenzen, de grenzen van een stedelijk gebied moeten ruimtelijke grenzen zijn (bv. een spoorlijn, een autoweg, een woonkern,...).

Het structuurplan selecteert groot-, regionaal- en kleinstedelijke gebieden. De afbakening van deze stedelijke gebieden zal geregeld worden in uitvoeringsplannen. Eind 1997 zijn de eerste opdrachten gegeven voor de afbakening van een aantal stedelijke gebieden. Deze afbakening gebeurt in overleg met de betrokken gemeenten.

Op de kaart op pagina 25 zijn de verschillende stedelijke gebieden en stedelijke netwerken weergegeven. De groot- en regionaalstedelijke gebieden zullen bij de concrete afbakening ook delen van aangrenzende gemeenten

omvatten. Het grootstedelijk gebied Gent bv. zal delen van de gemeenten Evergem, De Pinte, Destelbergen, Gent, Melle en Merelbeke bevatten. De kleinstedelijke gebieden daarentegen hebben enkel betrekking op delen van de geselecteerde gemeente.

Om een ruimtelijk beleid te kunnen voeren, specifiek gericht op de stedelijke gebieden, moet er een lijn worden getrokken om aan te duiden waar de grenzen van het stedelijk gebied liggen.

## Buitengebied

**I**n het buitengebied domineert de open niet-bebouwde ruimte (landbouw, bos, natuur). Daarnaast wordt er ook gewoond en gewerkt.

# Het buitengebied

## Spiegelbeeld van stedelijke gebieden

Al zijn de grenzen tussen stad en platteland zijn vervaagd, er blijven grote verschillen in beeld en karakter. Buiten de stedelijke gebieden domineert de open, niet bebouwde ruimte (landbouw, bos, natuur). Daarnaast wordt er ook gewoond en gewerkt. Grote gebieden van aaneengesloten open ruimte komen vooral aan de rand van Vlaanderen voor: van de kust over het Meetjesland en het Krekengebied over de Scheldepolders, de Kempen tot de Maasvlakte. Vandaar gaat het terug over Haspengouw, het Hageland, het Pajottenland, de Vlaamse Ardennen en de Westhoek tot de West-Vlaamse polders.

Het structuurplan kiest evenals bij stedelijke gebieden voor een beleidsmatige en ruimtelijke benadering van de ruimte buiten de stedelijke gebieden. Het structuurplan geeft deze ruimte een naam : het buitengebied.

Het structuurplan kiest voor een duurzame ontwikkeling van het buitengebied. Zo vrijwaart het de open ruimte maximaal. De kenmerken van het buitengebied worden waar mogelijk versterkt. Het structuurplan wil zo de toekomst van de landbouw waarborgen. De overheid garandeert de landbouw het behoud van het bestaande areaal. Maar dan moeten wonen en werken wel in de kernen worden geconcentreerd. Behalve voor de economische overleving van de Vlaamse landbouw is dat ook van belang voor de vrijwaring van de open ruimte en de natuur. Landbouw en natuur zijn immers de belangrijkste hoeders van de open ruimte.

Het structuurplan wil dat de natuurgebieden en de bossen van Vlaanderen groeien, want bv. in een verstedelijkt gebied is de behoefte aan groen groot. Het wil de verbinding tussen de groengebieden versterken. In veel gevallen gaan natuur en recreatie hand in hand. In andere gevallen kunnen landbouw en natuur samengaan. Waar mogelijk streeft het structuurplan naar deze vormen van verweving.

## Wonen en werken in de kernen

Door wonen en werken in de daartoe best uitgeruste kernen van het buitengebied te concentreren, spaart het structuurplan de open ruimte en versterkt het de kernen zelf. Het stopt de verdere groei van de linten en de toename van de verspreide bebouwing. Dat is een besparing voor de overheid, want de linten en de verspreide bebouwing jagen, bijvoorbeeld, de kosten van waterzuivering en openbaar vervoer de hoogte in en vergroten de onveiligheid op onze wegen. Een concentratie van wonen en werken gaat de teloorgang van het Vlaamse landschap tegen en biedt mogelijkheden om de herkenbaarheid ervan te vergroten.

Veertig procent van de woningen kan in de (best uitgeruste) kernen van het buitengebied worden gebouwd. Daarvoor is er voldoende ruimte in de woongebieden op de huidige plannen. Niet gebruikte gebouwen (scholen, bedrijfsgebouwen, ..) in de dorpskernen kunnen als woning worden ingericht. Nieuwe gronden worden zuinig en mondjesmaat in gebruik genomen. De kernen van het buitengebied gaan er in de visie van het structuurplan kwalitatief op vooruit. Maar dan moeten ze hun eigen karakteristieken maximaal uitspelen: rust, stilte, dorpsleven en verkeersleefbaarheid.

Landbouw en natuur zijn de belangrijkste hoeders van de open ruimte. Waar mogelijk streeft het structuurplan naar verweving. Ook in de kernen van het buitengebied kiest het structuurplan voor verweving. Daar worden wonen en werken zoveel mogelijk gecombineerd.





Net zoals in de steden moet de overheid ook hier sociale verdringing tegengaan.

## De open ruimte beschermen

Ook in de kernen van het buitengebied kiest het structuurplan voor verweving. Daar worden wonen en werken dus zoveel mogelijk gecombineerd. Als er behoefte is aan bijkomende ruimte voor serviceflats, sportinfrastructuur, kleinhandel of andere vormen van lokale economie, dan is het hoofddorp daarvoor de meest aangewezen plek. Economische activiteiten die met de landbouw te maken hebben, of andere bedrijven die best niet verweven worden met het wonen in de woonkern, kunnen op het lokaal bedrijventerrein terecht. Dat sluit nauw aan bij het hoofddorp. De realisatie van een lokaal bedrijventerrein is een opdracht voor de gemeente.

Het structuurplan brengt de sterk verstedelijkte delen van het buitengebied onder in een aparte categorie: de zogeheten bebouwde perifere landschappen. Het gaat om de gemeenten ten noordoosten van Antwerpen (Brasschaat, Kapellen, Schilde, Schoten,...), ten oosten van Mechelen (Bonheiden, Keerbergen) of ten zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(Sint-Genesius-Rode, Overijse en Hoeilaart). De aanpak voor deze gebieden wijkt niet zo sterk af van die voor het hele buitengebied. Het structuurplan wil ook hier de onbebouwde ruimte beschermen, de overgebleven landbouw kansen geven en wonen en werken maximaal combineren.

## Ruimte voor landbouw

De landbouw levert niet alleen een belangrijke bijdrage aan de Vlaamse economie en werkgelegenheid. Hij is ook de grootste ruimtegebruiker in Vlaanderen en de belangrijkste hoeder van de open ruimte. Het structuurplan stelt de afbakening van de gebieden voor beroepslandbouw in het vooruitzicht. Op die manier wordt de landbouwstructuur versterkt. Het structuurplan wil zo ook de oprukkende verkavelingen afremmen. Die vormen op langere termijn een bedreiging voor de sector. Tegelijk worden ook de natuurgebieden en de verwevingsgebieden tussen landbouw en natuur afgebakend. In verwevingsgebieden is er plaats voor landbouw én natuur.

Het structuurplan verdeelt het landbouwareaal niet volgens de teelten. Dat is niet zinvol vanuit het oogpunt van de landbouw en ook niet

vanuit dat van de ruimtelijke ordening. Het structuurplan maakt wel een indeling volgens de bebouwing. De Vlaamse overheid bakent bouwvrije zones af. Dat zijn samenhangende zones voor grondgebonden landbouw, waarin geen bedrijfszetels zijn gevestigd. Zo wil ze beletten dat agrarische gebouwen te veel over het land worden verspreid en de kwaliteit van het landschap schaden. Door deze afbakening spaart het structuurplan goede landbouwgrond en helpt het de toekomst van de landbouw veilig te stellen.

Bestaande agrarische bedrijven kunnen uitbreiden en nieuwe bedrijven kunnen zich inplanten in de voor landbouw afgebakende gebieden. Alleen in bouwvrije zones en in verwevingsgebieden tussen natuur en landbouw kan dat niet. Op lokale bedrijventerreinen is er plaats voor kleinschalige ondernemingen die leveren aan of afnemen van de landbouwsector. Het gaat om, bijvoorbeeld, kleinschalige mestverwerking of een lokaal bedrijf dat verse producten verpakt. Grotere bedrijven die voor en van de landbouw leven, kunnen op regionale bedrijventerreinen terecht. Het betreft onder meer meststoffen- en vleeswarenfabrieken, grootschalige mestverwerking of groothandelsmarkten.

## Bossen

Het structuurplan wil dat Vlaanderen ruimte maakt voor nieuwe bossen.





In overleg met de landbouwadministratie wil de Vlaamse overheid agrarische bedrijvenzones afbakenen. Zo wil ze de concentratie van nieuwe grondloze bedrijven beter begeleiden en een mogelijke wildgroei voorkomen.

## Meer natuur en meer bos

Het structuurplan wil een ruimtelijke bijdrage leveren om de natuur in Vlaanderen te beschermen en te ontwikkelen. Dat gebeurt in de eerste plaats door de niet-bebouwde ruimte maximaal te vrijwaren. De bestaande

ecotopen moeten blijven bestaan, verder worden ontwikkeld en meer op elkaar aansluiten.

Het beleid richt zich op de grote beek- en riviervalleien en de grote natuur- en boscomplexen. Het structuurplan wil de verbanden tussen de waterlopen, hun bijrivieren en hun omgeving herstellen. Kunstmatige barrières moeten worden vermeden of opgeruimd, de natuurlijke oevers moeten worden bewaard of hersteld, overwelvingen worden niet aangebracht of worden verwijderd.

De bestaande bossen zijn aan herwaardering toe. Vele zijn verminkt door weekendhuisjes of aangetast door an-

dere bebouwing die er niet thuishoort. Of ze lijden onder een te zware recreatiedruk. Het structuurplan wil dat Vlaanderen bovendien ruimte maakt voor nieuwe bossen. Die sluiten het beste aan bij bestaande bossen. Ze kunnen ook dienen als buffers of als natuurverbindingsgebied. Stadsrandbossen maken de stedelijke omgeving groener en aantrekkelijker.

Het structuurplan volgt voor de natuur de filosofie en de terminologie van het decreet Natuurbehoud (dd. 8/10/97). Het onderscheidt grote eenheden natuur (Gen), grote eenheden natuur in ontwikkeling (Geno), natuurverbindingsgebieden en natuurverwevings-

Het structuurplan onderscheidt grote eenheden (Gen), grote eenheden natuur in ontwikkeling (Geno), natuurverbindingsgebieden en natuurverwevingsgebieden.





gebieden. Het structuurplan wil een bijdrage leveren om natuur en bos op een kwalitatief hoogstaande manier te ontwikkelen.

Maar niet alleen de beek- en riviervalleien of de grote natuur- en boscomplexen hebben waarde. Ook minder grote of minder opvallende natuurelementen zijn van belang. Kleine biotopen in een stedelijke omgeving of kleine landschapselementen in een landbouwgebied (holle wegen, houtkanten, poelen, rietkragen, bomerijen,...) zijn daarvan goede voorbeelden. Het versterken van deze kleine maar waardevolle natuurelementen is een opdracht van de lokale overheid.

## Andere functies

Het structuurplan werkt op basis van haar principes en uitgangspunten ook criteria uit voor de overige gebruikers van de ruimte in het buitengebied. De bestaande voorzieningen inzake toerisme en recreatie bv. moet beter benut worden. Nieuwe grootschalige voorzieningen met een sterke dynamiek kunnen wel in stedelijke gebieden, maar niet in het buitengebied. Ook nieuwe recreatieve infrastructuur met een sterke impact op de omgeving kan slechts onder strikte voorwaarden in het buitengebied geduld worden.

Installaties voor afvalbeheer, waterzuivering en -winning, of de ontginning van delfstoffen, hebben vaak veel ruimte nodig. Ze kunnen daarom vaak enkel in het buitengebied gesitueerd worden. Door bv. maximaal gebruik te maken van bedrijventerreinen, te streven naar ruimtelijke inpassing in de omgeving of aandacht te schenken aan een kwalitatieve nabestemming, wil het structuurplan het buitengebied evenwel minimaal belasten.

## Landbouw

Het structuurplan stelt de afbakening van de gebieden voor beroepslandbouw in het vooruitzicht. Op die manier wordt de landbouwstructuur versterkt.

## De gebieden voor economische activiteiten

**E**conomische

knooppunten en poorten vormen samen de gebieden voor economische activiteiten. Economische knooppunten zijn de stedelijke gebieden, de strook langs het Albertkanaal en een aantal gemeenten die men specifieke economische knooppunten kan noemen. De poorten zijn de zeehavens, de internationale logistieke parken, de luchthaven van Zaventem en het station voor de hogesnelheidstrein in Antwerpen.

## De gebieden voor economische activiteiten

### Werken in de knooppunten

Het structuurplan streeft er naar om de verdere verspreiding van de werkgelegenheid tegen te gaan - dat streven loopt mooi parallel met de keuze om de verspreiding van het wonen tegen te gaan. De Vlaamse overheid wil de economische activiteiten concentreren in economische knooppunten en in poorten. Dat zijn die plaatsen waar op dit moment de economische activiteiten geconcentreerd zijn. Het zijn de stedelijke gebieden, de strook langs het Albertkanaal (het economisch netwerk Albertkanaal) en een aantal gemeenten die men specifieke economische knooppunten kan noemen. De poorten zijn de zeehavens (Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende), de internationale logistieke parken (voor een snelle afwikkeling via water-, weg- en spoor), de luchthaven van Zaventem en het station voor de hogesnelheidstrein (HST) in Antwerpen. Op bovenstaande kaart zijn alle economische knooppunten aangeduid.

Voor de gemeenten die niet als economisch knooppunt geselecteerd zijn garandeert het structuurplan de mogelijke ontwikkeling van bestaande kleine bedrijven. Dat kan door uitbreiding van de bestaande vestiging waar dat ruimtelijk kan. Is dat niet mogelijk, dan kan een lokaal bedrijven-

terrein een oplossing bieden. Een lokaal bedrijventerrein kan tot vijf hectare groot zijn. Het sluit aan bij een hoofddorp of een bestaand bedrijventerrein. Er is geen plaats voor winkels.

In een open economie zijn de poorten de motor van de ontwikkeling. Zij zijn door een dicht net van pijplijnen en auto-, spoor- en waterwegen met de buurlanden verbonden. De poorten kunnen hoogwaardige internationale investeringen aantrekken. Het structuurplan wil hun internationale mogelijkheden maximaal uitspelen.

Het structuurplan wil bijkomende bedrijventerreinen mogelijk maken. Dat is nodig om nieuwe ondernemingen voldoende ontwikkelingskansen te geven, bestaande vestigingen te laten uitbreiden en nog andere bedrijven te herlokalisieren.

Om ook hier verdere uitzwerming te voorkomen, vertrekt de Vlaamse overheid van een aanbodbeleid. Ze selecteert de economische knooppunten en bepaalt de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen.

### Bedrijventerreinen

Het structuurplan legt de concentratie van economische activiteiten in economische knooppunten ook vast in cijfers.

### Poorten

De poorten zijn de motor voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen.





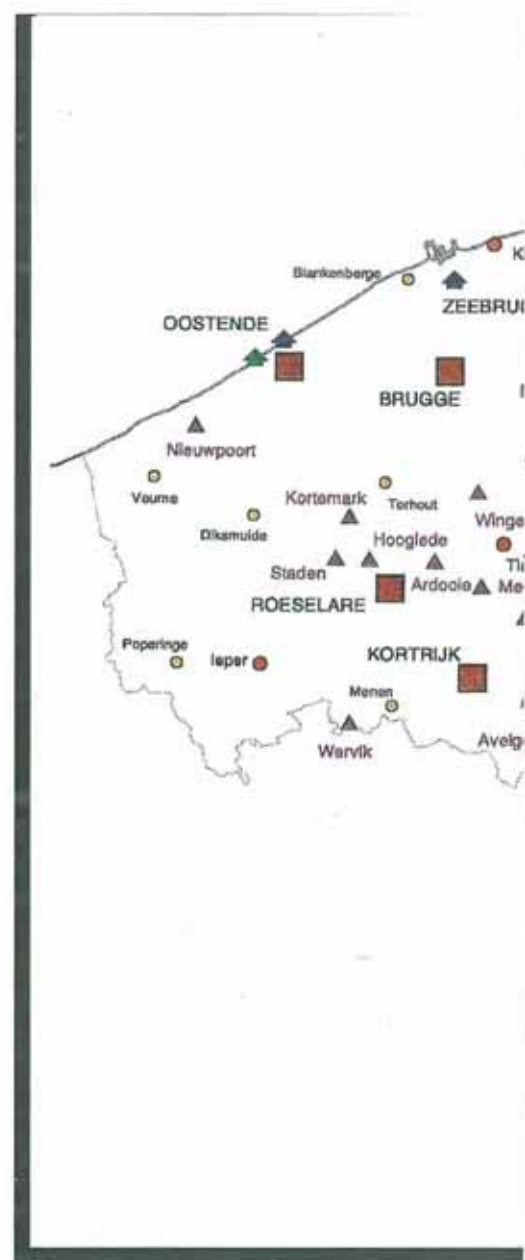
Tussen 80 en 85% van de nieuwe bedrijventerreinen komt in de economische knooppunten, 15 à 20% op lokale bedrijventerreinen buiten de economische knooppunten.

Het structuurplan kiest voor een sterkere differentiatie van bedrijventerreinen. Het maakt een onderscheid tussen lokale, en regionale bedrijventerreinen. Sommige regionale terreinen staan open voor verschillende activiteiten, andere zijn gespecialiseerd (wetenschapsparken, kleinhandelszones, kantoor- en dienstzones, bedrijvenzones voor agro-industrie,...). Niet elke activiteit hoort overal thuis.

De overheid zorgt voor de realisatie van de bedrijventerreinen. Dat heeft zijn voordelen. Door speculatie tegen te gaan, houdt de overheid de gronden betaalbaar voor de ondernemers. Door

voorwaarden (bouwen in meerdere lagen, gemeenschappelijke voorzieningen, verhoogde dichtheid) op te leggen waar dat kan, wordt zuiniger met de ruimte omgesprongen. Een goede lokalisatie verlaagt de milieuhinder voor de omgeving.

Activiteiten die veel vrachtverkeer veroorzaken, moeten op een andere plaats komen dan kantoren. Kantoren horen thuis op een plaats die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, bv. een stationsomgeving. De overheid waakt erover dat grote terreinen voor grote bedrijven worden vrijgehouden en dat nieuwe watergebonden terreinen effectief door watergebonden bedrijven worden bezet. De overheid kan er ook op toezien dat gronden de juiste bezetting houden of ze kan, andersom, op een bij het terrein passende herbestemming aansturen.



Gronden moeten volgens een strikte fasering worden aangesneden en moeten, eens ontwikkeld, ook daadwerkelijk beschikbaar zijn.

Het structuurplan streeft er naar om de verdere verspreiding van de werkgelentheid tegen te gaan - dat streven loopt mooi parallel met de keuze om de verspreiding van het wonen tegen te gaan.



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

Selectie economische knooppunten en econmisch netwerk

## Nieuwe bedrijventerreinen

Tussen 80 en 85% van de nieuwe bedrijventerreinen komt in de economische knooppunten, 15 à 20% op lokale bedrijventerreinen buiten de economische knooppunten.



## Lijninfrastructuur

**L**ijninfrastructuur is het geheel van verkeersinfrastructuur en haar omgeving bedoeld voor verkeer en vervoer van mensen, goederen en berichten. Het omvat autowegen, waterwegen, spoorwegen, luchthavens, pijpleidingen, elektriciteitsleidingen en infrastructuur ten behoeve van telecommunicatie.

# De lijninfrastructuur

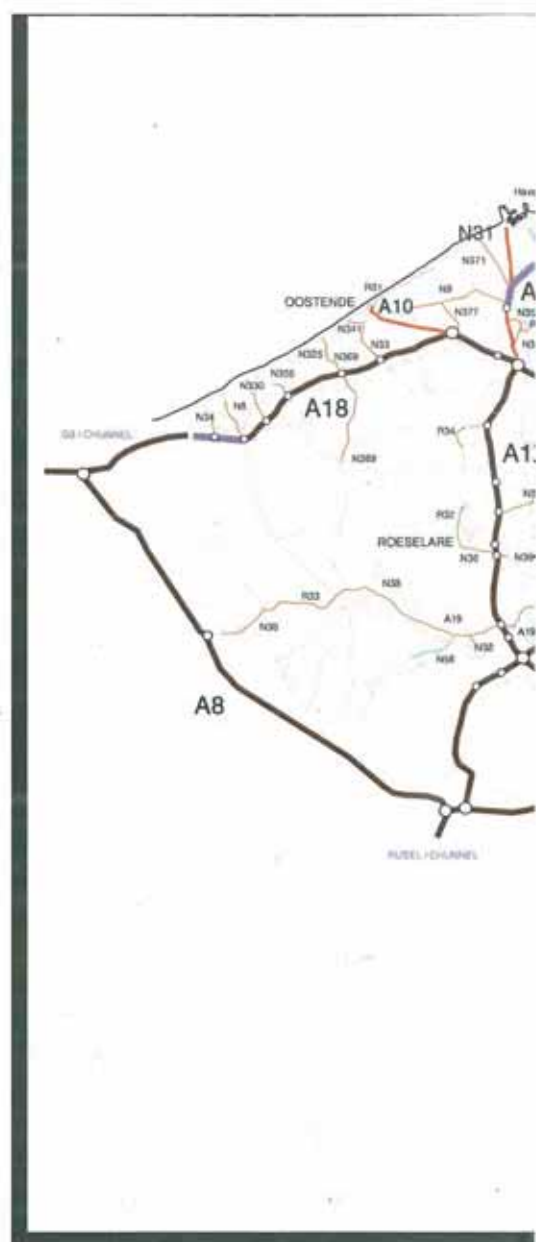
## Een duurzame mobiliteit

Onder meer het bedrijfsleven dringt er hoe langer hoe meer op aan om de bereikbaarheid van vooral de grote havens en de economische knooppunten te garanderen, en niet alleen voor de (vracht-)wag en. De bestaande autowegen kunnen de verwachte groei onmogelijk verwerken. Maar in het dichtbebouwde Vlaanderen is er nog maar

weinig ruimte voor nieuwe autowegen - niemand wil er trouwens één in zijn achtertuin. Bovendien hebben autowegen ongewenste ruimtelijke neveneffecten. Meer wegen leiden doorgaans tot meer automobilit e en dus tot nog grotere problemen in de spitsuren. Nieuwe autowegen kunnen ook voor een verschuiving van de economische dynamiek zorgen. Zo hollen ze de bestaande concentraties in stedelijke gebieden en de overige economische knooppunten verder uit. En dat is net wat het structuurplan niet wil.

Het structuurplan wil de ruimtelijke basis leggen voor een duurzame mobiliteit. Het komt er op aan om de bestaande infrastructuur maximaal te benutten, alternatieven voor het wegvervoer te bevorderen (openbaar vervoer, binnenvaart, fiets) en zo weinig mogelijk nieuwe verkeersstromen te creëren. Nieuwe locaties moeten op het openbaar vervoernet worden aangesloten. Onze centra moeten bereikbaar zijn. Om de kernen weer leefbaar te maken, moeten ze ook verkeersarm en veilig zijn.

Ook dat vraagt om een bijsturing van onze ruimtelijke ordening. Door wonen en werken beter te concentreren, verhogen de kansen van het collectief vervoer. Het structuurplan pleit voor een herwaardering van het spoorvervoer, zowel voor reizigers als voor goederen. Het zorgt ervoor dat verschillende trajecten van bebouwing



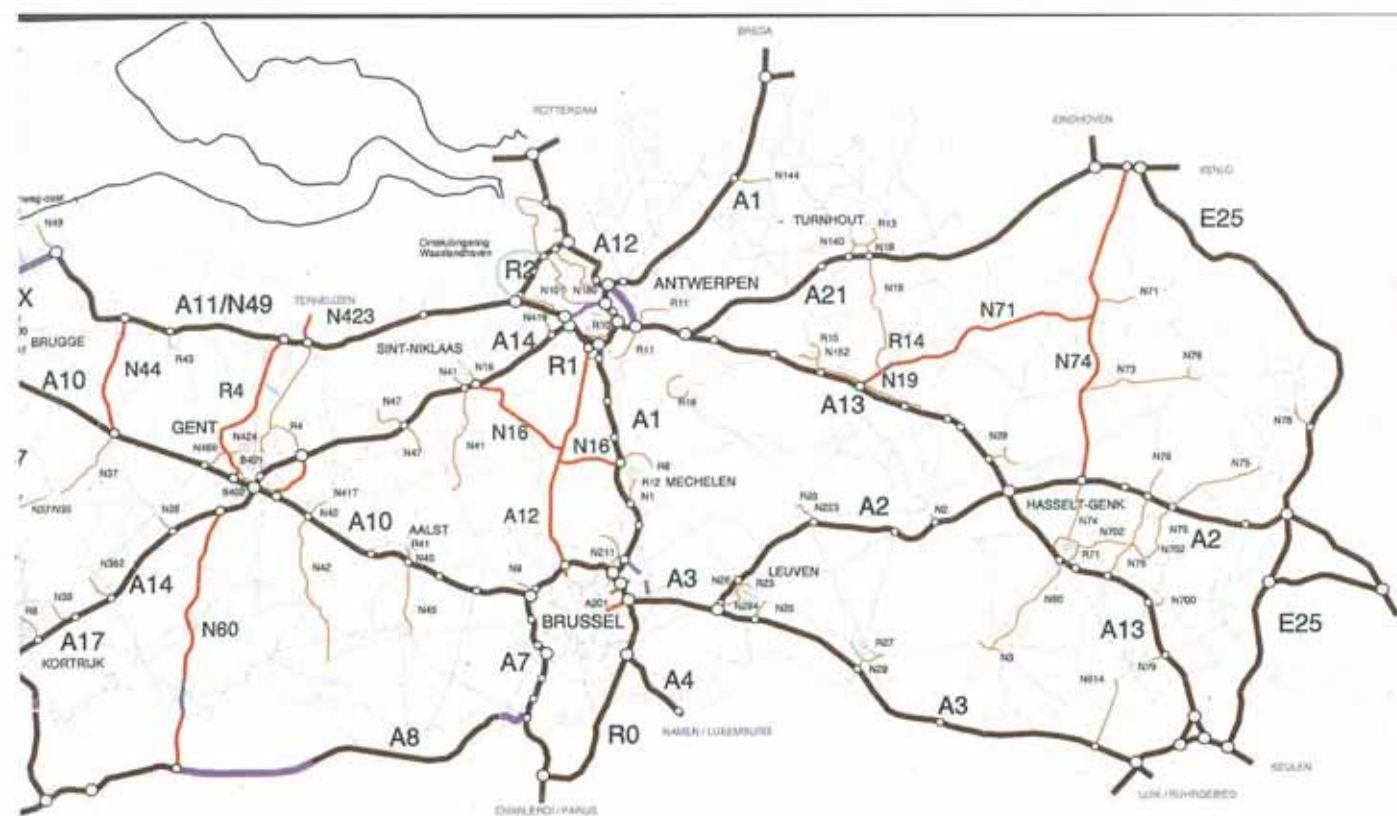
worden gevrijwaard, met het oog op toekomstige spoorverbindingen.

Ruimtelijke concentratie maakt op termijn zelfs een vermindering van het verkeersvolume mogelijk. Daartoe wil het structuurplan de juiste activiteit op de juiste plaats.




Op haar beurt mag de concentratie van wonen en werken in de stedelijke gebieden geen bedreiging vormen voor de bereikbaarheid vormen. Daarom be-

Voor het goederenvervoer moeten alternatieven kansen krijgen. Transport door pijpleidingen en over water- en spoorwegen komt daarvoor in aanmerking.





## 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

### Het hoofd- en primair wegennet in Vlaanderen

pleit het structuurplan de uitbouw van het voorstedelijk openbaar vervoer. Voor Brussel kan dat de ontwikkeling zijn van een gewestelijk expressnet. In Antwerpen zijn er mogelijkheden voor een sneltram in noord-zuid- en in oost-westrichting. Voor Gent is er nog verder onderzoek nodig.

## Een internationaal netwerk

Vlaanderen beschikt over een uitgebreid net van spoor-, water- en auto-wegen. Dat verbindt de belangrijkste stedelijke gebieden in binnen- en buitenland. De Vlaamse Ruit, de stedelijke gebieden en de poorten zijn de knooppunten van dat net. Het structuurplan streeft ernaar om de econo-

mische activiteiten op deze best bereikbare plaatsen te concentreren. Het wil tegelijk de verbindingen tussen de poorten (de zeehavens, Zaventem, internationale logistieke parken, HST-station) en tussen de poorten en hun hinterland garanderen.

Alle soorten verbindingen tussen de poorten en hun achterland moeten worden aangepast aan de noden van de tijd. De wegverbindingen en spoor-

De overheid onderscheidt internationale autosnelwegen (de zogenaamde hoofdwegen), primaire, secundaire en lokale wegen.



en waterverbindingen tussen de Vlaamse zeehavens worden verbeterd. Die havens worden via Schelde en Leie rechtstreeks op de Noord-Franse binnenwateren aangesloten. De IJzeren Rijn is een goederenspoorlijn die de zeehavens met het Duitse Roergebied verbindt. Het structuurplan houdt rekening met een mogelijke ingebruikneming. Ook de luchthaven van Zaventem wordt beter aangesloten op het spoor- en autowegennet.

De hogesnelheidslijn (HSL) met Belgische stopplaatsen in Brussel, Antwerpen en Luik vervolledigt het bestaande internationaal netwerk voor personenverkeer. Het is een aanvulling op de bestaande autowegen en spoorverbindingen tussen de Vlaamse grootstedelijke gebieden en de stedelijke netwerken in de buurlanden (Randstad, Roergebied, Rijn-Mainz, Rijsel-Tourcoing-Roubaix, Parijs en Londen).

Het internationaal verkeersnet wordt niet uitgebreid met bijkomende autowegen. Wel wordt de bestaande wegeninfrastructuur maximaal benut. Desnoods wordt de capaciteit van de bestaande infrastructuur opgedreven. Dat internationaal netwerk zorgt ook in Vlaanderen zelf voor de ontsluiting van de stedelijke gebieden en het stedelijk netwerk de Vlaamse Ruit.

Voor het goederenvervoer moeten alternatieven voor het wegtransport kan-

sen krijgen, ook vanuit ruimtelijk standpunt. Transport door pijpleidingen en over water- en spoorwegen komt daarvoor in aanmerking. Pijpleidingen zijn duurzaam, veilig en goedkoop in onderhoud. Ze tasten het milieu weinig aan. Ze zijn een interessant ondergronds alternatief voor de overbezette bovengrond. Waar nodig moet ook de capaciteit van de waterwegen worden opgetrokken, vooral van het hoofdwaterwegennet. Het goederenvervoer per spoor is ook vanuit ruimtelijk oogpunt een goed alternatief voor het wegtransport. Het neemt minder ruimte in beslag. Het structuurplan bepleit voorts de uitbouw van het zogeheten gecombineerd vervoer. Zo kan eenzelfde vracht eerst over lange afstand per schip of trein worden vervoerd om nadien over korte afstand per vrachtwagen naar de eindbestemming te worden gebracht.

## Een hiërarchie van wegen

Omdat het zowel de bereikbaarheid als de verkeersleefbaarheid en de veiligheid nastreeft, brengt het structuurplan een hiërarchie aan in het wegennet. Een lokale weg is geen autoweg en een autoweg is geen weg voor lokaal verkeer. De overheid onderscheidt internationale autosnelwegen

(de zogenaamde hoofdwegen), primaire, secundaire en lokale wegen.

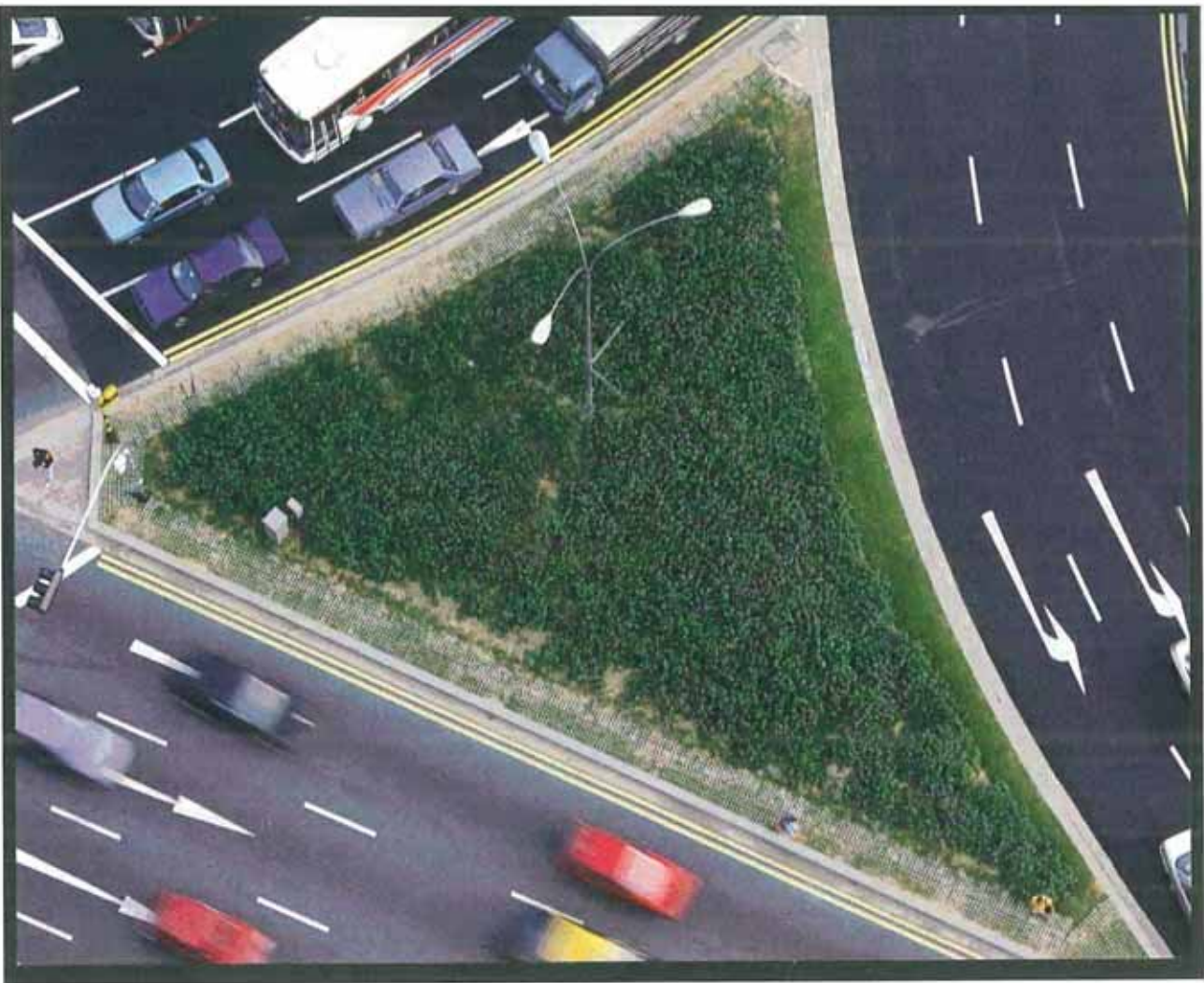
Het *hoofdwegennet* wordt als een volwaardig autosnelwegennet uitgebouwd. Het verwerkt in de eerste plaats het internationaal en het gewestelijk verkeer. Omwille van de doorstroming en de veiligheid wordt het aantal op- en afritten beperkt. Er zijn geen gelijkvloerse kruispunten. In de grootstedelijke gebieden wordt het lokaal verkeer zoveel mogelijk gescheiden van het doorgaand verkeer. Dat kan door de aanleg van parallelbanen en door een beperking van het aantal aansluitingen op het hoofdwegennet. Een vrije zone langs deze autosnelwegen maakt de bundeling met andere vervoersvormen mogelijk. Door, bijvoorbeeld, spoor- en autoweg naast elkaar te leggen, wil het structuurplan zuinig met de ruimte omspringen.

*Primaire wegen* verwerken verkeer op Vlaams niveau. Een eerste categorie van primaire wegen vormt schakels tussen hoofdwegen. Een tweede categorie primaire wegen verzorgen de verbinding tussen een stedelijk gebied of economisch knooppunt en een hoofdweg of een primaire weg van eerste categorie. Primaire wegen worden ingericht met twee keer twee of twee keer één vak in elke rijrichting afhankelijk van hun omgeving en de intensiteit van het verkeer. Voorbeelden zijn stedelijke autosnelwegen van

Meer wegen leiden doorgaans tot meer mobiliteit en dus tot nog grotere problemen in de spitsuren. Het komt er op aan om de bestaande infrastructuur maximaal te benutten, alternatieven voor het wegvervoer te bevorderen en zo weinig mogelijk nieuwe verkeersstromen te creëren.







het type van de Gentse Ringweg (R4) of de verbindingsweg Ninove tot de A10 (N45). De snelheid ligt er lager (100 km/uur) dan op de hoofdwegen. Primaire wegen tellen meer op- en afritten en meer aansluitingen dan de autosnelwegen. Zoals bij de autosnelwegen is er in principe geen rechtstreekse toegang tot privé-terreinen mogelijk. Dikwijls zorgt een parallelweg voor de opvang van het lokaal verkeer.

*Secundaire wegen* geven aansluiting op de primaire wegen en de hoofdwegen. Ze overstijgen het lokale niveau, maar zijn niet van Vlaams belang. In de dorpskernen worden secundaire

wegen als doortochten ingericht: de snelheid is er tot maximum 50km/uur beperkt en er gaat veel aandacht naar de verkeersleefbaarheid en de zwakke weggebruiker. Buiten de dorpskernen worden auto, fietser en voetganger gescheiden. Veel secundaire wegen moeten worden omgebouwd om aan deze criteria te voldoen. Nieuwe secundaire wegen als rondweg rond woonkernen kunnen alleen omwille van de verkeersleefbaarheid worden aangelegd. Deze rondwegen zullen in principe als een autoweg of wegen met gescheiden verkeersafwikkeling worden ontworpen. Secundaire wegen mogen niet tot een toename van het verkeer leiden. Ze mogen evenmin de

taak van een hoofdweg of primaire wegen overnemen. Langs de secundaire wegen mag de lintbebouwing niet toenemen.





h o o f d s t u k 7 .

**D**e ruimteboekhouding is een cijfermatige vertaling van de visie van het structuurplan naar gewestplanbestemmingen. Het structuurplan krijgt hierdoor een zichtbare weerslag in de gewestplannen. De ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten worden gelijktijdig afgewogen. De vertaling naar gewestplanbestemmingen is relevant omdat de gewestplannen in eerste instantie geldig blijven en ze één van de belangrijkste instrumenten zijn voor de uitvoering van het structuurplan.

# Ruimteboekhouding

Volgens de prognoses is er tot 2007 behoefte aan 400.000 bijkomende woongelegenheden (huizen, flats, studio's...). De bestaande gewestplannen voorzien in voldoende *woongebied* om de behoefte tot 2007 op te vangen, zowel in het stedelijk gebied als in de kernen van het buitengebied. De woonoppervlakte op het gewestplan zal in 2007 even groot zijn als in 1994: 227.500 ha.

In de periode 1992-2007 dient er 10.000 ha gereserveerd te zijn voor *bedrijventerreinen*. Het structuurplan voorziet de afbakening van 6.000 ha als bedrijventerrein en 4.000 ha als reserve. De huidige plannen van aanleg bevatten echter nog 3.000 ha niet uitgeruste bedrijventerreinen. Op het gewestplan zal de oppervlakte voor economische bedrijvigheid bijgevolg aangroeien van 55.000 tot 62.000 ha.

Het structuurplan wil tegen 2007 125.000 ha *grote eenheden natuur (Gen)* en *grote eenheden natuur in ontwikkeling (Geno)*. Circa 87.000 ha van de bestaande natuur- en reservaatgebieden zal hierin worden opgenomen. Er moet dus bijkomend nog 38.000 ha op de gewestplannen worden afgebakend. Natuurverwevingsgebieden worden afgebakend bovenop de bestemmingen recreatie, bos, landbouw en andere groene bestemmingen (*bufferzone, groen- en parkgebied*). In

die gebieden wordt een beleid gevoerd om natuur, *bos* en landbouw te verweven.

In 1994 voorzag het gewestplan in 43.000 ha *bos*. Het structuurplan wil op het gewestplan bijkomend 10.000 ha bos afbakenen in bos- en bosuitbreidingsgebied. Dat geeft 53.000 ha bos, waarvan maximaal 40.000 in natuurverwevingsgebied.

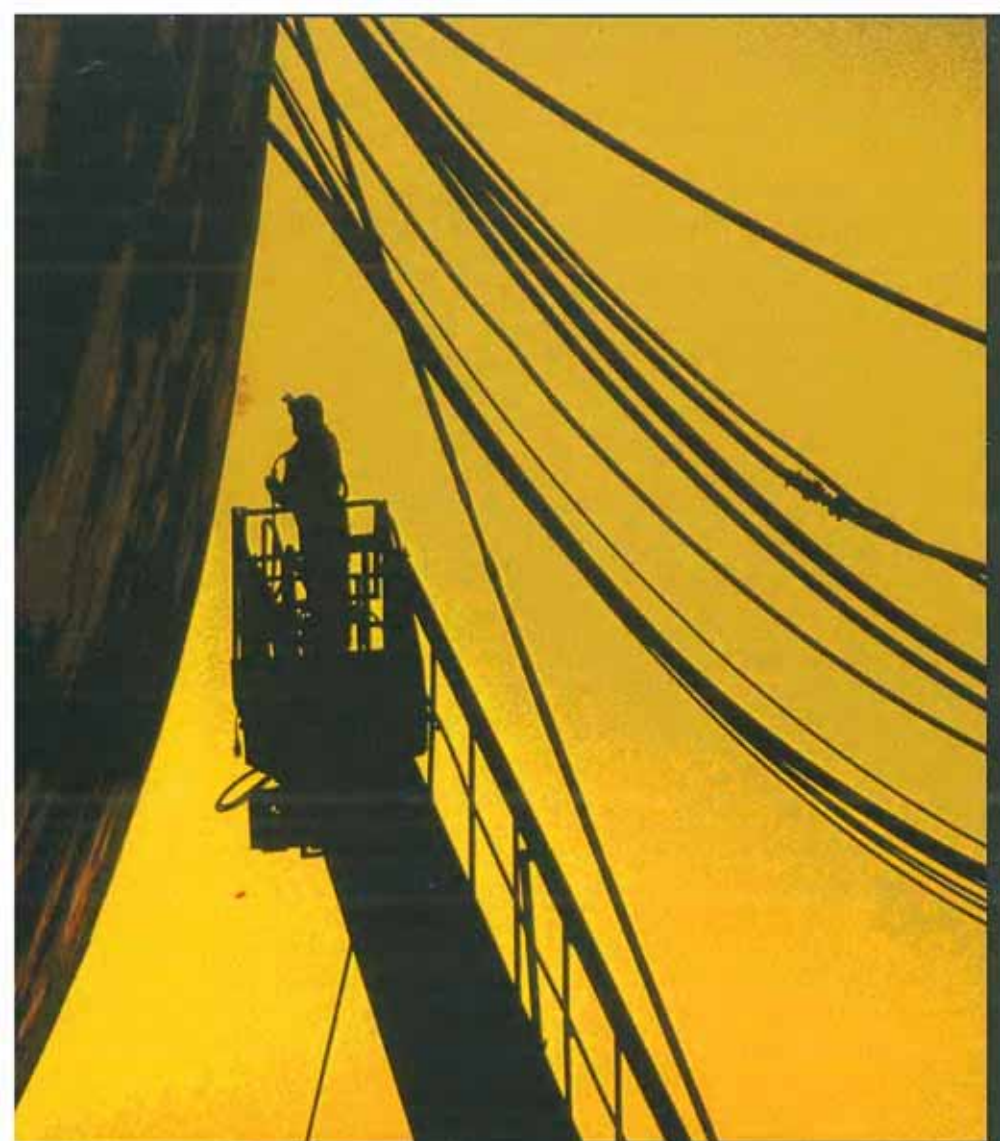
De overige groene bestemmingen (*bufferzone, groen- en parkgebied*) blijven ongewijzigd op 34.000 ha. Daarvan ligt hoogstens 30.000 ha in natuurverwevingsgebied.

In 2007 zullen de uitvoeringsplannen van het structuurplan 750.000 ha *landbouwgrond* tellen. Maximaal 70.000 ha ligt in natuurverwevingsgebied. In 1994 was 806.000 ha als landbouwgrond op het gewestplan ingekleurd.

Het structuurplan voorziet in 1.000 ha bijkomend *recreatiegebied*. Het totaal komt daarmee op 18.500 ha. Daarvan ligt maximaal 10.000 ha in natuurverwevingsgebied.







h o o f d s t u k e .

**S**tructuurplanning is actiegericht, reikt het beleid oplossingen en instrumenten aan. De goedkeuring van een structuurplan is allerm minst een eindpunt. De echte trendbreuk moet op het terrein plaatsvinden. Daar wordt het structuurplan concreet uitgevoerd. Dat gebeurt zowel op Vlaams, provinciaal als gemeentelijk niveau.

Wellicht moet ook worden geëvalueerd of andere maatregelen van de Vlaamse overheid (Vlaam-2, bodemsaneringsdecreet,..) de uitvoering van het structuurplan niet hinderen.

# Op het terrein

## Beleid

Het structuurplan wordt in eerste instantie uitgevoerd via gewestplannen. Een grond- en pandenbeleid dient de trendbreuk in de ruimtelijke ordening helpen realiseren.

## Uitvoering via het bestaande instrumentarium

Het structuurplan wordt in eerste instantie uitgevoerd via bestaande uitvoeringsinstrumenten. De gewestplannen spelen daar een voorname rol in. Bij gewestplanwijzigingen is het structuurplan een dubbel referentiekader. Op basis van het structuurplan beoordeelt de overheid de ruimteaanspraken - de verlanglijstjes van de verschillende maatschappelijke activiteiten. De overheid kan ook zelf het initiatief nemen en de gewestplannen aanpassen aan de principes en beleidsopties van het structuurplan. Zo kunnen de gewestplannen gebruikt worden voor de afbakening van de stedelijke gebieden, de afbakening van de natuurlijke en agrarische structuur, de afbakening van de zeehavengebieden, de localisatie en afbakening van nieuwe regionale bedrijventerreinen, enz...

Andere bestaande instrumenten situeren zich bv. binnen het grond- en pandenbleid van de Vlaamse overheid. Op alle beleidsniveaus moet een doorgedreven grond- en pandenbleid de trendbreuk in de ruimtelijke ordening helpen realiseren. Zo'n beleid laat de overheid toe om op het goede moment de juiste grond de beste en

meest kwaliteitsvolle bestemming te geven. Het moet speculatie en dus overdreven hoge grondprijzen voorkomen. Een grond- en pandenbleid kan de ontwikkeling van betaalbare bedrijventerreinen of een gevarieerd woningaanbod in een hoofdkern van het buitengebied garanderen.

In de steden kan een grond- en pandenbleid aan verwaarloosde of amper gebruikte kazerneterreinen, stationsomgevingen of bedrijventerreinen een andere bestemming geven. Met deze zogeheten strategische stedelijke projecten demonstreert het structuurplan op het terrein dat wonen in de stad kwaliteitsvol en aantrekkelijk kan zijn. Om echt succesvol te zijn moet ook dit grond- en pandenbleid verder worden uitgebreid.

Ook bestaande instrumenten en plannen van bepaalde sectoren kunnen meehelpen om de principes van het structuurplan te helpen realiseren. Landinrichtingsprojecten of mobiliteitsconvenanten zijn hier goede voorbeelden van.

Het structuurplan is ook het kader voor de opmaak van verordeningen. Verordeningen zijn rechtsregels waarin bv. de bindende bepalingen van het structuurplan worden uitgewerkt. Een verordening in verband met de dichtheid van bebouwing kan meehelpen aan het zuinig omspringen

met de ruimte. Een parkeerverordening kan op haar beurt het mobiliteitsprobleem in de stedelijke gebieden mee helpen oplossen.

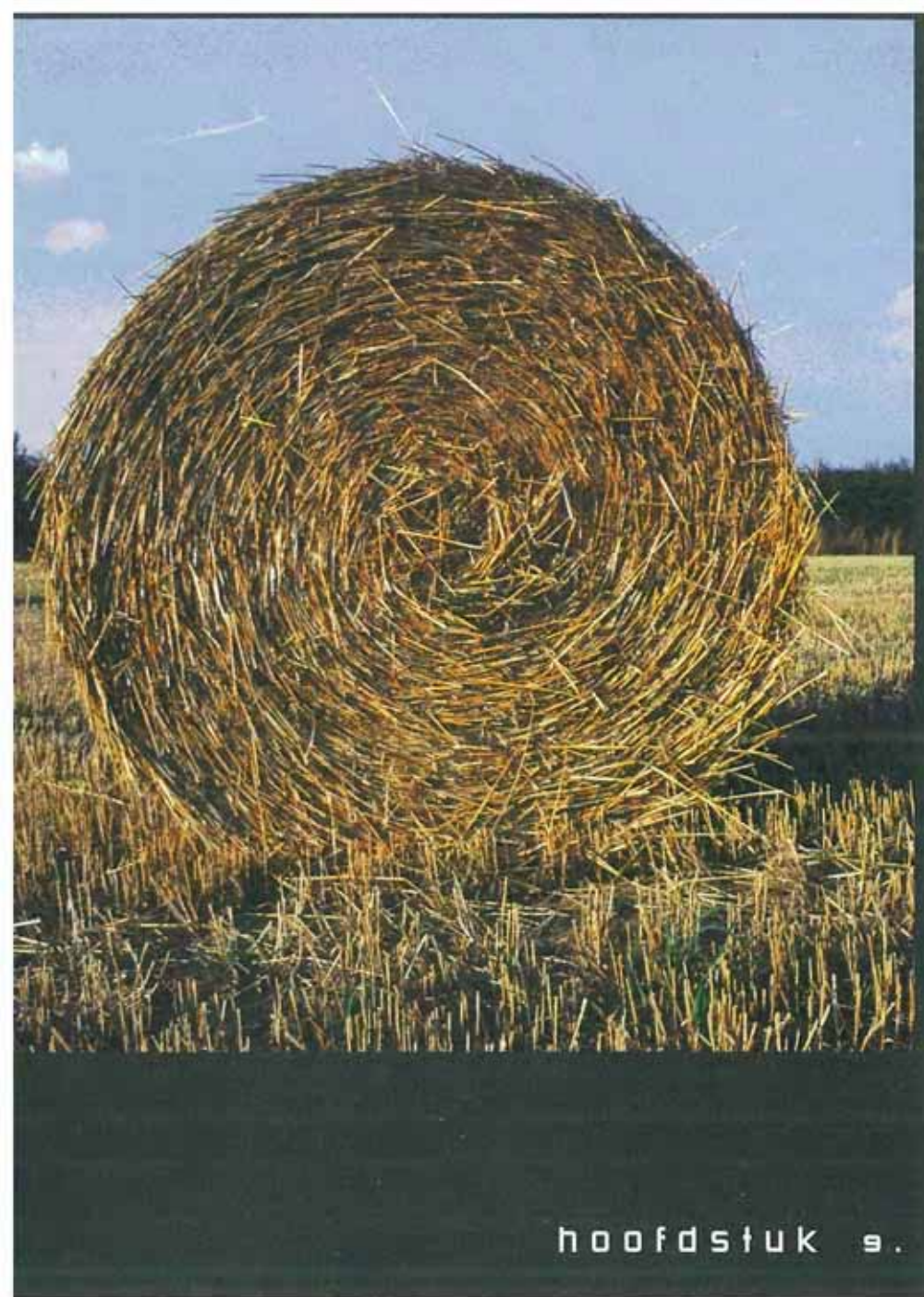
Ook de provincies en de gemeenten (zie hoofdstuk 9) helpen via hun structuur- en uitvoeringsplannen mee om de ruimtelijke visie van het structuurplan Vlaanderen te vertalen op het terrein.

## En via nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen

Alle voorgaande instrumenten vinden hun basis in de bestaande wetgeving. Nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen zullen pas operationeel zijn na de goedkeuring van een vernieuwd algemeen decreet op de ruimtelijke ordening. Dit decreet zal uitdrukkelijk voorzien in ruimtelijke uitvoeringsplannen op drie bestuursniveau's. Nu dient de visie van provinciale plannen in gewestplannen omgezet. Op het gemeentelijke niveau zijn de gemeentelijke plannen van aanleg zolang de vertaling van de gemeentelijke structuurplannen.

Nieuwe ruimtelijke uitvoeringsplannen zullen pas operationeel zijn na de goedkeuring van een vernieuwd algemeen decreet op de ruimtelijke ordening.





h o o f d s t u k 9 .

# Gemeenten en provincies

**H**et gewest, de provincies en de gemeenten werken elk hun structuurplannen en uitvoeringsplannen uit. Ze volgen allemaal hetzelfde driedelige stramien. Eerst beschrijven ze de bestaande toestand en maken ze prognoses. Dan ontwikkelen ze een visie in een gewenste ruimtelijke structuur. Vervolgens zetten ze die visie om in bindende bepalingen.



## Een belangrijke verantwoordelijkheid

Provincies en gemeenten spelen een belangrijke rol in de structuurplanning. Ze maken eigen structuurplannen op. De verantwoordelijke politici werken er aan de opbouw van een maatschappelijk draagvlak voor hun provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk beleid. Omwille van de samenhang van het ruimtelijk beleid kunnen de provinciale en gemeentelijke plannen niet strijdig zijn met de visie van het Vlaams structuurplan.

Structureel overleg tussen gemeente, provincie en gewest moet de samenhang van het ruimtelijk beleid garanderen. Het zorgt voor een vlotte doorstroming van informatie en een permanente toetsing van de planning.

## Mogelijkheden voor een eigen beleid

Provinciale structuurplannen ontwikkelen een visie op het ruimtebeleid dat niet gewestelijk (Vlaams) en niet lokaal (gemeentelijk) is. Waar nodig bouwen ze over de gemeentegrenzen heen aan een samenhangend bovenlokaal ruimtelijk beleid. De provincies bakenen verder onder meer de klein-

stedelijke gebieden af. Ze selecteren de hoofddorpen en de woonkernen van het buitengebied. De provincies leggen de behoefte aan bedrijventerreinen vast voor de kleinstedelijke gebieden en de kleinere economische knooppunten. Of ze selecteren de secundaire wegen.

Met een gemeentelijk structuurplan kunnen de gemeenten een visie op wonen en werken, leefbaarheid en bereikbaarheid of milieu- en natuurbeleid in hun gemeente ontwikkelen. Zo kunnen de gemeenten hun eigen beleid voeren. Een structuurplan is geen middel om projecten te verantwoorden die haaks staan op het provinciaal of Vlaams ruimtelijk beleid. Kwaliteitsvolle gemeentelijke structuurplannen maken eigen keuzes in het ruimtelijk beleid. Ze koppelen die aan de visie van het structuurplan van provincie en gewest.

In een gemeentelijk structuurplan kan de gemeente keuzes maken over het gemeentelijk huisvestingsbeleid. In een gemeentelijk structuurplan worden bv. uitspraken gedaan over de types van woongebieden, het te realiseren woningaanbod (op basis van de prognoses) en de na te streven dichtheden. Verder kan een gemeentelijk structuurplan een visie ontwikkelen en maatregelen nemen inzake het gemeentelijk milieubeleid, het gemeen-

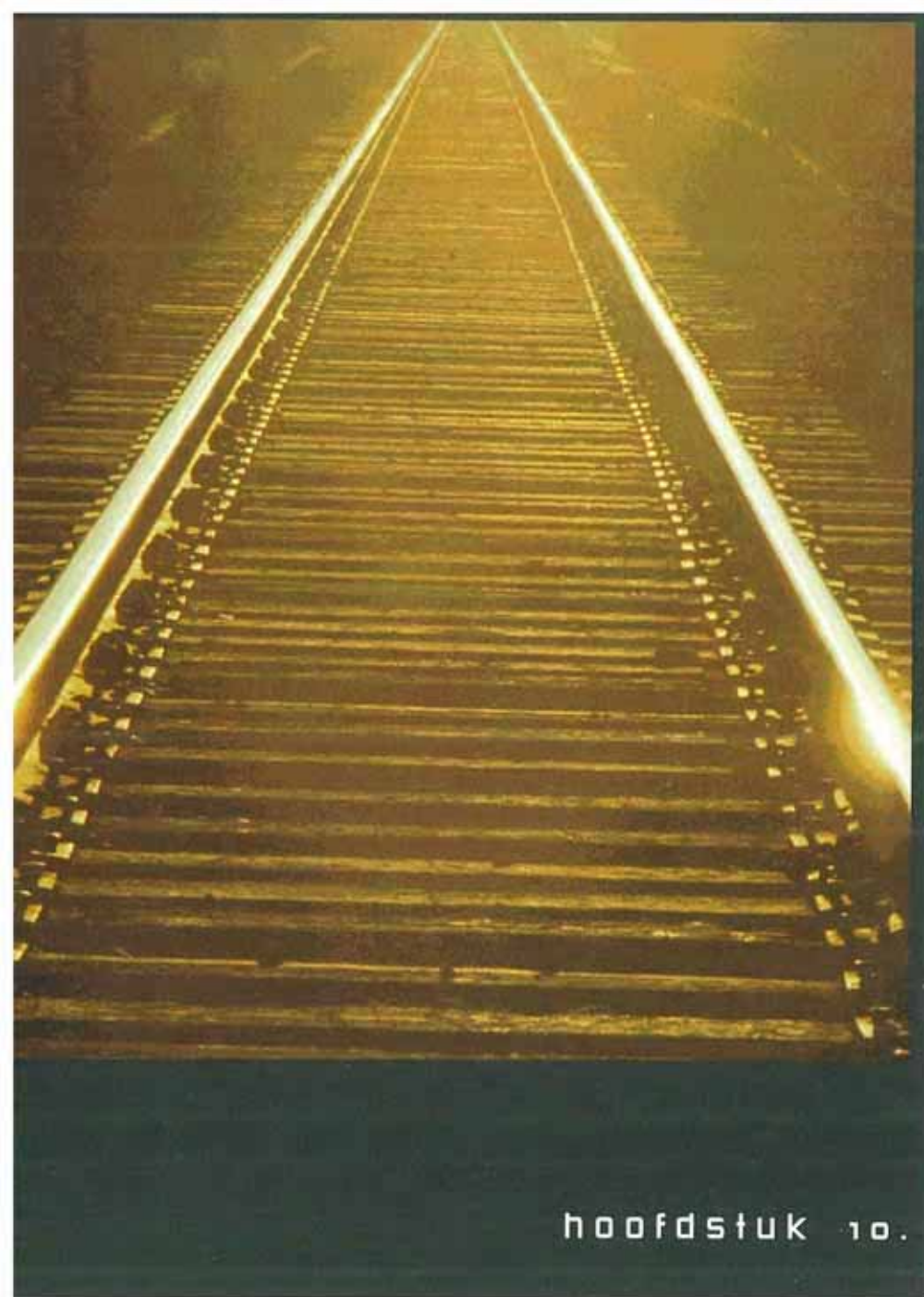
telijk mobiliteitsbeleid, en de lokale economische activiteiten (kleinhandel, (agrarische) bedrijven, zonevreemde bedrijven).

Zelfs wanneer het provinciaal structuurplan nog niet is goedgekeurd, kunnen gemeenten al aan hun eigen structuurplan werken. Desnoods keurt de Vlaamse regering het goed in de plaats van de bestendige deputatie van de betreffende provincie.

## Eigen keuzes maken

Provinciale structuurplannen ontwikkelen een visie op een samenhangend bovenlokaal ruimtelijk beleid. Met een gemeentelijk structuurplan kunnen de gemeenten een eigen beleid voeren.





h o o f d s t u k 1 0 .

**H**et structuurplan legde een lange weg af, voor de bindende bepalingen op 19 november 1997 door het Vlaams parlement werden goedgekeurd. Ruim 22 jaar eerder, in januari 1975, pleitte de toen bevoegde staatssecretaris Luc Dhoore als eerste beleidsverantwoordelijke voor de opmaak van een "globaal ruimtelijk beleidsplan voor het gewest Vlaanderen". Zijn opvolgers namen die visie over. Sindsdien had elke Vlaamse regering het in haar regeringsverklaring over één of andere vorm van structuurplanning.

# Een lange voorgeschiedenis

Op 19 november 1997 had Vlaanderen het ruimtelijk structuurplan dat al in 1975 op het hoogste beleidsniveau in het vooruitzicht was gesteld.

## Van beleidsintentie tot ontwerp

Er kwamen conceptnota's en stuurgroepen. Studiebureaus kregen opdrachten. In 1985 stond een ontwerp voor een "Ruimtelijk Beleidsplan Vlaanderen" op de agenda van de Vlaamse executieve. Zonder gevolg. Datzelfde ontwerp diende in 1991 nog eens als basis voor een aan de omstandigheden aangepaste beleidsbrief. Er kwam niets van terecht, want de regering was ontslagnemend.

Aan het huidig structuurplan is vijf jaar gewerkt. In 1992 gaf toenmalig minister van Ruimtelijke Ordening Theo Kelchtermans aan Louis Albrechts (Katholieke Universiteit Leuven) en Charles Vermeersch (Universiteit Gent) de opdracht om een voorontwerp structuurplan op te stellen. De professoren werkten samen met de administratie ruimtelijke ordening, die daarvoor meer middelen en mensen kreeg. In februari 1995 leverde deze zogeheten plangroep haar eindrapport af.

In april 1995 aanvaardde de Vlaamse regering de visie van het structuurplan als een voorlopig toetsingskader voor de wijziging van plannen van aanleg. De "Gewenste ruimtelijke structuur" werd ingebed in het Vlaams beleid. In januari 1996 beves-

tigde de nieuwe Vlaamse regering dat besluit. Deze nieuwe Vlaamse regering keurde, na nieuwe overleggrondes met de verschillende beleidsdomeinen, op 24 juli 1996 een ontwerp van structuurplan goed. Dit ontwerp zou het voorwerp uitmaken van het openbaar onderzoek.

Het Vlaams parlement keurde op 10 juli 1996 het planningsdecreet van minister Eddy Baldewijns goed. Dat verleent een juridische basis aan de ruimtelijke structuurplannen op de drie niveaus (gewest, provincie en gemeente). Het legt de ruimtelijke ordening vast in structuurplannen, plannen van aanleg en verordeningen. Dat decreet legt ook een openbaar onderzoek van 90 dagen voor de structuurplannen op.

## Openbaar onderzoek

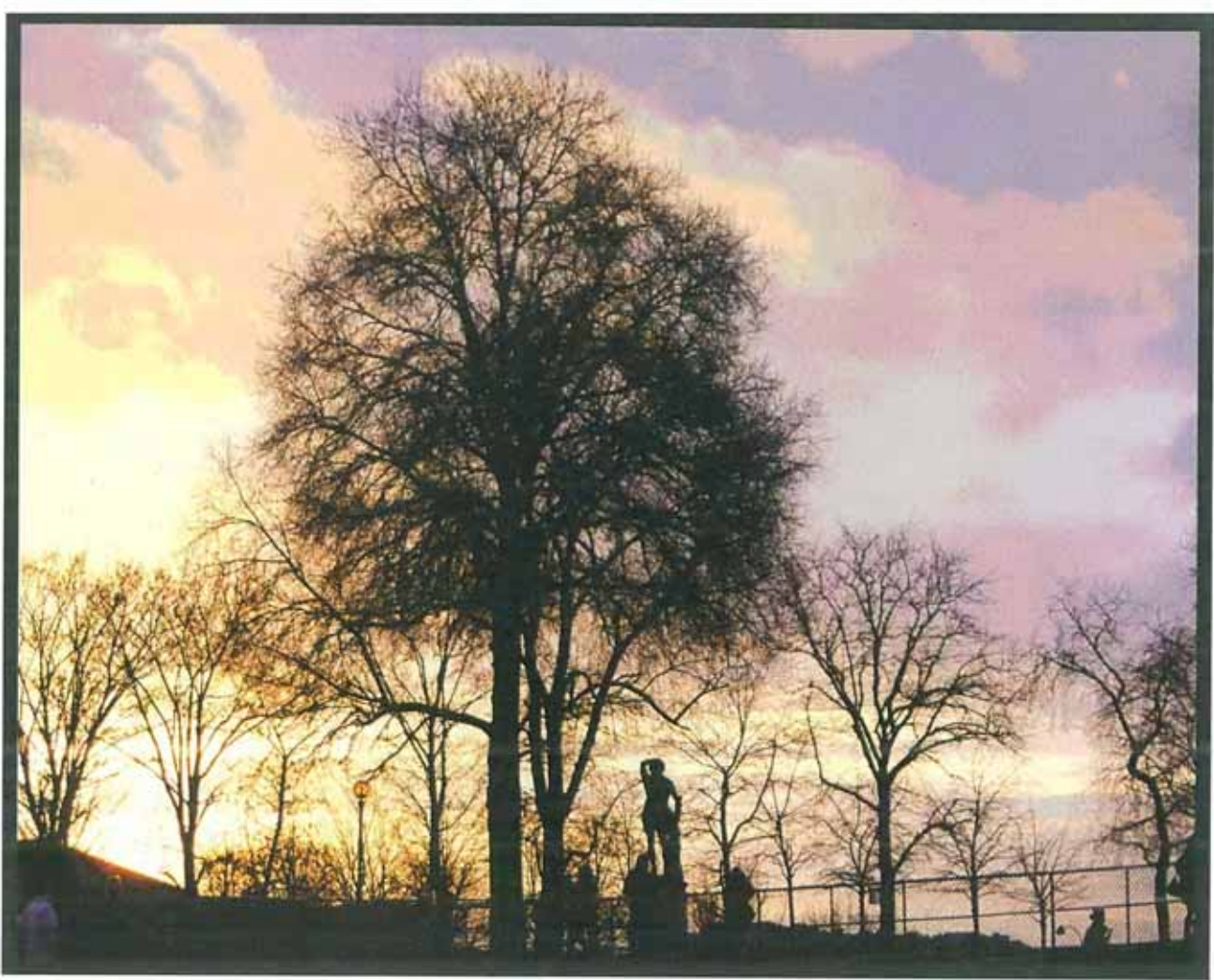
Het openbaar onderzoek over het Vlaams structuurplan liep van 1 december 1996 tot 28 februari 1997. Er kwamen in totaal 33.500 bezwaarschriften binnen. De verwerking gebeurde door de Vlaamse commissie voor ruimtelijke ordening (Vlacoro). Die moest volgens het planningsdecreet na 60 dagen een gemotiveerd advies aan het Vlaams parlement en

de Vlaamse regering bezorgen. Door de grote participatie werd die periode met nog eens 60 dagen verlengd.

Negentig procent van de opmerkingen over het Vlaams structuurplan zaten in zogeheten georganiseerde bezwaarschriften vevat. Ze werden tot 83 soorten typebezwaarschriften herleid. Een groot deel van de adviezen en bezwaarschriften had betrekking op het Vlaams stedelijk gebied rond Brussel. 278 van de 308 Vlaamse gemeenten namen een standpunt in. Officiële instanties als de Sociaal-Economische raad van Vlaanderen en de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen verstrekten hun advies. Negen procent van de bezwaren kwam van individuele burgers. Vlacoro wees één procent van de bezwaren van de hand. Die bezwaren kwamen te laat, verwezen niet expliciet naar het structuurplan of werden niet aangetekend verzonden.

Volgens het planningsdecreet moet het Vlaams parlement 180 (of desnoods 240) dagen na de sluiting van het openbaar onderzoek een standpunt over het ontwerp structuurplan innemen. De Vlaamse regering moet het structuurplan na 240 (of 300) dagen vastleggen. Dat gebeurde op 23 september 1997. 300 (of 360) dagen na de afsluiting van het openbaar onderzoek ligt de eindbeslissing bij het parlement. Dat moest het regeringsvoorstel in verband met de bindende bepalingen bekrachtigen.





Zo gebeurde. Op 19 november 1997 had Vlaanderen het ruimtelijk structuurplan dat al in 1975 op het hoogste beleidsniveau in het vooruitzicht was gesteld. Vijftien dagen na publicatie in het Belgisch staatsblad, trad het in werking.

## Na vijf jaar een evaluatie

Het structuurplan bestaat. Maar om succesvol te zijn, moet de uitvoering op het terrein gerealiseerd worden, en moeten een aantal randvoorwaarden vervuld zijn. Zo blijft elk structuur-

plan dode letter, als er geen breed maatschappelijk draagvlak is. Zonder de steun van grote groepen van de bevolking, maken de mooiste principes geen kans op uitwerking. Het creëren van zo'n draagvlak is een wezenlijk deel van het proces en dus een politieke opdracht.

Het succes van structuurplanning hangt ook in grote mate af van de deskundigheid van het personeel dat daar op de drie bestuursniveaus (gewest, provincie, gemeente) mee bezig is.

Het structuurplan schetst een ruimtelijke visie tot 2007. In 2002 volgt een tussentijdse evaluatie. Het huidige plan blijft wel geldig tot een eventueel

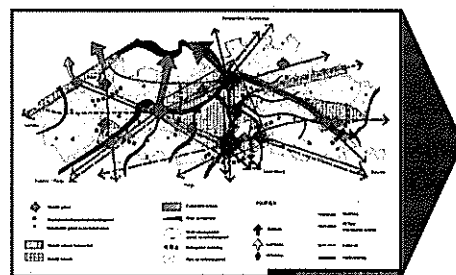
nieuw of aangepast plan definitief is goedgekeurd. Iedereen die dat wenst, kan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen in zijn gemeente inkijken.

Het structuurplan schetst een ruimtelijke visie tot 2007. In 2002 volgt een tussentijdse evaluatie.

“Dit is geen plan” heet het eerste hoofdstuk van deze brochure ietwat uitdagend. Het structuurplan Vlaanderen is inderdaad geen plan in de betekenis van de meeste bestaande plannen binnen de Vlaamse ruimtelijke ordening. De bestaande plannen zijn immers veelal kaarten waarop de bestemming van een bepaald gebied valt af te lezen. Doordat het structuurplan een visie en een beleid ontwikkelt, is het structuurplan in de eerste plaats een tekst. Kaarten kunnen de tekst wel illustreren, maar bestemmingsplannen vind je in het structuurplan dus helemaal niet terug.

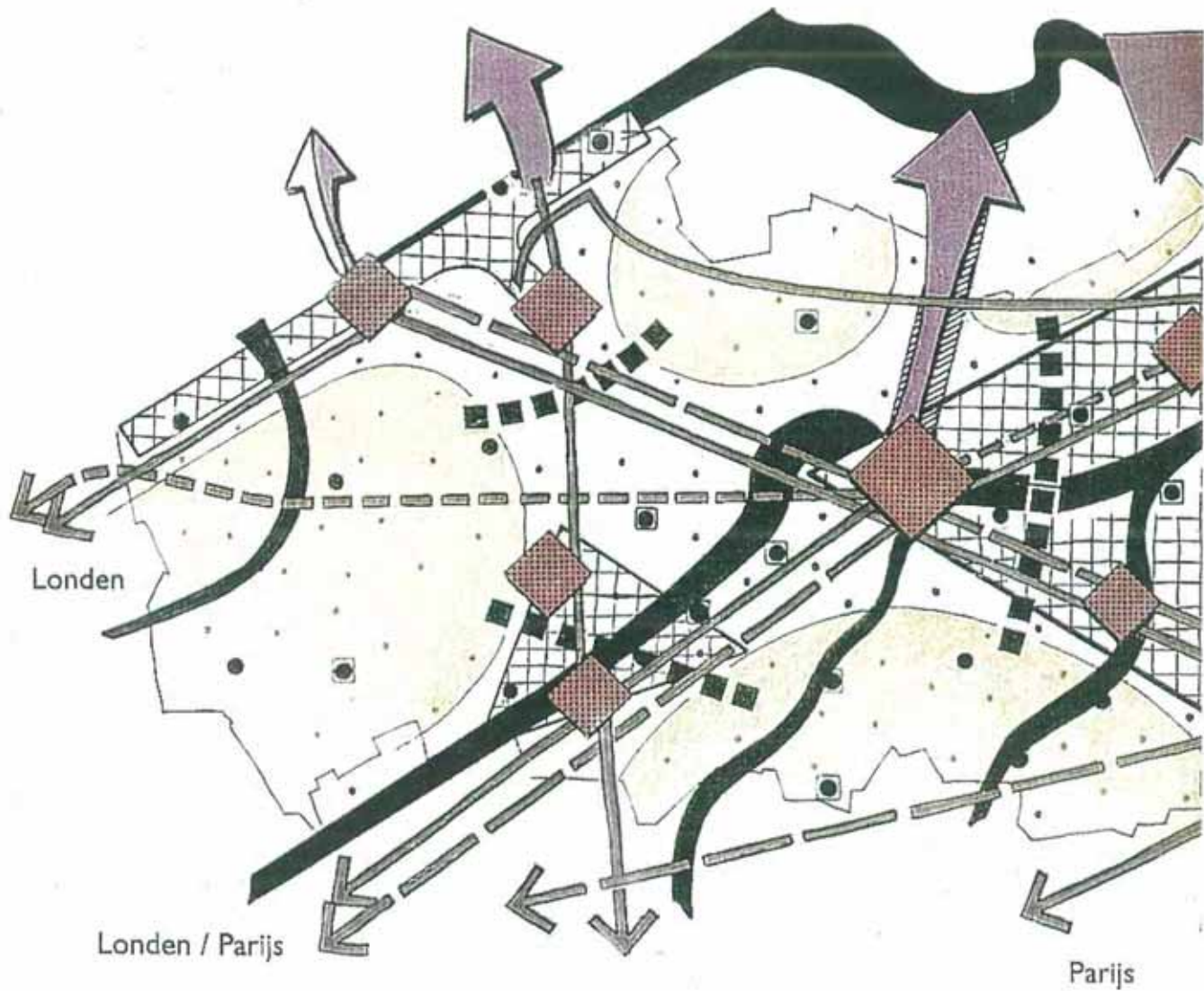
De kaart op de volgende pagina is dan ook niets anders dan een poging om de visie en het beleid, die in het structuurplan uit de doeken worden gedaan, schematisch te verduidelijken. De kaart mag dus zeker niet als een bestemmingsplan gelezen worden. De kaart geeft - zij het dus op een zeer schematische wijze - de ruimtelijke

principes en componenten weer van het structuurplan Vlaanderen. De stedelijke gebieden en netwerken zijn er schematisch op aangeduid; de relatief open en gave gebieden en de riviervalleien die het buitengebied van Vlaanderen vorm geven zijn weergegeven; de poorten als motor voor de economische ontwikkeling van Vlaanderen zijn met een pijl geschetst; en tenslotte zijn ook de lijninfrastructuren die een belangrijke verbinding verzorgen, zowel voor weg, spoor- en waterweg, op een zeer schematische manier aangeduid.

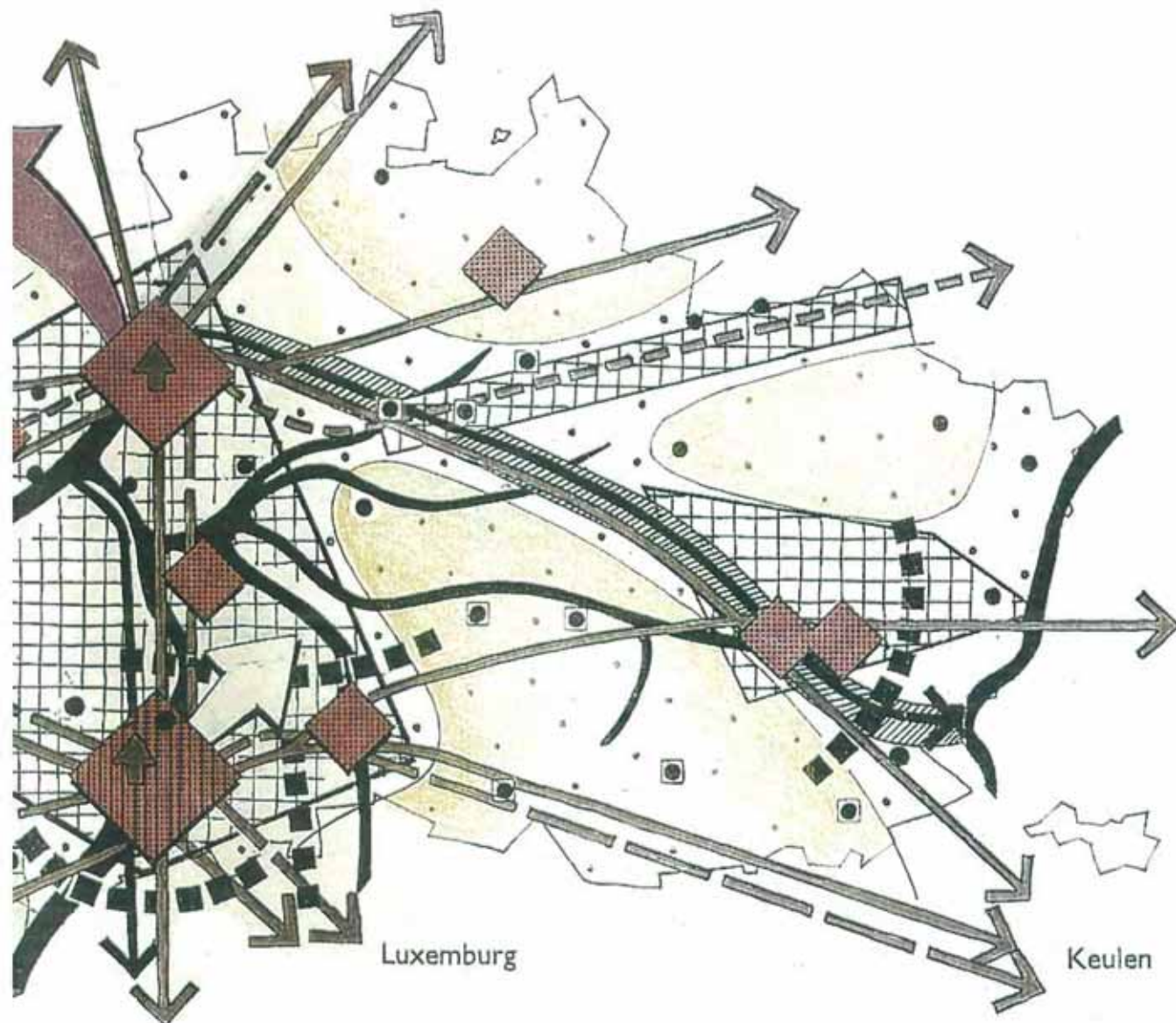


Zie kaart pagina 48-49





- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|  | Stedelijk gebied                             |  | Economisch netwerk                               |
|  | Structuurondersteunend kleinstedelijk gebied |  | Rivier- en beekvallei                            |
|  | Kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau  |  | Groot aaneengesloten gebied van het buitengebied |
|  | Stedelijk netwerk Vlaamse Ruit               |  | Buitengebied verbinding                          |
|  | Stedelijk netwerk                            |  | Kern van het buitengebied                        |



POORTEN

-  Zeehaven
-  Luchthaven
-  HST-station

-  Hoofdweg
-  HST-lijn/  
Internationale spoorlijn
-  Ijzeren rijn
-  Hoofdwaterweg



## Document integrale versie

De integrale versie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen kan besteld worden door de storting of overschrijving van 350 fr. op rekeningnummer :

091-2206059-17 van :

**AROHM-ontvangsten**

**Graaf de Ferraris-gebouw**

**Emile Jacqmainlaan 156, bus 7**

**1000 Brussel**

Met vermelding "structuurplan". Het document wordt automatisch opgestuurd na ontvangst van het juiste bedrag.

## Diskette integrale versie

De integrale versie is ook beschikbaar op diskette (met uitzondering van de kaarten). De diskette kan besteld worden door storting van 50 fr. op hetzelfde rekeningnummer (met vermelding "diskette PC" of "diskette Mac").

## Brochure

Bijkomende exemplaren van deze brochure zijn gratis verkrijgbaar via schriftelijke bestelling op het adres :

**Secretariaat afdeling Ruimtelijke Planning**

**Graaf de Ferraris-gebouw**

**Emile Jacqmainlaan 156, bus 7**

**1000 Brussel**

**fax : 02/553 83 85**

Deze brochure is gemaakt in opdracht van de Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen (AROHM), afdeling Ruimtelijke Planning.

Vormgeving : Slangen & Partners

Foto's pagina 8, 9, 12, 16, 18, 20, 27, 28, 29, 31, 38

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (Ivo Lemaire).

Voor bijkomende inlichtingen kan u eveneens terecht bij de afdeling Ruimtelijke Planning.

D/1998/3241/025

**Deze brochure is een publicatie van :**



Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap  
Departement Leefmilieu en Infrastructuur  
Administratie Ruimtelijke Ordering, Huisvesting,  
Monumenten en Landschappen  
Afdeling Ruimtelijke Planning  
Graaf de Ferraris-gebouw  
Emile Jacqmainlaan 156, bus 7  
1000 Brussel