

## ***Inleiding***

In het ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen wordt een ruimtelijke visie ontwikkeld voor het geheel van het Oost-Vlaams grondgebied, die de basis zal vormen voor het toekomstig provinciaal ruimtelijk beleid.

Volgens het decreet van 18 mei 1999 moet het provinciaal structuurplan de structuurbepalende elementen van provinciaal belang bevatten. De planologische taakstellingen worden omschreven en er wordt aangeduid welke taken door de provincie en door de gemeente moeten worden uitgevoerd. Het provinciaal ruimtelijk structuurplan richt zich naar het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV). Er wordt gefocust op problemen van bovenlokaal belang. De taakstellingen worden duidelijk omschreven in de omzendbrief RO/96/06. De verdeling van deze taakstellingen is gebaseerd op het principe van subsidiariteit, wat inhoudt dat de beslissingen dienen genomen te worden op het meest geschikte en meest geëigende beleidsniveau.

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan bevat een informatief, een richtinggevend en een bindend gedeelte. De overheid kan alleen van het richtinggevend gedeelte afwijken indien ze dit duidelijk motiveert. Van het bindend gedeelte kan ze niet afwijken.

In deze samenvatting wordt enkel ingegaan op de inhoud van het richtinggevend gedeelte.

In het structuurplan wordt gewerkt met 10 deelruimten en 4 deelstructuren. De deelruimten worden geselecteerd op basis van bepaalde typische kenmerken en kwaliteiten die die bepaalde gebieden karakteriseren. Het werken vanuit deelstructuren (nederzettingstructuur, openruimte structuur, ruimtelijk-economische structuur en verkeers- en vervoersstructuur) verwijst naar de opbouw en de inhoud van het RSV en naar de taakstellingen voor het provinciaal structuurplan.

## ***Het informatief gedeelte***

Aan de hand van een analyse van de verschillende deelstructuren wordt in dit gedeelte een beeld geschetst van de provincie Oost-Vlaanderen. Aan de hand van gebiedseigen kenmerken en kwaliteiten worden vervolgens deelruimten onderscheiden.

## ***Het richtinggevend gedeelte***

### **Algemeen**

In dit gedeelte wordt een visie omschreven van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de provincie en wordt de gewenste ruimtelijke structuur geformuleerd. In dit onderdeel worden een aantal te realiseren doelstellingen opgesomd voor de verschillende taakstellingen. Deze taakstellingen worden per deelgebied uitgewerkt.

Voor de verschillende deelruimten wordt een visie uitgewerkt.

### **De deelruimten**

Zie ook fig.'n op volgende pagina's.

### **Globale ontwikkelingsvisie**

Elke deelruimte heeft een eigen rol in het functioneren van de provincie als een geheel.

Er is een globale ontwikkelingsvisie voor de deelruimten in gelegen in de Vlaamse Ruit en de openruimte-deelruimten.

In de deelruimten gelegen in de Vlaamse Ruit wordt bij voorkeur de verstedelijkingsdruk opgevangen. Daarbij staat het bundelen van stedelijke functies voorop. Dit vertaalt zich in volgende ontwikkelingsperspectieven voor de deelruimten:

- Het grootstedelijk gebied Gent en het E17-netwerk moeten de dynamiek inzake wonen en bedrijvigheid opvangen.
- De Dendersteden zijn cruciaal in het voorkomen verdere verstedelijking van de openruimte en het ombuigen van de toenemende pendel naar Brussel en Antwerpen vanuit het openruimtegebied.
- De Scheldevallei heeft een belangrijke natuurlijke en recreatieve functie als groene long.
- De resterende open ruimten in de Vlaamse Ruit zijn van belang in het behoud van een leefbaar woonklimaat en voor de agrarische productie.

Het openruimtegebied in de provincie speelt een beschermings- en herstelfunctie inzake natuur en milieu, watervoorziening –en beheersing, een agrarische functie en een belangrijke toeristische en recreatieve functie. Dit wordt vertaald in volgende ontwikkelingsperspectieven voor de deelruimten:

- De openruimtefuncties moeten versterkt worden volgens de eigenheid van elk openruimtegebied. Hierbij is een evenwichtige ontwikkeling tussen de openruimtefuncties en verweving van de openruimtefuncties belangrijk.
- In de kleine steden en de belangrijke dorpen in de openruimtegebieden is een selectieve groei op maat van het openruimtegebied vereist.

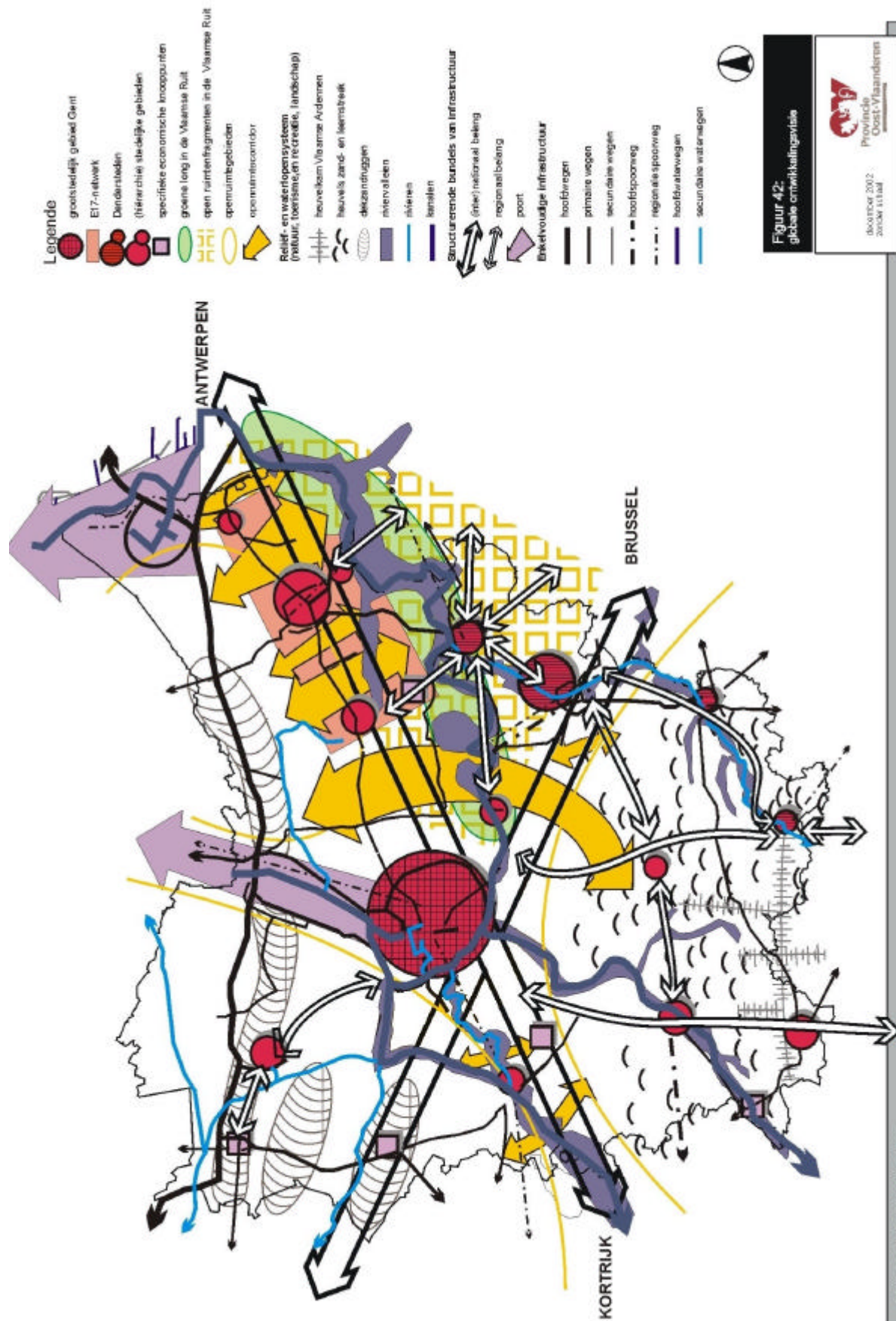
## **Het Oost-Vlaams Kerngebied**

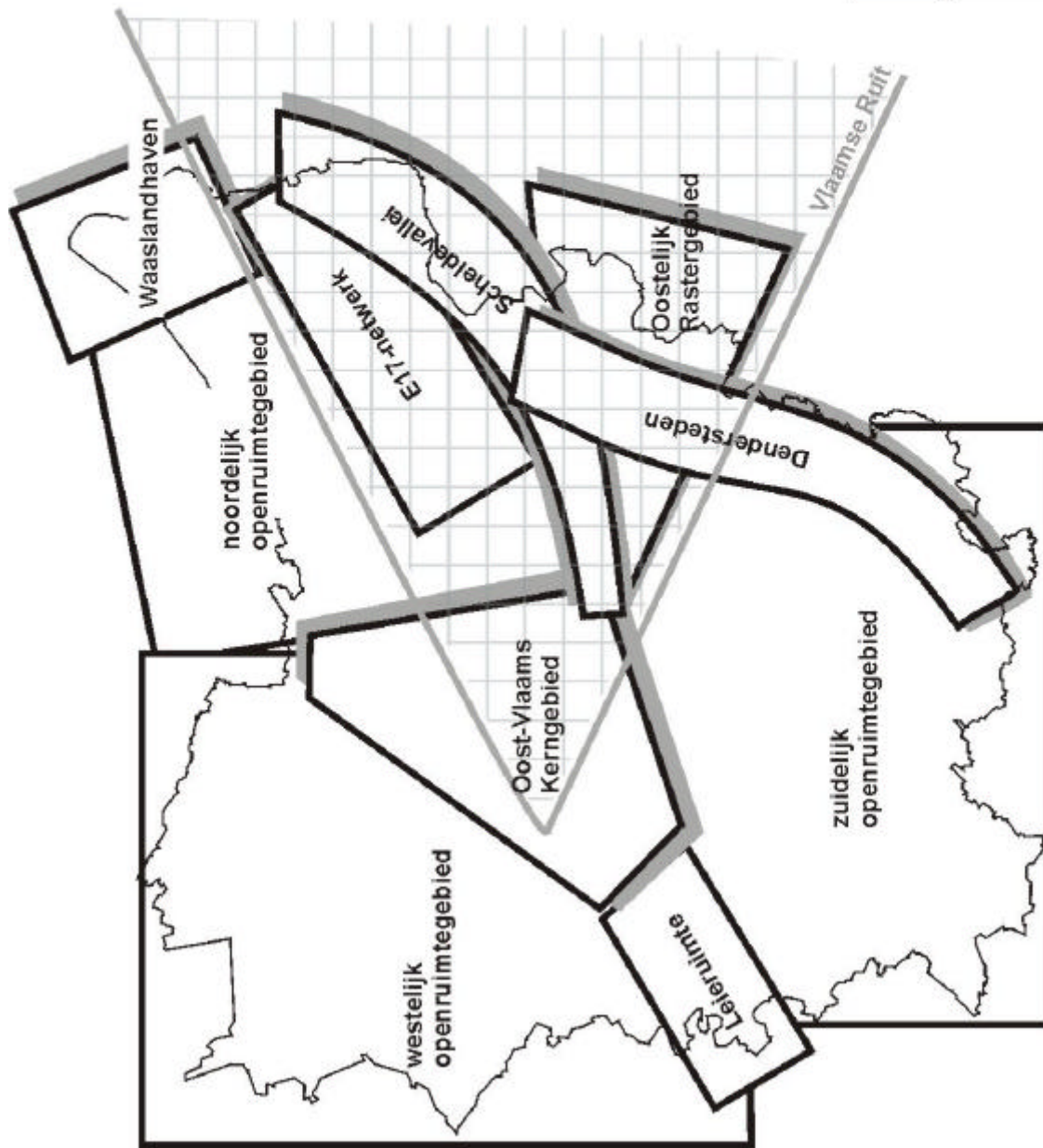
Het beleid in deze deelruimte is erop gericht

- de hoogdynamische ontwikkelingen in het stedelijk gebied op te vangen
- verdere uitdeining van de stedelijke functies te voorkomen.

Deze uitgangspunten worden vertaald in volgende ruimtelijke principes:

- Het morfologisch samenhangend stedelijk lichaam ruimtelijk gescheiden houden van de omgevende forenzenwoonzone, maar de functionele relatie tussen beiden behouden.
- De openbaar vervoersassen als structurerende elementen voor de stedelijke ontwikkeling beschouwen en gebruiken om de relatie tussen het stedelijk gebied en de omliggende dorpen te behouden.
- De openruimtestructuren als ecologische en recreatieve as doortrekken in het stedelijk gebied om de openruimte functioneel in te schakelen in het stedelijk gebeuren en om het stedelijk gebied met de openruimte te verbinden
- De ontwikkeling van de hoogdynamische agrarische activiteiten met een functionele relatie met het stedelijk gebied ruimtelijk ondersteunen.
- Regionale bedrijvigheid op goed bereikbare locaties (ook voor het openbaar vervoer) situeren.





**Figuur 36:**  
deelnrjnten in de provincie

  
 Provincie  
 Oost-Vlaanderen  
 december 2002  
 zonder schaal

Centraal in het Oost-Vlaams Kerngebied ligt het grootstedelijk gebied Gent, waarvoor op Vlaams niveau een visie wordt ontwikkeld. De ruimtelijke concepten van het Oost-Vlaams Kerngebied kennen volgende aandachtspunten aan dit specifiek gebied toe:

- een kwantitatieve en kwalitatieve versterking van het stedelijk gebied als woonomgeving
- een interne en externe bereikbaarheid van de stedelijke functies garanderen
- versterking van de omgevende openruimte functies in samenhang met de stedelijke functies

### **E 17-netwerk, stedelijk netwerk op provinciaal niveau**

Het beleid in deze deelruimte is erop gericht

- voldoende ruimte te bieden om bijkomende ontwikkelingen op te vangen
- de woonomgevingskwaliteit te versterken
- de relatie tussen de openruimtegebieden behouden.

Deze uitgangspunten worden vertaald in volgende ruimtelijke principes:

- Een goede interne en externe bereikbaarheid via de lijninfrastructuur nastreven in functie van de ruimtelijke ontwikkeling van het E17-netwerk. De selectieve bereikbaarheid vanuit het Noordelijk Openruimtegebied behouden om verdere verstedelijking van de open ruimte tegen te gaan.
- Bijkomende woonmogelijkheid in de bestaande woonconcentraties realiseren. De bestaande hiërarchie tussen kernen (op het vlak van voorzieningen) bewaren en versterken.
- De openruimte corridors behouden als buffer tussen stedelijke ontwikkelingen.
- Regionale economie voorzien op goed ontsloten plekken, die bereikbaar met het openbaar vervoer en gekoppeld zijn aan de stedelijke kernen/economische knooppunten.
- Met behulp van groenverbindingen in de riviervalleien en ecologische stapstenen de recreatieve mogelijkheden in het netwerk verhogen en de ecologische structuur van het netwerk en de provincie versterken.

### **Waaslandhaven, poort en motor voor ontwikkelingen**

Op Vlaams niveau wordt een visie ontwikkeld voor de haven en zijn omgeving. De provincie stelt hierbij volgende ruimtelijke principes voor het gebied voorop:

- De verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven moet als motor voor de ontwikkeling in het E17-netwerk fungeren.
- De contrasten tussen haven en polder bufferen om de leefbaarheid van de open ruimte, de bedrijfszekerheid van de landbouwbedrijven en de woonkwaliteit van de dorpen te behouden.

### **Dendersteden, stedelijke concentratiepunten in de ontwikkelingen tussen Gent en Brussel**

De steden in deze deelruimte dienen hun belang als centrum terug te vinden.

Het beleid in deze deelruimte is erop gericht

- een kwantitatief en kwalitatief aanbodbeleid inzake wonen en bedrijvigheid te voeren
- de werkgelegenheid te verbeteren om de pendel naar Brussel en Antwerpen tegen te gaan
- de bestaande potenties en de ligging optimaal te benutten om nieuwe economie te stimuleren

- de toeristisch-recreatieve potenties te versterken
- de openruimte kwaliteiten van de Dendervallei te behouden.

Deze uitgangspunten worden vertaald in volgende ruimtelijke principes:

- De stedelijke woonfunctie versterken via een kwalitatief aanbodbeleid: kwaliteit bestaande woningen verbeteren, rekening houden met de Dendervallei en de openruimtegebieden, en het openbaar domein opwaarderen.
- De economische rol van de Dendersteden ondersteunen door bijkomende bedrijventerreinen te voorzien. De locatie ervan wordt bepaald door de ontsluitingspotenties en de omvang door het niveau van het stedelijk gebied.
- De Dender heeft de functie van een ecologische en toeristisch-recreatieve ruggengraat doorheen de stedelijke agglomeratie en is een randvoorwaarde bij verdere stedelijke ontwikkeling.

## **De Leieruimte, bufferfunctie in het spanningsveld tussen stedelijke netwerken**

Het beleid in deze deelruimte is erop gericht

- de groei tot één aaneengesloten band te vermijden
- de ecologische, landschappelijke en toeristische waarde van de Leie behouden en versterken.

Deze uitgangspunten worden vertaald in volgende ruimtelijke principes:

- De ecologische en landschappelijke kwaliteiten van de Leie en de relatie met de openruimtegebieden worden versterkt. De openruimtec corridors dienen behouden te blijven, waarbij de noordelijke openruimtec corridors een meer extensief recreatief gebruik kennen en waarin in de zuidelijke meer de landbouw primeert.
- Wonen dient gekoppeld te worden aan de Leie (ecologische waarden en de waterbergende functie van de vallei respecteren en zowel de landschappelijke als de toeristisch-recreatieve relatie tussen de rivier en de kernen versterken) en aan de infrastructuur voor openbaar vervoer.
- Regionale bedrijvigheid bundelen in Deinze en koppelen aan hoofdinfrastructuur.

## **Het Oostelijk Rastergebied**

Het ruimtelijk beleid in deze deelruimte is complementair aan dat voor de Dendersteden en het Oost-Vlaams Kerngebied. Het is hier van belang

- de stedelijke centra te versterken
- de leefbaarheid van de openruimtec corridors veilig te stellen.

Deze uitgangspunten worden vertaald in volgende ruimtelijke principes:

- De openruimtekamers dienen maximaal voor openruimtefuncties te worden gebruikt. Er dient te worden gestreefd naar verweving van de openruimte-activiteiten om het evenwicht tussen de openruimtefuncties te herstellen.
- Het principe van gedeconcentreerde bundeling van het wonen wordt toegepast. Bijkomende ontwikkelingen inzake wonen worden over een ruim aantal woonkernen gespreid. Bijkomende lokale bedrijventerreinen worden in een beperkt aantal kernen in het woonraster voorzien. Hierbij moet inbreiding de behoefte beantwoorden. Dendermonde en Wetteren worden op kleinstedelijk niveau ontwikkeld, Aalst op regionaal-stedelijk niveau.
- Het verkeerssysteem vertrekt vanuit het openbaar vervoer en is gericht naar de centrale plaatsen.

## **De Scheldevallei, groene slagader van Vlaanderen**

Het beleid in deze deelruimte ontwikkelt de Scheldevallei als groene long in de Vlaamse Ruit. De landschappelijke en ecologische potenties worden daarbij ten volle benut en versterkt. Alle sectoren dienen hiervoor coherent te worden ontwikkeld.

Deze uitgangspunten worden vertaald in volgende ruimtelijke principes:

- De verschillende openruimte-actoren worden ingeschakeld in de versterking van de landschappelijke, ecologische en toeristisch-recreatieve potenties (het toeristisch-recreatief dient ondergeschikt te blijven aan het ecologische belang).
- De stedelijke kernen en grote dorpen worden ontwikkeld als poorten voor toerisme en recreatie tussen het stedelijk netwerk en het regionaal park.
- De dorpen en de verlaten bedrijfsgebouwen worden ingeschakeld in het toeristisch-recreatief en educatief gebeuren.

## **Het Noordelijk Openruimtegebied buitengebied tussen verstedelijkte zones**

In deze deelruimte wordt een beleid gevoerd dat complementair is aan dat voor het E17-netwerk, de Waaslandhaven en het Oostelijk Kerngebied:

- verdere verstedelijking wordt tegengegaan
- er worden ontwikkelingsmogelijkheden aan de openruimtefuncties geboden
- het evenwicht van de openruimtefuncties en het evenwicht met de ontwikkelingen op het vlak van wonen wordt hersteld
- er wordt een specifiek ruimtelijk beleid gevoerd voor de verschillende openruimtefuncties voor elk van de typische landschapselementen.

Dit beleid wordt vertaald in de volgende ruimtelijke principes:

- Het fysisch systeem wordt als kapstok gebruikt voor creëren van een evenwicht tussen en de ontwikkeling van de openruimtefuncties. De typische kenmerken van de landschappen dienen te worden versterkt. De opeenvolgende systemen dienen visueel en functioneel verbonden te worden.
- De ontwikkelingen op het vlak van wonen en werken situeren zich op het lokale niveau. Stedelijke functies situeren zich in het E17-netwerk
- De bereikbaarheid en toegankelijkheid wordt selectief uitgewerkt om verdere verstedelijking te voorkomen.

## **Het Westelijk Openruimtegebied, onderdeel van een grensoverschrijdend openruimtegeheel met diverse kenmerken en functies**

In deze deelruimte is het beleid gericht op

- het geven van de nodige ontwikkelingskansen aan de glastuinbouw en veredeling (zonder de protectiefunctie van natuur, bos, landschap en waterwinning te negeren)
- het behoud van de natuurlijke waarden
- de bescherming van de kwaliteit van de drinkwatervoorziening
- de gebiedsgerichte versterking van de toeristisch-recreatieve potenties
- het behoud van de leefbaarheid inzake wonen en werken.

Voor deze deelruimte is het van belang omwille van de grensoverschrijdende problematieken een afstemming te krijgen met het gebiedsgericht openruimtebeleid van de buurprovincies.

De volgende ruimtelijke principes worden in deze deelruimte gehanteerd:

- Er is een gebiedsgerichte afstemming tussen de openruimtefuncties. Tussen de gebiedsdelen worden onderlinge (ecologische) verbindingen gecreëerd.

- Het wonen, de woonondersteunende functies en de lokale bedrijvigheid dienen gebundeld te worden in een beperkt aantal kernen. De kernen dienen zich elk op hun eigen niveau te ontwikkelen.
- Er is een evenwichtige geografische spreiding van de economie en de werkgelegenheid in het gebied door deze in de economische knooppunten te realiseren op goed ontsloten plaatsen.
- De gebiedsontsluiting is gericht op de belangrijkste centrale kernen. Deze kernen worden uitgebouwd als knooppunten in de regionale ontsluiting met het openbaar vervoer.

### **Het Zuidelijk Openruimte-gebied, landelijk landschap en groene long van bovenregionaal belang**

In deze deelruimte is het beleid gericht op

- het leefbaar maken en houden van het gebied als openruimtegebied
- het voorkomen van verdere verstedelijking en het belang van de stedelijke kernen versterken
- het versterken van de natuurlijke en toeristisch-recreatieve functie

De volgende ruimtelijke principes worden in deze deelruimte gehanteerd:

- Het cultuurhistorisch landschap dient te worden behouden en versterkt. Het fysisch systeem en de bestaande landschapswaarden worden gebruikt als kapstok en afwegingskader voor de landschapsvormende openruimtefuncties.
- Het typisch hiërarchisch spreidingspatroon van de kernen moet behouden en versterkt worden. Er dient rekening gehouden worden met de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van de nederzettingen en het omgevende landschap in het toeristisch-recreatief gebeuren in de streek.
- Bijkomende groei op het vlak van woonondersteunende voorzieningen, bedrijvigheid en diensten van bovenlokaal niveau worden in de stedelijke kernen en op schaal van de stedelijke gebieden ontwikkeld.
- Het ontsluitingssysteem dient gericht te zijn op de leefbaarheid van de stedelijk-economische structuur en op het vrijwaren van het rustig karakter van het buitengebied. Er worden een aantal oost-west gerichte wegen geselecteerd om het verkeer uit het openruimtegebied te verzamelen naar de stedelijke gebieden en naar het hoger wegennet. Een dicht net van spoorwegen en stations vormt de basis voor de openbaarvervoersontsluiting. De ontsluiting naar de centrale plaatsen dient te worden verbeterd.



## Gewenste nederzettingsstructuur

### Inleiding

De behoefte aan bijkomende woningen voor Oost-Vlaanderen voor de periode 1991-2007 wordt op 85.725 geraamd (RSV). Hiervan moet **minstens** 61% in de stedelijke gebieden worden gerealiseerd en **hoogstens** 39% in het buitengebied.

De provincie Oost-Vlaanderen heeft een belangrijke rol te vervullen in het concretiseren van deze trendbreuk. Voor het ruimtelijk beleid dat wordt gevoerd t.a.v. de nederzettingsstructuur dient er bijkomend aan de 61-39 verhouding nog aan volgende algemene ontwikkelingsperspectieven te worden voldaan:

- ◆ Voor het stedelijk gebied
  - Er moet gestreefd worden naar grotere globale woningdichtheden, een gedifferentieerde en verbeterde woningvoorraad en een versterkte multifunctionaliteit door verweving van functies.
  - Kleinhandel moet worden gebundeld in het stedelijk weefsel.
  - De zorg voor collectieve en openbare ruimten is een belangrijk element in de kwaliteitsverbetering van de woon- en werkomgeving voor de stedelijke gebieden.
  - Het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en randstedelijke groengebieden zijn van belang voor de leefomgeving.
  - De verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid zijn belangrijk. In de stedelijke mobiliteit zijn vooral alternatieven voor het autoverkeer van belang. Stationslocaties en knooppunten van openbaar vervoer zijn belangrijke ontwikkelingspolen voor stedelijke functies.
  
- ◆ Voor het buitengebied
  - De hoofddorpen en woonkernen:
    - Enkel in de hoofddorpen en woonkernen kan ruimte voorzien worden om bijkomende woningen, lokale diensten en kleinhandel in het buitengebied op te vangen. Nieuwe bedrijventerreinen in het buitengebied kunnen enkel voorzien worden in de hoofddorpen voor zover ze het lokale niveau niet overschrijden.
    - De aard en omvang van de ontwikkelingen moeten afgestemd zijn op het niveau van de kern.
    - Er wordt gestreefd naar een multifunctionele ontwikkeling, verweving van functies, een gedifferentieerde woningvoorraad en een woningdichtheid van 15 woningen/ha.
    - Inbreiding staat voorop bij het creëren van bijkomende ontwikkelingsmogelijkheden inzake wonen, woonondersteunende voorzieningen of bedrijvigheid.
    - In de buitengebiedkernen (zowel de hoofddorpen en woonkernen als in de 'gehuchten' die niet als woonkern of hoofddorp zijn geselecteerd) is werken aan kwaliteit belangrijker dan kwantiteit.
  - De verspreide gegroepeerde en individuele bebouwing
    - De gemeente ontwerpt een passend ontwikkelingsperspectief waarbij aandacht wordt besteed aan een passende typologie en de ruimtelijke inpasbaarheid.
    - Ruimtelijk aanvaardbare functiewijzigingen worden onderzocht
    - Er worden geen bijkomende wooneenheden of bijkomende bouwgronden gecreëerd.
  - Gemeentelijke woonbehoefte

De behoefte aan nieuwe wooneenheden moet aangetoond worden in gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen. De gemeenten dienen dus in het kader van de opmaak van hun

ruimtelijk structuurplan een woonbehoeftestudie op te maken. Hiervoor moeten het bestaande woningaanbod en de woningbehoefte van de eigen groei geanalyseerd worden. De woningbehoefte van de eigen groei wordt vervolgens vergeleken met de juridische voorraad en het toebedeeld aantal woongelegenheden (de taakstelling) op het niveau van de gemeente.

Er kunnen woonuitbreidingsgebieden of nieuw bestemde woongebieden worden aangesneden:

- Indien de taakstelling groter is dan de behoefte en de juridische voorraad
- Indien de juridische voorraad kleiner is dan de behoefte en de taakstelling

Er kunnen geen woonuitbreidingsgebieden of nieuw bestemde woongebieden worden aangesneden:

- Indien de juridische voorraad groter is dan de behoefte en de taakstelling

Er kunnen onder **bepaalde voorwaarden** woonuitbreidingsgebieden of nieuw bestemde woongebieden worden aangesneden:

- Indien de juridische voorraad groter is dan de taakstelling maar kleiner dan de behoefte.

- Sociale woningbouw

Er wordt gestreefd naar een menging van verschillende woningtypes met de sociale huur- en koopwoningen, sociale kavels en private woningen. Bij elke ontwikkeling van een nieuwe woonzone groter dan 1 ha moeten volgende verhoudingen worden nagestreefd:

soort	grond eigendom sociale huur-maatschappij	grond eigendom van sociale koopmaatschappij	grond eigendom van privé-verkavelaar, bouwpromotor, intercommunale
sociale huurwoningen	60%	25%	minstens 25%
sociale koopwoningen	25%	60%	
sociale verkaveling en /of privé-verkaveling	15%	15%	75%

## Het stedelijk gebied

### *Selectie stedelijke netwerken*

In het structuurplan wordt het E17-netwerk geselecteerd als stedelijk netwerk op provinciaal niveau. De selectie als netwerk heeft tot gevolg dat er een specifiek ruimtelijk beleid wordt gevoerd. De ontwikkelingen in de stedelijke gebieden van het netwerken dienen complementair te zijn en elkaar onderling te beïnvloeden. Er wordt een streng buitengebiedbeleid gevoerd in het netwerk, in die zin dat de stedelijke functies uit dat gebied geweerd dienen te worden.

De visie met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van het netwerk wordt in de ontwikkelingsvisie van de gelijknamige deelruimte beschreven.

### *Visie op de kleinstedelijke gebieden*

De stedelijke gebieden hebben elk een eigen rol binnen een hiërarchisch spreidingspatroon van stedelijke kernen. De gewenste rol van elk van de stedelijke gebieden steunt op 2 uitgangspunten:

- de centrale rol van elk stedelijk gebied t.o.v. het eigen ommeland versterken
- de eigenheid van elk stedelijk gebied binnen de deelruimte versterken

Toegepast op de verschillende kleinstedelijke gebieden, worden volgende visies vooropgesteld:

Voor het kleinstedelijk gebied **Beveren**, gelegen binnen het E17-netwerk, wordt een woonfunctie weggelegd. Een concurrentiële ontwikkeling t.o.v. Sint-Niklaas is niet wenselijk. Grootschalige bedrijfsontwikkelingen worden beter elders in het stedelijk netwerk of in de Waaslandhaven opgevangen.

Het kleinstedelijk gebied **Lokeren** moet haar rol als woonstad met ondersteunende voorzieningen behouden. Bijkomende voorzieningen moeten afgestemd zijn op de rol als kleinstedelijk gebied en mag niet concurrentieel zijn met Gent of Sint-Niklaas. Voor het ontwikkelen van bijkomende regionale bedrijvigheid moeten Zele en Lokeren in eerste plaats samen onderzocht worden en moet er een afweging gebeuren t.o.v. de ontwikkelingen in het E17-netwerk.

Het kleinstedelijk gebied **Temse** vervult een woonfunctie in het E17-netwerk. Bijkomende woonondersteunende bedrijvigheid en voorzieningen zijn mogelijk, maar grootschalige regionale bedrijvigheid wordt beter elders in het netwerk gerealiseerd. De ligging aan de Schelde biedt mogelijkheden naar het creëren van een aangename woonomgeving en is een grote potentie voor de ontwikkeling van toerisme en recreatie. Temse kan hierdoor de rol van toeristisch-recreatieve poort van provinciaal belang opnemen.

Het kleinstedelijk gebied **Dendermonde** heeft een belangrijke centrumfunctie voor een groot deel van het buitengebied tussen Aalst, Sint-Niklaas, Mechelen en Gent. Dendermonde vervult een subregionale rol als stedelijk gebied en is hierdoor van een hoger functioneel niveau dan de andere kleinstedelijke gebieden.

Het kleinstedelijk gebied **Ninove** heeft als pendelstad vooral een woonfunctie vervullen. Het bedrijvigheids- en voorzieningenniveau moet de woonfunctie ondersteunen.

Het kleinstedelijk gebied **Geraardsbergen** moet haar centrale rol t.o.v. het omgevend openruimtegebied terug ontwikkelen. Het kleinstedelijk gebied wordt versterkt als woongebied en als centrum van voorzieningen en neemt de rol op van toeristisch-recreatief knooppunt in het Zuidelijk Openruimtegebied.

Het kleinstedelijk gebied **Oudenaarde** wordt net als Dendermonde geselecteerd als stad van subregionaal belang, waardoor ze van een hoger niveau is dan de andere kleinstedelijke gebieden. Oudenaarde is de economische motor in het westelijk deel van het Zuidelijk Openruimtegebied. De stad wordt bovendien verder ondersteund als toeristisch-recreatieve pool (complementair met Geraardsbergen en Ronse) in het Zuidelijk Openruimtegebied.

Het kleinstedelijk gebied van **Ronse** dient haar kleinstedelijke rol in het zuidwesten van de provincie te behouden. De stad dient verder versterkt als centrum van voorzieningen en als toeristisch-recreatieve pool (complementair aan Oudenaarde en Geraardsbergen) in de Vlaamse Ardennen.

Het kleinstedelijk gebied **Zottegem** dient als woonstad versterkt te worden om verdere verstedelijking van de openruimte in dit deel van het Zuidelijke Openruimtegebied tegen te gaan.

Het kleinstedelijk gebied **Eeklo** dient versterkt als centrum van stedelijke commerciële en niet-commerciële voorzieningen. Om de kleinstedelijke rol van Eeklo veilig te stellen dient de

concurrentiepositie t.o.v. de omliggende goed uitgeruste gemeenten op het vlak van stedelijke voorzieningen te vergroten. Bijkomend dient Eeklo zich te ontwikkelen als recreatiecentrum voor de streek en als toeristisch-recreatieve poort tot het Kreken- en Poldergebied. Op het vlak van tewerkstelling wordt de rol van Eeklo aangevuld door Maldegem en Aalter. Voor Eeklo is er aanvullend ook een ontwikkeling van tertiaire tewerkstelling weggelegd.

In het kleinstedelijk gebied **Deinze** moet de eigen rol als kleinstedelijk voorzieningencentrum en tewerkstellingsknooppunt t.o.v. het Zuidelijk en Westelijk Openruimtegebied verder worden ondersteund. De stad kan bovendien verder worden versterkt tot recreatief centrum.

Het kleinstedelijk gebied **Wetteren** speelt een beperkte rol als centrum daar het een eerder klein ommeland in het Oostelijk Rastergebied en Noordelijke Openruimtegebied verzorgt. Opdat Wetteren zich duidelijker als stad zou profileren en ten volle als stedelijk gebied zou functioneren, dient de centrale rol (voorzieningen en woonfunctie) te worden versterkt.

## Het buitengebied

### *Definitie hoofddorpen en woonkernen*

#### *Hoofddorpen*

zijn de groepipolen van de nederzettingsstructuur van het buitengebied, waar de lokale groei inzake wonen, voorzieningen en lokale bedrijvigheid gebundeld wordt. Hoofddorpen onderscheiden zich van woonkernen enkel op het vlak van bedrijvigheid en voorzieningen. Inzake wonen is er geen verschil in de taakstelling tussen de hoofddorpen en de woonkernen.

#### *Meerkernige hoofddorpen*

zijn een aantal woonkernen binnen eenzelfde gemeente die samen het statuut hebben van één hoofddorp. De gemeente kan zelf beslissen in welke kern(en) het lokale bedrijventerrein kan aangelegd worden. Hierbij kan ze alles, zijnde in de regel 5 ha, toewijzen aan één van de kernen van het meerkernig hoofddorp, of de 5 ha lokale bedrijventerreinen spreiden over de kernen van het meerkernig hoofddorp.

#### *Woonkernen*

hebben een woonfunctie binnen de gemeente. Zij staan in voor het opvangen en bundelen van de eigen groei van de kern en (een deel van) de bijkomende woonbehoeften die in de verspreide bebouwing in de gemeente ontstaat. In woonkernen kunnen echter geen nieuwe lokale bedrijventerreinen ontwikkeld worden.

### *Selectie hoofddorpen en woonkernen*

Om de hoofddorpen en woonkernen te selecteren werden eerst op basis van NIS-gegevens van 1991, aangevuld met informatie uit orthofotoplannen van 1999 en de topografische kaarten, alle morfologische kernen aangeduid.

Vervolgens werd het inwonersaantal en het uitrustingsniveau van de verschillende kernen onderzocht. Om geselecteerd te worden als woonkern moet een kern een minimum aantal inwoners hebben. Dat minimum bedraagt 700 inwoners in het Zuidelijk Openruimtegebied en de Leieruimte en 1000 daarbuiten. Indien een kleinere kern een voldoende hoog uitrustingsniveau heeft kan het toch nog als woonkern geselecteerd worden. Het aantal inwoners bedraagt dan minimaal 250 inwoners voor een kern in het Zuidelijk Openruimtegebied en de Leieruimte en 500 daarbuiten.

Op dit criterium zijn er een aantal uitzonderingen. Valkenberg (residentiële wijk in Brakel), Oude Veldstraat (zeer lang woonlint in Lochristi) werden niet geselecteerd als woonkern, Koewacht (kern in Moerbeke die deel uitmaakt van de veel grotere Nederlandse kern Koewacht) wel. Morfologische kernen die al met zekerheid deel uitmaken van het stedelijk gebied werden niet geselecteerd.

Op deze wijze werden 221 woonkernen geselecteerd.

Hierna werden uit deze woonkernen een aantal hoofddorpen geselecteerd. Er werd voor gezorgd dat elke gemeente die geen deel uitmaakt van het stedelijk gebied minstens één hoofddorp heeft. Meestal werd hiervoor de grootste kern gekozen.

Een uitzondering is Wortegem (gemeente Wortegem-Petegem) die hoofddorp werd door de betere uitrusting en omwille van ruimtelijke redenen.

Bijkomend werd elke kern met meer dan 2000 inwoners in het Zuidelijk Openruimtegebied en de Leieruimte en meer dan 3000 elders geselecteerd als hoofddorp.

Uitzonderingen hierop zijn Kieldrecht (is vergroeid met Nieuw-Namen in Zeeland en heeft een hoog uitrustingsniveau) en Eksaarde (heeft een hoog uitrustingsniveau) die ondanks het minder aantal inwoners toch als hoofddorp zijn geselecteerd.

Sint-Maria-Lierde-Station en Sint-Martens-Lierde in Lierde, Balegem en Scheldewindeke in Oosterzele en Hillegem en Borsbeke in Herzele worden als meerkernige hoofddorpen geselecteerd aangezien in deze gemeenten geen uitgesproken hoofdkern kon geselecteerd worden, of in het geval van Herzele omdat beide dorpen morfologisch niet duidelijk van elkaar te scheiden zijn.

De dorpen waarover nog geen zekerheid bestaat of ze in het stedelijk gebied vallen en die voldoen aan de vooropgestelde criteria worden eveneens als hoofddorp geselecteerd. Indien na de afbakening van het stedelijk gebied blijkt dat ze deel uitmaken van het stedelijk gebied dan vervalt hun selectie als hoofddorp.

De bijgevoegde kaart geeft de verschillende geselecteerde hoofddorpen en woonkernen weer.

## **Bebouwde perifere landschappen op provinciaal niveau**

De provincie kiest ervoor geen bebouwde perifere landschappen op provinciaal niveau te selecteren, aangezien voor de gebieden die ervoor in aanmerking zouden komen een ruimtelijke visie wordt uitgewerkt per deelruimte.

## **Taakstellingen inzake woonbehoeften**

Er werden voor de verdeling van de woonbehoeften (de bijkomende woningen) twee scenario's uitgewerkt. Het **eerste scenario** verdeelt de woonbehoefte over de verschillende gemeenten op basis van het vigerende RSV. Dit stelt dat in Oost-Vlaanderen minimum 61% van de bijkomende woongelegenheden **in de stedelijke gebieden** (gehele gemeenten of delen van gemeenten die behoren tot de stedelijke gebieden) moet worden gerealiseerd. Ten hoogste 39% van de bijkomende woongelegenheden mag in de gemeenten die tot het buitengebied behoren worden gerealiseerd.

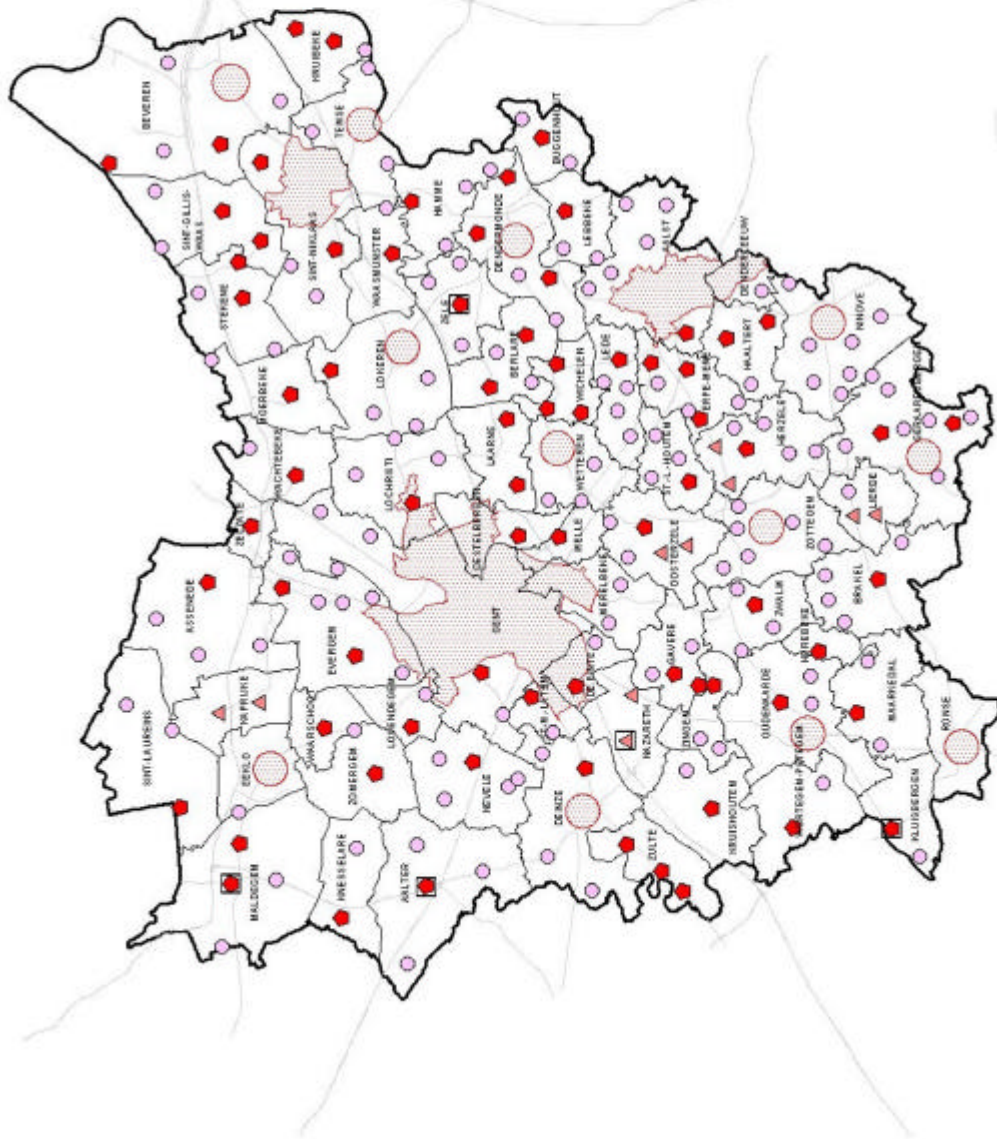
Het **tweede scenario** verdeelt de woonbehoefte volgens het voorstel tot partiële herziening van het RSV. Hierin wordt een andere gebiedsomschrijving toegepast: minimum 61% van de bijkomende woongelegenheden moet op **het volledige grondgebied van de gemeenten** die geheel of gedeeltelijk tot een stedelijk gebied behoren worden gerealiseerd. Ten hoogste 39% mag gerealiseerd worden in de gemeenten die volledig tot het buitengebied behoren. Op het ogenblik dat deze partiële herziening van het RSV in werking treedt, wordt **scenario 2** van toepassing.

## **Woonwagenterreinen**

Er dienen specifieke voorzieningen getroffen te worden voor woonwagenerbewing.

Woonwagenterreinen maken deel uit van de nederzettingsstructuur en conform het bundelingsprincipe worden bijkomende woonwagenterreinen bij voorkeur in de stedelijke gebieden en in de geselecteerde hoofddorpen voorzien.

De Bestendige Deputatie zal op basis van een afweging van de Provinciale Woonwagencommissie van Oost-Vlaanderen in overleg met de verschillende gemeenten een selectie maken van de gemeenten die een taakstelling krijgen voor het voorzien in voldoende kwalitatieve staanplaatsen voor woonwagenerbewing.



**LEGENDE**

-  stedelijk gebied
-  specifiek economisch knooppunt
-  hoofddorp
-  meerkermig hoofddorp
-  woonkern



**Figuur 56:**  
selectie van  
hoofddorpen en woonkernen

  
 PROVINCIAAL RUIMTELIJK  
 STRUCTUURPLAN  
 maart 2003  
 zonder schaal

## Gewenste openruimtestructuur

### Algemeen

Er wordt vertrokken van een integraal concept voor de gewenste openruimte, op basis waarvan vervolgens de gewenste landschappelijke, natuurlijke, agrarische en toeristisch-recreatieve structuur worden uitgetekend. Volgende doelstellingen worden algemeen voor de openruimte geformuleerd:

- De openruimtestructuren moeten maximale ontwikkelingsmogelijkheden kennen.
- Er wordt gestreefd naar een kwalitatief en gediversifieerd landschap.

Volgende gewenste openruimtestructuur wordt geformuleerd:

- Het **Kreken- en Poldergebied** dient open gehouden worden. De landbouwfunctie blijft hier gevrijwaard, het open landschap blijft behouden, de natuurlijke lijninfrastructuren worden versterkt en de ontwikkeling van toerisme en recreatie blijft beperkt tot recreatief medegebruik.
- Het **“Gedifferentieerd Openruimtelandschap”** dient haar verschillen in landschap te behouden en versterken en moet gevrijwaard blijven van verdere verstedelijking. De ontwikkeling van landbouw in evenwicht met natuur, landschap en waterwinning staat hier voorop. Het beleid wordt gebiedsgericht verder uitgewerkt.
- In het **Oostelijk Rastergebied** dienen de openruimtekamers maximaal behouden te blijven. De openruimtecorsidors dienen maximaal open gehouden te worden. De uitbreiding van sierteelt en glastuinbouw wordt maximaal ondersteund.
- In het **Heuvelandschap** dient de landschappelijke waarde behouden en versterkt en het toeristisch-recreatief medegebruik verder geoptimaliseerd te worden.
- In het **Oost-Vlaams Kerngebied** dienen de bestaande openruimtefragmenten maximaal bewaard te worden en het recreatief medegebruik versterkt. De uitbreiding van de glastuinbouw en sierteelt in open lucht blijft mogelijk.
- De **Rivieralleen** fungeren als groene vingers, ze zijn de dragers van de natuur. De landschapswaarden dienen maximaal behouden te blijven en bijkomende bebouwing te worden geweerd. Recreatief medegebruik is mogelijk binnen ecologische randvoorwaarden. De steden en een aantal dorpen langs de rivieralleen worden gezien als poorten voor toerisme en recreatie.

### Gewenste landschappelijke structuur

Het PRS selecteert de structuurbepalende landschapscomponenten en -elementen van provinciaal niveau. Dit gebeurt door structuurbepalende natuurlijke elementen (de structuurbepalende reliëfelementen, de structuurbepalende hydrografische elementen en andere structuurbepalende elementen), landschapsrelicten, openruimtecorsidors en nieuwe landschappen te selecteren. Er wordt een bijpassend beleid aan gekoppeld.

Het is de bedoeling dat de morfologische verschijningsvorm, de cultuurhistorische, sociaal-culturele en natuurwetenschappelijke waarde wordt behouden en indien nodig wordt verbeterd. Waardevolle landschappen dienen behouden te blijven, nieuwe gecreëerde landschappen dienen door landschapsbouw waardevol gemaakt worden. Indien het landschap niet volledig kan worden bewaard dienen de landschapsrelicten en historische bakens maximaal behouden te worden.

Vervolgens worden per landschapsregio de ruimtelijke valorisatieperspectieven uitgewerkt. Het is de bedoeling dat de provincie deze valorisatieperspectieven gebruikt bij het opstellen van eigen provinciale projecten en laat doorwerken in de ruimtelijke planning van de gemeenten.

Een verdere doorwerking van de gewenste landschappelijke structuur en de gewenste ontwikkelingsperspectieven kan door het opstarten van enkele pilootprojecten. Er werden prioritaire aandachtsgebieden voor zowel landschapsbehoud als voor landschapsbouw aangeduid.

Op basis van de criteria 'de landschappelijke gaafheid van het gebied' en 'de mate waarin de gaafheid van het gebied bedreigd wordt', werden aandachtsgebieden geselecteerd voor een pilootproject inzake landschapsbehoud.

Op basis van de criteria 'de landschappelijke verschraling van het gebied' en 'de mate waarin de landschappelijke kwaliteit van het gebied wordt bedreigd door verstedelijking, industrialisering en verlinting', werden aandachtsgebieden geselecteerd voor een pilootproject inzake landschapsbouw.

## **Gewenste natuurlijke structuur**

### *Natuurverbindingsgebieden en ecologische infrastructuur*

De provincie geeft een aanduiding van en gebiedseigen ontwikkelingsperspectieven voor **natuurverbindingsgebieden** (onderdeel van het Integraal Verwevings en Ondersteunend Netwerk – IVON).

In deze gebieden is de hoofdfunctie in regel niet de natuurfunctie, deze is in deze gebieden ondergeschikt. *Behoudens de hoofdfuncties* is de voornaamste doelstelling van de natuurverbindingsgebieden het met elkaar verbinden van de gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN) en de natuurverwevingsgebieden (onderdeel van het IVON). Het beleid streeft ernaar om, zonder aan de hoofdfunctie te raken, in deze gebieden de aanwezige natuurwaarden te behouden en versterken en de biologische diversiteit te bevorderen.

De provincie maakt eveneens een selectie van de **ecologische infrastructuur van bovenlokaal belang**. Deze zijn lijnvormige structuren, die bestaan uit de natuur- en bosgebieden die niet tot het VEN noch het IVON behoren, de kleine landschapselementen en de natuur in de bebouwde omgeving.

De selectie van de natuurverbindingsgebieden en de bovenlokale ecologische infrastructuur gebeurt aan de hand van afgebakende 'natuuraandachtszones', die ruimer opgevat zijn dan het uiteindelijk definitief af te bakenen VEN.

Op de figuur op de volgende pagina worden de ecologische infrastructuur en de natuurverbindingsgebieden aangeduid. De aangegeven ecologische infrastructuur beperkt zich tot de infrastructuren en de aanpalende stroken. Voor wat betreft de natuurverbindingen worden 'gebieden' geselecteerd, er worden geen begrenzingen weergegeven. Een gedetailleerde afbakening van deze gebieden gebeurt in RUP's.

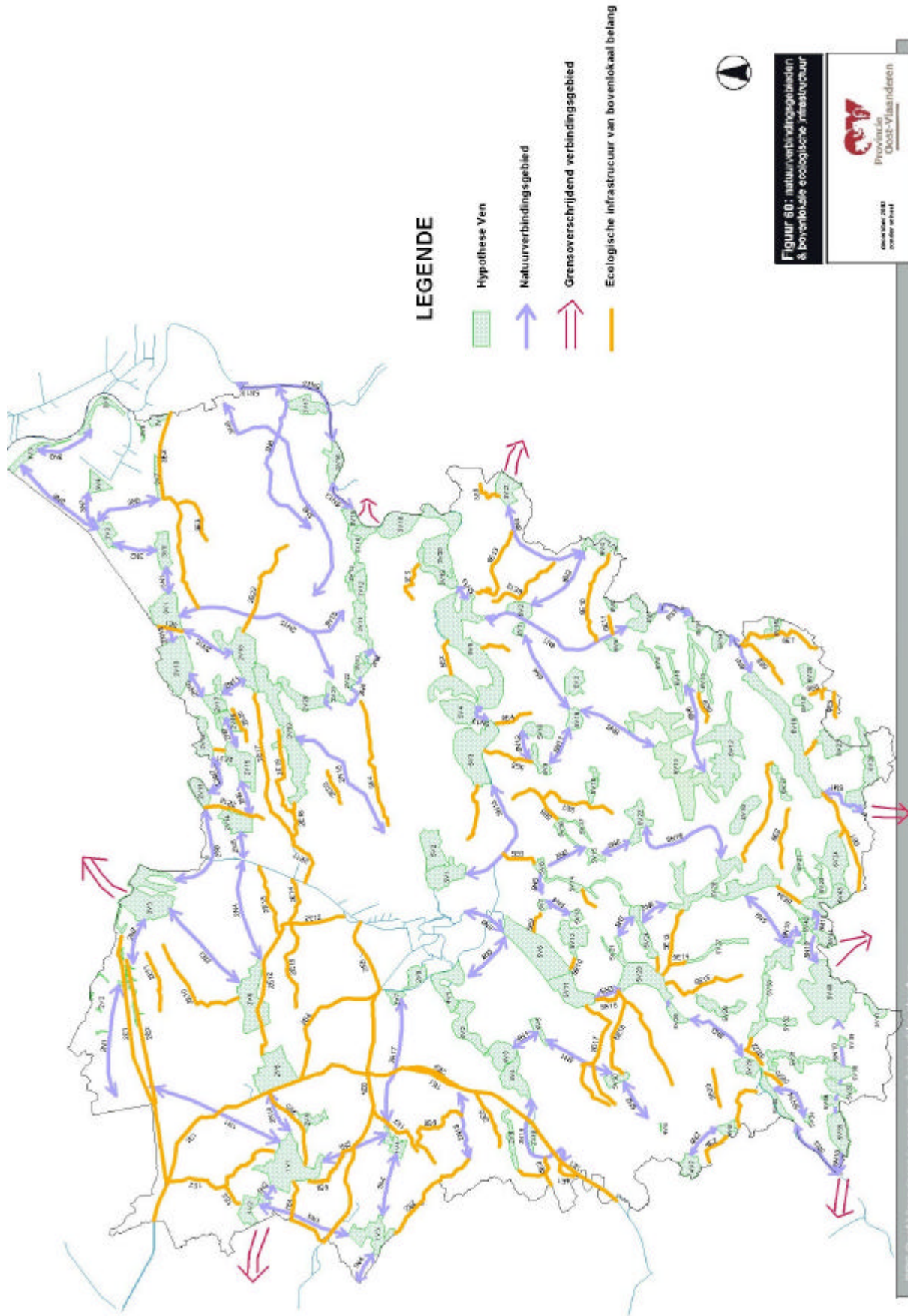
### *Bosuitbreiding*

Het PRS streeft, overeenkomstig het RSV, naar een **bosuitbreiding** van ong. 3500 ha. Aangezien het RSV geen provinciale taakstelling uitwerkt inzake bosuitbreiding, wordt er door de provincie een voornamelijk ondersteunend beleid gevoerd. Er wordt vooral aandacht besteed aan de bosgebieden binnen de natuurverbindingsgebieden en provinciale domeinen.

### *Integraal waterbeleid*

De provincie wil een **integraal waterbeleid** voeren. Dit kan enkel gerealiseerd worden via de integratie van milieubeleid, ruimtelijke beleid en het beheer van de waterlopen. Bij de opmaak van stedenbouwkundige voorschriften zal de provincie aandacht besteden aan de principes van het gewenste integraal waterbeleid.





Figuur 60: natuurverbingsgebieden & bovenlokale ecologische infrastructuur

## *Acties*

Taakstellingen uit het Provinciaal Milieubeleidsplan werden door het PRS overgenomen. In dit richtinggevend gedeelte wordt een selectie gemaakt van de maatregelen en acties die de provincie kan ondernemen om de ontwikkelingsperspectieven te realiseren. In het bindend gedeelte worden de prioritaire acties en maatregelen vastgelegd.

## **Gewenste agrarische structuur**

### *Ontwikkelingsperspectieven*

Volgens de omzendbrief RO/96/6 is de taak van de provincie op vlak van land- en tuinbouw: het aangeven van ontwikkelingsperspectieven en maatregelen voor de agrarische macrostructuur. Voor provincies en gemeenten is het belangrijk om binnen de afbakening van de gebieden van de agrarische structuur maatregelen uit te werken die het agrarisch gebied ruimtelijk-structureel versterken.

- ***Polders van het Meetjesland en het Waasland***

Zowel landschappelijk als landbouwkundig zijn de polders van grote betekenis. De grond-behoevende sector (akkerbouw en rundveehouderij) is de voornaamste agrarische ruimtegebruiker. De landbouwgrond moet maximaal ter beschikking blijven voor een duurzame landbouw.

- ***Zandstreek ten noordwesten van Gent***

In het gebied komen nog belangrijke aaneengesloten landbouwgebieden voor. Ze worden maximaal behouden. De provincie suggereert aan de Vlaamse overheid om de landbouwstructuur hier verder te optimaliseren, bv. via ruilverkaveling of kavelruil. Het gebied heeft ook potenties voor ontwikkeling van de sierteelt, boomkwekerij en groenteteelt. Door de afbakening van 'ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw' worden aan de glastuinbouw bijkomende ontwikkelingskansen gegeven. De varkenshouderij wordt ruimtelijk ondersteund door het voorzien van locaties voor mestverwerking.

- ***Zandstreek ten noordoosten van Gent***

Een gemengde landbouw met een divers aanbod wordt gestimuleerd in overeenstemming met de agrarische mogelijkheden en fysische kwetsbaarheden. Daarbij wordt de ontwikkeling van de specifieke subsectoren ruimtelijk ondersteund. Door de afbakening van 'ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw' worden aan de glastuinbouw bijkomende ontwikkelingskansen gegeven. De varkenshouderij wordt ruimtelijk ondersteund door het voorzien van locaties voor mestverwerking.

- ***Zandleemstreek van oostelijk Oost-Vlaanderen***

In het gebied gelegen tussen Gent en Brussel komen nagenoeg geen grote aaneengesloten landbouwgebieden voor. De kleinere landbouwgebieden binnen 'openruimtekamers' dienen zoveel mogelijk behouden te blijven ten behoeve van de akkerbouw en rundveehouderij. Het aansnijden van landbouwgebruikspcelen wordt zoveel mogelijk tegengegaan. Het gebied heeft ook mogelijkheden voor ontwikkeling van de sierteelt en de glasgroenteteelt.

- ***Zandleemstreek van zuidelijk Oost-Vlaanderen***

In dit gebied komen nog vele grote aaneengesloten landbouwgebieden voor. Ze worden maximaal behouden. Het aansnijden van landbouwgebruikspcelen voor bebouwing wordt zoveel mogelijk tegengegaan. Het gebied heeft sterke mogelijkheden voor hoeve- en plattelandstoerisme. Daarom worden ter economische verbreding van de landbouw bijkomende ontwikkelingsperspectieven toegekend. Stimulerende maatregelen worden genomen voor een betere ruimtelijke buffering op erosiegevoelige bodems, van kwetsbaar grondwater, van brongebieden en beekvalleien.

- ***Valleigebieden van Schelde, Dender, Leie, Durme en Moervaart***

De landbouw heeft een belangrijke rol in het behoud van de valleigebieden van de Schelde, Leie, Dender, Durme en Moervaart. In de toekomst moet de landbouw deze taak kunnen blijven vervullen, maar ze moet rekening houden met de beperkingen die in het kader van natuurontwikkeling aan de bedrijfsvoering gesteld worden (bemesting, mestafzet, extensifiëring productie, vernatting percelen, enz).

- ***Stedelijke gebieden***

Ook de stedelijke gebieden hebben nog een bepaalde landbouwfunctie. Hier wordt verwezen naar de ontwikkelingsperspectieven beschreven in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. In het kader van de afbakening van de (klein)stedelijke gebieden, moet aandacht gaan naar de ruimtelijke inpassing van de landbouw.

#### *Differentiatie van de gebieden van de agrarische structuur*

- ***Ruimtelijk beleid bij vrijkomen van agrarische landbouwbedrijven***

De provincie vraagt de Vlaams overheid om in overleg met de provincie en de gemeenten, een gebiedsgericht beleid uit te werken ten aanzien van de vrijkomende landbouwbedrijven. Daarbij moet het uitgangspunt zijn dat nieuwe functies moeten passen bij de aard van het buitengebied en dat de schaal van de bebouwing geen schadelijke gevolgen mag hebben voor de agrarische productiefunctie en de andere functies van het buitengebied.

- ***Locaties voor mestverwerking***

Gezien het belang van de veredelingssector in Oost-Vlaanderen, moet vanuit het provinciaal niveau de nodige maatregelen genomen worden om mestverwerking mogelijk te maken. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is het aanduiden van geschikte locaties waar mid- of groot-schalige mestverwerkingsinitiatieven gerealiseerd kunnen worden.

- ***Locaties voor glastuinbouw***

De provincie zal in overleg met de Vlaamse overheid, de betrokken gemeentebesturen en de sector, 'ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw' afbakenen en er ordenings- en inrichtingsprincipes vastleggen. De ligging van deze gebieden wordt getoetst aan een aantal criteria, o.m. inzake landschappelijke inkadering en ontsluitingsmogelijkheden.

### *Aanwijzingen voor differentiatie van agrarische gebieden van lokaal belang*

Met als doel het agrarisch gebied versterken is het voor gemeenten zinvol een onderscheid te maken in 'open landbouwgebieden van lokaal belang' en 'multifunctionele landbouwgebieden van lokaal belang'.

#### ▪ ***Open landbouwgebieden van lokaal belang***

In deze gebieden is het beleid gericht op het bestendigen van het agrarisch grondgebruik ten behoeve van de beroepslandbouw. Hier kunnen maatregelen genomen worden die de agrarische structuur optimaliseren in functie van de beroepslandbouw (bv. ruilverkaveling, kavelruil). In een aantal 'open landbouwgebieden van lokaal belang' waar naast landbouw ook natuurontwikkeling belangrijk is, moet het beleid gericht zijn op het verweven van landbouw en natuur.

#### ▪ ***Multifunctionele landbouwgebieden van lokaal belang***

Het beleid in deze gebieden is gericht op het creëren van specifieke ontwikkelingsmogelijkheden voor land- en tuinbouwbedrijven. Dit is zeker zo voor veredelings- en glastuinbouwbedrijven waarvoor de ontwikkelingsmogelijkheden in de open landbouwgebieden beperkt zijn. Binnen de 'multifunctionele landbouwgebieden van lokaal belang' moet ook de ontwikkeling van bepaalde aan de land- en tuinbouw aanverwante sectoren mogelijk zijn.

## **Gewenste toeristisch-recreatieve structuur**

### *Algemeen*

De algemene uitgangsprincipes voor het ruimtelijk beleid zijn bundeling en concentratie van toeristisch-recreatieve infrastructuur. De provincie vertrekt vanuit volgende doelstellingen voor de gewenste toeristisch-recreatieve structuur:

- Het economisch en maatschappelijk belang van toerisme en recreatie dient te worden ondersteund via het aanbieden van ruimte en het aansturen en ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteiten voor de toeristisch-recreatieve functies.
- Er wordt gestreefd naar een duurzame en kwalitatieve ontwikkeling van toerisme en recreatie. Hiervoor wordt in de eerste plaats een versterking, verbetering en/of vernieuwing van het bestaand toeristisch-recreatief aanbod nagestreefd.
- Er dient aandacht te zijn voor de streekeigen kenmerken en de toeristisch-recreatieve ontwikkelingen dienen te vertrekken vanuit de eigenheid van de streek.
- De versterking van de samenhang van de regio wordt bevorderd zodat complementaire verscheidenheid optreedt. Hiervoor wordt de vorming van toeristisch-recreatieve netwerken aangemoedigd.
- Opdat Oost-Vlamingen een kwalitatief en dicht bij huis recreatief-toeristisch aanbod zouden hebben, dienen de recreatieve voorzieningen versterkt worden.

### *Selectie beleidscategorieën*

De provincie selecteert een aantal beleidscategorieën binnen de toeristisch-recreatieve structuur:

- gebieden van primair toeristisch belang: dit zijn de stedelijke gebieden, het E 17-netwerk, de specifiek economische knooppunten en het provinciaal domein Puyenbroeck. In deze gebieden is verdere ondersteuning wenselijk. Nieuwe en bijkomende hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuur wordt in deze gebieden gebundeld of ontwikkeld. Hiervoor maakt de provincie een ruimtelijk uitvoeringsplan op.

- toeristisch-recreatieve netwerken: dit zijn gebieden met voldoende toeristisch-recreatieve aantrekkings-elementen om een regio-overstijgende toeristisch-recreatieve uitstraling te hebben. De gebieden vormen een samenhangend geheel. In deze netwerken dient de complementariteit tussen de toeristisch-recreatieve voorzieningen te worden verhoogd en de infrastructuur op provinciaal niveau versterkt. Er wordt gestreefd naar het bevorderen van het maximaal recreatief medegebruik van de openruimte-elementen en het verbinden van deze elementen, naar het versterken van de eigenheid, de specifieke potenties en de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van elk toeristisch recreatief netwerk en naar de uitbouw van toeristisch-recreatieve transferia<sup>1</sup>.
- toeristisch-recreatieve aandachtsgebieden: dit zijn gebieden die buiten een toeristisch-recreatief netwerk zijn gelegen, maar als gebied of streek toch een zekere toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht hebben. In deze gebieden wordt omwille van hun (kwetsbare) landschappelijk of natuurlijk waardevol karakter vooral aandacht geschonken aan de uitwerking van het recreatief medegebruik t.o.v. de beperkte ruimtelijke draagkracht en aan de ondersteuning en versterking van de toeristisch-recreatieve infrastructuur.
- toeristisch-recreatief hoofdrouthenetwerk en transferia: er wordt naar gestreefd om langs de toeristisch-recreatieve hoofdroutes<sup>2</sup> met alle mogelijke toeristisch-recreatieve bewegingen rekening te houden en bij gebruik ervan veiligheid en comfort te garanderen. De provincie bouwt de toeristisch-recreatieve transferia uit en voorziet ruimte ervoor in de provinciale RUP's.
- toeristisch-recreatieve knooppunten van provinciaal belang: deze worden geselecteerd uit de bestaande toeristisch-recreatieve elementen uit het informatief gedeelte. Alle aanwezige toeristisch-recreatieve voorzieningen die niet als toeristisch-recreatief knooppunt zijn aangeduid, behoren tot het recreatief medegebruik. De toeristisch-recreatieve knooppunten zijn accommodaties met een permanente infrastructuur of natuurlijke elementen die zowel een bovenlokale aantrekkingskracht uitoefenen als een grote ruimtelijke impact op hun omgeving hebben. Mogelijke uitbreidingen zijn afhankelijk van de ruimtelijke draagkracht en de functionele en landschappelijke inpassingsmogelijkheden. Concrete uitbreidingen gebeuren via provinciale RUP's.  
Er zijn dagrecreatieve knooppunten, verblijfsrecreatieve knooppunten en natuur- en landschapsknooppunten:
  - Dagrecreatieve knooppunten: dit zijn recreatieve infrastructuren van grote oppervlakte en/of hoge bezoekersaantallen met voornamelijk dagrecreatie. Specifieke dagrecreatieve knooppunten zijn vliegvelden, golfterreinen en jachthavens.
  - Verblijfstoeristische knooppunten: dit zijn domeinen voor verblijfsrecreatie of –toerisme van grote omvang die niet in de nederzettingsstructuur verweven zijn.
  - Natuur- en landschapsknooppunten: dit zijn belangrijke wandelgebieden die geselecteerd werden om het recreatief belang aan te tonen ten opzicht van de overige openruimtefuncties. Er kunnen zich hier geen hoogdynamische toeristisch-recreatieve infrastructuren ontwikkelen.

---

<sup>1</sup> Dit zijn plaatsen die door hun ligging en uitrusting (toeristisch-recreatief) ondersteunende infrastructuur bevatten (parking, infogebouw, sanitair, horeca,...). Zij zijn gelegen op of nabij de toeristisch-recreatieve hoofdroutes.

<sup>2</sup> Dit zijn goed uitgeruste verbindingssassen bedoeld voor het optimaliseren van toeristische non-stop verplaatsingen over lange afstand.

### *Specifieke toeristisch-recreatieve infrastructuur*

- Het beleid m.b.t. golfterreinen en terreinen voor recreatie- en scholingsvliegen wordt aan het Vlaams Gewest toegewezen. Er is evenwel overleg tussen het Vlaams Gewest en de provincies voor de verdere uitwerking van de taakverdeling.
- Voor het plattelandstoerisme wordt een globale en gecoördineerde aanpak nagestreefd. In overleg met de Vlaamse overheid en de gemeenten een gebiedgericht beleid uitwerken. De uitgangspunten van het beleid zijn:
  - de nieuwe functies moeten passen bij de aard van het buitengebied
  - de schaal van de bebouwing mag geen schadelijke gevolgen hebben voor de openruimtefuncties van het buitengebied.
  - de toeristisch-recreatieve functie moet aansluiten bij de primaire hoofdfunctie van het gebied
  - er mag geen onevenredige toename van de mobiliteit optreden
  - een draagvlak van toeristische attracties moet al in de regio aanwezig zijn.
- Op het vlak van watertoerisme wil de provincie een ondersteunend beleid voeren voor de sanering en verdere ontwikkeling en uitbouw van infrastructurele voorzieningen (hiermee worden aanlegvoorzieningen en jachthavens bedoeld). Jachthavens kunnen enkel in nederzettingkernen en toeristisch-recreatieve knooppunten. Er dient rekening gehouden te worden met de natuurlijk waardevolle oevers en het milieu.

Voor de waterlopen die door het RSV geselecteerd werden als hoofdwaterwegen primeert de economische functie.

Voor de verschillende segmenten van het waterwegennetwerk worden provinciale uitvoeringsplannen opgemaakt om de ontwikkelingsperspectieven van de individuele locaties te bepalen.
- Voor de geluidsproducerende sporten zullen terreinen in provinciale of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden aangeduid. Voor de permanente omlopen van de gemotoriseerde sporten worden voor Oost-Vlaanderen min. 3, max. 4 terreinen voorzien. Deze kunnen zich het beste in gebieden van primair toeristisch belang of in de havengebieden en bij eventuele andere geluidsintensieve functies bevinden. Er wordt naar gestreefd om deze gebieden multifunctioneel in te vullen. Oefenommen kunnen in het buitengebied.
- Voor de nog niet vermelde sporten kan later nog een ruimtelijk kader worden opgemaakt.
- Voor de problematiek van zonevreemdheid van verschillende terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven is een voorstel uitgewerkt op provinciaal niveau. Bijkomende terreinen voor openluchtrecreatieve verblijven dienen in stedelijk gebied te worden gevestigd of dienen aan te sluiten bij kernen van het buitengebied of bij andere toeristisch-recreatieve infrastructuren.
- De archeologische sites te Ename en Velzeke worden veilig gesteld door er een provinciaal RUP voor op te maken. Het niet-vernietigde bodemarchief (minstens 80% van de provincie) van het nog niet gekende ondergrondse patrimonium dient geïnventariseerd en onderzocht voor de vernietiging ervan optreedt. In het kader hiervan wordt een Archeologische Advieskaart Vlaanderen (AAV) opgemaakt waarin archeologische beheerszones worden afgelijnd. Per gemeente wordt hiervoor een Lokale Archeologische Advieskaart (LAA) opgemaakt. In afwachting van de AAV wordt de Archeologische Landschapsatlas (ALA) opgemaakt, een snelinventaris gemaakt op basis van wat reeds gekend is.

De provincie zal, in afwachting van de AAV rekening houden met de LAA en de ALA bij de opmaak van provinciale RUP's en de beoordeling van structuurplannen en RUP's. De provincie zal een RUP opmaken waarin de archeologische aandachtszones zijn opgenomen met voorschriften die maatregelen inhouden ter bescherming van betrokken archeologische aandachtszones.

## Gewenste ruimtelijk-economische structuur

### Inleiding

De provincie heeft de taak om de behoefte aan bijkomende ruimte voor economische activiteiten te verdelen naar de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten en de gemeenten van het buitengebied en een visie uit te werken voor de kleinhandel van regionale schaal.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bepaalt dat 1.715 ha bijkomende ruimte voor economische activiteiten in Oost-Vlaanderen kunnen voorzien worden tussen 1994 en 2007. 77% tot 82% daarvan moet gesitueerd worden in de economische knooppunten, die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen bindend zijn geselecteerd, 60% af te bakenen bedrijventerreinen en 40% in reservebedrijventerreinen. In Oost-Vlaanderen werden volgende economische knooppunten geselecteerd: de groot- en regionaalstedelijke gebieden Gent, Aalst en st.-niklaas; de kleinstedelijke gebieden Deinze, Dendermonde, Eeklo, Lokeren, Oudenaarde, Ronse, Beveren, Geraardsbergen, Ninove, Temse, Wetteren en Zottegem; de specifiek economische knooppunten Aalter, Nazareth, Zele, Maldegem en Kluisbergen. De havens van Gent en Antwerpen zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als poorten. Omwille van de grootschalige havengebonden bedrijvigheid en de multimodale logistieke diensten, zijn ze een belangrijke troef voor de verdere ontwikkeling van de bedrijvigheid in de provincie. Rekening houdend met de gebiedsgedifferentieerde ruimtelijke visie, hebben de diverse economische knooppunten een eigen rol te vervullen. In de openruimtegebieden spelen de economische knooppunten een belangrijke rol voor de evenwichtige spreiding van de tewerkstelling in de provincie en de ondersteuning van de economische leefbaarheid van de streek. De ontwikkeling van regionale bedrijvigheid dient op deze rol afgestemd te zijn. In het buitengebied kunnen bijkomende terreinen voor lokale bedrijvigheid alleen ontwikkeld worden in hoofddorpen of aansluitend bij een bestaand lokaal bedrijventerrein. Door de selectie van de hoofddorpen in het buitengebied geeft de provincie aan waar lokale bedrijventerreinen kunnen gesitueerd worden.

Bij de uitwerking van de gewenste economische structuur werden een aantal doelstellingen gehanteerd. De economische activiteiten worden gebundeld in de economische knooppunten, waarbij rekening wordt gehouden met problemen van het buitengebied. Er wordt voorzien in een kwantitatief en kwalitatief aanbod aan bedrijventerreinen. Verder staat een efficiënt en doordacht ruimtegebruik op bedrijventerreinen voorop en wordt een sturend ruimtelijk-economisch beleid gevoerd door een aanbod- en locatiebeleid.

### De verdeling van de taakstelling bedrijventerreinen

Als bijkomende ruimte voor bedrijventerreinen wordt beschouwd: de ruimte voor economische activiteit bijgekomen na 1/1/1994 door gewestplanwijziging, apa, bpa's en overeenkomstig onderstaande scenario's de sectorale bpa's (zonevreemde bedrijven) en/of bijkomende ruimte voorzien in gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen om oplossing te geven aan bestaande zonevreemde bedrijven; de ruimte voor (eventuele) uitbreiding van bestaande bedrijven en de ruimte voor nieuwe lokale en (specifiek) regionale bedrijventerreinen. *Voor de verrekening van de ruimte voor zonevreemde bedrijven opteert de provincie Oost-Vlaanderen voor het werken met twee scenario's. Het eerste scenario volgt het RSV en verrekend de bestemmingswijzigingen voor zonevreemde bedrijven na 1/1/1994. Het tweede scenario gaat ervan uit dat de bijkomende ruimte enkel en alleen aangewend wordt voor bedrijfsuitbreidingen of nieuwe bedrijven na 1/1/1994. Dit scenario kan in werking treden bij een eventuele herziening van het RSV.*

Binnen de grenzen gesteld door het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, opteert de provincie via de verdeelsleutel 23%-77% voor een maximale ondersteuning van de lokale bedrijvigheid in het buitengebied. De verdeling van de 1 715 ha is niet louter een provinciale taak. Voor Oost-Vlaanderen worden drie pakketten onderscheiden. Een pakket regionale en lokale bedrijventerreinen, naar schatting 700 ha, wordt door het Vlaams gewest verdeeld

over de groot- en regionaalstedelijke gebieden Gent, Aalst en Sint-Niklaas. De provincie verdeelt een pakket regionale en lokale bedrijventerreinen, ongeveer 620 ha, over de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten en een pakket lokale bedrijventerreinen wordt gereserveerd voor de gemeenten van het buitengebied. Door de selectie van hoofddorpen wordt aangegeven waar eventueel (sinds 1 januari 1994) een lokaal bedrijventerrein kan voorzien worden.

Regionale bedrijventerreinen kunnen voorzien worden in gemeenten die als economisch knooppunt zijn geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het Vlaams Gewest bakent de regionale bedrijventerreinen af in het grootstedelijk gebied Gent en de regionaalstedelijke gebieden Aalst en St.-Niklaas. De provincie bakent de regionale bedrijventerreinen af in de kleinstedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten. De **regionale bedrijventerreinen** kunnen gedifferentieerd worden bv. als zones voor handel- en diensten, zones voor agro-industrie, zones voor afvalverwerking en recyclage, kleinhandelszones, enz.. Deze differentiatie zal gebeuren bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen. De **lokale bedrijventerreinen** zijn bedoeld voor kleine bedrijven die qua functie en schaal gericht zijn op de plaatselijke nederzetting. Bijkomende lokale bedrijventerreinen kunnen in principe voorzien worden in de stedelijke gebieden, bij de hoofddorpen van de gemeenten geselecteerd als specifiek economisch knooppunt en aansluitend bij de hoofddorpen voor de gemeenten die niet als economisch knooppunt zijn geselecteerd.

### **Verdeling van de taakstelling naar de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten**

De bijkomende bedrijventerreinen voor de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten voor de periode 1994-2007 werden verdeeld in twee stappen. Eerst werd er een initiële verdeling gemaakt aan de hand van het gewogen aandeel werkgelegenheid in 1997 en het huidig aandeel aan bedrijventerreinen (1 januari 2001). Op basis van een globale ruimtelijke afweging wordt dan een voorlopige taakstelling bepaald die nog kan bijgesteld en afgelijnd worden in het kader van de afbakingsprocessen en/of in overleg met de gemeente en mede op basis van de visie in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. Het Vlaams gewest formuleert een visie voor Gent, Aalst en Sint-Niklaas, de provincie doet dit voor de kleinstedelijke gebieden en de specifiek economische knooppunten. Voor de rol van de economische knooppunten werd gebruik gemaakt van hun situering binnen de deelruimten.

De economische knooppunten in het E17-netwerk vervullen een rol inzake werkgelegenheid voor het Noordelijk Openruimtegebied en het Oostelijk Rastergebied. Het E17-netwerk als geheel vervult echter een niet onbelangrijke rol in de Vlaamse Ruit en heeft een bijzondere geo-economische ligging (onmiddellijke nabijheid van de Waaslandhaven, het 'logistiek park Waasland', de E17 en de grootsteden Antwerpen en Gent, ...). De stedelijke en economische dynamiek tussen Gent en Antwerpen wordt in het E17-netwerk opgevangen. Om tot een duurzame en kwalitatieve ruimtelijke ontwikkeling te komen is een geïntegreerde benadering en onderlinge afstemming binnen het netwerk noodzakelijk. Bijkomende bedrijventerreinen worden bij voorkeur gesitueerd op goed ontsloten locaties en gekoppeld met de economische knooppunten, kantoorlocaties worden voorzien in de stationsomgevingen. Nieuwe terreinen voor kleinhandel kunnen enkel in de stedelijke gebieden ontwikkeld worden met voldoende aandacht voor een functionele koppeling met de kern. Bijkomend moet ook rekening gehouden worden met de groeiende sector van afvalverwerking. Specifiek voor mestverwerking moeten, rekening houdend met het productiegebied, voldoende locaties voorzien worden.

Ontwikkelingen in Temse moeten in eerste instantie in samenhang met de ontwikkelingen in St.-Niklaas afgewogen worden. Bijkomend moet bij de lokalisatie van bijkomende bedrijventerreinen rekening gehouden worden met de draagkracht en ontsluitingspotenties en -knooppunten van dit kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Grootschalige bedrijfsontwikke-



lingen worden beter elders in het netwerk gelokaliseerd. Woonondersteunende bedrijfsactiviteiten en beperkte ontwikkelingen inzake kantoor- en dienstenfuncties kunnen in Temse gesitueerd worden. Verder moet bij de aflijning van de taakstelling ook rekening gehouden worden met een gedeeltelijke herbestemming van de terreinen van de Boelwerf.

Op dezelfde wijze moeten de ontwikkelingen in Lokeren en Zele met respect voor draagkracht en hiërarchie t.o.v. elkaar afgewogen worden. Daarbij worden de ontwikkelingen in Zele eerder beperkt gehouden, rekening houdend met de ontsluitingsmogelijkheden en de aanwezige openruimtepotenties (Scheldevallei). Verdere ontwikkelingen in Beveren mogen niet concurrentieel zijn met deze in Antwerpen of Sint-Niklaas. Naast een beperkte ontwikkeling van kantoor- en dienstenfunctie (i.f.v. de haven) in het stedelijk gebied kunnen ook bedrijfseconomische ontwikkelingen met een woonondersteunend karakter in het stedelijk gebied gesitueerd worden. Verder kan Beveren een belangrijke rol vervullen in het opvangen van economische ontwikkelingen die zich nu perifeer langsheen de E17 voordoen. Een goede ontsluiting van dit kleinstedelijk gebied naar de E17 is wenselijk om de kleinstedelijke functie in het netwerk te kunnen vervullen.

Het snoer van 'oude' stedelijke gebieden langsheen de Dender wordt gekenmerkt door grotendeels onderling vergelijkbare knelpunten en kenmerken. Vooral de kleinstedelijke gebieden hebben hun centrale rol als tewerkstellingscentrum t.o.v. hun ommeland ten dele zien afnemen. Herstructurering van de economie in de Dendersteden staat voorop. Zij kunnen een rol spelen als ondersteunende economische knooppunten t.o.v. de grootstedelijke gebieden. De ligging en ontsluiting via weg en/of spoorweg, eventueel waterweg vormen een aanknopingspunt voor nieuwe economische impulsen. Bijkomende ontwikkelingen moeten de economische rol van de Dendersteden ondersteunen. Zo kan ook de groei van de pendel naar Brussel gemilderd worden. Hoewel deze steden een duidelijke leidraad (de Dender) hebben, kan toch een onderscheid gemaakt worden naargelang hun ligging in de Vlaamse Ruit of in een openruimtegebied. De omvang en de taakstelling inzake bedrijventerreinen moet in overeenstemming zijn met de omvang en de draagkracht van het stedelijk gebied, waarbij concurrentie t.o.v. de omliggende economische knooppunten moet vermeden worden, en tevens rekening moet gehouden worden met het algemeen beleid voor de deelruimte. **Aalst** speelt een rol op Vlaams niveau als regionaalstedelijk gebied in de Vlaamse Ruit. De ontwikkelingsperspectieven en de taakstelling worden bepaald door het Vlaams gewest in het afbakeningsproces.

**Dendermonde** heeft een economisch belang voor het omliggend buitengebied van het Oostelijk Rastergebied en Klein Brabant. Bijkomende economische ontwikkelingen kunnen Dendermonde een centrale rol geven inzake werkgelegenheid in het Oostelijk Rastergebied. Op die manier kan haar centrale ligging gevaloriseerd worden. Door vooral regionale economische ontwikkelingen te kanaliseren naar dit kleinstedelijk gebied, wordt verdere versnippering van het Oostelijk Rastergebied vermeden.

Het Zuidelijk Openruimtegebied situeert zich tussen de Vlaamse Ruit en het netwerk Kortrijk-Rijsel en maakt deel uit van een groter grensoverschrijdend openruimtegebied. Het beleid is erop gericht verdere verstedelijking te voorkomen en de leefbaarheid van het openruimtegebied te versterken. Bijkomende economische ontwikkelingen moeten in de economische knooppunten gesitueerd worden, doch met respect voor draagkracht en hiërarchie van deze knooppunten. Bijkomende ontwikkelingen zijn erop gericht ruimte te voorzien voor de opvang van werkgelegenheid in de eigen streek, als ondersteunende functie. Prioritaire knooppunten zijn Aalst, Oudenaarde en Ronse en in tweede orde Ninove, Zottegem en Geraardsbergen. De economische ontwikkelingen in de economische knooppunten van het Zuidelijk Openruimtegebied moeten afgestemd worden op de situering van het knooppunt in dit hiërarchisch netwerk. Bovenlokale commerciële ontwikkelingen en nieuwe terreinen specifiek voor kleinhandel worden gesitueerd in Oudenaarde, Ronse, Deinze of (Kortrijk, Waregem). Het regionaalstedelijk gebied Aalst, in de Vlaamse Ruit, speelt een belangrijke rol inzake werkgelegenheid voor een deel van het Zuidelijk Openruimtegebied.

**Oudenaarde** vormt het economisch centrum in het Zuidelijk Openruimtegebied. Bijkomende economische ontwikkelingen worden gesitueerd in functie van de draagkracht, de ontsluitingsmogelijkheden en de openruimtepotenties (Scheldevallei). Op een iets lager niveau speelt ook **Ronse** een belangrijke rol. Beide stedelijke gebieden vervullen een centrale rol voor een groot gedeelte van het Zuidelijk Openruimtegebied. Bijkomende regionale ontwikkelingen worden weliswaar gesitueerd in functie van de ontsluitingsmogelijkheden. Een betere ontsluiting naar de A8 zou vooral de rol van Ronse als kleinstedelijk positief kunnen beïnvloeden.

**Zottegem, Ninove en Geraardsbergen** hebben vooral een ondersteunende rol te vervullen in de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid in het Zuidelijk Openruimtegebied. Economische ontwikkelingen met een regionaal karakter binnen de deelruimte kunnen in Ninove en Geraardsbergen gesitueerd worden, zonder evenwel afbreuk te doen aan de hiërarchie van de stedelijke centra. De ontwikkelingen in deze kleinstedelijke gebieden moeten bovendien, rekening houdend met de draagkracht en de ontsluitingspotenties, beperkt gehouden worden. In deze stedelijke gebieden mag bijgevolg geen aanbod gecreëerd worden welk een overloopeffect vanuit andere stedelijke gebieden zou induceren. Zowel voor de eigen werkgelegenheid als voor de pendel is een goede aantakking van Geraardsbergen en Ninove op het Gewestelijk Expressnet, alsook een optimale spoorverbinding met Brussel noodzakelijk. Een betere ontsluiting naar de A8 zou de rol van Geraardsbergen als kleinstedelijk gebied positief beïnvloeden. **Kluisbergen** is een economisch knooppunt met een eerder beperkte omvang. Gezien de beperkte potenties inzake ontsluiting worden bijkomende ontwikkelingen in Kluisbergen minimaal gehouden. De bestaande reserves moeten in functie van de ontsluitingsmogelijkheden (Schelde, goederenspoor) optimaal benut worden.

Het Westelijk Openruimtegebied maakt deel uit van een groter grensoverschrijdend openruimtegebied. Het situeert zich tussen twee maritiem-economische regio's, met elkaar verbonden via de N49 of havenweg. Het land- en tuinbouwgebieden vormt de belangrijkste economische component in dit openruimtegebied. Bijkomende economische ontwikkelingen in het gebied zijn gericht op leefbaarheid en worden gesitueerd in de drie economische knooppunten. Zij staan in voor de economische ontwikkeling op bovenlokaal niveau en de evenwichtige spreiding van de werkgelegenheid op het niveau van de deelruimte. Bijkomende ruimte voor regionale bedrijvigheid situeert zich op goed ontsloten plaatsen en gekoppeld met het economisch knooppunt. Mogelijkheden situeren zich in de voedingssector, functies gericht op de maritiem-economische regio's (productie van hulpgoederen, enz). Commerciële ontwikkelingen en dienstenfuncties worden gesitueerd in **Eeklo**, doch blijven beperkt tot het kleinstedelijk schaalniveau. Mogelijkheden tot koppeling met openbaar vervoerslocaties moeten hierbij optimaal benut worden. Nieuwe terreinen specifiek voor kleinhandel moeten zich situeren in Eeklo, Deinze of Gent. Bijkomend moet in functie van de land- en tuinbouw rekening gehouden worden met de nodige ruimte voor afvalverwerking (i.c. mestverwerking).

**Aalter en Maldegem** spelen een ondersteunende rol inzake werkgelegenheid in het Westelijk Openruimtegebied. Bijkomende ontwikkelingen worden gesitueerd in functie van de draagkracht, de ontsluitingsmogelijkheden en vooral de openruimtepotenties. Bij situering van een bedrijventerrein aan/nabij een waterweg moeten de mogelijkheden voor watergebonden bedrijven aangewend worden.

Het Oostelijk Rastergebied situeert zich in de 'middenruimte' van de Vlaamse Ruit. Het is een gebied met openruimte potenties, doch met een redelijke graad van verstedelijking van het platteland. Dit gebied kenmerkt zich door sterke pendelbewegingen naar de stedelijke gebieden van de Vlaamse Ruit. De stedelijke en/of economische potenties doen zich voornamelijk voor vanuit de omgevende meer stedelijke deelruimten. Om verdergaande verstedelijking te voorkomen moeten bijkomende economische ontwikkelingen in dit gebied gebundeld worden in het regionaalstedelijk gebied Aalst en het kleinstedelijk gebied

**Dendermonde.** Tussen Gent en de Dendersteden speelt **Wetteren** in het Oostelijk Rastergebied een aanvullende rol als economische knooppunt met een beperkt ommeland. Verdere ontwikkelingen in **Wetteren** moeten echter afgestemd zijn op de aanwezigheid en de potenties van de Scheldevallei, de ontsluitingsmogelijkheden en de draagkracht en de rol van kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau. Het aanbod voor bijkomende regionale ontwikkelingen mag geen aanzuigeffect induceren. Zij mogen met andere woorden niet concurrentieel zijn t.o.v. de omgevende stedelijke gebieden, en vooral niet t.o.v. het grootstedelijk gebied Gent.

De Leieruimte is een gebied met openruimte potenties in het spanningsveld tussen Gent en Kortrijk. Deze ruimte wordt nadrukkelijk gestructureerd door een bundel van lijninfrastructuren (Leie, N43, spoorweg Gent/Kortrijk/Rijsel en de E17) die mee de basis vormt voor bedrijfsontwikkelingen in het gebied. Economische ontwikkelingen in dit gebied worden gesitueerd met aandacht voor de ecologische en landschappelijke waarden in het gebied. Om een verdere bandvormige ontwikkeling langs de E17 te voorkomen wordt regionale bedrijvigheid bij voorkeur gesitueerd nabij het knooppunt Deinze-Nazareth. Verder kan ook het Afleidingskanaal van de Leie de basis vormen voor de situering van nieuwe terreinen.

Bedrijfseconomische ontwikkelingen in **Deinze** houden rekening met de draagkracht, de aanwezigheid van openruimte-corridors en de ontsluitingsmogelijkheden. Bij situering van een bedrijventerrein aan/nabij de waterwegen moeten de mogelijkheden voor watergebonden bedrijven aangewend worden. Het aanbod voor bijkomende regionale ontwikkelingen mag geen aanzuigeffect induceren. Ontwikkelingen die concurrentieel kunnen zijn voor Gent moeten vermeden worden.

In **Nazareth** kunnen in beperkte mate, rekening houdend met de draagkracht en de ontsluitingsmogelijkheden, bijkomende ontwikkelingen gesitueerd worden. Nieuwe terreinen specifiek voor kleinhandel moeten in de stedelijke gebieden gesitueerd worden.

In onderstaande tabel worden de taakstellingen voor de economische knooppunten weergegeven. Het gaat over het aantal ha bedrijventerreinen te creëren tussen 1 januari 1994 en 2007.

Economisch knooppunt	Taakstelling in ha.
Structuurondersteunende kleinstedelijke gebieden	
Eeklo	32
Deinze	44
Dendermonde	58
Ronse	41
Lokeren	60
Oudenaarde	65
subtotaal	300
Kleinstedelijke gebieden op provinciaal niveau	
Zottegem	<sup>3</sup> 15
Geraardsbergen	30
Temse	<sup>*4</sup> 10
Wetteren	38
Ninove	30
Beveren	30
subtotaal	153
Specifiek economische knooppunten	
Kluisbergen	10
Maldegem	22
Nazareth	20
Zeel	25
Aalter	30
subtotaal	107

<sup>3</sup> De reserve van 13 ha op 'Buke' moet gevaloriseerd worden.

<sup>4</sup> Hierbij moet het aantal hectare te herlokaliseren bedrijventerrein van de Boelwerf nog in rekening worden gebracht.

provinciale reserve in pakket 3	60
Totaal	620

Indien blijkt dat de gemeente haar taakstelling niet volledig kan opnemen worden, wordt deze in een provinciale reserve gehouden om in te spelen op dringende onvoorziene omstandigheden (bepaalde knelpunten of potenties) die kunnen tot uiting komen bij meer gedetailleerd onderzoek in het kader van de afbakening van de kleinstedelijke gebieden en de zonering van regionale bedrijventerreinen door de provincie in de specifiek economische knooppunten, of door gewijzigde economische dynamiek en/of noden. Deze reserve kan niet naar een ander pakket overgeheveld worden. Voor de stedelijke gebieden Gent, Aalst en St.-Niklaas werd een raming gemaakt van een kwantitatieve taakstelling van 700 ha. Dit betekent dat er mogelijks een reserve ontstaat binnen het pakket van 1.320 ha. Een uitwisseling van een vooropgestelde taakstelling tussen de pakketten wordt in eerste instantie niet voorzien, tenzij op aangeven van het Vlaams gewest een overheveling van het pakket voor de groot- en regionaalstedelijke gebieden naar het pakket voor de kleinstedelijke gebieden en specifiek economische knooppunten noodzakelijk zou blijken. Deze reserve wordt dan ook in de provinciale reserve opgenomen.

Het pakket lokale bedrijventerreinen voor de gemeenten van het buitengebied (max. 5 ha per hoofddorp) wordt niet verder verdeeld. Van dit pakket moeten immers de lokale ontwikkelingen sinds 1 januari 1994, de problematiek van zonevreemdheid (voor scenario 1) en de nood aan herlokalisatie in mindering gebracht worden. Het overblijvend pakket kan dan gebruikt worden voor nieuwe lokale bedrijventerreinen. De gemeenten moeten de nood aan lokale bedrijventerreinen verantwoorden en motiveren o.b.v. hun gemeentelijk ruimtelijk structuurplan, een studie van de problematiek inzake zonevreemde bedrijven en een inventaris van sinds 1/1/1994 bijgekomen bedrijventerreinen. Omdat de reserve voor lokale bedrijventerreinen niet zo groot is, kan het voorkomen dat de selectie van een hoofddorp niet automatisch de aanwijzing van 5 ha 'nieuw' lokaal bedrijventerrein per hoofddorp inhoudt. Naast de verdeling van de bedrijventerreinen moet de provincie ook een toekomstvisie formuleren voor de kleinhandel van regionaal belang. Omwille van verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen en omwille van de verlinting van het landschap is een voortzetting van de huidige trend, dat steeds meer winkels zich inplanten langsheen invalswegen en kruispunten buiten de stedelijke gebieden, niet gewenst. Kleinhandel moet zoveel mogelijk in de kernen gesitueerd worden, rekening houdend met het niveau van die kern. Bovenlokale ontwikkelingen moeten in de stedelijke gebieden gesitueerd worden. Voor handelszaken met bijzondere lokatie-eisen kunnen specifieke zones afgebakend worden in de stedelijke gebieden.

Het beleid voor de bestaande kleinhandel van regionaal belang wordt gedifferentieerd. Kleinhandelsconcentraties in samenhang met een stedelijk gebied zullen in het kader van de afbakeningsprocessen voor de stedelijke gebieden onderzocht worden. Verweving met de woonfunctie staat voorop, maar er kan geopteerd worden om een specifieke kleinhandelszone aan te duiden. Uitbreiding van de kleinhandelsconcentraties in de stedelijke gebieden is mogelijk, indien een goede verbinding met de stad wordt gecreëerd, de concentratie de openruimte niet verder aantast en de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid met openbaar vervoer en fiets gegarandeerd worden.

Voor de bestaande kleinhandelsconcentraties die niet binnen de afbakening van een stedelijk gebied liggen, geldt een restrictief beleid. Verdere uitbreiding van de verlinting is niet gewenst. Deze kleinhandel kan hoogstens blijven bestaan op het huidig niveau. Ook de sluipende uitgroei van lokale handel in buitengebiedkernen tot handel van regionaal niveau moet tegengegaan worden. Bestaande handelszaken kunnen zich herlokalisieren binnen de gemeente naar het hoofddorp op voorwaarde dat de ruimtelijke draagkracht van de omgeving en van het hoofddorp niet wordt overschreden. Enkel lokale voorzieningen kunnen

nieuw ingeplant worden in de kernen. Nieuwe grootschalige handelszaken van lokaal belang (300 – 400 m<sup>2</sup>) kunnen alleen in de hoofddorpen voorzien worden. Voor twee geïsoleerde kleinhandelsontwikkelingen van regionaal belang, met name het Makro-terrein in Eke (Nazareth) en de Meubelpiramiden in St.-Gillis-Waas, zal het noodzakelijk zijn een herbestemming naar een kleinhandelszone door te voeren. Verdere ruimtelijke uitbreiding is in geen van beide gevallen gewenst.

## Gewenste mobiliteit en lijninfrastructuren

### Inleiding

De provincie heeft de taak om een gebiedsgerichte mobiliteitsvisie uit te werken en aan te duiden welke lijninfrastructuren een bovenlokaal belang hebben, bijvoorbeeld de selectie van secundaire wegen. Hiervoor werden een aantal doelstellingen gehanteerd. Het versterken van de alternatieven voor het wegverkeer staat voorop. Via een categorisering van de wegen, met name aan te duiden welke wegen verbindingswegen zijn en welke een verzamel- of ontsluitingsfunctie hebben, is het de bedoeling om het functioneren van het wegennet te optimaliseren. Verder is het mobiliteitsbeleid erop gericht het verkeer te beheersen (vervoersmanagement, bedrijfsvervoersplannen, parkeerbeleid, ...). Ook zal gewerkt worden met selectieve bereikbaarheid van gebieden. Niet alle gebieden hebben immers nood aan een even goede ontsluiting voor alle vervoersmiddelen.

Het **openbaar vervoer** heeft een belangrijke rol in het realiseren van het gebruik van alternatieven voor het wegverkeer. In het provinciaal structuurplan worden de voorzieningen van bovenlokaal belang behandeld. Dit gebeurt voor trein, tram en bus en met een onderscheid tussen personen- en goederenvervoer. De visie op het bovenlokaal openbaar vervoer wordt uitgewerkt vanuit het idee van multimodaliteit, waarbij het de bedoeling is het openbaar vervoer te bevorderen eventueel in combinatie met het gebruik van een ander vervoersmiddel. Belangrijk hierbij is om alle openbaar vervoer te integreren in één hoogwaardig en gebiedsdekkend openbaar vervoersnet. Daarbij moet er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen openbaar vervoer met een verbindende functie over lange afstanden en openbaar vervoer die verzamelt en gebieden ontsluit.

Bij het uitstippelen van een beleid voor openbaar vervoer zijn er twee belangrijke basisfactoren. Enerzijds de **knooppunten**, waar verschillende lijnen samenkomen en soms een overstappunt vormen naar andere vervoersmiddelen (= multimodaal knooppunt) en anderzijds de **lijnen**, de mogelijke verbindingen tussen de knooppunten.

#### Personenvervoer

Voor het personenvervoer bestaan er knooppunten op verschillende niveaus met elk een specifiek profiel. Elk knooppunt zou in feite – overeenkomstig het niveau waarop het dient te functioneren - over een voldoende uitrustingsniveau moeten beschikken (parking, fietsenstalling, ...). Afhankelijk van het niveau zijn de knooppunten ook ruimtelijk structurerend, omdat het plaatsen zijn waar bij voorkeur verkeersgenererende functies gelokaliseerd worden. De selectie en de rol van de multimodale knooppunten is een item voor de diverse mobiliteitsplannen.

Het niveau van het knooppunt wordt bepaald door het gewenste niveau van lijninfrastructuren die er samenkomen en door de gewenste ruimtelijke structuur. Er wordt een onderscheid gemaakt in drie types.

Hoofdstations functioneren op Vlaams niveau. Volgende stations zijn reeds in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort en Aalst en Sint-Niklaas. De stations van regionaal belang zijn hoofdzakelijk gelegen in stedelijke gebieden en zijn zowel knooppunten in het verbindend net als schakelpunten tussen het verbindend regionaal net enerzijds en het verzamelend regionaal net en het lokale net anderzijds. Volgende knooppunten worden van regionaal belang beschouwd: Aalter, Beveren, Deinze, Denderleeuw, Dendermonde, Eeklo, Geraardsbergen, Lokeren, Ninove, Oudenaarde, Ronse, Schellebelle, Temse, Wetteren, Zelzate en Zottegem. De overige stations worden beschouwd als knooppunten met een (boven)lokaal karakter. Zij verzamelen reizigers uit de omliggende hoofddorpen en woonkernen. Zij worden ingericht als multimodale knooppunten met overstapmogelijkheden naar een andere vervoersvorm. Tot deze groep behoren ook de regionale en grootstedelijke transferpunten in het grootstedelijk gebied Gent.

Naast de knooppunten functioneert het openbaar vervoer op basis van lijnen. Hierbij kan een onderscheid gemaakt worden in een verbindend, verzamelend en lokaal openbaar vervoernet. Het hoofdspoorwegennet werd geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (Kortrijk–Gent–Lokeren–St-Niklaas–Antwerpen / Brugge–Gent–Brussel / Gent–Wetteren–Aalst–Denderleeuw–Brussel / Kortrijk–Oudenaarde–Zottegem–Denderleeuw–Brussel / Lokeren–Dendermonde–Brussel). Dit wordt aangevuld met enerzijds een verbindend en anderzijds verzamelend regionale openbaarvervoersnet en een lokaal openbaar vervoersnet.

Het verbindende regionale net staat in voor snelle en zoveel mogelijk rechtstreekse verbindingen in tussen de stations van regionaal belang. De nadruk ligt op snelheid en het beperken van de tussenhaltes. Het spoorwegennet aangevuld met snelbusdiensten is hiervoor het best geschikt. Dergelijke sneldiensten zijn reeds ingezet tussen het Waasland en Antwerpen (Kieldrecht–Antwerpen, Hamme–Temse–Antwerpen), tussen Eeklo en Brugge/Gent en tussen Gent en Zelzate. Volgende verbindingen hebben een regionaal verbindende functie: Sint-Niklaas–Temse–Mechelen (stopt ook in Bornem, Puurs, Willebroek) / Gent–Wetteren–Dendermonde–Mechelen / Gent–Deinze–Waregem–Kortrijk / Lichtervelde–Tielt–Deinze–Gent / Geraardsbergen–Brussel. Volgende verbindingen zijn in het kader van een verbindend net op te waarderen: Geraardsbergen–Zottegem / Ronse–Oudenaarde / Eeklo–Gent. Door een verbetering van deze noord-zuid-verbindingen zou de mogelijkheid tot de exploitatie van een lijn tussen Eeklo en Geraardsbergen kunnen ontstaan. De opwaardering van de stations van Ninove, Beveren zou resulteren in een betere verbinding voor deze stedelijke gebieden. Door een verbetering of opwaardering in Schellebelle zouden de verbindingen voor Aalst en Dendermonde verbeteren. Het invloedsgebied van Ronse strekt zich uit in de provincie Henegouwen. Deze relatie kan versterkt worden door een verbetering van de verbinding door invoering van een snelbus of het herstel van de vroegere spoorverbinding naar Leuze. De heringebruikname van de spoorlijn Dendermonde–Puurs zou een directe verbinding tussen Dendermonde, over Boom, naar Antwerpen geven. De verbinding Gent–Zelzate–Terneuzen zou door een snelbusdienst kunnen ingevuld worden. Dergelijke verbinding kan ook instaan voor de OV-ontsluiting van de Gentse Kanaalzone. Op langere termijn kan deze verbinding vervangen worden door personenvervoer over het spoor.

Het verzamelende regionale net verzamelt de reizigers uit de tussenliggende haltes naar de knooppunten van het verbindend net. De eisen naar doorstroming zijn op dit niveau minder streng, om een voldoende gebiedsdekking te kunnen realiseren. Dit verzamelend openbaar vervoer bestaat uit lijnen met een hoge dichtheid van stations (stoptreinen) en uit hoofdassen van het busvervoer. De stations vormen de verknopingpunten tussen het lokale (ontsluitende) busnet en het bovenlokale (verzamelende) spoornet. Het gaat om volgende spoorlijnen: Gent – Aalter – Brugge / Gent – Eeklo / Gent – Dendermonde – Mechelen / Sint-Niklaas – Lokeren – Dendermonde – Brussel / Brussel – Aalst – Gent / Kortrijk – Zottegem / Zottegem – Brussel / Gent – Oudenaarde / Gent – Zottegem / Antwerpen – Sint-Niklaas / Sint-Niklaas – Lokeren / Geraardsbergen – Ath / Geraardsbergen – Aalst / Geraardsbergen – Halle – Brussel / Aalst – Burst. De uitbouw van een OV-verbinding tussen Gent en Terneuzen laat toe om ook de OV-ontsluiting van de Gentse Kanaalzone hieraan te koppelen. Er wordt evenwel verondersteld dat minstens de bestaande stations behouden blijven en indien nodig bijkomende lokale stations ge- of heropend worden. Het openbaar busvervoer realiseert momenteel slechts op een erg beperkt aantal lijnen een verzamelende functie. Binnen de huidige lijnvoering kan in Gent de as De Sterre–Gent–Sint-Pieters–Gent–Dampoort–Sint-Amandsberg als stamas beschouwd worden. Het gebundeld voorkomen van een achttal lijnen verzekert een hoge frequentie. Op termijn moeten een aantal lijnen kunnen uitgroeien naar een meer verzamelende functie op regionaal niveau. Dit is vooral het geval op de secundaire wegen van het type III, die zullen uitgebouwd worden tot openbaar vervoersassen. De verbeterde doorstroming, de inrichting uitgaande van de verblijfskwaliteit, het voorzien van de nodige flankerende maatregelen (Park & ride, voortransport per fiets,

haltevoorzieningen, wachtcomfort, ...) en een ondersteunend ruimtelijk beleid moeten de uitbouw van hoogkwalitatieve bus- of tramassen toelaten. Volgende hoofdassen van het busvervoer worden voorgesteld: N70 Gent-Lochristi (aansluitend op de Gentse busas, zie hoger), momenteel bediend door de lijnen 76 Lokeren-Gent, 77 Gent-Beervelde en 78 Gent-Sint-Amandsberg Achtendries / N43 Gent – Sint-Martens-Latem (aansluitend op de Gentse tramas), momenteel bediend door de lijnen 76 Gent-Sint-Denijs-Westrem, 77 Gent-Deinze en 78 Gent-De Pinte / N60 Gent-Zwijnaarde, momenteel bediend door de lijnen 48, 49, 70, 71 en 72 / Brugsesteenweg Gent-Mariakerke, momenteel bediend door de trolleylijn 3 / N9 Gent – Melle (verknopend met het Gentse tramnet), momenteel bediend door de lijnen 28 Gent-Melle-Wetteren, 94 Aalst-Oordegem-Gent en 95 Aalst-Oordegem-Gent / N70 Sint-Niklaas en Beveren-Antwerpen, momenteel bediend door de lijnen 75 Sint-Niklaas-Lokeren, 77 Sint-Niklaas-Lokeren, 81 tot en met 86 (Sint-Niklaas en/of Beveren-Antwerpen) / N9 Erpe-Mere – Aalst – Brussel momenteel bediend door de lijnen 94 Aalst-Oordegem-Gent, 95 Aalst-Oordegem-Gent, 97 Aalst-Wetteren en AL Aalst-Brussel / N8 Ninove-Brussel, momenteel bediend door de lijn N Ninove-Brussel / N47 Dendermonde (kleinstedelijk gebied), momenteel bediend door de lijnen 24 Dendermonde-Asse, 26 Dendermonde-Aalst en WL Wemmel-Brussel / N16 Sint-Niklaas (regionaalstedelijk gebied) / N403 Sint-Niklaas (regionaalstedelijk gebied) / N444 Gent – Merelbeke, momenteel bediend door de lijnen 16, 17, 18 en 19 / N9 Eeklo – Maldegem, momenteel bediend door de lijnen 58 en 62. Het lokale net ten slotte zorgt voor de ontsluiting van kernen naar naburige kernen, naar nabijgelegen stedelijke gebieden of economische knooppunten, en naar de haltes van het regionaal verzamelend/verbindend net. Tot dit niveau behoort het grootste deel van het busvervoer, bestaande uit reguliere buslijnen en belbusdiensten. Het decreet basismobiliteit legt de kwaliteitseisen voor het lokaal openbaar vervoersnet vast. Naargelang de ligging in het buitengebied of in stedelijk gebied worden normen voorgeschreven i.v.m. halte-afstand en bedieningsfrequentie.

## **Goederenvervoer**

Het hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer omvat de voornaamste verbindingen voor het goederentransport. Het regionale spoorwegennet heeft op Vlaams niveau niet zo een groot belang, maar kan regionaal of lokaal wel een sterke ruimtelijke structuurbepalende invloed hebben. De hoofdstructuur voor het goederenverkeer is vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen..

### Knooppunten

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen selecteert Merelbeke als vormingsstation, als knooppunt van Vlaams belang voor goederentransport. Merelbeke is het verzamelpunt voor het goederentransport in Oost-Vlaanderen. Het verzamelende regionale spoorwegennet takt er aan op het verbindende hoofdspoorwegennet. De spoorgebonden bedrijven(terreinen) zijn dan de knooppunten op regionaal niveau. Belangrijk voor de versterking van het goederentransport over het spoor is het aanbieden van spoorgebonden bedrijventerreinen en het reserveren van dergelijke terreinen voor spoorgebonden activiteiten.

### Lijnen

Het hoofdspoorwegennet voor goederenvervoer is aangeduid in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Voor Oost-Vlaanderen staan volgende hoofdspoorwegen in voor de internationale verbindingen: de te herwaarderen en te verlengen IJzeren Rijn (Duinkerken-Gent-Antwerpen-Ruhrgebied) / Zeebrugge-Brugge-Gent-Moeskroen-Rijsel / Zeebrugge-Gent-Denderleeuw-Ath-Parijs / Zeebrugge-Gent-Dendermonde-Mechelen-Luxemburg. De overige lijnen binnen de provincie Oost-Vlaanderen behoren tot het verzamelend net voor goederenvervoer. Zij ontsluiten specifieke spoorgebonden bedrijven of bedrijventerreinen naar het hoofdspoorwegennet. Tot dit verzamelend spoorwegennet behoren o.m. de infrastructuur in de Gentse Kanaalzone en deze in de Waaslandhaven. Zij takken deze havengebieden aan op het internationaal hoofdspoorwegennet. Ter optimalisatie van dit



netwerk dient vooral de aansluiting van de Waaslandhaven richting Gent te worden verbeterd.

## **Wegverkeer**

Om de toename van het wegverkeer in goede banen opteert het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen om de wegen een bepaalde functie toe te kennen (= functionele categorisering). De bedoeling is om bepaalde wegen een verbindende rol te geven en andere wegen een verzamelende en/of ontsluitende functie te laten vervullen. De weg wordt dan ingericht overeenkomstig zijn functie. Zo is het ook mogelijk om de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid beter te garanderen. De categorisering van de weg moet dus voor de weggebruiker waarneembaar zijn. De inrichting van de weg moet met andere woorden duidelijk maken welke soorten verkeer al dan niet gewenst zijn, en welk verkeersgedrag verwacht wordt. Middelen hiertoe zijn het snelheidsregime, het aantal en de breedte van de rijstroken, het aantal en de inrichting van kruisingen, het niveau van fiets- en voetgangersvoorzieningen, de mate van erfontsluiting, enz. Om te vermijden dat dit zou leiden tot een wildgroei van uiteenlopende langs- en dwarsprofielen, kunnen het best richtlijnen gehanteerd worden voor een uniforme inrichting.

Om een weg bij een bepaalde categorie in te delen wordt rekening gehouden met zijn gewenste functie in het geheel van het wegennet, het niveau waarop de weg zijn functie vervult (nationaal, regionaal of lokaal). Bij de categorisering wordt verder ook rekening gehouden met de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en de gebiedsgerichte mobiliteitsvisie. De categorisering gebeurt eigenlijk in twee stappen. Eerst wordt gekeken welke plaatsen met elkaar moeten verbonden worden, daarna wordt aangeduid welke bestaande weg die verbinding kan realiseren. Hiërarchie in het netwerk is hierbij erg belangrijk. Elke weg moet het verkeer dragen waarvoor hij het best geschikt is en mag niet belast worden met verkeer dat er eigenlijk niet thuishoort. Een lokale weg mag bijvoorbeeld geen sluipteg worden voor een verbinding tussen twee steden.

Volgende categorieën van wegen worden onderscheiden: hoofdwegen, primaire wegen I en II, secundaire wegen en de lokale wegen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft hoofdwegen en primaire wegen geselecteerd. De hoofdwegen vervullen een verbindingsfunctie op internationaal niveau, aanvullend spelen zij een rol in het verbinden op Vlaams niveau. Primaire wegen vervullen zowel een verbindingsfunctie als een verzamel functie op Vlaams niveau. Naargelang de nadruk ligt op de verbindende, dan wel de verzamelende functie, worden deze primaire wegen nog onderverdeeld in een categorie I en II. Voor hoofd- en primaire wegen ligt de nadruk op bereikbaarheid en een vlotte verkeersafwikkeling. De provincie suggereert om een aantal wegen op te nemen als primair I of II en geeft aandachtspunten mee voor de inrichting ervan.

De secundaire wegen worden aangeduid door de provincie. Secundaire wegen vervullen tegelijk taken op verschillende niveaus. Zij worden gekenmerkt door een sterke vermenging van een bovenlokale en/of lokale verbindings- en/of verzamel functie en een functie van toegang geven, en/of een sterke openbaar vervoersfunctie. De selectie gebeurt op basis van het aanduiden van de nodige relaties op regionaal niveau. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken voor welke kleinstedelijke gebieden, economische knooppunten en mobiliteitsgenererende elementen van regionaal niveau het verkeer naar waar moet verzameld worden of welke bovenlokale verbindingen noodzakelijk zijn. Verder werd ook rekening gehouden met leefbaarheid (t.o.v. een regionale verkeersfunctie), mogelijke alternatieven voor het autoverkeer, de omrijfactor en de kenmerken van de verschillende deelruimten. Binnen de secundaire wegen wordt er nog een onderscheid gemaakt in drie types volgens hun belangrijkste functie.

De *secundaire wegen type I* hebben vooral een verbindende functie op bovenlokaal niveau, daarnaast en ondergeschikt vervult de weg ook een bovenlokale verzamel functie. Het "toegang geven" wordt op deze wegen tot een minimum beperkt. De hoofdfunctie voor *secundaire wegen type II* is het verzamelen op bovenlokaal niveau naar het hogere

wegennet. De verbindingfunctie geldt hier in mindere mate. Vanwege de verzamel functie van de weg is hier een hogere mate van "toegang verlenen" mogelijk. Op de *secundaire wegen type III* is de autoverkeersfunctie van de weg (verbinden / verzamelen) neven- of ondergeschikt aan de openbaar vervoersfunctie en de langzaam verkeersfunctie. De verbinding- en verzamel functie wordt dan in principe ingevuld door een andere (parallele) weg. Op die manier worden alternatieven voor het autoverkeer bevorderd. Deze wegen kunnen wel nog een verzamelende functie voor regionaal verkeer vervullen. Deze wegen worden ingericht als 'langzaam verkeersassen' met aandacht voor fietsers en voetgangers en een goede doorstroming voor het openbaar vervoer. Op lokale wegen zijn de erftoegangsfunctie en de verblijfsfunctie belangrijker dan de verkeersfunctie. Verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid primeren op de afwikkelingssnelheid. Ze zijn noch van gewestelijk, noch van provinciaal (regionaal) belang. Ze worden geselecteerd en gecategoriseerd door de gemeente.

#### Fietsverkeer

De fiets wordt in het woon-werk/schoolverkeer vooral gebruikt voor korte verplaatsingen (maximum 13 km), voor recreatief verkeer kan de afstand oplopen tot 50 km en meer. De fiets heeft nauwelijks betekenis voor verplaatsingen op bovenlokaal niveau, maar wordt wel als alternatief voor de auto en/of als voor- en natransport voor verplaatsingen met het openbaar vervoer beschouwd. Er worden functionele fietsroutes gerealiseerd. Deze routes verbinden de belangrijkste attractiepolen en houden ook rekening met de openbaar vervoersknooppunten. Zij zijn in eerste plaats bedoeld voor woon-werk, woon-school en woon-winkelverkeer. Het bovenlokaal fietsroutenetwerk op provinciaal niveau kan op gemeentelijk niveau verrijkt worden met lokale fietsroutes. In het bovenlokaal fietsroutenetwerk worden drie niveaus onderscheiden: de hoofdroutes, de alternatieve routes en de functionele fietsroutes.

#### Waterwegen

De waterwegen hebben een ruimtelijk structurerend vermogen. Zij zijn belangrijk voor onder meer: wateraanvoer en -afvoerfunctie, de transportfunctie, de waterbeheersings- en voorzieningsfunctie, de functie t.b.v. economische activiteiten, natuurontwikkelingsfunctie, landschapsfunctie en de watergebonden recreatie.

Het waterwegennet wordt ingedeeld in een hoofd- en een secundair waterwegennet. De hoofdwaterroutes verzorgen verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau. Volgende hoofdwaterroutes zijn geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: Zeeschelde en Bovenschelde, Kanaal Gent-Terneuzen, Haven van Gent, Waaslandhaven (als onderdeel van de Haven van Antwerpen), Ringvaart, Leie (provinciegrens – Deinze), Afleidingskanaal van de Leie (Deinze – Merendree-Durmen), Kanaal Gent-Brugge (Merendree-Durmen – Ringvaart), Alternatief binnenvaartontsluiting Kusthavens. De transportfunctie primeert en een combinatie met de overige functies moet overwogen worden. De mogelijkheden voor transport via het water moeten maximaal gebruikt worden. Ook bij de inplanting van nieuwe bedrijventerreinen moet rekening gehouden worden met multimodale overslag en ontsluitingsmogelijkheden.

De overige bevaarbare waterwegen vormen het secundaire waterwegennet. Hun belang voor het transport van goederen is kleiner dan bij de hoofdwaterroutes. Het net van secundaire waterwegen ziet er als volgt uit: Kanaal Gent-Brugge (Merendree-Durmen – Brugge) / Afleidingskanaal van de Leie (Merendree-Durmen – Zeebrugge) / Leie (Deinze – Gent-Ringvaart) / Gentse binnenwateren / Vaart van Eeklo / Leopoldkanaal / Durme – Moervaart / Dender. Zij worden (naast de hoofdwaterroutes) opgenomen in het net voor vaartoerisme en, daarmee samengaand, het 'toeristisch-recreatief hoofdrouthenet'. Er gaat bijzondere aandacht naar de overige functies die aan waterwegen worden toegeschreven (zie hoger).

## **Hoogspanningsleidingen**

Hoogspanningsleidingen hebben een impact op het landschap en de belevingswaarde van de open ruimte. De bundeling met lijninfrastructuren wordt nagestreefd en nieuwe ontwikkelingen worden zoveel mogelijk ondergronds opgevangen. Vooral in landschappelijk en ecologisch waardevolle gebieden moet een minimale verstoring nagestreefd worden.

- verdeling van de behoefte aan bedrijventerreinen naar de kleinstedelijke gebieden en specifieke economische knooppunten
- uitwerking visie op kleinhandel van regionale schaal

## ***Het bindend gedeelte***

In dit gedeelte worden de verschillende beleidsmaatregelen kernachtig geformuleerd. De beslissingen in verband met de te realiseren taakstellingen en de verschillende selecties worden opgesomd.